

# MODELISM

SUPLIMENT

Tehnium

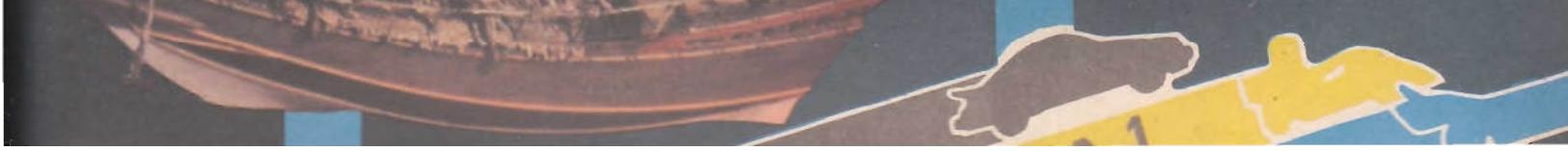
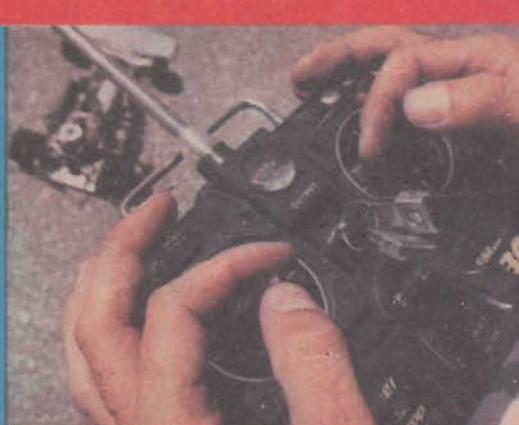
PUBLICAȚIE EDITATĂ DE C.C. AL U.T.C.

1985 • 1 • (6)



RC

NAVO



# BILANȚ POZITIV ÎN PREAJMA FORUMULUI TINEREI GENERAȚII

ÎN ANUL în care poporul român a sărbătorit anul 40 al libertății noastre, cînd a avut loc Congresul al XIII-lea al partidului, la care au fost adoptate hotărâri de înmînare istorică pentru dezvoltarea economico-socială a țării în cel de-al doilea cincinat și în perspectivă pînă în an 2000, în sporturile tehnico-aplicațive și modelism s-au înregistrat realizări înalte.

Prezența modelismului în toate județele și, cuprinderea a aproape 100.000 de tineri, în tehnici de vîrf, organizarea a peste 1.000 de concursuri locale în cadrul "Daciada" cu derularea a 128 de medalii în competiție internațională și mențiunea în palmaris a 10 recorduri mondiale și numai cîteva exemple de contribuție a sporturilor noastre la viața socială și tehnică a patriei, pe care le închiriam cu dragoste partidului nostru comunitate.

Planul de muncă al Federăției Române de Modelism pe 1984 prevedea următoarele obiective:

- extindere activitatea sportivă de masă în cadrul competiției naționale "Daciada";
- amplificarea muncii de propagandă și perfecționarea pregătirii cadrelor;
- ridicarea nivelului performanțelor și reprezentarea merituoasă a sportivilor noștri în competiții internaționale;
- îmbunătățirea bazei materiale de pregătire și de concurs.

Însuflețirea documentelor de partid apărute cu prilejul evenimentelor menționate de îndemnunțul secretarului general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, transmise prin mesajul adresat conferinței pe lângă o miscare sportivă, comitetul federal și organele sale din teritoriu au acționat cu competență și răspundere pentru materializarea în viață a acestor obiective astfel:

- în activitatea sportivă de masă au fost obținute unele rezultate bune în inițierea copiilor și tineretului pentru a practica modelismul, în organizarea de concursuri locale, interjudețene, republicane și în activitatea de selecție a elementelor talentate. A avut loc o creștere a numărului cercurilor de inițiere, organizate de organizații de pionieri și U.T.C., de la 1.954 în anul 1983 la 2.038 în acest an, cuprinzînd 71.561 de elevi;

- în scoli: 1.488 de cercuri cu 23.373 de elevi;

- în casele de pionieri: 544 de cercuri cu 48.089 de pionieri;

- unități economice: 5 cercuri cu 99 de elevi.

Cele mai bune rezultate au fost obținute în județele: Bihor, Buzău, Bacău, Dolj, Hunedoara, Iași, Mureș, Satu-Mare, Suceava și Timiș.

Marea majoritate a cercurilor de inițiere și-au finalizat activitatea în cele 30 de concursuri interjudețene și 8 concursuri republicane, organizate în cadrul competiției sportive "Daciada", care au reunit la startul lor cîteva mii de participanți și au constituit evenimente reușite ale sportului de masă.

Cu toate progresele înregistrate, activitatea de masă la aeromodelul, automodelul, navamodelul și rachetomodelul nu s-a extins pe măsură posibilităților. Rețin atenția serioasele rămenînă în urmă în activitatea de inițiere în județele Arad, Argeș, Călărași, Constanța, Gorj, Giurgiu, Ialomița, Mehedinți, Neamț, Teleorman, Vrancea.

- în activitatea de performanță, comitetul federal a luat o serie de măsuri pentru ridicarea nivelului performanțelor și pentru o reprezentare corespunzătoare peste hotare a sporturilor noastre.

Au fost organizate 9 campionate (4 aero, 1 auto, 3 nave și 1 rachetă), care au cuprins peste 95 de clase, s-au înținut la timp, în localitățile fixate în calendar și în concordanță cu regulamentele tehnice de concurs.

In general, campionatele republicane au desfășurat bine, îndeosebi semifinalele și finalele, unde întrecerile au fost foarte viu disputate și urmărite de un arbitraj exigent. Din această cauză, drumul către titlu de campion a fost anevoiește, selecția făcându-se după merite, în fruntea piramidei situându-se cei mai buni.

Ca urmare a desfășurării concursurilor republicane și campionatelor R.S.R. au fost acordate 2.592 de clasificări sportive, după cum urmează:

categoria juniori	plan 850	realizat 1.233
categoriile II-III	650	736
categoria I	400	604
maestri ai sportului	10	19
recorduri naționale	10	11

În această activitate s-au evidențiat comisiile de modelism din județele Argeș, Arad, Iași, Sibiu, Vrancea prin eforturile depuse, pentru condițiile create în vederea bunei desfășurări a finalelor campionatelor republicane.

Activitatea sportivă internațională a cuprins organizarea și participarea la cele 19 acțiuni din calendar:

- 2 campionate mondiale: unul de micromodeluri în Japonia și unul de navomodeluri în R.P. Ungaria; 11 concursuri internaționale ale tărilor socialiste (3 aero, 4 auto, 1 navă și 3 rachete), la nivel de federație și departamente;

- 5 concursuri internaționale departamentale (1 aero, 1 auto, 1 navă și 3 rachete);

- campionatul european de rachetomodeluri organizat de țara noastră.

Rezultatele activității competiționale internaționale, pe ansamblu, pot fi apreciate ca bune și sunt concretizate în 4 titluri de campioni europeni, 2 titluri de vicecampioni și o medalie de bronz la rachetomodelul, un loc VI pe echipe la campionatele mondiale de micromodeluri și medalii de aur, argint și bronz la concursurile tărilor socialiste distribuite astfel:

medaliile aur	plan 10	realizat 36
medaliile argint	" 14 "	42
medaliile bronz	" 21 "	50
recorduri mondiale	" 10 "	10
maestri internaționali	" — "	5

La obținerea acestor rezultate și-au adus o contribuție însemnată conducerile asociațiilor și cluburilor care au sportivi în loturi, antrenori, comisiile centrale tehnice ale federatiei și în mod deosebit sportivilor care au intrat în focul întrecerilor și care au făcut ca drapelul patriei să fie înălțat și să flutură la festivitățile de premiu.

Progresele obținute în performanțele modelismului românesc nu pot acoperi însă existența unor lipsuri, și pentru aceasta conducerea federatiei apreciază că este necesar să aducem unele schimbări în concepția unor antrenori, instrucțori, sportivi din loturi privind practicarea tuturor sporturilor din modelism, sau chiar toate clasele de la o singură ramură.

Oricite eforturi va face sportivul respectiv, oricât de talentat va fi el, nu are timpul necesar și nici posibilitatea materială. De aici concluzia că delimitarea la sportivii din loturi a unor ramuri și clase de concurs, specializarea, consacrată acestora sunt deosebit de necesare. Trebuie să desfășurăm o muncă mai organizată în conduceră antrenamentul sportiv. Nu știe tot aveam antrenori și instrucțori nominalizați, iar volumul antrenamentului este mic, în multe secții este limitat numai la cîteva sute de ore anuală.

și nu se au în vedere tot factorii ambientali ai sportiv: pregătirea psihologică, fizică etc.

De asemenea, trebuie organizat un secol de a participa la unele competiții de pește hotare, fără posibilitatea de a organiza de cantonamente, de pregătire și verificare a performanțelor sportive ale oamenilor și fără o pregătire morală și fizică etc.

In anul 1984 s-a desfășurat o campanie de propagandă în sprijinul concursurilor și formării modelismului și s-a organizat o serie de cerințe ale ministrului de sport și a cadrilor.

Au fost înținute 5 conferințe cu diverse teme ale politicii partidului și statului, participanții la finalele campionatelor R.S.R. și la alte concursuri.

Revista "Modelism", editată de C.C. și U.T.C., sub îngrijirea revistei "Tineretul", înțelegându-se că revista tehnica - presei noastre tehnice - și-a adus contribuția meritorie, prin calea publică a apărării, înțelegând probleme de concurență și unele cerințe arăzătoare ale sportivilor și tehnicienilor. "Scântea tineretului", "Sportul", radioul și televiziunea, organele de presă județene au promovat viața sportiva modelistică variată și diversă; buletinul informativ al Federației a apărut în patru numere, a ajuns în toate din teritoriul în cunoașterea unor numeroase magazine, rezultat din competiții, cîteva aprecieri și orientări în procesul de invatătură-educativ.

Conducerea Federăției Române de Modelism consideră că rezultatele obținute în anul 1984 - an jubilar - se dovedesc muncii neobosite și principalelor factori care au contribuit la realizarea lui la politica statului nostru, ministrul cetațean român a sportivelor, antrenorii, arbitrii, activiștii. Încărcături, sănătăți, precum și ajutorul moral și material asigurat de organele cu competență U.T.C., C.N.O.P., U.G.S.R. și M.E., conduceră C.N.E.F.S., pentru care aducem cele mai călduroase mulțumiri.

Mobilizări de marii hotărâri ai Congresului al XIII-lea al partidului, care au la bază concepția stării de luptă, luptătoră a tovarășului secretar general Nicolae Ceaușescu, în anul 1985, înțelegându-se că înțeleagă și mobilizări de două evenimente mari, care vor avea loc în acest an: Congresul U.T.C. și Anul Internațional al Tineretului.

Dr. ing. STEFAN ȘTEFĂnescu  
președinte al Federației Române de Modelism

## NEDREPTĂȚI

## AI ISTORIEI AVIAȚIEI

## ION PAULAT

strui un aparat de zborat ca al lui Vuna. Întenția se întărîse în 1908 cînd, afilindu-se în portul Tanger, la cunoștință de un tip nou de ambarcație, un hidroglisator. Reflectînd, mi-am zis: dacă ar avea aripi, și-ar putea lua zborul imediat. M-am gîndit de ce nu s-ar putea construi un hidroavion care să poată decola și ateriza pe apă" și astfel, ideile se transformă în studii de proiect în vederea construirii unui hidroavion. Acest moment marchează începutul unei susținute activități experimentale pentru construcția aparatului, timp de cîțiva ani. Începe să cerceze cu atenție de chirurg mișcările aripilor și cozilor la păsările de mare cu o lungă perioadă de zbor, face disecții de studiu pe aripile acestora ca să poată stabili ce formă ar fi mai adecvata aripilor de avion, pentru a obține o suprafață de suspensie favorabilă zborului în înălțimi și împotriva curentilor puternici de aer. În timpul acestor aside cercești și studii de stabilire a profilului aripilor, Ion Paulat construiește în 1908 un tunel aerodinamic. Ingenioasa idee a tunelului aerodinamic, experimentele științifice întreprinse cu acest aparat îl ajută pe Paulat să stabilească profilul aripilor asemănător cu aripa de gîscă, în formă de suprafață parabolică. Deosebit de important este faptul că acesta a fost rezultatul practic al primelor cercetări din lume făcute în tunel aerodinamic. În februarie 1911, Paulat își clădește hangarul și un atelier la Galați, pe locul Palatului de Justiție, unde a început construcția aparatului. În mai 1911, fuselajul și scheletele aripilor erau terminate, iar în august își mută hangarul din oraș pe cimpul Tecuciului, în spatele cimitirului ortodox.

Construirea primului hidroavion necesită fonduri mari, Ion Paulat face sacrificii materiale de care sunt capabili marii pașnici. Lucrările au început cu un capital de 2.000 de lei, reprezentând economia făcute timp de 18 ani în serviciul său. În cîteva luni au început reprez-

itori, recurg la subscrîptii publice, să servă populație în care taxa era de 10 lei pentru elită și 1 leu pentru popor". Afiat în impas, Paulat s-a prezentat la directorul general al S.M.R. Pavel Popovat, pe care-l consideră în manuscrisele sale "un mare matematician, fizician, inventator, un savant căruia nu l-au fost recunoscute meritele". Îi prezintă modelul aparatului, planurile și un tabel cu cheftuilele ce le-az necesită comandarea pieselor. După ce a examinat cu minuțiozitate totul, Popovat, impresionat, îl acordă un concediu de 2 luni și se adresează Ministerului de Război și printului Valentin Bibescu pentru banii necesari. Dupa nenumărate intervenții și se aproba suma de 5.000 de lei pe care nu o va primi însă niciodată, amînat fiind de Valentin Bibescu, "după cum îl făcea și lui Vlaicu", spune autorul, principal, considerînd că viitorul aviației nu poate fi decis în străinătate". Intervențile lui Aurel Vlaicu, care s-a oferit la rîndul său să-l ajute, entuziasmat de realizările sale, rămîn și ele fără rezultate. Cu un împrumut de la Fericit reușește să cumpere din Germania un singur motor, fiind astfel nevoie să renunțe pentru moment la construirea hidroavionului cu două motoare. La 6 noiembrie 1911, face o demonstrație în fața publicului din Galați cu hidroavionul său, scoțind pe stringerea de fonduri pentru al doilea motor. Rezultatul a fost o dezamăgire cruntă: 300 de lei. Renunțând la terminarea hidroavionului din lipsă de fonduri, începe construcția unui monoplan în octombrie 1911, terminat la 8 iunie 1912, zîi în care face și prima demonstrație de zbor, reușind să se ridice la înălțimi de stîlpi de telegraf. Dar după 200 m. din cauza motorului prost construit, aeroplano cade, iar Paulat se alege cu o fractură a umărului.

Mobilizat în campania din 1912-1913, Ion Paulat se reîntoarce după cîteva luni la Galați și primul drum îl face la hangar. Aici îl aştepta o surpriză zgrăduitoare. Cîteva zile mai tîrziu, în urma unui accident, a murit de ce am văzut an-

un fapt bestial, dușmanos, o trădare a înțelegerii naționale.

Toate cele ce am suferit în urmă cu puțină vîrstă și curajul, dar și faptul m-a înfrîntat atât de mult și într-o orice speranță, încît m-am hotărât să mă îmormătă în a depune moarte în bani și căci viața pentru un ideal care m-am legat cu toată dragostea, nici nu material, dar care nu a fost înțeleasă.

Cîteva luni mai tîrziu, înfiindu-se la "Turnu-Sâverin" la Rodina, Paulat a fost vizitat de o comisie de specialiști germani, convinsă că după decapitarea sa ferită în tărâu acesta va fi dispus să vîndă inventivile. Comandorul Negulescu a fost martor al răspunsului primului negîndicător de vînzare pentru străinătate - punând semnificație pentru caracterul său și patriotismul sincer al lui Ion Paulat. De fapt, în anul 1944, în Zilele Naționale din 18 aprilie, Aurel Negulescu a declarat: "În cîteva luni, într-un articol intitulat 'Inventivitatea românească' - scrie despre greutățile înțelegerii naționale de acesta, despre 'Incapacitatea românească de a valorifica inventivitatea în tărâu', despre 'nenorocosul constructor al căruia nu a putut zbura din cauza moartei lui și a săraciei, de cîteva zile în urmă'".

Despre realizările sale tehnice au venit la timp și revistele de specialitate ale lui Ion Paulat, "Flug-Sport", Frankfurt, nr. 6/1912 sau cartea apărută la Paris "Le Hydroplan Paulat", care aduce elogii înțelegerii naționale. În special bărci, sistemul său de propulsie și sistemele de manevră și de zbor.

Bun prieten și mare admirator al lui Ion Paulat, revoluționar și întemeietor în 1933 "Asociația națională română Aurel Vlaicu" și președinte a fost, având cartea de membru nr. 1. Tot prin străduința lui și a lui Ion Paulat, în comuna natală a lui Aurel Vlaicu, Sîntim, un monument



ION PAULAT s-a născut în 1873, în satul Cicera, comuna Radu Voda, județul Brăila, ca fiu al unui mecanic. Urmează la început o școală comercială, însă înclinarea la puternică pentru tehnica și determinarea să parasească și, în urma sfaturilor celor din jur, impresionații de calitățile deosebite ale licetului, pleacă în Italia, la Savona, pentru studii tehnice. După absolvirea cursurilor, lui Ion Paulat îi se oferă o carieră îspătitoare în străinătate, dar tinerul preferă să se întoarcă în țară pe jos, nemaiavând banii de drum. Se înăpoiază la Galați, unde intră mai întîi în atelierul mecanic al lui Gheorghe Fericu, apoi se îmbarcă pe diferite nave, ajungînd în cele din urmă mecanic-suflet pe vaporul S.M.R. "Turnu-Sâverin". În timpul călătoriilor sale allă din presă străină de la "Gazeta Română" și "Timpul", Vlaicu din 18

istorie prevedea pe liniile de  
marea organismului militar se re-  
zultă la trupele înșarcinate cu or-  
dinără, cît și la cele înșarcinate  
cu hotările. Acestea din urmă  
în compunere și cite un corp de  
fluvial, încadrat, la început, cu  
cinci unități de infanterie. Ei utili-  
zau marăcații cu visle, fără armamen-  
tul navelor; piesele de artilerie.  
Ei, echipajele erau înarmate cu  
cremene, neghintuite, cu încăr-  
cături la gura ţevii, prevăzute cu baio-  
ane. Aceste arme de calibrul  
mm. model 1826, cu o bătaie de  
mm., erau fabricate în Rusia, în ma-  
șinile de arme de la Tula și Ses-  
ești, principatul Munteniei personalul

## PRIMELE NAVE SUB TRICOLOR

CRISTIAN CRĂCIUNOIU

CORNEL SCAFFES

Înșarcinat cu paza frontierei dunărene a fost înzestrat cu 18 „caice (...)” circuite fiecare dintr-insele de un ofițer și opt vislași și având trebuincosul număr de jandarmi”. Ele erau organizate în două divizii, a căror nouă ambarcații, cu baze la Brăila și Giurgiu.

Era evident că în această situație paza pe Dunăre, ce constă în patrulări în apele teritoriale și în efectuarea poli-

tiei portuare, nu se putea îndeplini în cele mai bune condiții. De aceea, în anii care au urmat, s-au semnalat numeroase acte de brigandaj ale otomanilor sau activități de contrabandă cărora cu greu li s-a putut face față. Era din ce în ce mai clar că organizarea acestor trupe, cît și materialul din înzestrarea lor nu erau de natură să asigure pe deplin îndeplinirea misiunilor încredințate.

aceasta problema să și găsească rezolu-  
varea imediat. Abia în 1844, într-un  
context internațional favorabil, guvernul  
de la București, în frunte cu domnul  
Gheorghe Bibescu (1843-1848), a decis  
să soluționeze problema dotării corpu-  
lui de poliție fluvială, optind pentru în-  
zestrare cu nave de tonaj mic de tipul  
salupelor canoniere, cu rame și vele,  
înarmate cu piese de artilerie.

Programul naval propus, aflat încă în  
proiect, a stîrnit interesul cercurilor po-  
litice și militare din capitala munteană,  
fiind prezent, ca subiect de discuție, în  
numeroase ocazii. Acest fapt a dat po-  
sibilitatea diplomaților străini acreditați  
la București să între, prin intermediul  
unor informatori, în posesia unor date  
suplimentare privind intențiile conducă-

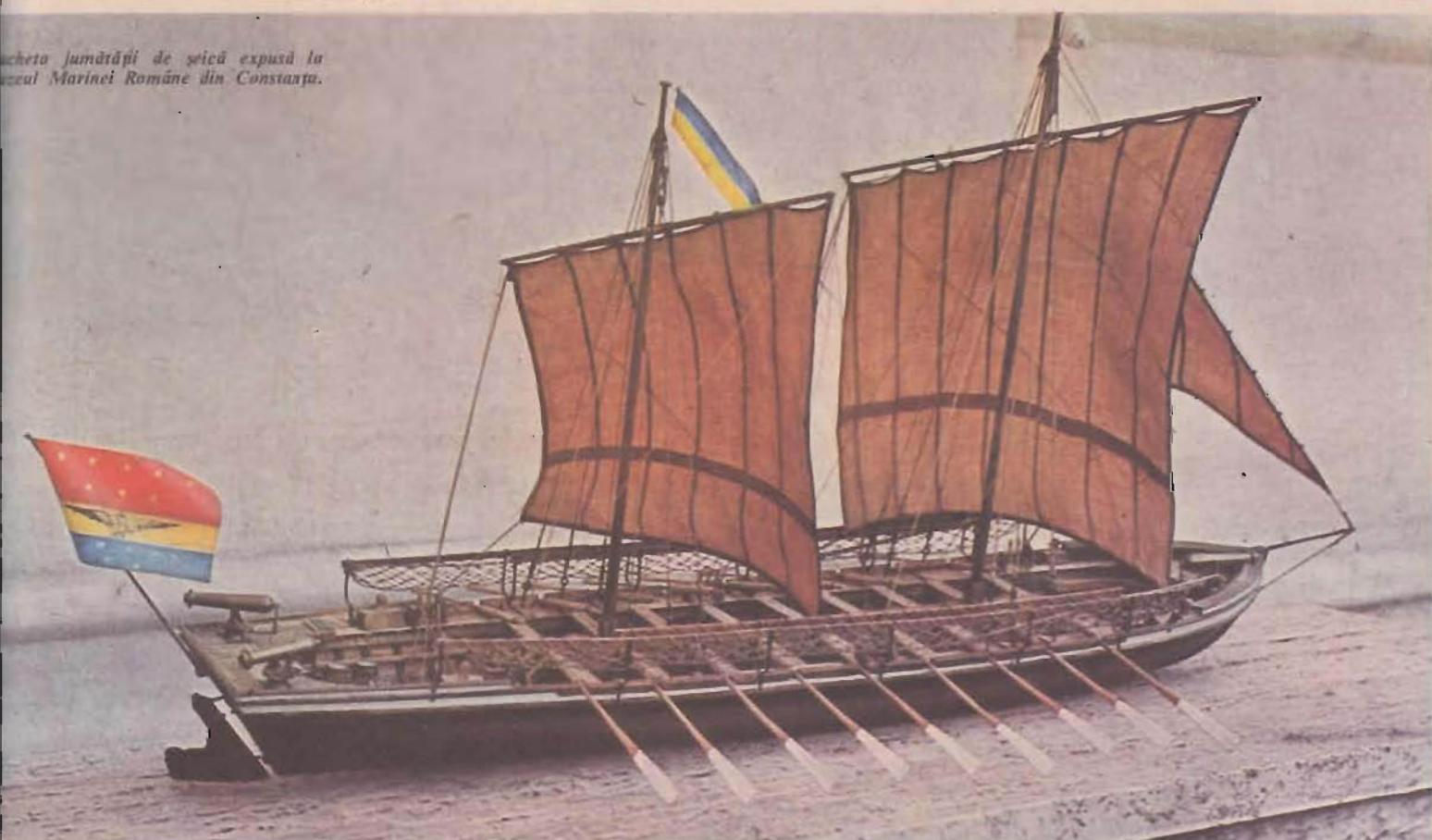


Locotenent de marină munțeană la bordul jumătăpi de șeică.



Marine munțeană la bordul jumătăpi de șeică în anul 1845.

șeică jumătăpi de șeică expusă la  
Muzeul Marinei Române din Constanța.



# PLAN

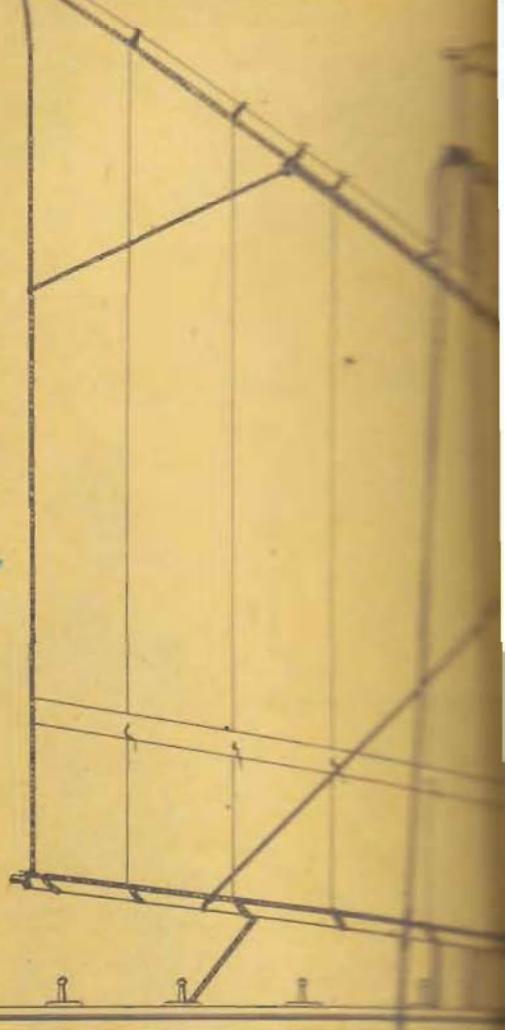
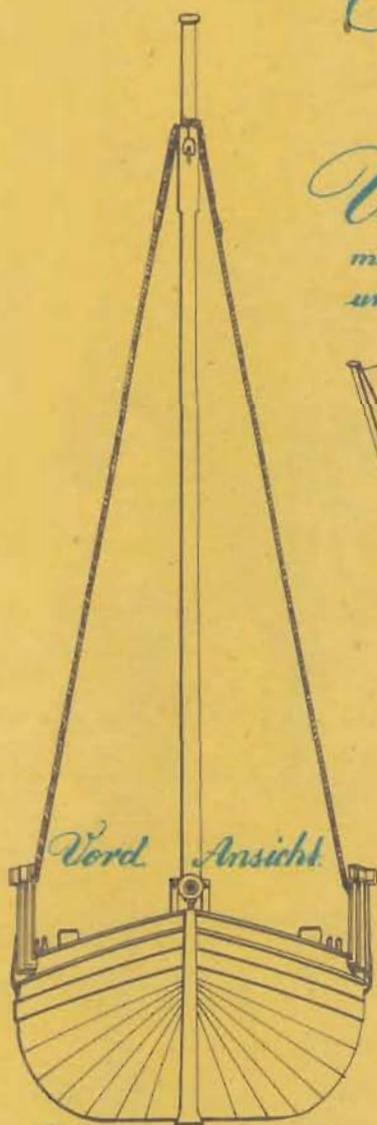
einer

beim hiesigen königlichen

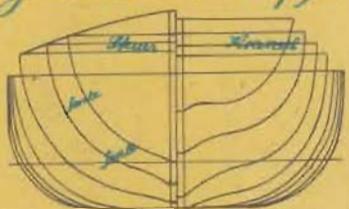
Csaikisten Grenz Bataillon

bestehenden

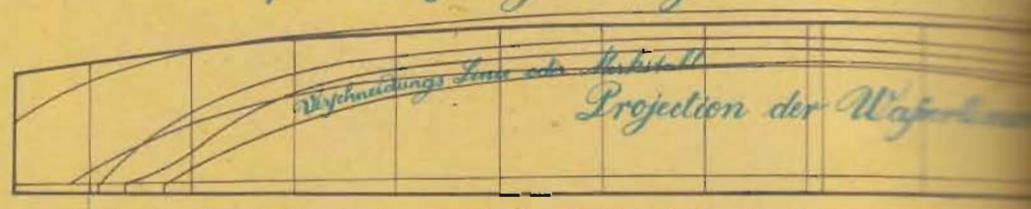
Viertel Csaike  
mit einer silbernen Kanone im Ranzel  
und eisernen Bellgabel verschen.



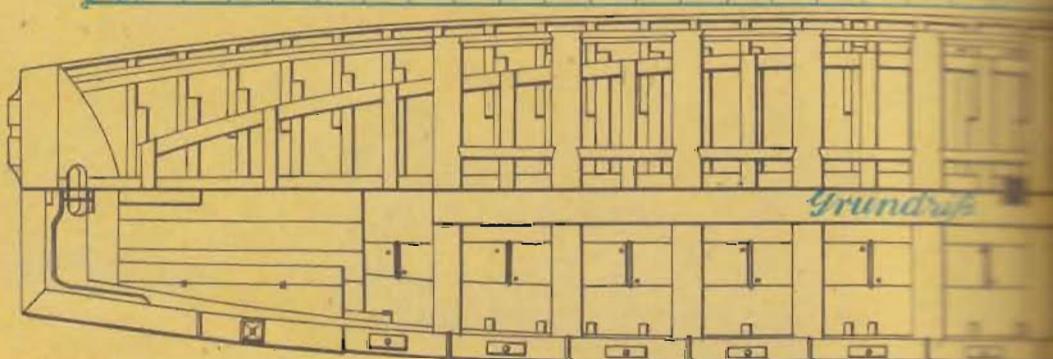
Projection der Kippe



Haupt Abmessungen: Länge 32' 7" Breite 10' 2"



Projection der Waffenkammer



aus  
Heller gest.

înțările cercurilor diplomatice din străinătate. Astfel, în luna mai 1844, dispunind de informații culese din surse oficioase, baronul C. de Sakellario, consulul Prusiei la București, consemna într-un raport că, nu cu mult timp înainte, ministru de interne Barbu Știrbei, fratele principelui, însotit de Ioan Balzano, „inginerul statului”, vizitase Brăila pentru a studia la fata locului posibilitatea ca atelierele navale din acel port să construiască materialul necesar organizării unei flotile formate din „trei salupe canoniere, cu opt tunuri”. Constructorilor, scria în continuare consulul prusian, urma să li se pună la dispoziție pentru documentare „modele (planuri - n.a.) care vor fi trimise de la Viena”. Un raport pe aceeași temă expedie la Paris, pe 4 iunie 1844, Adolphe de Billecoq, consulul Franței la București. După informațiile sale, guvernul muntean urma „să construiască și să armeze șase salupe canoniere staționând pe Dunăre, pentru a impiedica debarcările clandestine și frecvente, urmate de ciocniri, ale turcilor pe teritoriul principatului”. Iși explica această decizie din cauza sporirii tensiunii la frontieră. Aceste speculații au incetat la începutul anului 1845 când Gheorghe Bibescu a făcut cunoscut în mod oficial planul de înzestrare a trupelor din paza Dunării. Pentru început se prevedea achiziționarea a trei salupe canoniere. Ulterior, unitățile navale muntene urmău să fie sporite cu încă nouă nave de același tip.

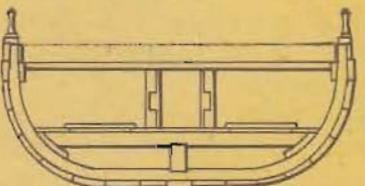
În urma acestei decizii, cîrmutorii de la București au luat contact cu autoritățile militare habsburgice, obținind ca navele să fie construite într-un arsenal austriac „după modelul ceaicilor cezaro-crăiești austriece” aflate și în înzestrarea batalionului imperial de salupe canoniere.

Comanda a fost încredințată speciaștilor din arsenalul de la Titel, localitate aflată la vîrsarea Begăi în Tisa. Navele erau de două tipuri - pe care le vom numi, în mod convențional, **TIP A** și **TIP B** -, nave cunoscute în epocă sub denumirea de „jumătate de saică” și „sfert de saică”. Primul tip avea un gabarit mai mare, 2 arbori (cu două vele trapezoidale și un trinchet) și 18 visle, iar al doilea tip, de un tonaj mai redus, un arbore (cu o velă trapezoidală și un trinchet) și 16 visle. Termenul de livrare a comenzi era iunie 1845, la Vîrciorova. Aici, salupele urmău să fie recepționate de locotenentul Constantin Petrescu (ulterior comandant al flotilei muntene, iar sub Alexandru Ioan Cuza comandant al Flotilei Principatelor Unite Române).

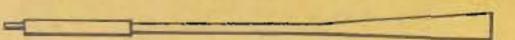
Din cauza unor situații neprevăzute, livrarea a avut loc cu întriziere, abia la jumătatea lunii iulie. De aici, navele - una de **TIP A** și două de **TIP B** -, înarmate cu piese de artillerie model austriac, au fost îndrumate spre portul Giurgiu, unde au acostat în ultima parte a lunii. Cu prilejul ceremoniei oficiale de predare-primire desfășurată în portul muntean, principalele Gheorghe Bibescu a fost reprezentat de colonelul Alexandru Banov, șeful statului major general domnesc. La scurt timp după această festivitate, navele au pornit în mars spre Brăila, unde și-au stabilit baza. După sosirea lor, s-a procedat la înlocuirea ramelor cîrmă cu cîrme cu safran, completindu-se totodată și aranjamentele interioare și accesoriile pentru tunuri. Ulterior, salupele canoniere, ale căror echipaje se ridicau la totalul de 113 oameni, au fost însarcinate cu paza portului Brăila (cea de **TIP A** comandată de locotenentul C. Petrescu) și cu paza porturilor Giurgiu și Calafat (cele de **TIP B** comandate de locotenenții Grigore Sergiu și Constantin Brătescu). Pentru instruirea servanților artileriei unităților flotilei a fost desemnat căpitanul de artillerie Pavel Lenz. Pe salupe canonieră de **TIP A** se aflau patru tunuri, două de calibrul 75 mm, fabricate în anii 1807 și 1808, în greutate de 207,6 kg și 204,78 kg, instalate în proa, și două de calibrul 60 mm, fabricate în anii 1783 și 1807, în greutate de 115,76 kg și 119 kg, dispuse în popă. Tunurile erau din bronz, neghintuite, cu încărcare pe la gura tunului. Salupele



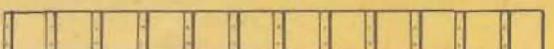
*Front Ansicht*



*Leitenruder*



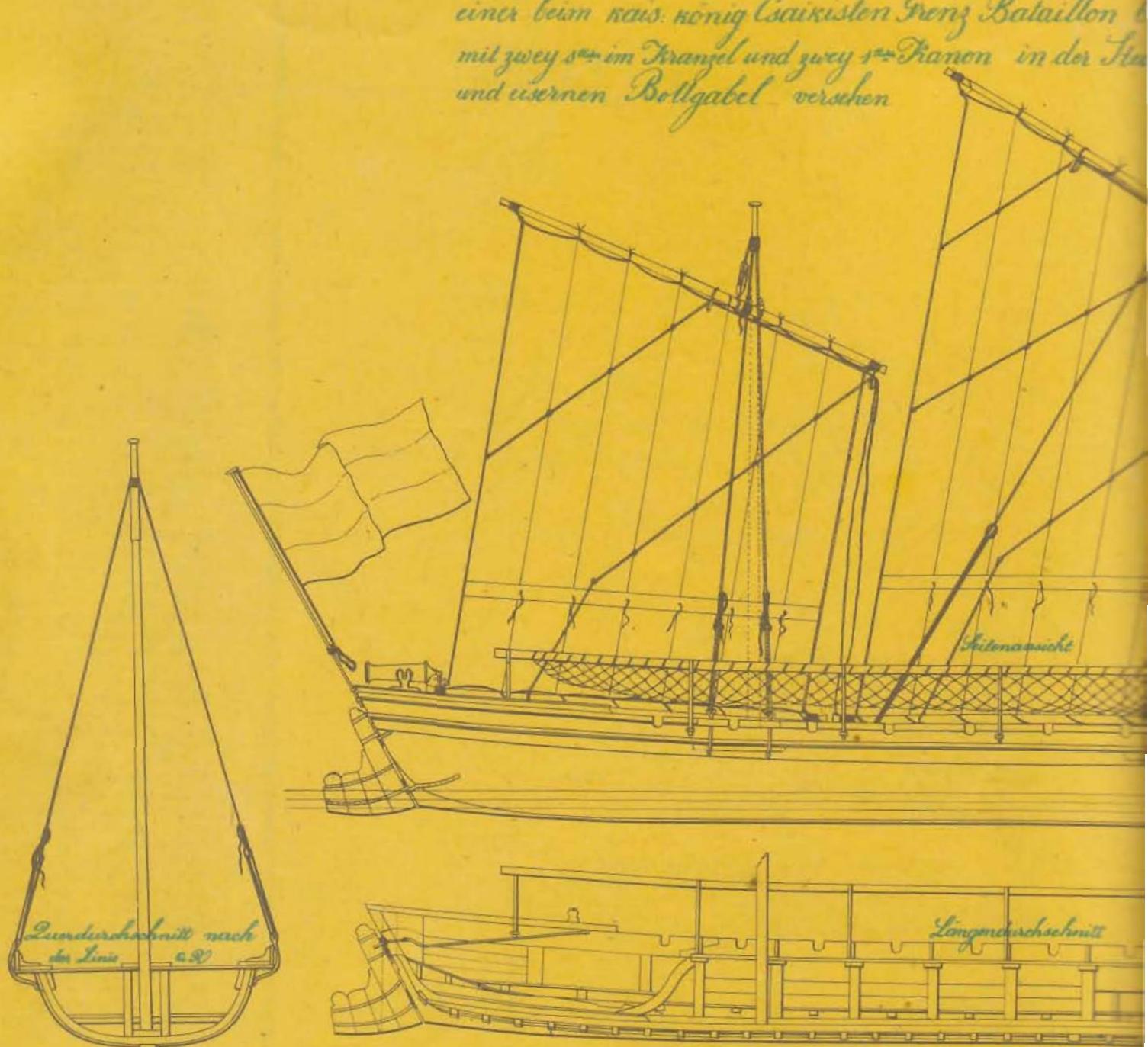
*Stegladen*



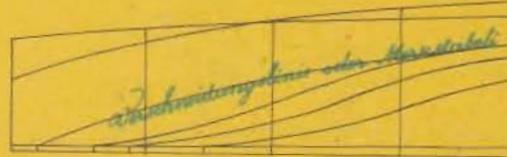
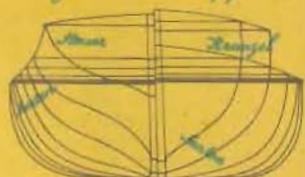
*Schiffshagen*

**PLAN**

einer beim nach könig Czukisten Grenz Bataillon  
mit zwey s<sup>sw</sup> im Krangel und zwey s<sup>sw</sup> Pianon in der Steu-  
und eueren Bottgabel versehen

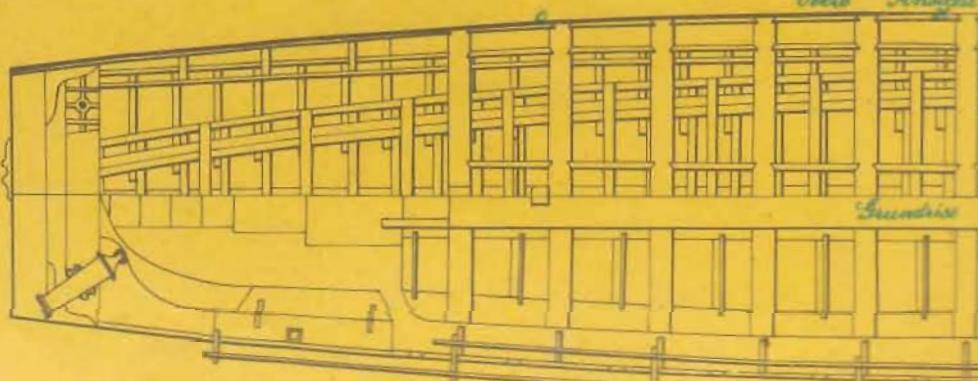
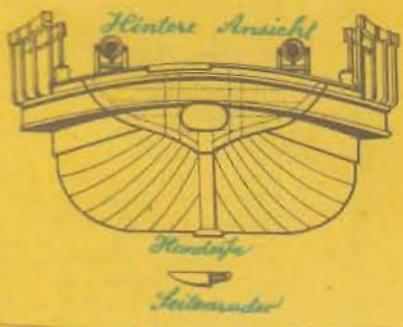


Projektion der Kippe

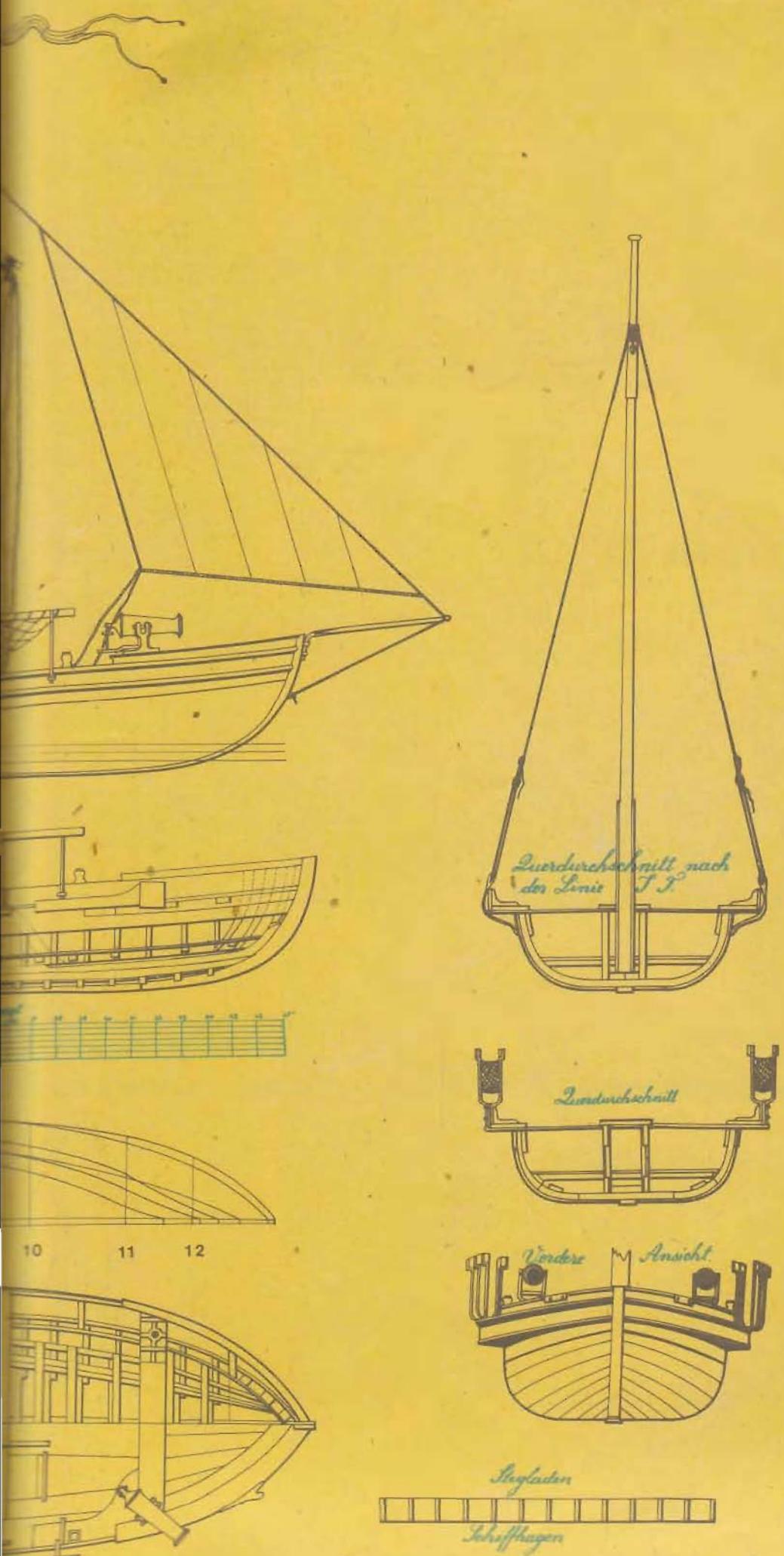


Projektion der Wasseroberfläche

0 1 2 3 4 5 6 7



Offizier



străzile cele mai noi și costis 40.000 de lei.

Salupele au arborat tricolorul, culoare fiind dispuse orizontal, cu stema Munteniei la mijloc. Pe lîngă pavilionul național, bastimentele purtau și un pavilion de război.

Aceste nave sunt cele mai vechi corăbii de război cunoscute în țara noastră nu numai din descrierile documentelor de epocă, ci și după planurile originale păstrate în depozitele de arhivă. Ele au ajuns pînă în zilele noastre deoarece, dorind să-și dozeze poziția fluvială cu același tip de nave, în 1847, conducerea știrii moldovene a procurat din Austria planurile navelor menționate pentru a studia posibilitatea înzestrării flotile Moldovei cu salupe canoniere, planuri ce se găsesc la Arhivele Statului din Iași.

Din punct de vedere arhitectural, salupele canoniere menționate sunt inedite în literatura de specialitate, iar ca planuri originale sunt dintre cele mai complexe pe plan mondial, planurile de nave asemănătoare din celebrele *Souvenirs de la Marine* ale amiralului Paris fiind mult mai modeste.

Ca tip de nave, aceste salupe au fost adoptate pentru prima oară în flota de la Boulogne construită din ordinul lui Napoleon pentru a invada Anglia. Ele nu erau adaptate numai navașiei fluviale, ci și navașiei costiere, propulsia fiind asigurată atât de vele, cât și de rame.

Salupele muntele, nefiind puntate, utilizau în mod sigur tende pentru adăpostirea echipajelor în caz de intemperi sau soare puternic. Punctul de comandă se afla la pupa. În ambele borduri se montau, în timpul misiunilor de luptă, niște draperii din tendă pentru ca vislăii să nu fie influențați de evenimentele în curs de desfășurare.

Procesul de reorganizare a flotilei moldovene și munteană, ca de altfel întreaga evoluție a organismului militar românesc, a fost întrerupt în 1853, odată cu izbucnirea războiului Crimeii (1853-1856). Principalele române au fost transformate în teatrul de război, cunoscind, între anii 1853-1857, un aspru regim de ocupare, cauză a secatuirii rapide a resurselor economiei românești. Navele militare din ambele principate au fost incorporate în rîndul forțelor ruse și au primit misiuni de luptă în timpul asediului Isaccei din 1853. În timpul retragerii din zona Dunării, sub presiunea armată a alianței anglo-franco-ottomano-sarde, comandantul țarist a ordonat, din considerente militare, ca cea mai mare parte a armamentului românesc, cu o oarecare valoare militară, să fie rechiziționată. Între navele militare afectate de această decizie s-a numărat și salupa canonieră TIP A, cu tot armamentul ei, cit și piesele de artillerie aflate pe celelalte nave. Bastimentul a revenit în cadrul flotei în anul 1856, însă fără armamentul de bord.

#### BIBLIOGRAFIE

Arhivele Statului București, fond Departamentul știrii, dosarele nr. 72/1845 și 152/1845

Arhivele Statului București, fond Ministerul de Război. Serviciul intendență, dosar nr. 235/1844

Arhivele Statului Iași, fond Miliția pămînească, tr. 1710, op. 1942, dosar nr. 224/1847

Analele parlamentare ale României, tom XV, partea I, Obișnuita obștească adunare a Țării Românești, legislatura IV, sesiunea II, 1848, București, 1908

Hurmuzaki, Eudoxiu de, Documente privitoare la istoria românilor, vol. X, București, 1897, și vol. XVII, București, 1913

Regulamentele orgânicale ale Valahiei și Moldovei, vol. I, București, 1944

Ciuchi, locotenent-comandor C., Istoria marinelor române în curs de 18 secole, Constanța, 1906

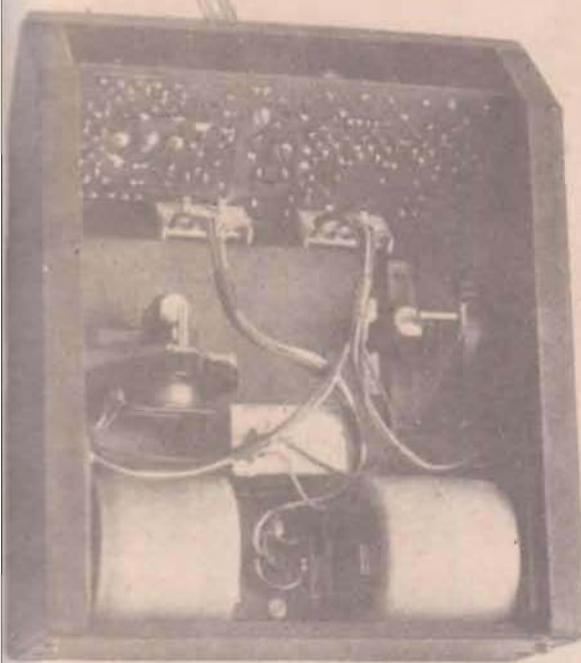
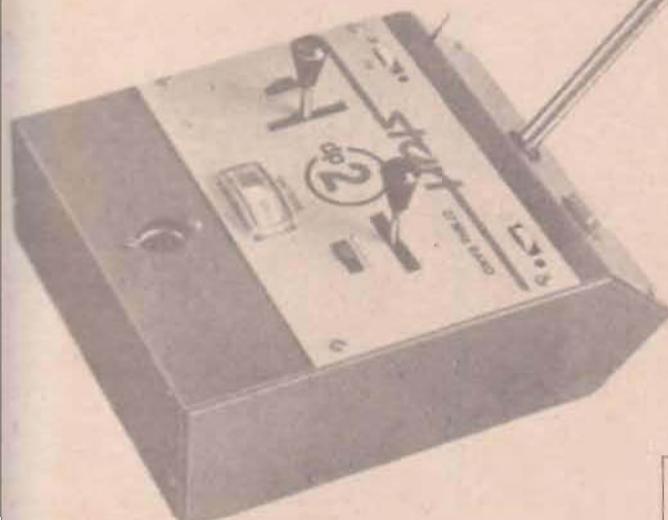
Craciunoiu, Cristian, Corabii străbune, Editura Sport-Turism, București, 1983

Filiti, Ioan C., Domnile române sub Regulamentul organic 1834-1848, București, 1915

"Gazeta de Transilvania", nr. 63, 6 august 1845

Toderescu I., Informații noi privind satul din Galați (afîrșul sec. al XVIII-lea)

# START DP2



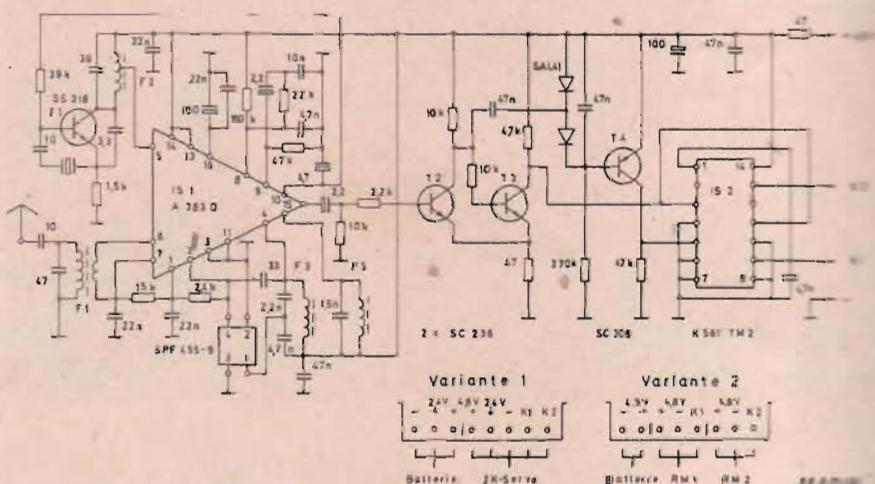
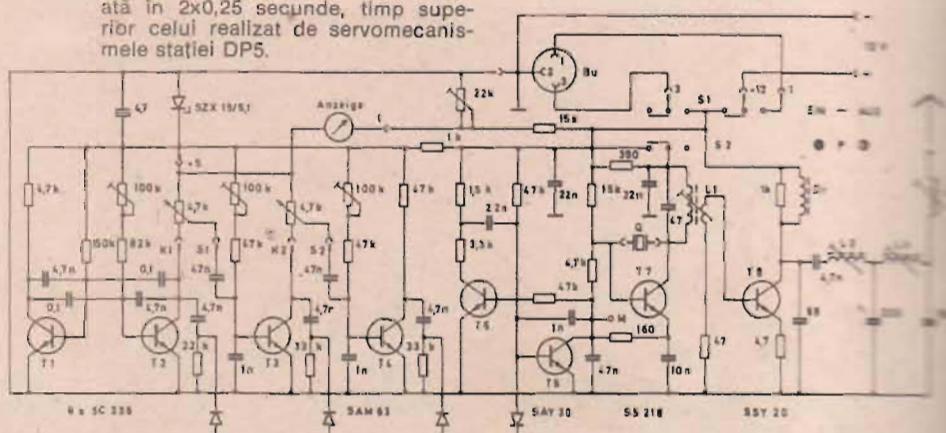
După „Modelist Konstruktor” — U.R.S.S.

Pe lîngă stațiiile de telecomandă START DP3 și DP5, pe care am prezentat-o în numărul trecut, în Republica Democrată Germană se produce și stația DP2. Aceasta este o variantă redusă a stațiilor menționate, fiind destinată modelelor simple, celor de viteză sau acrobație, mai ales celor cu dimensiuni reduse.

În acest scop stația a fost dotată cu servomecanisme de gabarit redus și greutate mică, 290 și respectiv 310 grame, cu un cuplu de ieșire la eche de 3 daNm și un consum de 250–300 mA. Cursa este efectuată în 2x0,25 secunde, timp superior celui realizat de servomecanismele stațiiei DP5.

Deoarece mai multe cluburi și asociații sportive au în dotare aceste stații, prezentăm schemele electrice ale emițătorului și receptorului. O prezentare exhaustivă a acestei stații o face revista din R.D.G. „Modellbau Heute” nr. 5 din 1983.

Alimentarea stației se face în varianta originală de la două acumulatori de 6 V legate în serie, ce se livrează o dată cu stația. Receptorul este alimentat cu două surse de 1,2 V legate în serie și de încă patru ce furnizează 4,8 V, așa cum se observă în schema receptorului.



Variante 1

— 24V 48V 24V — K1 K2

o o o o o o o o

Batterie ZH-Servo

Variante 2

— 13V 58V 58V — K1 — K2

o o o o o o o o

Batterie RM1 RM2

MARIN



# ICAR-UNIVERSAL

## ACROBATIC

Asociația Română pentru Propaganda (ARPA) a fost înființată în anul 1928, inițiată de un comitet în frunte cu Gheorghe Rujinschi. De la aceea, asociația a organizat expoziții, serbări, publicații, colecte, subvenții și cotizații, concursuri cu cupă aviație, mitinguri aeroburări cu pasageri etc.

Din sursele de venituri necesare aviației românești, reglementate prin Legea de organizare a aeronauticii din anul 1932, a fost Fondul Național de Aviație, respectiv timbrul fix al acestuia. Acesta a fost emis de ARPA, începând din 1929, cu caracter benevol, iar în fost preluat de stat, devenind obligatoriu pentru orice act sau corespondență din concursurile ARPA dotate cu premii aviațice, mitinguri aeroburări cu pasageri etc.

În următoarele obținute pe timbrul aviației a construit în 1929 două cîmpii, la București și Cîmpina, precum și o școală de popularizare a aviației, dotată de 600 de cursanți. De asemenea, a organizat o școală tehnică ce a avut o primă serie de 20 mecanici de zbor și o școală de pilotaj cu motor, în 1930 a brevetat primii 9 piloți gra-

să sau în colaborare cu Aeroclubul Românesc, ARPA a organizat mitinguri aeriene printre care: în 1930 la Craiova și Cernăuți; în Arad și Timișoara; în 1935 la Moinești, Ploiești. În anul 1936, a organizat și destasurat 65 mitinguri, în cadrul cărora au zburat 5.700 pasageri, iar în scările sale, de 1.605 elevi, s-au calificat piloți zbor cu și fără motor și mecanici de zbor.

Prin doi ani de activitate, ARPA a avut un fond de circa 25.000.000 lei, și a achiziționat 5 avioane, din care au fost folosite de către echipajele care au participat la Concursul Micilor Antante și similar. Din același fond a fost subvenționat și raidul capitalelor europene — 1.200 km — executat cu un avion Junkers, pus la dispoziție de către Aeroclubul din Capitală și pilotat de Mihail Negru.

În anii 1930—1937, ARPA a achiziționat nevoile proprii încă 6 avioane: Messerschmitt 35, 10 avioane Schmitt — ICAR, construite sub licență în țară, un avion Curtis, precum și cele ICAR special amenajate, cu care au executat cele două reușite raiduri

Afrikă din anii 1933 și 1935. Dintre avioanele ICAR s-a constituit o formăție de acrobatie, antrenată și folosită de căpitânul Mihail Pantazi, având coechipieri pe Petre Ivanovici și Max Manolescu, ulterior pe Gheorghe Grozea. Prin evoluțiile sale la mică distanță, această formăție, denumită "Dracii roșii", a reprezentat succese excepționale în mitingurile aeriene din țară și din lățimea. Această celebră formăție a primit, în 1933, marele raid aerian de la Malakal.

Fondurile sale, ARPA a mai procurat un avion trimotor Ford și un avion Douglas, un bimotor POTEZ-460, un EMSCO pentru mari raiduri, 2 Breguet-9, 3 avioane Devotion, une Neuport, un avion Gougeon și a. în valoare totală de 84.000.000 lei, parcoul său de zbor fiind la 39 de aparate. Cu avioane, puse la dispoziția pilotilor români, s-au executat mari raiduri (Africă, Africa și în Europa) și s-a participat la concursuri internaționale, obținând numeroase recorduri.

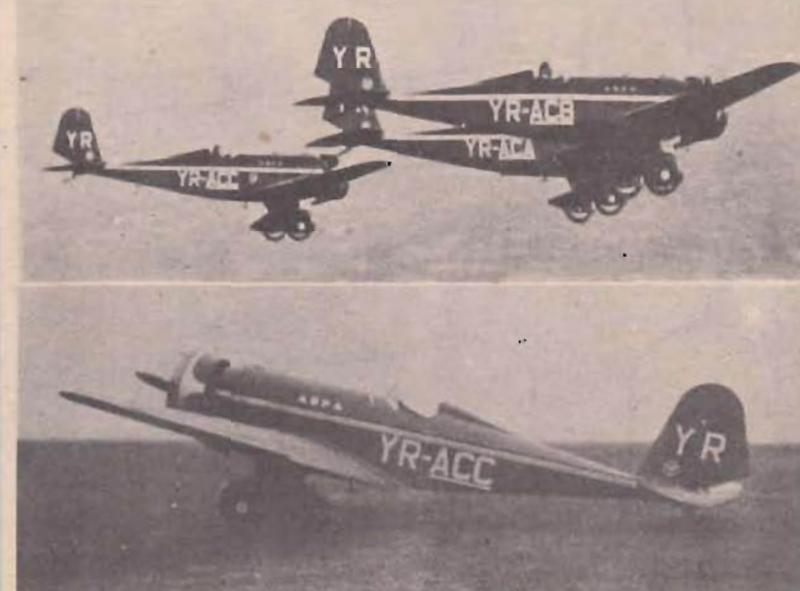
În perioada 1933—1940, asociația a lansat o revistă de specialitate numită "Aviatorul", Revista Aeriană, Aviația Aeronaumatică Română, Aeroplani, Aeronaumatică, Revista Aeronaumatică, Revista Aeronaumatică, Aeriană, ARPA, Cerul Nostru, Olteneană, Aero-Sport, Magazin, Matrona, Aripi Românești, Aviația Română și a. ale aerocluburilor care aparțină ARPA ori ale organelor de aviație.

În ceea ce privește infrastructura de aviație, a menținut 60 de terenuri de zbor, unde se desfășură și un ghid al acestora, pentru pilotii români, iar în anul 1934 a construit Aeroportul București-Băneasa și hangar cu schelet metalic dotat cu electricitate, apă, canalizare și încălzire, precum și un rezervor pentru benzina.

În aerocluburile ARPA menționate: Aeroclubul Albastru, constituit în București în decembrie 1926, Asociația Buna Vestire, în Cernăuți în 1929, Cercul "Culturii aeronautice" constituție în 1933, Aeroclubul Brașov, în 1934, Aeroclubul Oltenei, înființat



Cei trei membri ai escadrilei „Dracii roșii”: Mihail Pantazi, Petre Ivanovici și Max Manolescu.



cu Aerotehnic București, înființat în 1928, cu participarea înorăvechiilor zburători, ca Gheorghe Negru și Andrei Popovici, cit și a unor oameni de știință și tehnicieni ca: ing. Elie Carafoli, ing. Aurel Persu, ing. Ramiro Gabrielescu, prof. Ion Stroescu.

Cercuri de planorism s-au mai înființat în anul 1929 la Lugoj, Cădul și Făgăraș, în 1930 la Arad și în anul 1938 la Oradea, București-Dudești-Cioplea, Bârlad și Reșița.

În perioada 1939—1944, aviația sportivă din România și-a continuat activitatea în cadrul asociațiilor ARPA și a aerocluburilor Brașov, Prahova și Oltenei, afiliate la FARFE.

ICAR — întreprinderea de Construcții Aeronautice Românești — a fost înființată în anul 1932 sub conducere a ing. Mihail Răcovici.

Întreprinderea bucureșteană debutează în același an cu realizarea sub licență a avionului ICAR-23b, produs initial de Messerschmitt în anul 1929.

Dezvoltare a avionului Messerschmitt M-19, M-23 echipat cu motor Siddeley-Genet de 86 CP se dovedește un excelent avion de scoala și raid. Aparatul se clasăază pe primul loc în raidul Internațional din 1929, cond Fritz Morzik și Adolf Schiel acopărind un circuit de 5.000 km. Plecând de la Paris, acestia efectuează escaloane în Elveția, Italia, Iugoslavia, România, Ungaria, Austria, Cehoslovacia, Polonia, Germania, Olanda, Belgia și revenind la Paris, masina și pilotii dovedind excelente calități.

În producție de serie avionul este echipat cu mai multe tipuri de motoare, dintre acestea Siemens Sh13 de 82 CP se dovedește a fi cel mai potrivit pentru caracteristicile aerodinamice ale aparatului. Aceasta este și varianta pentru care ICAR instalează linia de fabricație. O prima îmbunătățire la avionul produs la ICAR a fost montarea unui colector pentru esapamentul celor 5 cilindri. Tot în 1932 ICAR realizează și un aparat hidro, special amenajat pentru record de durată. Mihail Pantazi și Gheorghe Grozea realizând record mondial de durată pentru hidroavioane usoare cu un zbor de 12 ore și 2 min. Avioanele ICAR M-23b au intrat repede în dotarea școlilor de pilotaj și ARPA (Asociația Română pentru Propaganda Aviației). În anul 1933 Mihail Pantazi, Gheorghe Davidescu, Alexandru Cernescu, Petre Ivanovici, Max Manolescu și D. Ploieșteanu realizează un raid intercontinental pe distanța București-Malakal (Sudan)—București, înțata inițială Capetown nefiind atinsă din cauza condițiilor meteo extrem de dificile. Independent de licență M-23, ICAR dezvoltă în 1934 avionul ICAR-Universal cu motor Siemens Habke Sh-14 a de 150 CP (7 cilindri). Roțile cu spate, înguste și mari în diametru, sint înlocuite cu roți tip balon, care să permită manevra pe terenuri moi. Motorul, initial liber, prevăzut cu esapament colector, este dezvoltat și primește un inel NACA, performanțele aparatului îmbunătățindu-se. Se modifică sistemul rezervorului de combustibil, structura anterioară a fuselajului. Aceasta variantă a stat la baza avionului ICAR — Universal — acrobatic, care a fost special modificat pentru zbor acrobatic în simplă comandă. Din nou este modificat fuselajul anterior. La cele trei aparate care au intrat în dotarea „Escadrilei roșii”, supranumita și „Dracii roșii” (YR-ACA, YR-ACB, YR-ACC), se revine la trenul de aterizare initial, pe roți cu spate, prevăzute însă cu carenaje aerodinamice. Transformate în monolocuri, cele trei avioane au participat la numeroase mitinguri aviațice între anii 1934—1937, acestea fiind pilotate de cunoscuții piloti Petre Ivanovici, Mihail Pantazi și Max Manolescu. Cei trei temerari acrobați în formăție execuță dificile programe acrobatice la peste 150 mitinguri. În zbor spre Constanța, unde urmăreau să participe la un miting ARPA, se întrec în formăție de monoplane pe sub padul de la Cernavoda, dovedind o date în plus camătătoare excelente ale avionului.

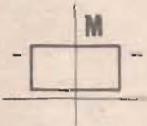
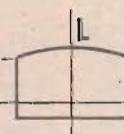
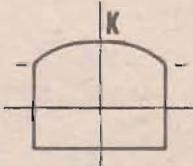
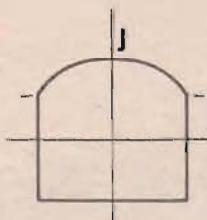
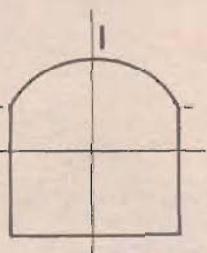
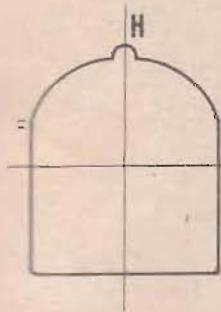
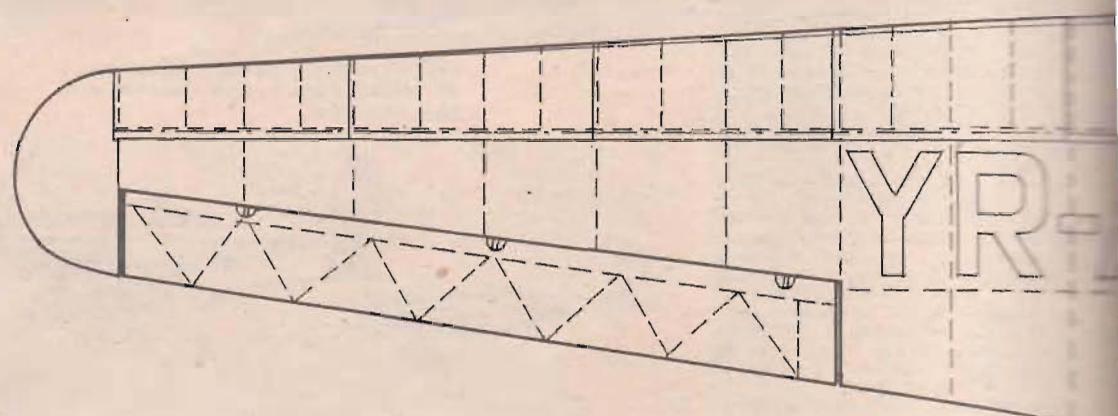
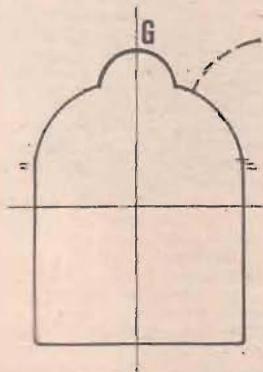
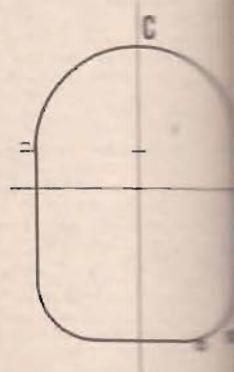
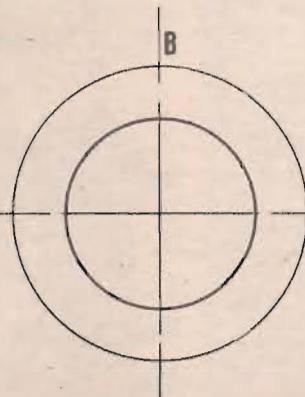
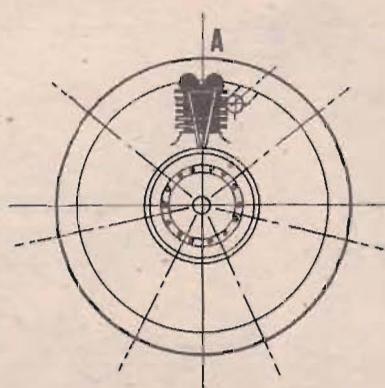
O altă dezvoltare se produce în același an 1934, când sunt realizate aparatele ICAR-Universal specific pentru raidul București — Capetown — București (23.000 km). Această variantă este echipată cu motorul De Havilland-Gipsy Major de 130 CP cu 6 cilindri în linie.

MIHAI ANDREI

**icar**



# "Universal"



|A |B |C

|D

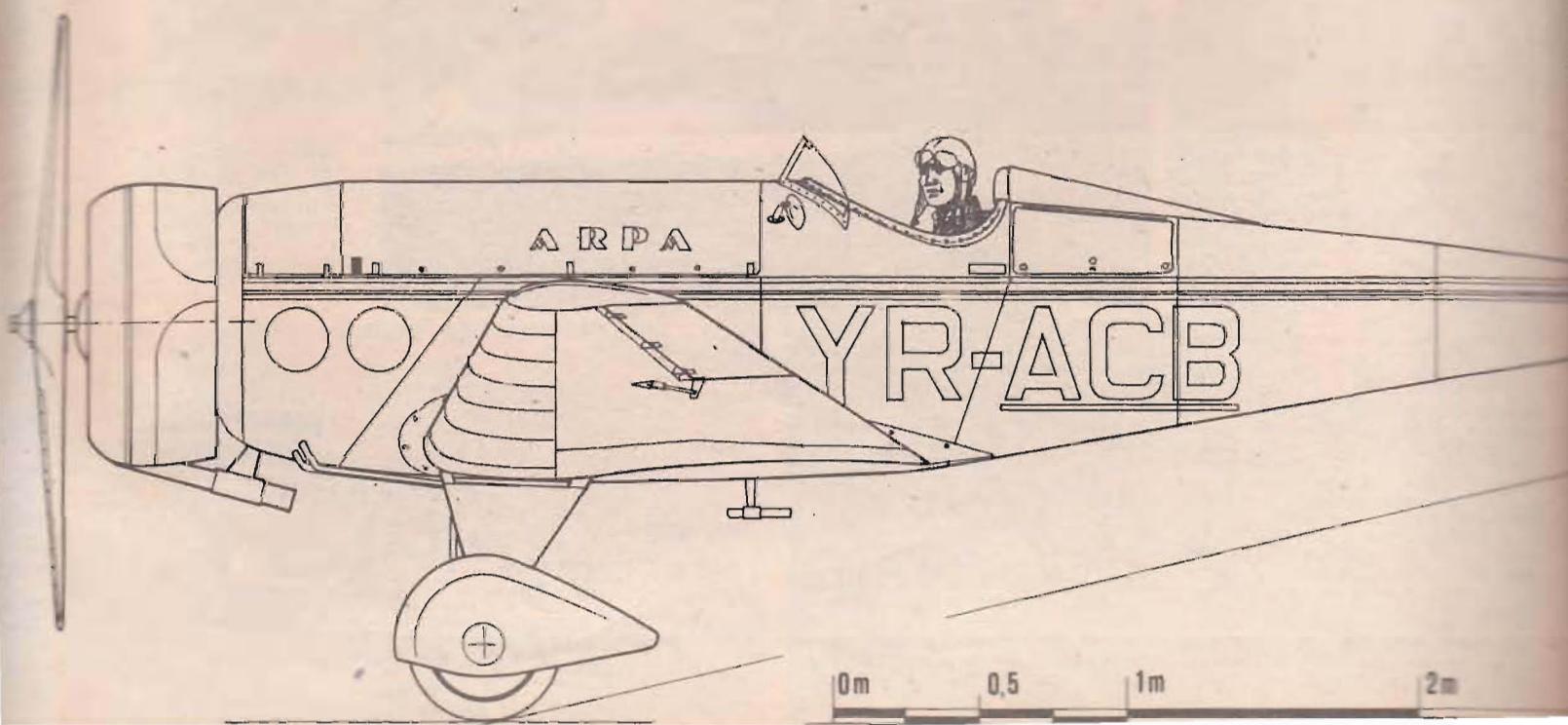
|E

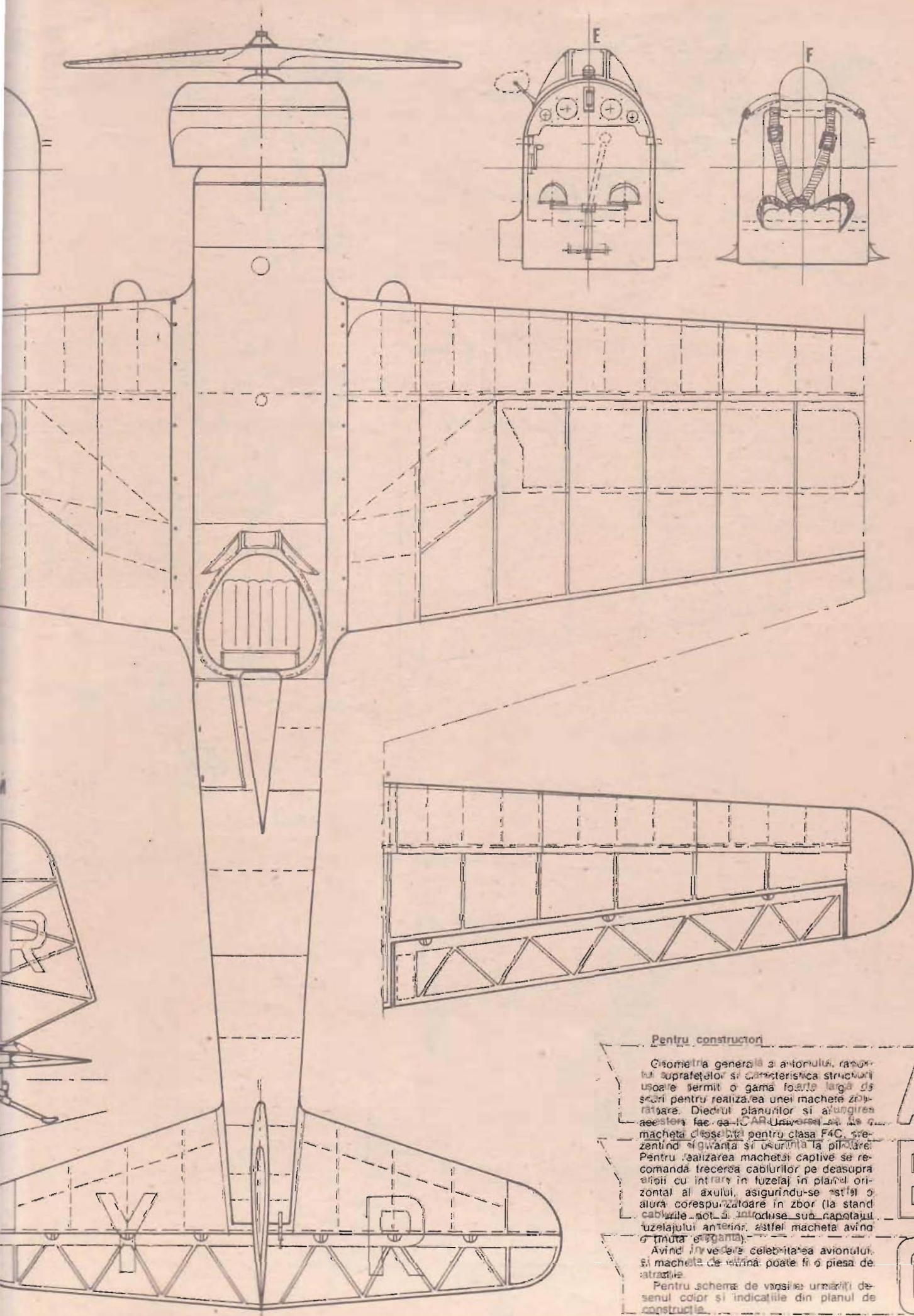
|F |G

|H

|I

|J





Reconstituire: Mihai ANDREI / Viorel ANDREI · Planșa 1

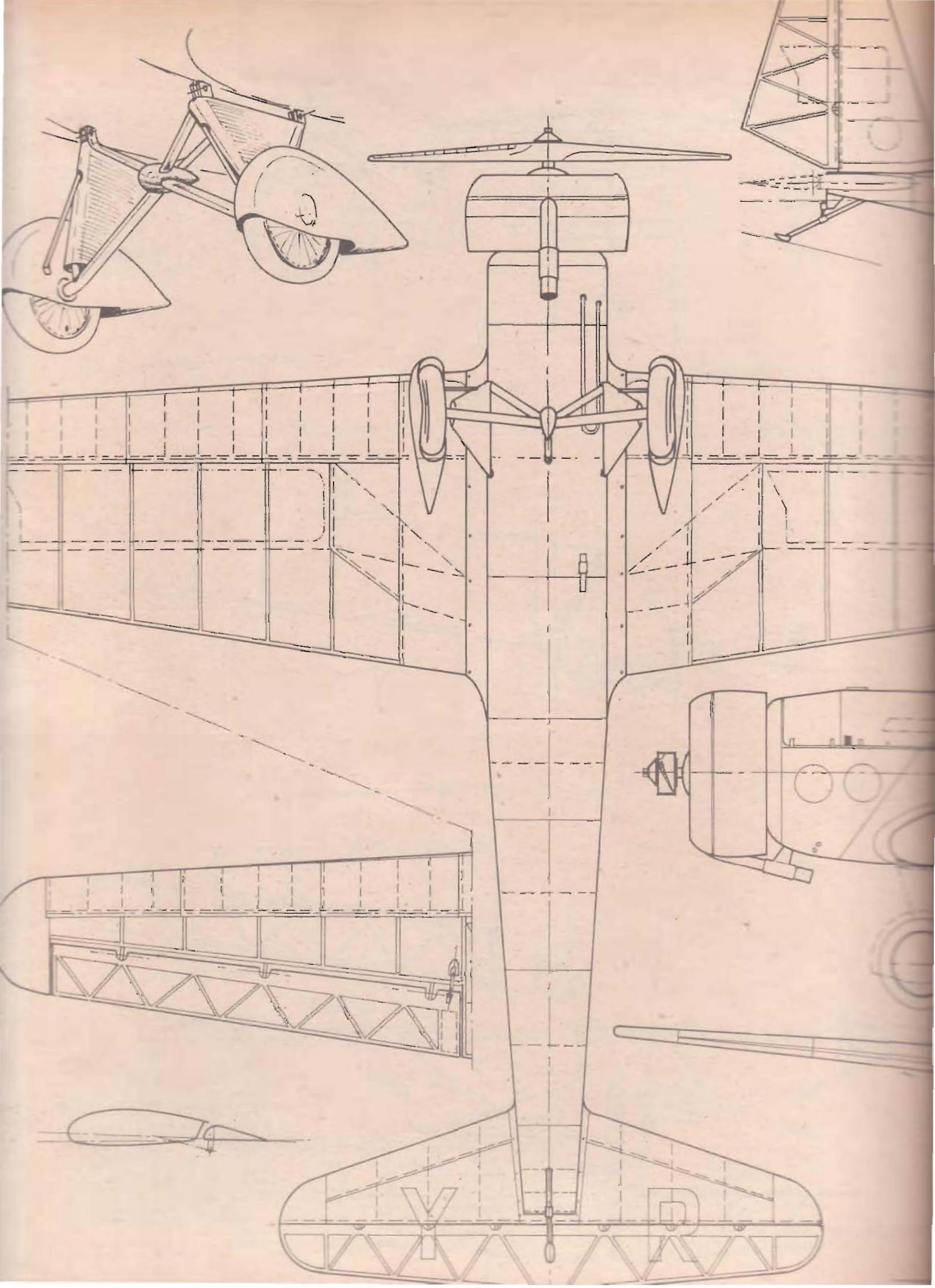
Pentru constructori

Geometria generală a avionului, raportul suprafețelor și caracteristica structurii usoare permit o gamă foarte largă de scări pentru realizarea unei machete zoombabile. Diebru planurilor și atingerea acestora făcă I-CAR Universul să te o machetă dozabilă pentru clasa F4C, prezintind și următoarea informație la pilotaj. Pentru realizarea machetei captive se recomandă trecerea cablurilor pe deasupra elor cu intrare în fuselaj în planul orizontal al axului, asigurându-se astfel că alătura corespunzătoare în zbor (la stand cablurile sunt întărite sub capotajul fuselajului anterior, astfel macheta având o formă ergonomică).

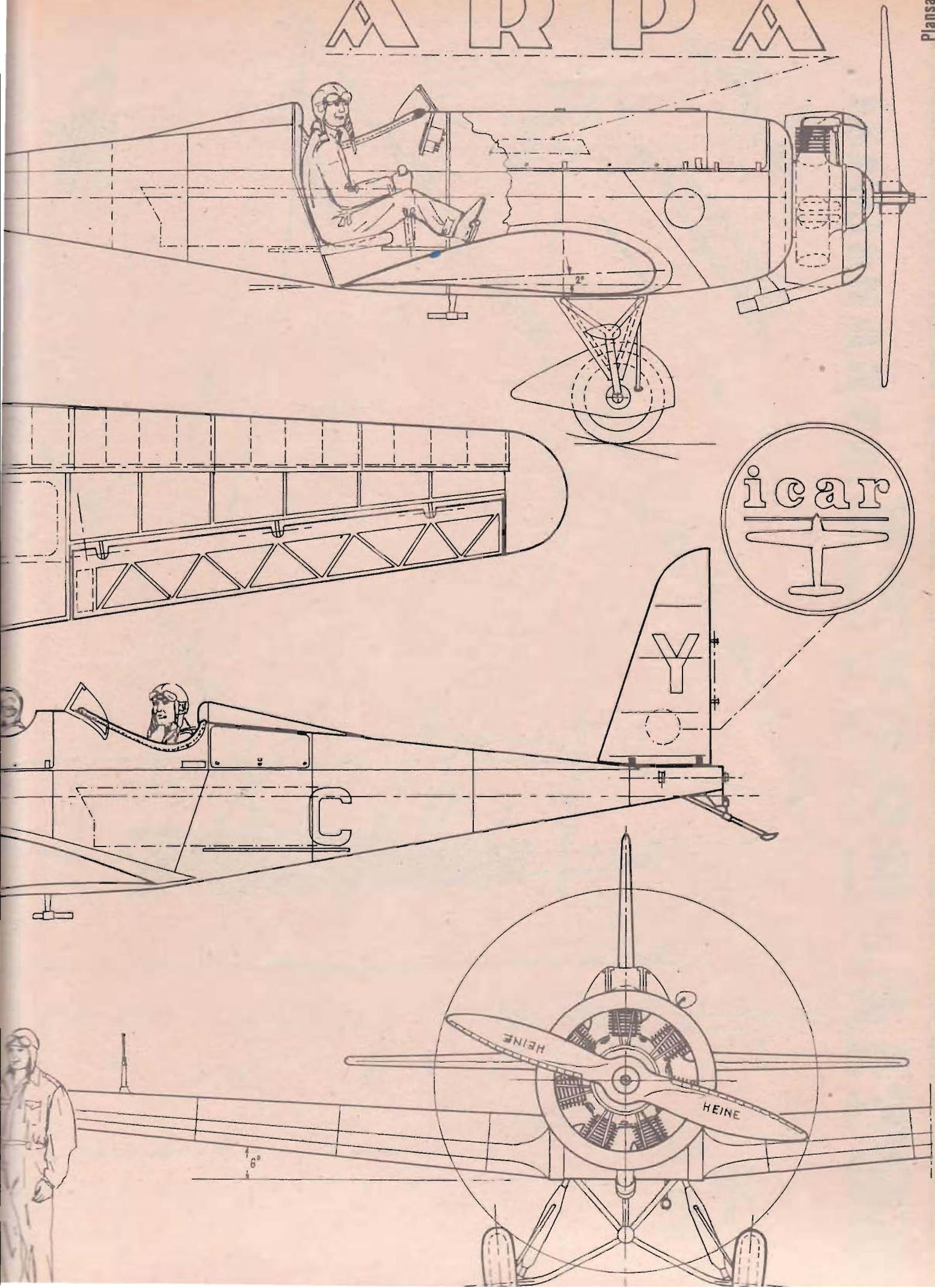
Avgind în vedere céléritatea avionului, și macheta de urmă poate fi o piesă de atracție.

Pentru scheme de vopsire urmăriți desenul color și indicațiile din planul de construcție.

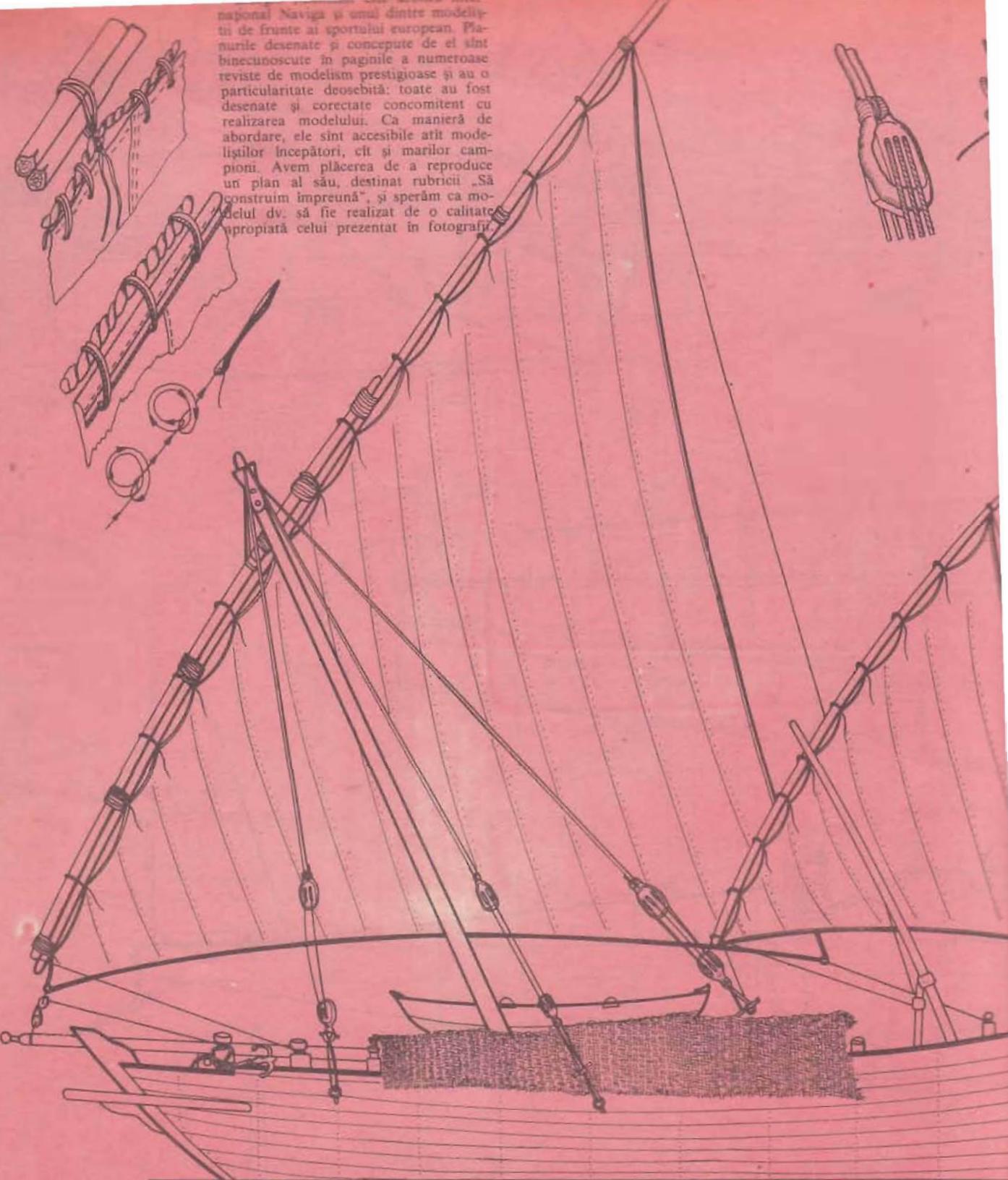
A  
B  
C



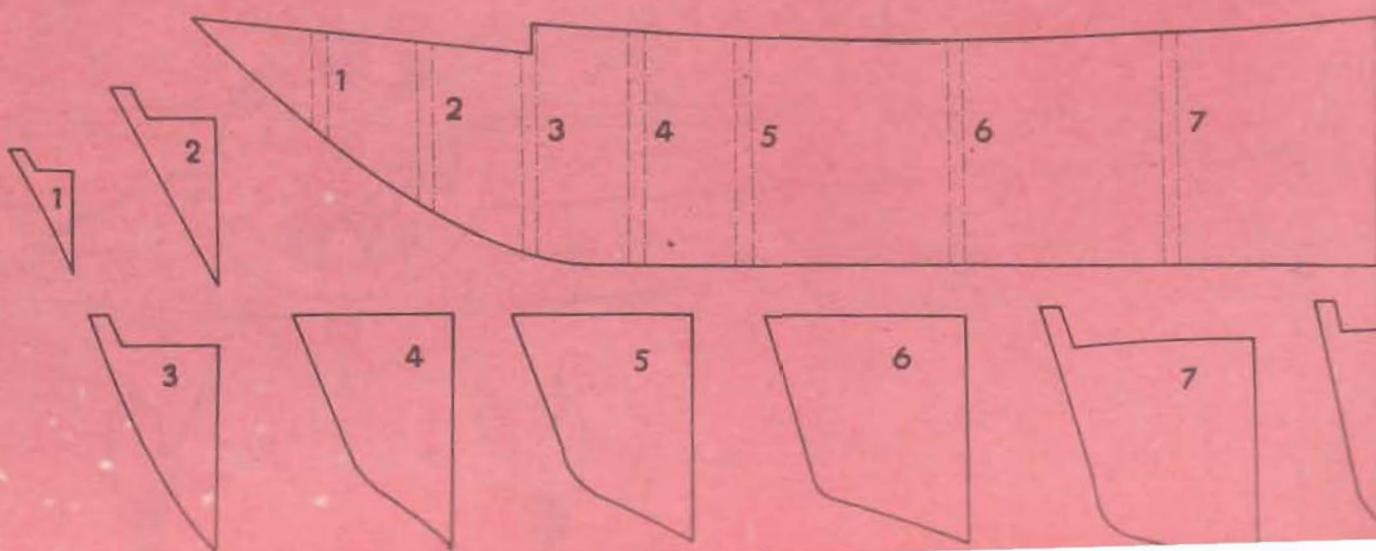
A R P A

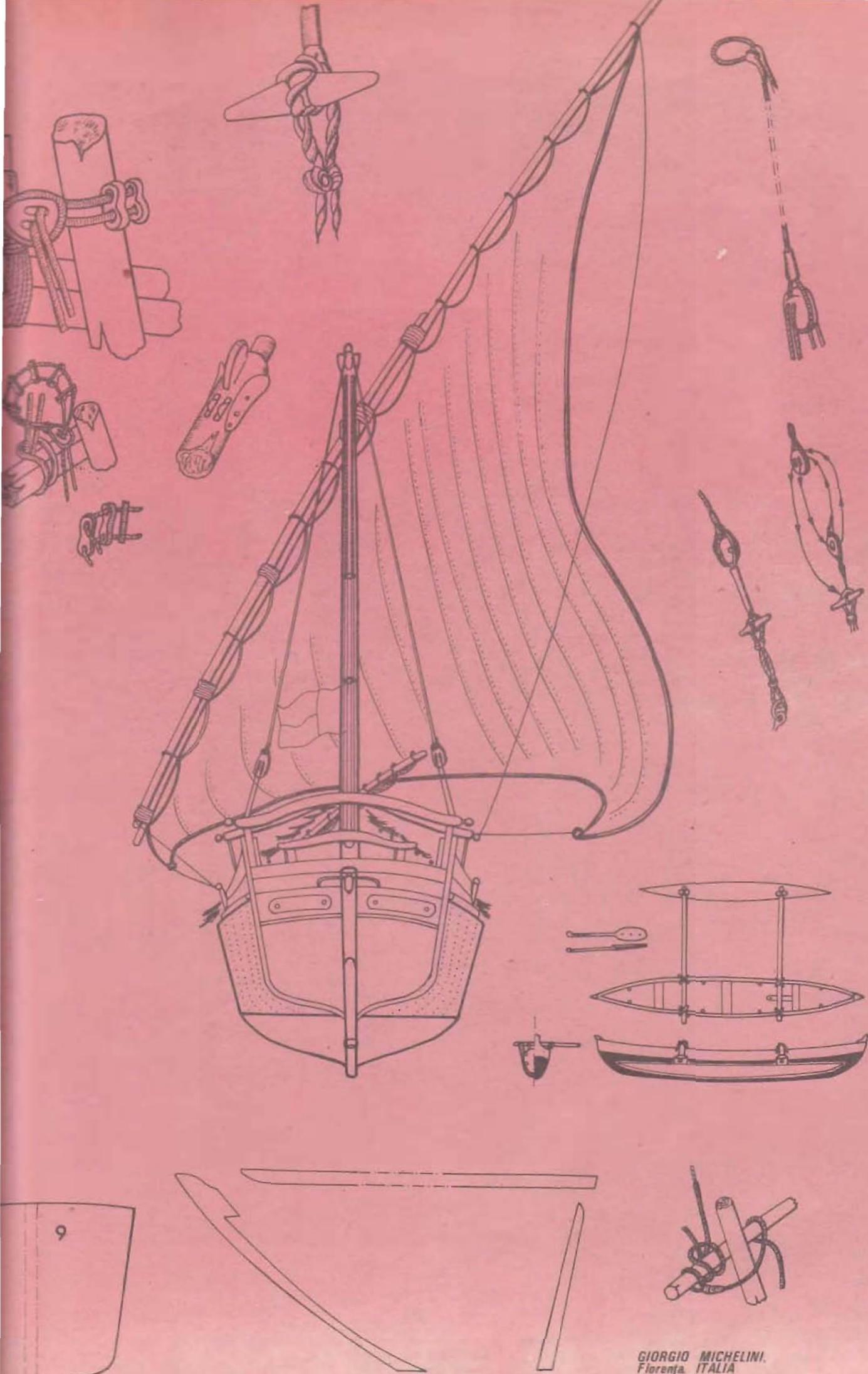


# PROIECT DE BOUIN DIN R.D.MALGAŞĂ



năpolul. Navigă și omul dintre modeliștii de frunte ai sportului european. Planurile desenate și concepțile de el sunt binecunoscute în paginile a numeroase reviste de modelism prestigioase și au o particularitate deosebită: toate au fost desenate și corectate concomitent cu realizarea modelului. Ca manieră de abordare, ele sunt accesibile atât modeliștilor începători, cât și marilor campioni. Avem plăcerea de a reproduce un plan al său, destinat rubricii „Să construim împreună”, și sperăm ca modelul dv. să fie realizat de o calitate apropiată celui prezentat în fotografii.



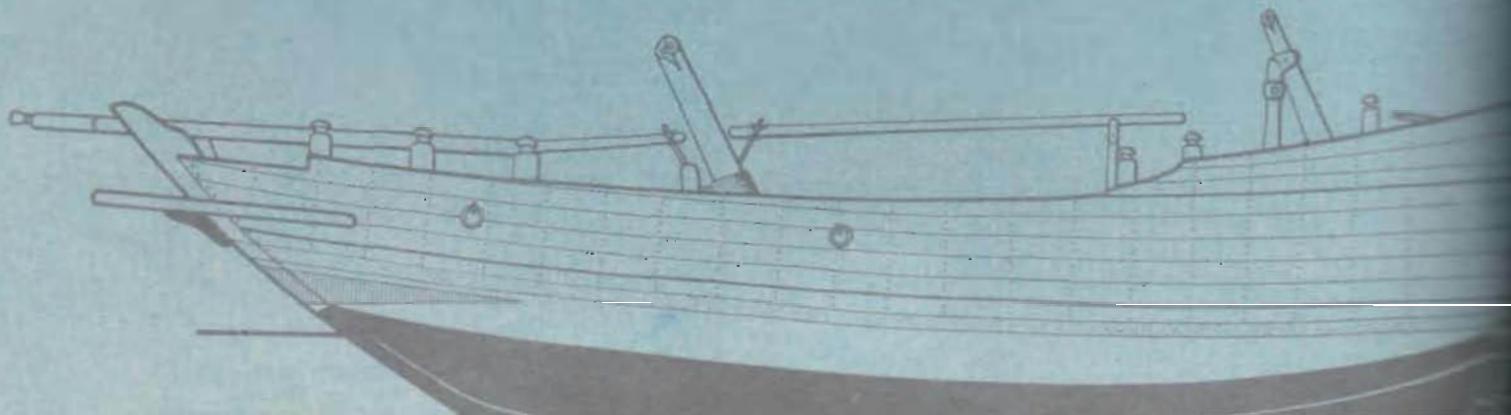
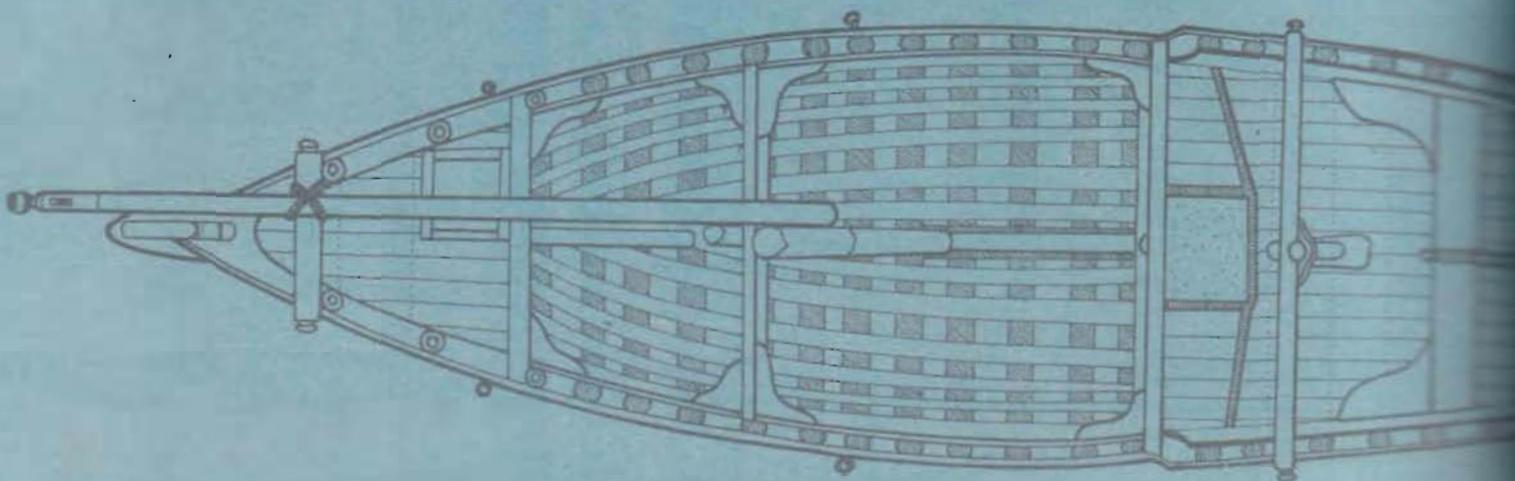
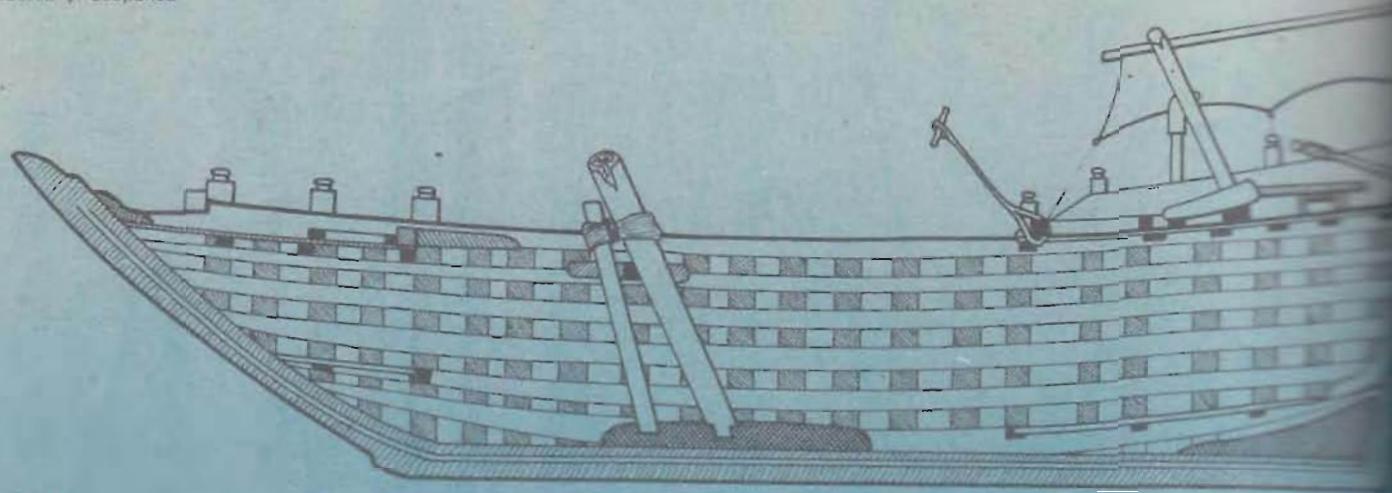
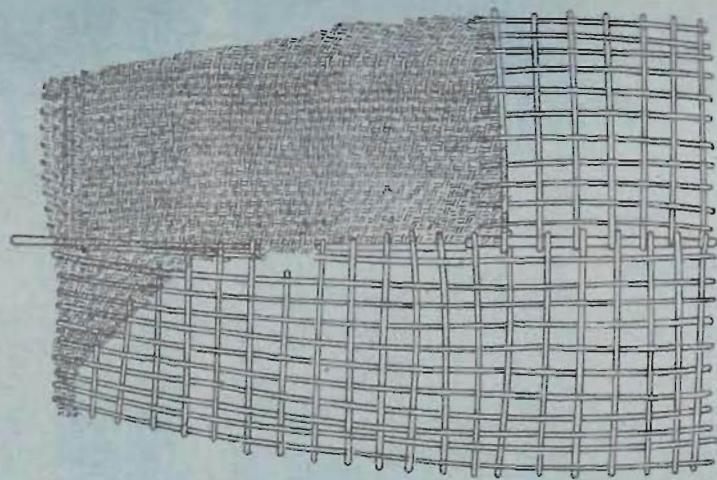


GIORGIO MICHELINI  
Firenze, ITALIA

Preluat după revista „NAVY”, nr. 5/1984  
Editura MODESTICA, ITALIA

Modelul acestelui nave caracteristică coastei estice a continentului african și Oceanului Indian este prezentat pe coperta revistei noastre. Datorită calităților sale nautice deosebite, cît și prețului redus, navele de acest tip sunt încă în exploatare curență. KOTIA este numele unei clase de veliere cu acest tip de velațură și corp ce efectuează navigație de cabotaj, transportând fructe, dar mai atât lemn de valoare sau combustibil. Cel mai cunoscut loc de construcție a acestor ambarcajii este Nossi-Bé.

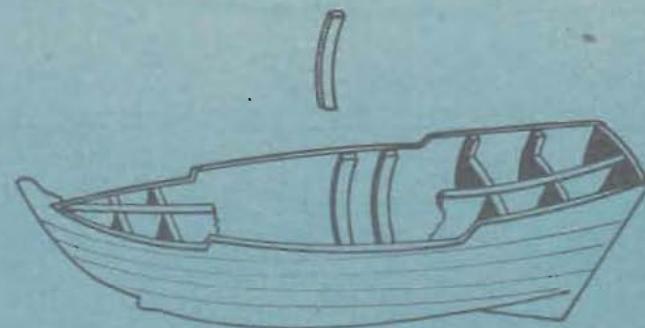
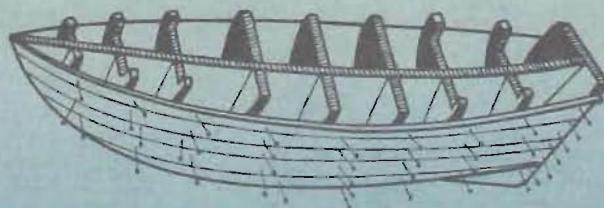
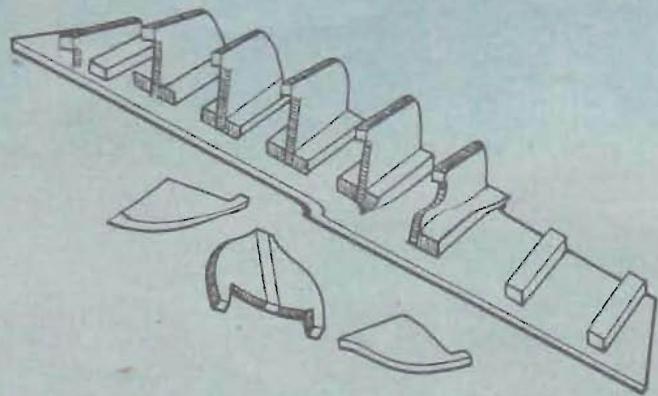
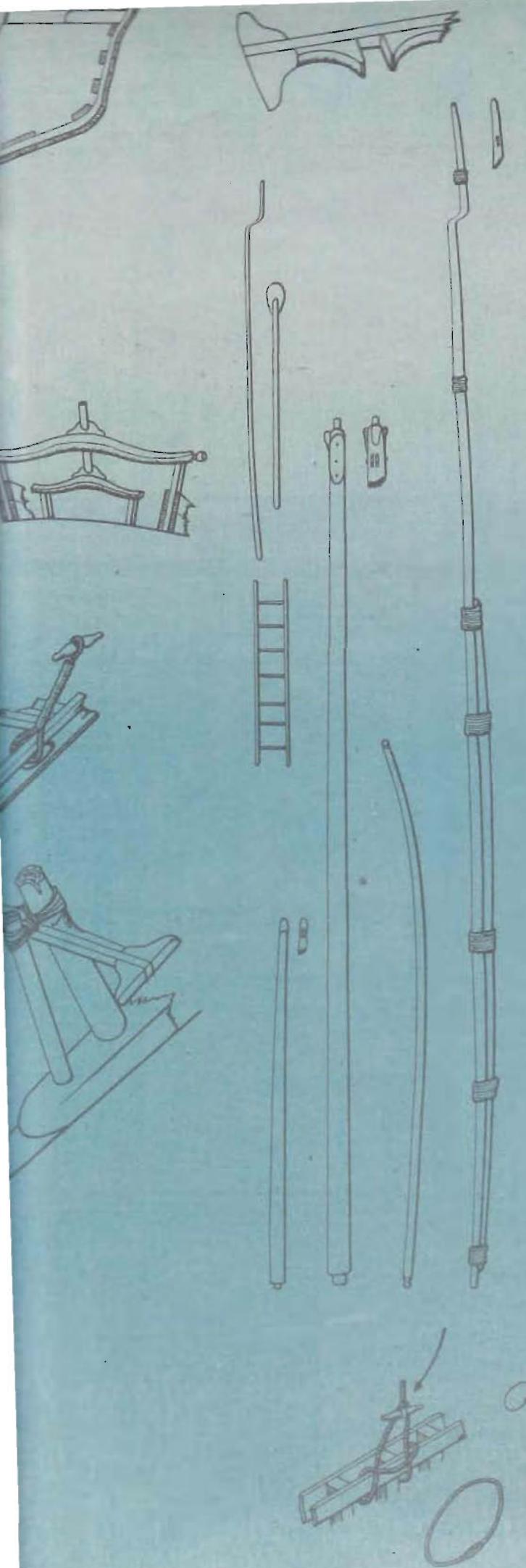
Pentru realizarea modelului vom utiliza direct coastele și chila, trasate în revistă la scară 1:50, sau le vom mări la o scară convenabilă. O dată decupate din placaj de tel de 3 mm și lipite ca în figura de pe planșa 2, vom acoperi corpul cu baghete de brad sau tel. După acoperirea corpului se vor confectiona punctea proa și punctea popa (teuga și duneta), extrăgind coastele din centrul navei, în porțiunea rămasă neacoperită de punți. În locul rămas se monteză coaste false, din baghete curbată prin umezire și încălzire la focă, asemănătoare cu coastele reale. Peste aceste coaste se monteză curenți longitudinali ca în vederea și secțiunea de pe planșa 2.



Rogojinile de pe punți se obțin prin împătrirea unor pale de orez sau a unor pale corespunzătoare scării. Vela este din bumbac și este cusută ferită cu feră. Detaliile de prindere și manevră a velaturii cit și a arboradei sunt date pe planșa 1.

Culoarea modelului poate fi observată pe copertă și recomandăm utilizarea colorilor tip tempera, diluata cu aracel foarte subțire.

Corectitudinea și detalierea planului, cit și aspectul deosebit de frumos al modelului ne fac să-i recomandăm tuturor începătorilor ce își pot procura o bucată de placă și cîteva bagheze.



armă în timpul primului război mondial, s-a pus problema utilizării lor și pe teren de luptă marin. Aceasta s-a făcut la început sub formă de hidroavion, iar mai târziu chiar sub formă de avion cu tren de aterizare cu roți. Dacă la început ambele forme de utilizare a avionului auveau ca bază de pornire terenuri sau acvatorii dispuse pe malul marii, ulterior hidroavioanele au început să fie transportate cu nave speciale transfor-

mând prin nave portavionuri care să numără nava britanică „Engadine”, nava rusescă „Imperator Nicolae I” și nava „ROMANIA”. Aceasta din urmă, transformată inițial în crucisator auxiliar, a fost utilizată către sfîrșitul primului război mondial ca navă porthidroavion.

Implicit a apărut ideea utilizării unor nave cu puncte mari de pe care să poată decola avioanele și pe care să poată apăruta după efectuarea misiuni. Han-

ci și repararea avioanelor urmău să fie în interiorul navei, avioanele fiind urcate și coborâte cu ajutorul unor lifuri speciale.

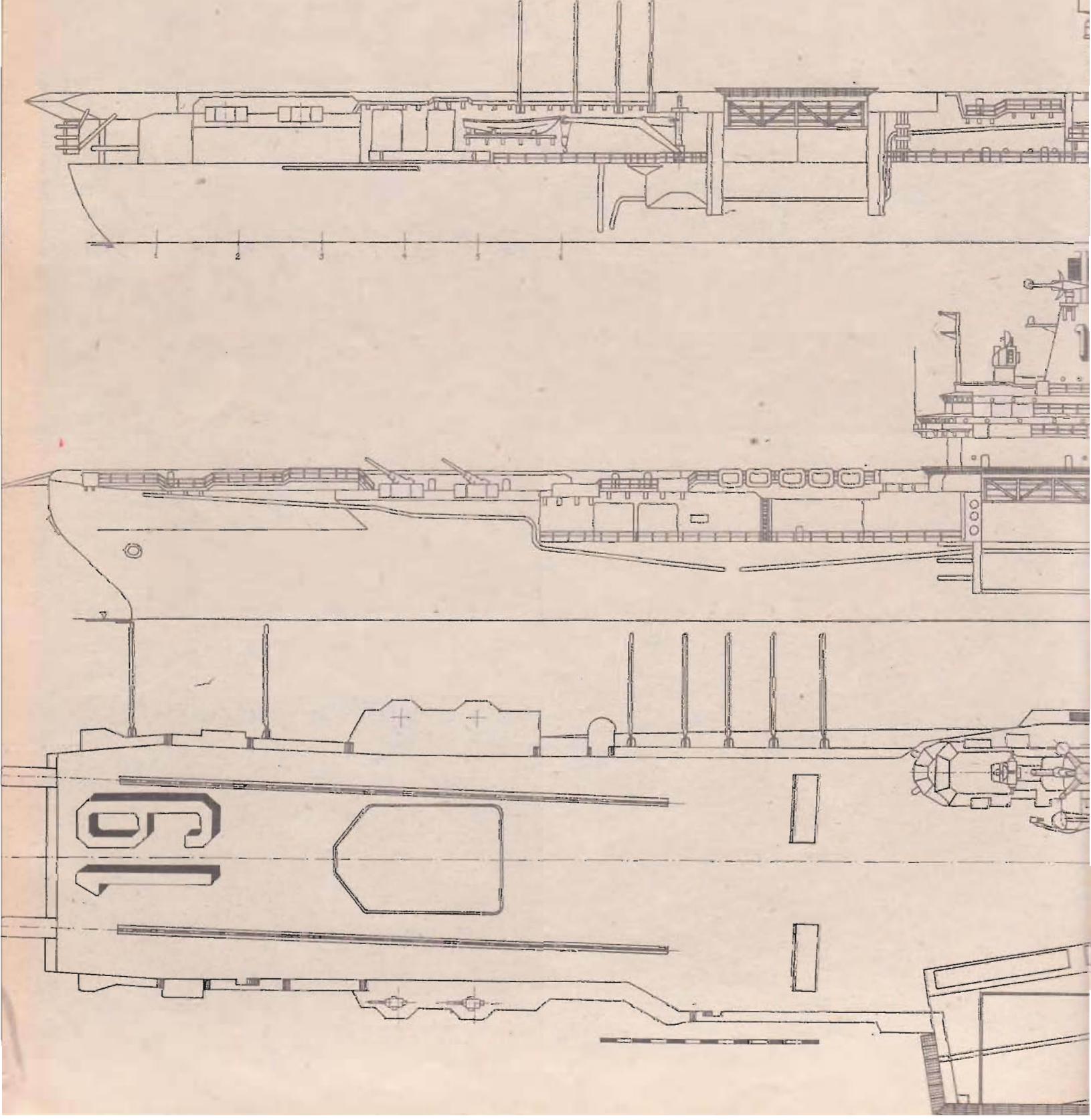
Așa s-a născut nava portavion!

În timpul celui de-al doilea război mondial, portavionul a devenit principala navă de luptă cu cea mai mare capacitate de lovire, la cea mai mare rază de acțiune. Portavionul a dethronat scurt și fără drept de apel marile nave curasate, înarmate cu artillerie grea și

vaciene de escortă, care în timpul de-a doua configurație mondială au utilizat cu suțele, au constituit principală armă împotriva halelor de sub rîne care atacau convoialele navelor de transport.

Chiar și în epoca răcheteilor, portavioanele își păstrează importanță strategică și tactică; varietatea lor foarte mare, de la miciile portavioane escortă pînă la mariile portavioane gigante cu propulsie nucleară, cu un

# HANCOCK



ment de peste 70 000 t și la vîî  
de minimum de 320 m lungime.  
Cererea multor cîștori ai revistei  
astră prezintă planurile unui portavio-  
n de clasa „ESSEX”, și anume plă-  
că portavionului de atac „HAN-  
COCK” (CV-19), intrat în utilizare la  
începutul 1944 și retras din serviciu la  
începutul 1975. Inițial acest portavion  
numit „TICONDEROGA” și și-a  
păstrat numele în „HANCOCK”, iar  
portavion de aceeași clasă numit  
„HANCOCK”, a devenit CV-14

#### „TICONDEROGA”

CV-19 „HANCOCK” a fost pus pe  
căldură la 26.01.1943, în chantierile Bethlehem  
Steel Co, Suincy, în cadrul efortului  
de război al Statelor Unite ale Americii; a fost lansat la apă la 24.01.1944 și  
dat în exploatare la 15.04.1944. Avea  
un depășire de 32 800 t standard,  
iar cu încărcătură plină de aproximativ  
42 000 t. Dimensiunile erau de 272,6 m  
lungime (249,9 m lungime la linia de  
plutire); 30,8 m lățime și 9,4 m pescaj.  
Puntea de zbor avea o lungime de

58,5 m și era dotată cu două catapulte  
cu aburi pentru lansarea aviației.

Armamentul era compus din 70 la 80  
de avioane; 2 tunuri de 127 mm, de 38  
de calibră lungime a tevii. Era dotat cu  
4 turbine cu aburi, cu reductoare, de  
150 000 CP (total) ce angrenau 4 elice.

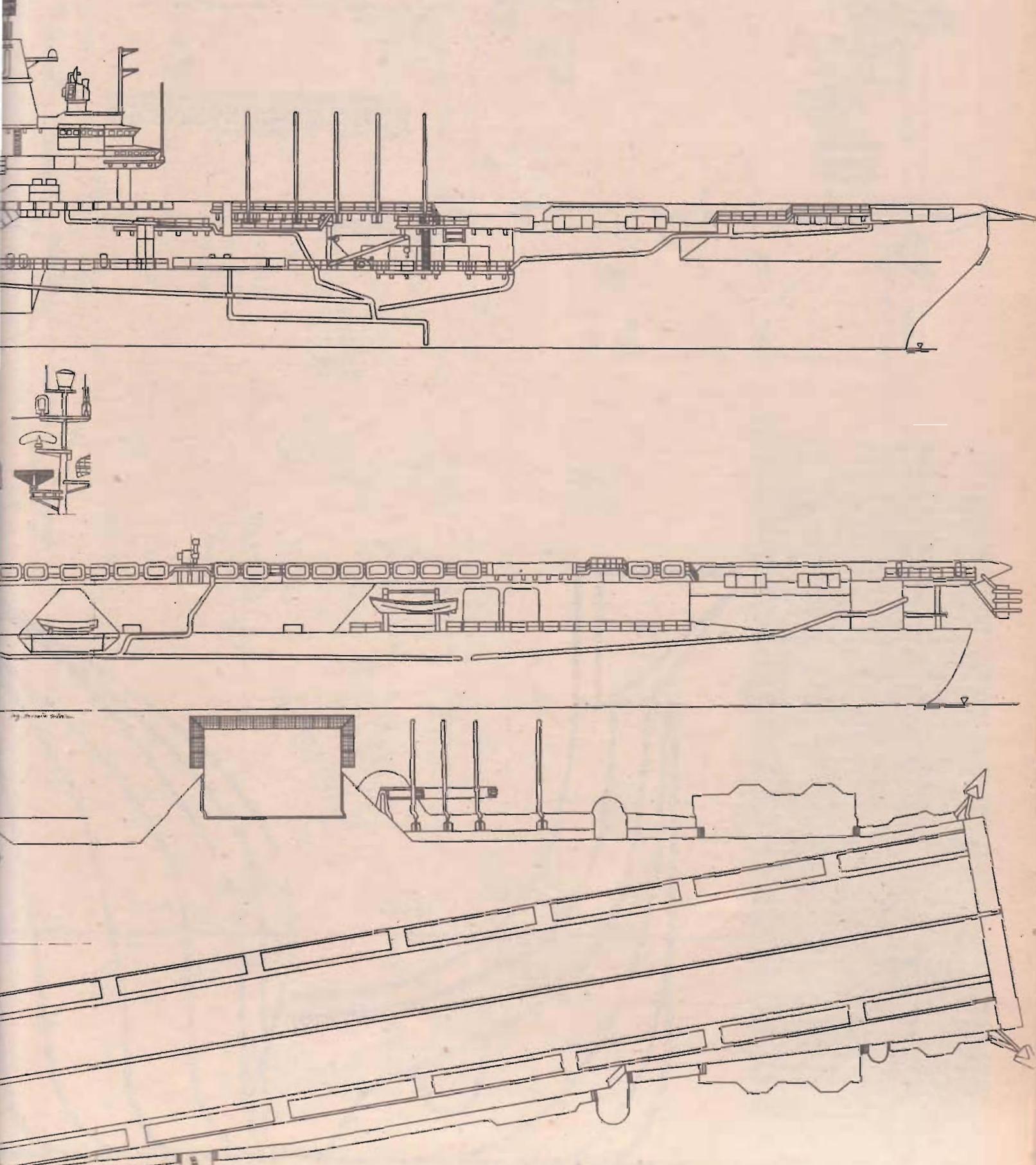
Aburul era furnizat de 8 cazane tip  
„BABCOCK & WILCOX”. Viteză maxi-  
mă era de 32 de noduri. Echipajul era  
format din 3 275 de oameni (110 ofițeri  
de marină și 1 050 de marinari; 135 de  
ofițeri de aviație și 1 150 de tehnicieni

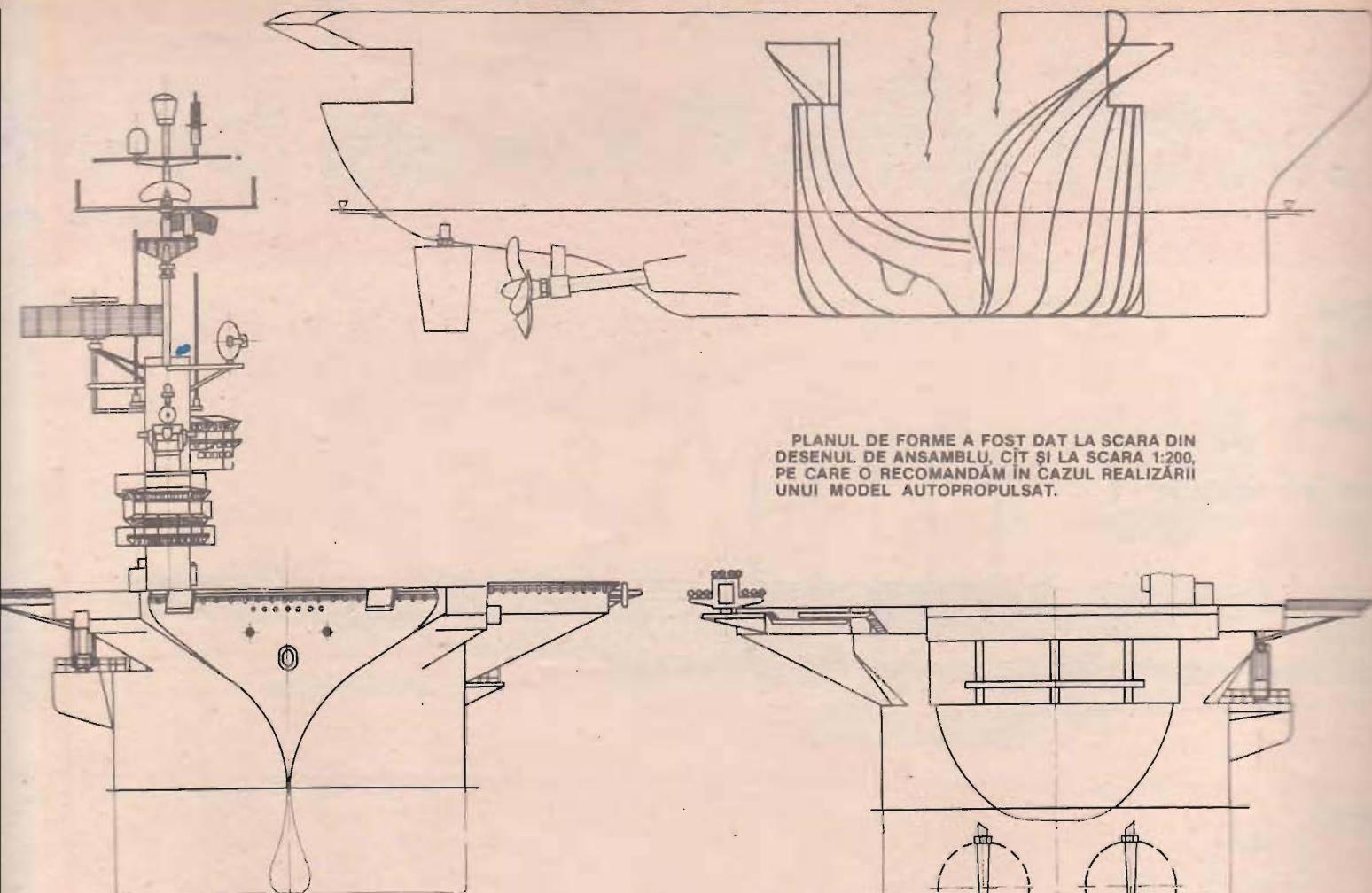
de aviație).

CV-19 „HANCOCK” a fost modernizat,  
ca de altfel toate portavioanele  
din clasa „ESSEX”, în anul 1950, cînd a  
fost prevăzut cu puncte de zbor oblică,  
echipament electronic etc.

O navă de acest tip costa 200 milioane de dolari, iar un portavion nuclear  
peste 600 de milioane. „HANCOCK” a fost dat la fiare vechi în 1975  
și o dată cu el și milioanele ce ar fi putut deveni școli, spitale, haine și ali-  
mente.

Ing. SILVIU MORARIU





*care din pagina 2)*

a descoperit planurile hidroavionului și l-a încurajat să-l construiască m-

indul sau, Academia Română îl re-  
zalte meritale în ceea ce preveste-  
ște și construirea primului hi-  
droavion românesc a tunelului aerodina-  
mico. În anul 1954 îl invită la o sesiune  
de Primăvara Călduroasă care i s-a  
desfășurat pe 20 iunie 1954 la Prezidiul M.A.N.,  
împreună cu ministrul Inginieri, construc-  
ționari și mașineta hidroavionului său  
care se afla pe catifea roșie. În a zugruiat. Face  
căldură și moare. Bucuria care  
lăzește un neșeptrit lanț de amărăciuni  
îngheță tot prea mare. Înălogește.  
Dacă după moartea sa, Ministerul  
Comunicațiilor Navale și Aeriene, într-o  
adunare specială, trimisă Prezidiului Marii Adunări  
naționale arată „Considerăm că Ion  
Paulat este unul din pionierii aviației  
naționale, creatorul geniului poporului no-  
stru, meritul să fie considerat pe ace-  
stei cinci Auriel Vlaicu și Traian Vuia.  
În același timp, Academia Română să cerceze  
memorialice opera lui Ion Paulat în ve-  
nițiile următoare. Înțelegem că  
această recomandare îi va fi transmisă  
împreună cu propunerea de a-l numi  
memorialic Ion Paulat, în memoria  
aeroplanelor românești, propunere ca  
acestea să fie înmormântate, primăvara statu-  
monial de mormintele lui Vuia și

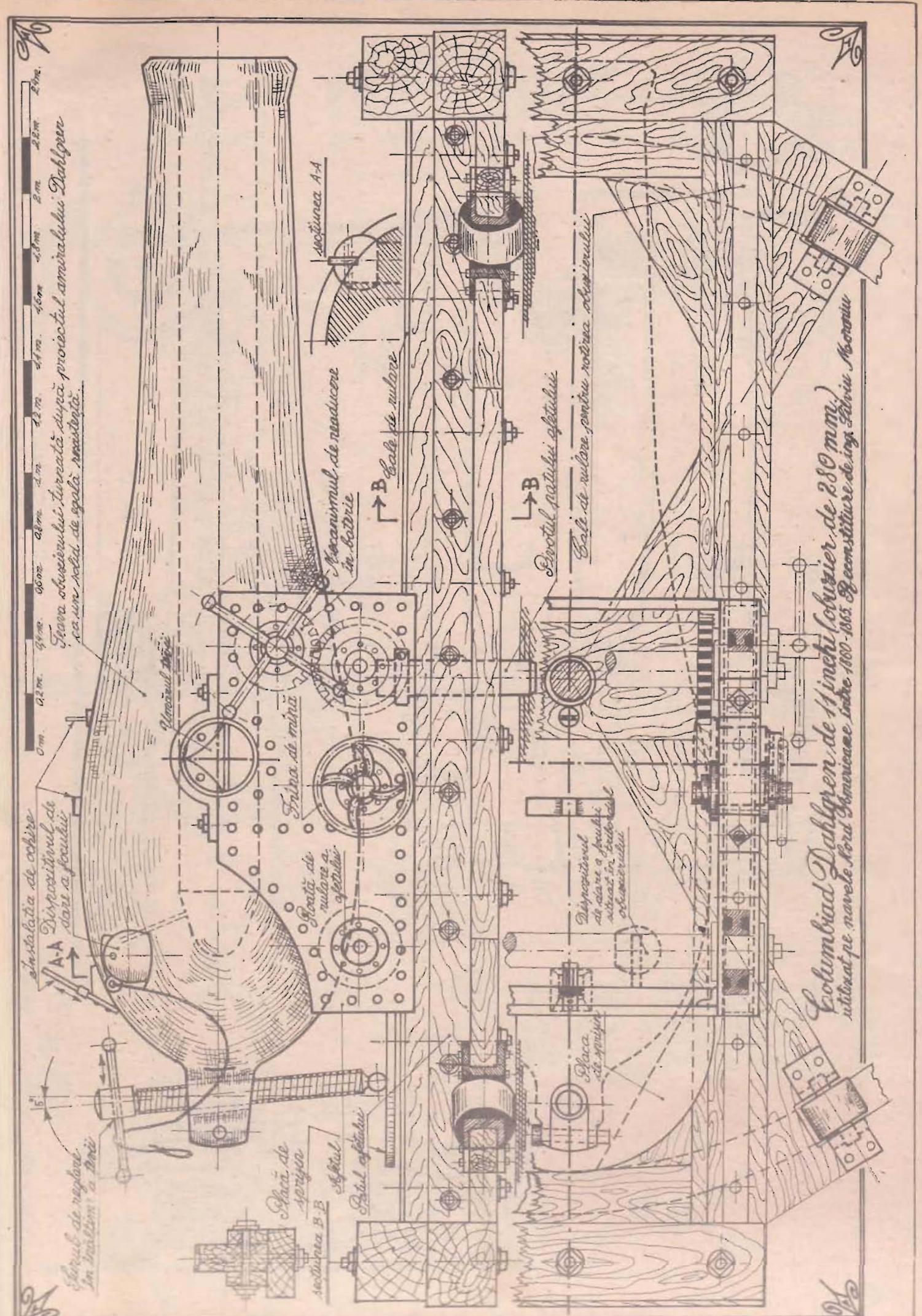
astă lucru s-a realizat, Paulul fiind în-

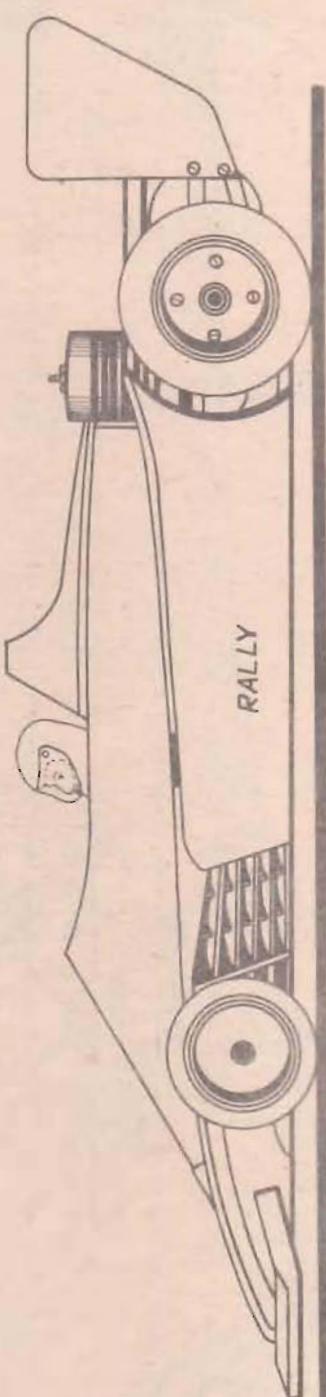
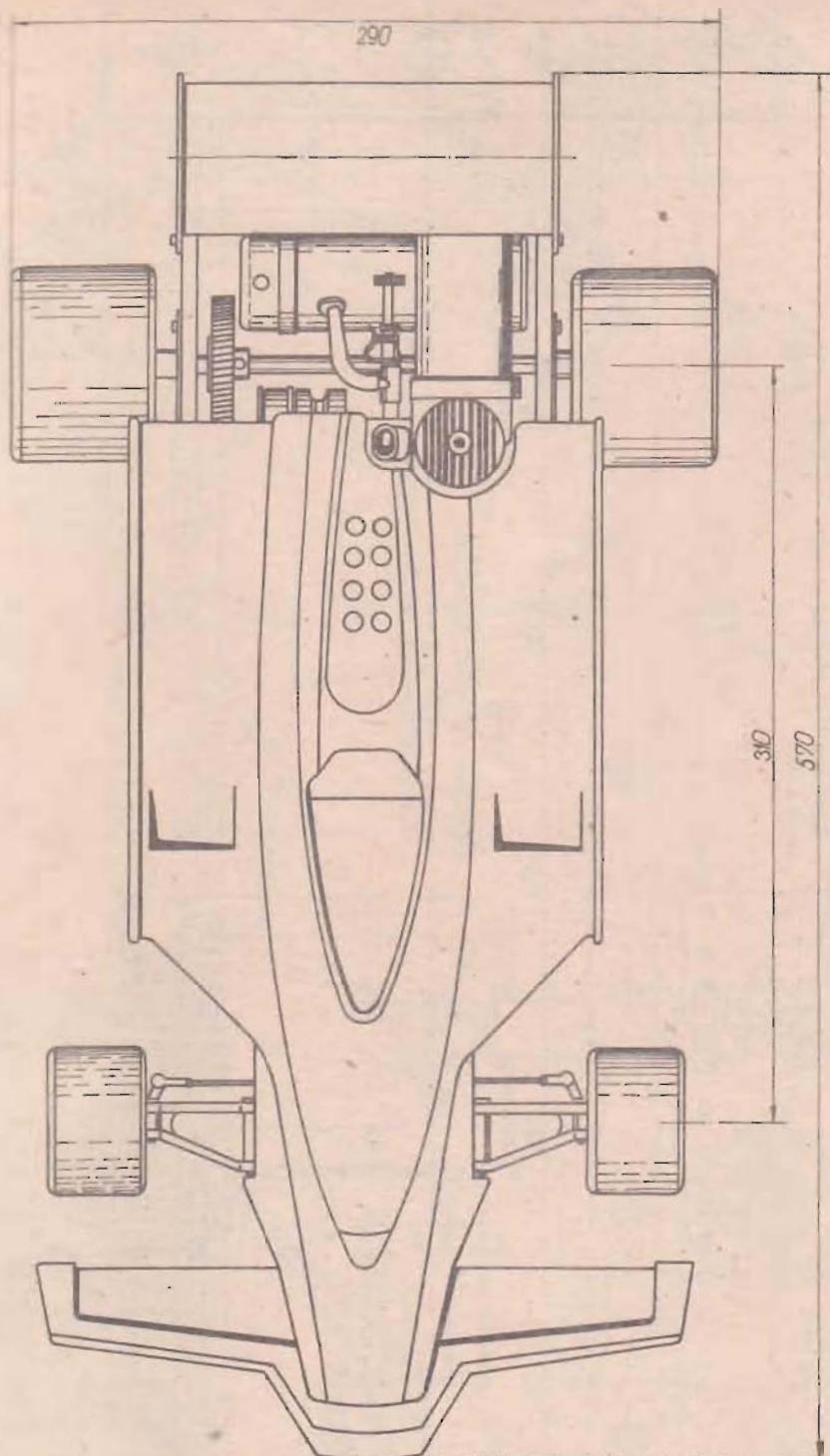
3 septembrie 1955, Cabinetul Președintelui Adunări Naționale emite  
nr. 1314 către Academia  
Sectia tehnica aerodinamica in-

— Secția mecanică aerodinamică, în  
că se află cîd în sarcinăriile dr. Pe-  
roiu, președintele Prezidiului Marii  
Nationale, se remite Academiei o  
memorială referită la Ion Paulat,  
constructorul primului hidroavion ro-  
mân și că revine secției respective a  
Academiei îndatorirea de a legă acest  
memorial cu lucrările colectivului care se  
înțelegează să se relateze la istoria aviației, precum și sec-  
ție mecanică aerodinamică de a cu-  
menția realizările în domeniul tehnici-  
iștilor români și al poporului român  
test Ion Paulat.

...căci nu există  
însă activitatea lui, în cursul unei  
evoluții mari jertfe pentru știință și  
care se cuvine să fi cunoscută de ge-  
nele astăzi și de mine, pentru a se  
distribui.

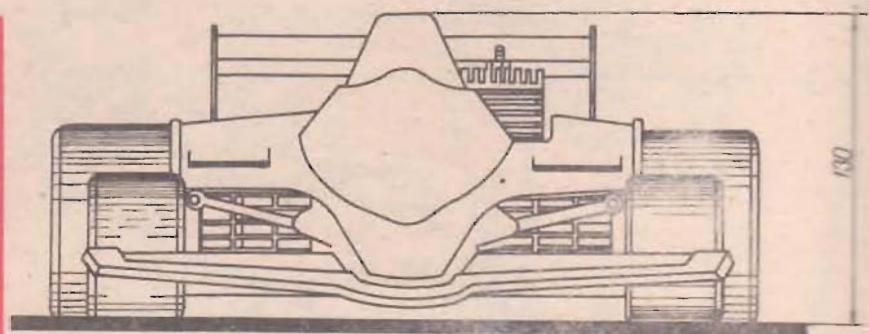
Fațăt se bazează printre precurzorii construcției de hidroavioane și el este încă de pe firmamentul creștin-

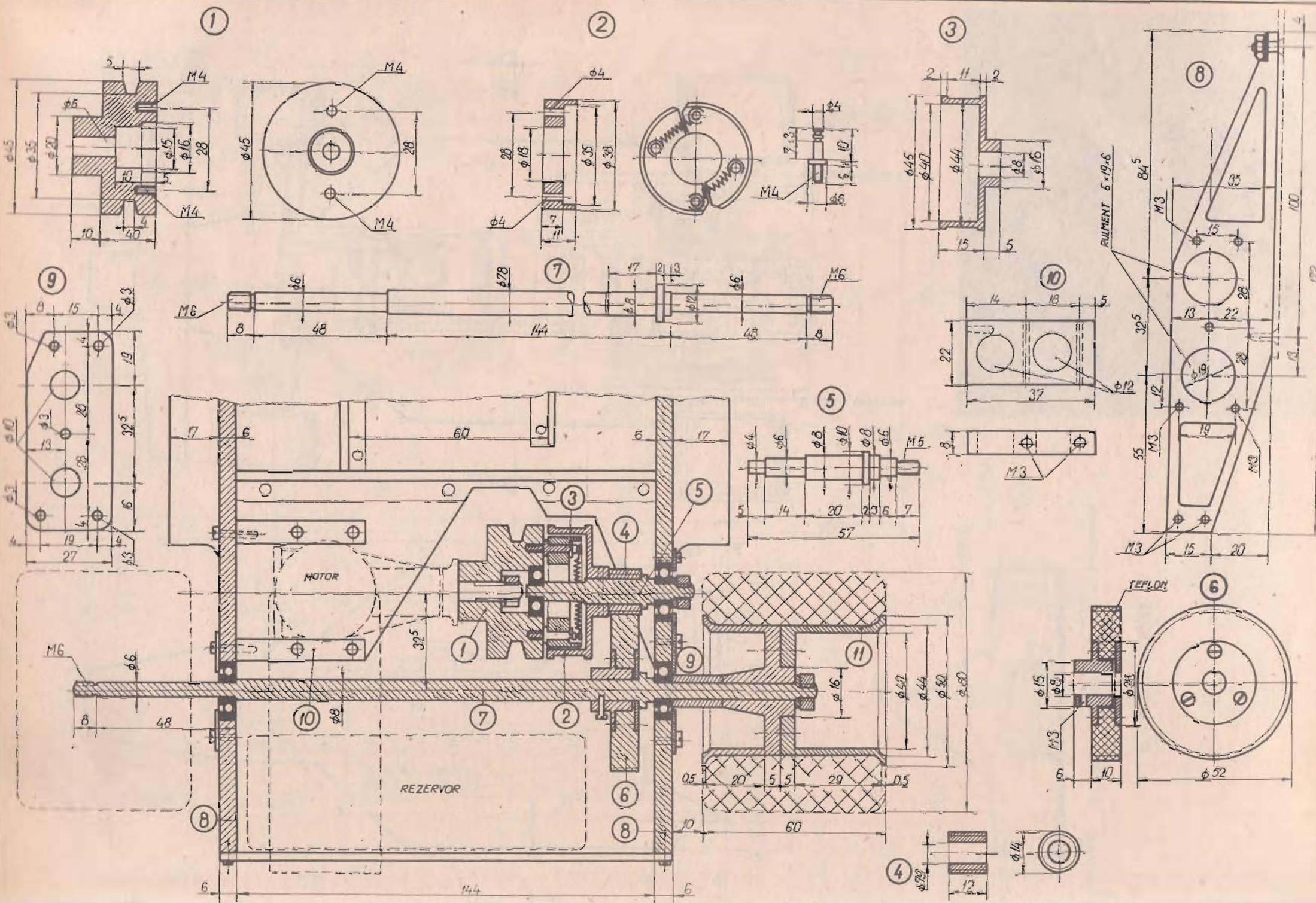


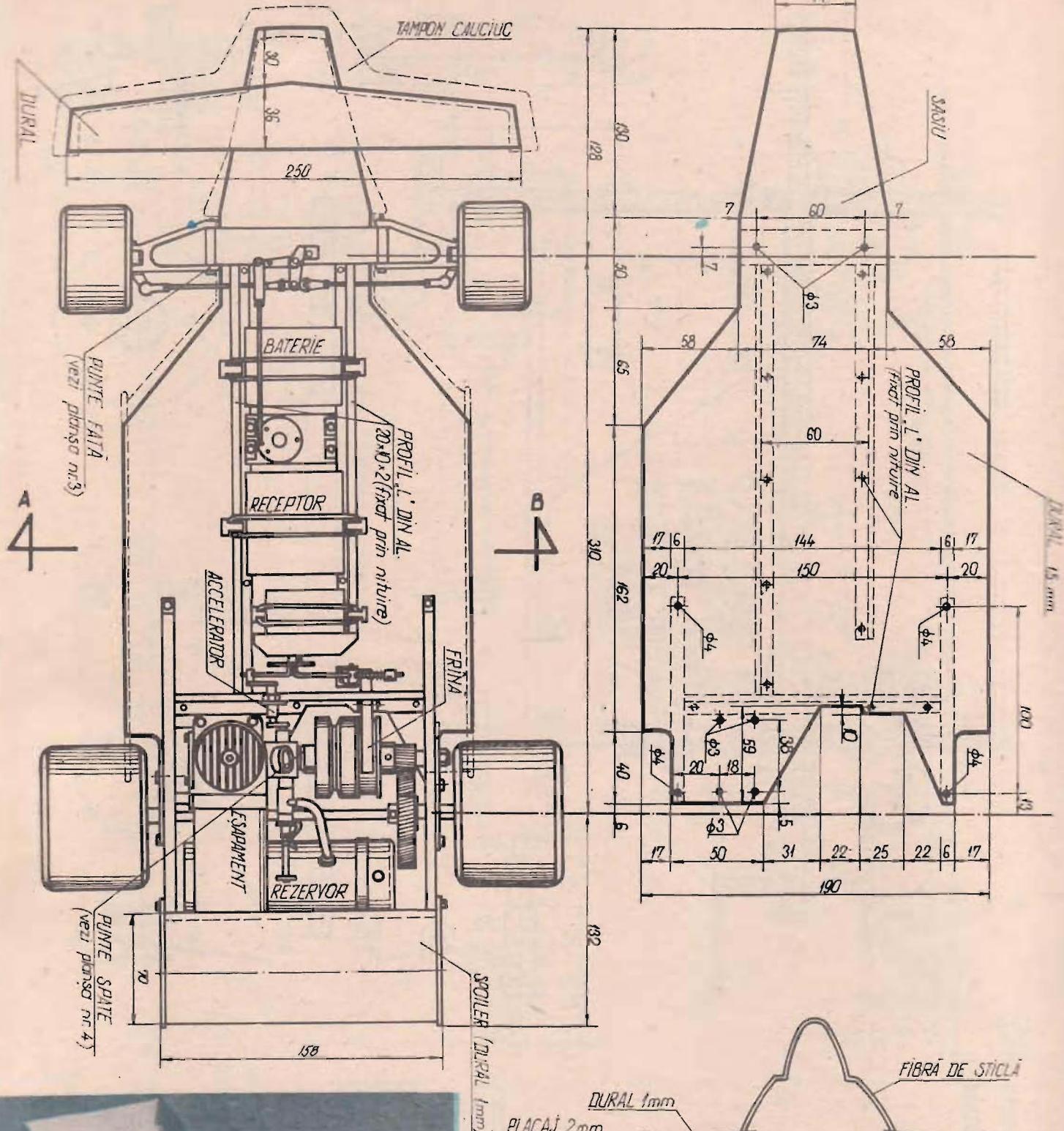


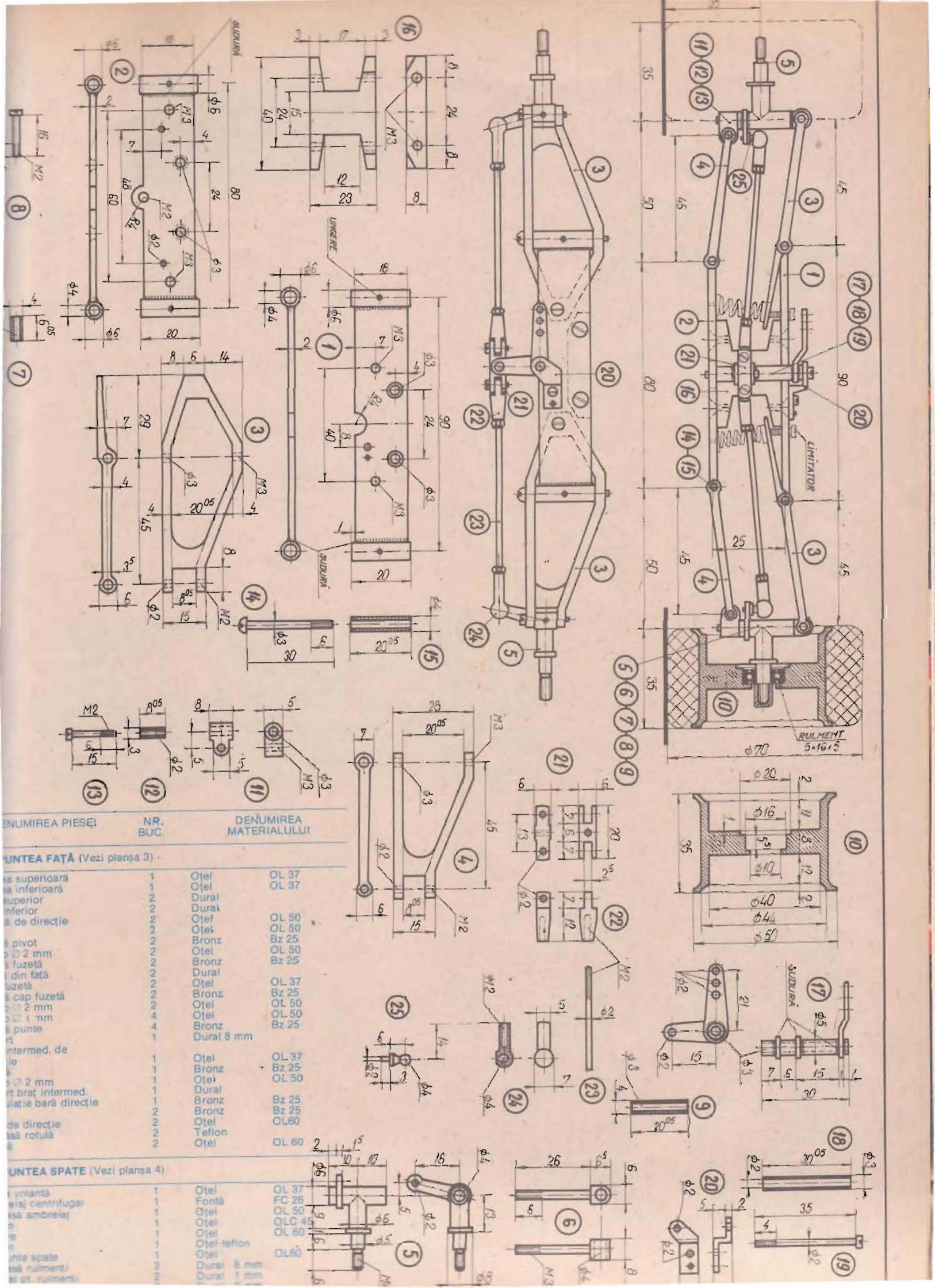
Automodel  
radiocomandat  
cu motor termic

STEFAN BOTOS









# PRIMA LOCOMOTIVĂ CONSTRUITĂ

ÎN ROMÂNIA

# 1872

POVESTEALĂ primei locomotive cu abur construită la noi în țară începe în primii ani ai secolului XVIII, în anul 1718, cind se construiește la Oravița, într-o zonă bogată în păduri și minereu de fier, un furnal pentru fontă, primul din țară, cu o capacitate de circa 100 kg și care folosea mangal. În același an, la Dognecea se produc lupe de oțel din fontă. În anul 1739 instalația de la Dognecea se mută la Bocsa, unde existau deja două furnale pentru fontă care funcționau tot cu mangal (1719).

La Reșița, primele două furnale sunt construite în anul 1769.

Pădurile necesare obținerii mangalului, debutul apelor curgătoare necesar acționării primelor mașini și instalații, zăcămintele bogate de minereu de fier și cărbune au constituit motive determinante pentru extinderea instalațiilor metalurgice existente deja la Bocsa.

Astfel, la 3 iulie 1771 au fost inaugurate primele instalații în noul centru metalurgic: două furnale și patru forje. La sfârșitul anului 1771 la Reșița se produceau deja obuze, bombe, tunuri, mortiere, sobe de fier, topoare, diverse unele.

Încă de la înființare, problema principală care trebuia rezolvată a fost aceea a transportului lemnului pentru mangal, cărbunilor și minereului de fier.

Anii de-a rîndul, pentru transport au fost folosite animale de povară, numărul lor ajungind în 1781 la 605.

Au fost încercate însă și alte modalități de transport.

După terminarea lucrărilor de amenajare a instalațiilor de plătire pe riu Birzava, în anul 1785 începe plătirea efectivă. Trei greble la Reșița, Cîrlinc și Bocsa recuperau lemnul aflat de necesar celor trei centre metalurgice (Cîrlinc deservea instalațiile de la Dognecea). Sistemul este abandonat însă în anul 1803 datorită cheiului mari de exploatare.

În sfîrșit, în anul 1846 se construiește prima cale ferată uzinală, cu tracțiune animală, între toporie și lamoioare.

Sapte ani mai tîrziu, în 1853, începe construcția unei galerii subterane între Reșița și Doman pentru a se asigura un transport ilesnicios al cărbunilor extrași de aici. Lucrarile vor fi încheiate abia în anul 1864. Pe linia ferată instalată în interiorul galeriei (lungime 2 770 m și ecartament 700 mm) circulau trenuri cu tracțiune animală formate din circa 40 de vagonete.

În aceeași perioadă (1858), pentru exploatare pădurilor din apropierea Reșiței, la Crivaia se construiește, pe principiul planului inclinat, o cale ferată în lungime de 4 096 m, o declivitate medie de 4,79%, ecartamentul de 1 150 mm și o rază minimă a curbelor de 16,21 m.

Exploatarea era asigurată de 8 vagonete cu o capacitate de încărcare de 7 m<sup>3</sup> fiecare. Vagonetele încărcate cu bușteni coborau sub acțiunea forței gravitației, iar cele goale, la înapoiere, erau trase de cai. Linia este abandonată în anul 1872 odată cu echipizarea pădurilor din zonă.

În anul 1855 ia ființă societatea austriacă StEG, care va achiziționa de la guvernul austriac, pe lîngă alte căi ferate, mine etc., și uzinele din Reșița, cu domenii aferente.

După preluarea de către StEG, construcția de căi ferate uzinale pentru Reșița va cunoaște o mare ampliere. În 1865 se construiesc o linie ferată cu tracțiune animală, pentru transportul mangalului între Reșița—Furnale și Lănd. O altă linie, în lungime de 12,3 km, de tip tramvai, cu un ecartament de 700 mm și tot cu tracțiune animală, a fost inaugurată în 1868. Această linie ferată făcea legătura între Reșița și minele de la Secu.

În jurul anului 1871, uzinele din Reșița sunt înzestrăte cu cuptoare de tip nou, fiind folosit și un procedeu pentru obținerea oțelului, proiectul Bessunger, fapt ce a condus la o creștere substantială a cantității de cărbune de la 150 t la 300 t/z.

Transportul cu tracțiune animală nu mai putea face față traficului în creștere, astfel încât în anul 1872 va fi pusă în funcțiune prima locomotivă cu abur, în vederea acestui important eveniment, linia tip tramvai între Reșița și Secu este înzisă cu o cale ferată cu ecartamentul de 958 mm și cu un ecartament de 700

mm fiind păstrat doar pentru liniile din interiorul uzinelor și minelor. În același timp este construită, tot pentru tracțiunea cu abur, linia Reșița—Bocsa—Ocna de Fier, în lungime de 31,3 km. řinele erau de tip Vignole de 17,4 kg/nm, montate cu crampoane de fier pe traverse din lemn distanțate la 0,69 m. Inaugurarea a avut loc la 3.09.1873.

Pentru aceste liniile uzinale, John Haswell, directorul fabricii vieneze de locomotive a societății StEG, a realizat în anul 1870 proiectele unei locomotive tender, cu două osii, tipul 52. Prima locomotivă destinată uzinelor din Reșița nr. 1 RESICZA a fost construită în întregime la Viena și transportată cu vaporul pe Dunăre pînă la Baziaș, apoi cu trenul pînă la Oravița, iar de aici la uzinile Reșiță pe o platformă trasă de 36 perechi de boi. A fost pusă în funcționare în anul 1872 (legătura cu rețeaua de căi ferate va fi realizată abia în anul 1874 prin inaugurarea căii ferate normale Bocsa—Voiteni, în lungime de 47 km la 3.09.1874).

Două locomotive identice, nr. 2 RESICZA și nr. 3 BOGSAN (Bocsa), au fost construite în întregime la Reșița după planurile primei mașini.

Înălță cîteva din caracteristicile principale ale primelor locomotive construite la Reșița (nr. 1—3, tip STEG 52):

— ecartament	948 mm
— dispunerea osiilor	Bt-n2
— dimensiunile cilindrului	240x315
— diametrul roților motoare	710 mm
— greutatea în stare de serviciu	10 980 kgf
— puterea	63 CP
— timbrul	10 atm
— viteză maximă	24 km/h
— distribuția tip ALLAN	
— injector de apă tip SZ și supape de siguranță cu pîrghe.	

Este interesant de menționat că locomotiva nr. 2 RESICZA, cu numărul de fabricație „RESICZA 1 — 1872”, a circulat pe căile ferate uzinale pînă în anul 1954. Ultima autorizație de funcționare a fost emisă în anul 1951, fiind valabilă pînă la 6.03.1954. Viteză locomotivei era limitată însă la 15 km/h.

Începînd cu anul 1951, uzinele din Reșița încep construcția, după proiecte proprii, originale, a unei diversități de locomotive industriale și pentru căi ferate forestiere, ecartament normal și îngust. Astfel, în cîteva ani, majoritatea locomotivelor construite înainte de anul 1900 sunt înlocuite cu celele de construcție nouă.

Locomotiva nr. 2 RESICZA, afărat însă în stare bună, nu va fi casată și este cedată întreprinderii „Industria Sîrmel” din Cîmpia Turzii, unde este folosită o perioadă de timp ca generator de abur pentru o secție izolată a uzinei.

În anul 1972, complet restaurată, prima locomotivă construită la uzinele din Reșița este expusă la muzeul locomotivelor din acest oraș. Față de varianta originală, în decursul timpului i-au fost aduse cîteva modificări: sabotii originali din lemn au fost înlocuîti cu alții din fontă, supapele de siguranță cu pîrghe au fost înlocuite cu supape cu arc fixate pe dom. La un interval relativ scurt de la construcție, locomotiva este înzestrată cu marchiză, care va fi însă demontată cu ocazia restaurării.

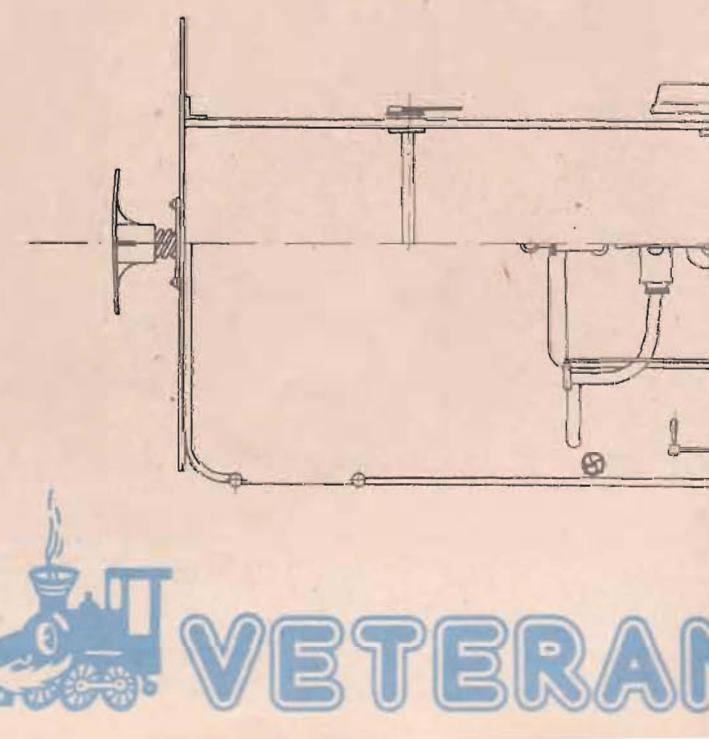
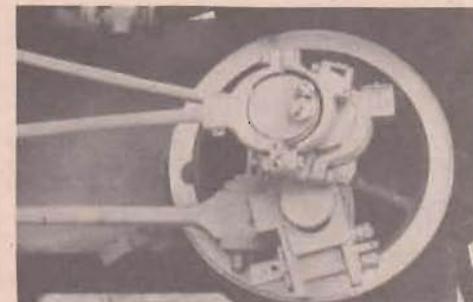
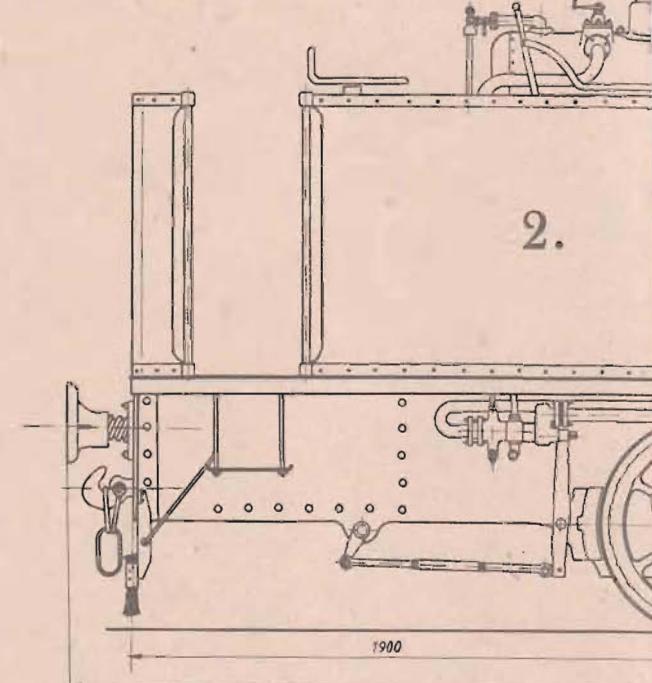
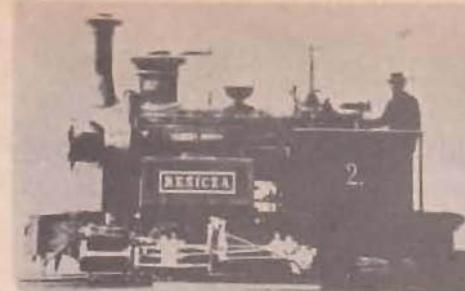
Tot cu prilejul restaurării, locomotiva primește în mod eronat numărul de înmatriculare „1”, aceasta pentru a marca probabil că este vorba de prima locomotivă construită la Reșița. Din păcate, multe piese, cum ar fi biela motoare, diverse robinete, fluerul, sticla de nivel etc., lipsesc și ar fi interesant ca, după o nouă restaurare (necesară și celoralte locomotive din muzeul de la Reșița), prima locomotivă construită la noi în jîră și în sud-estul European să-și recapete, spre satisfacția iubitorilor căilor ferate, aspectul de acum mai bine de 100 de ani!

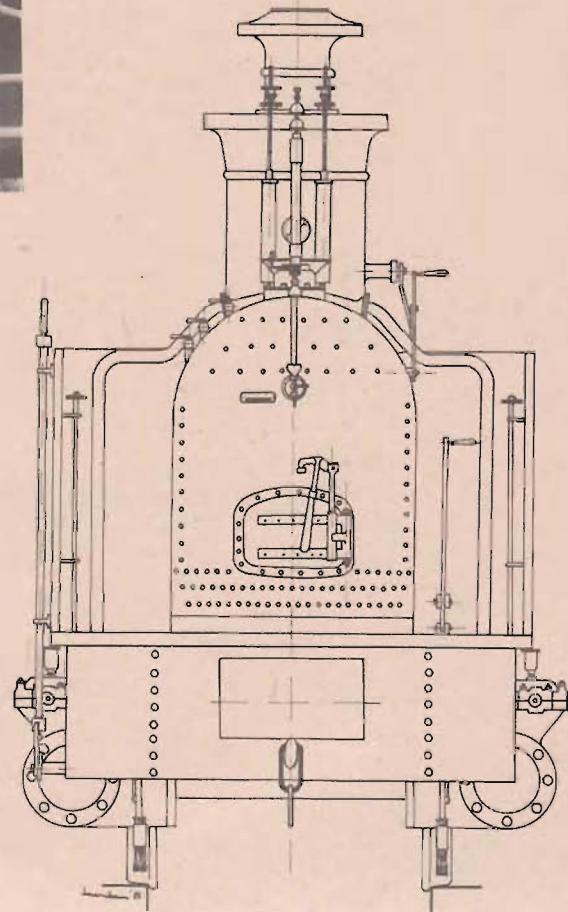
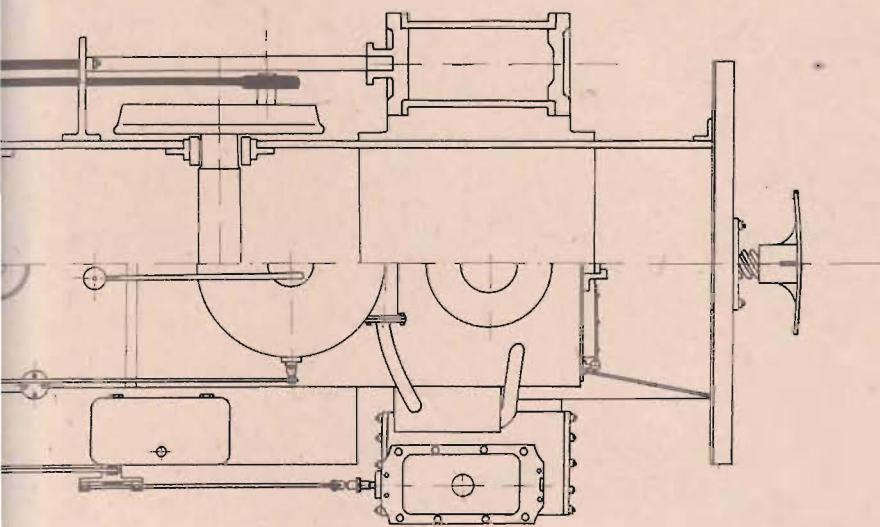
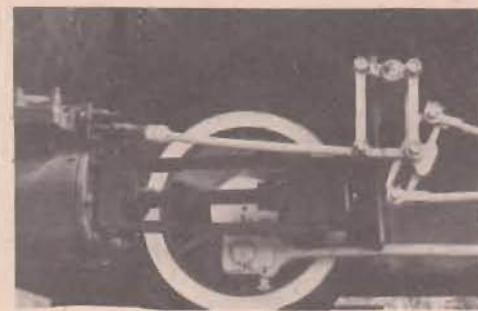
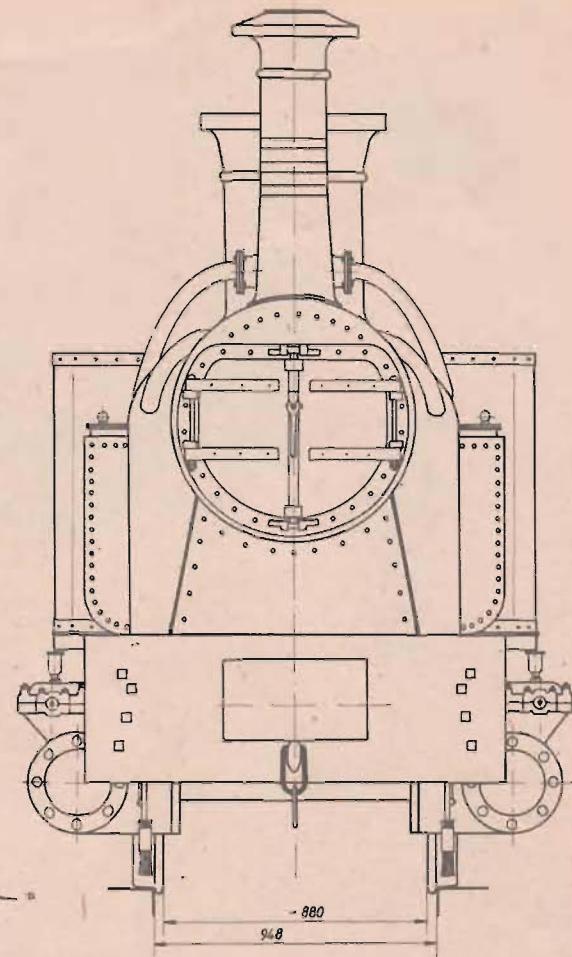
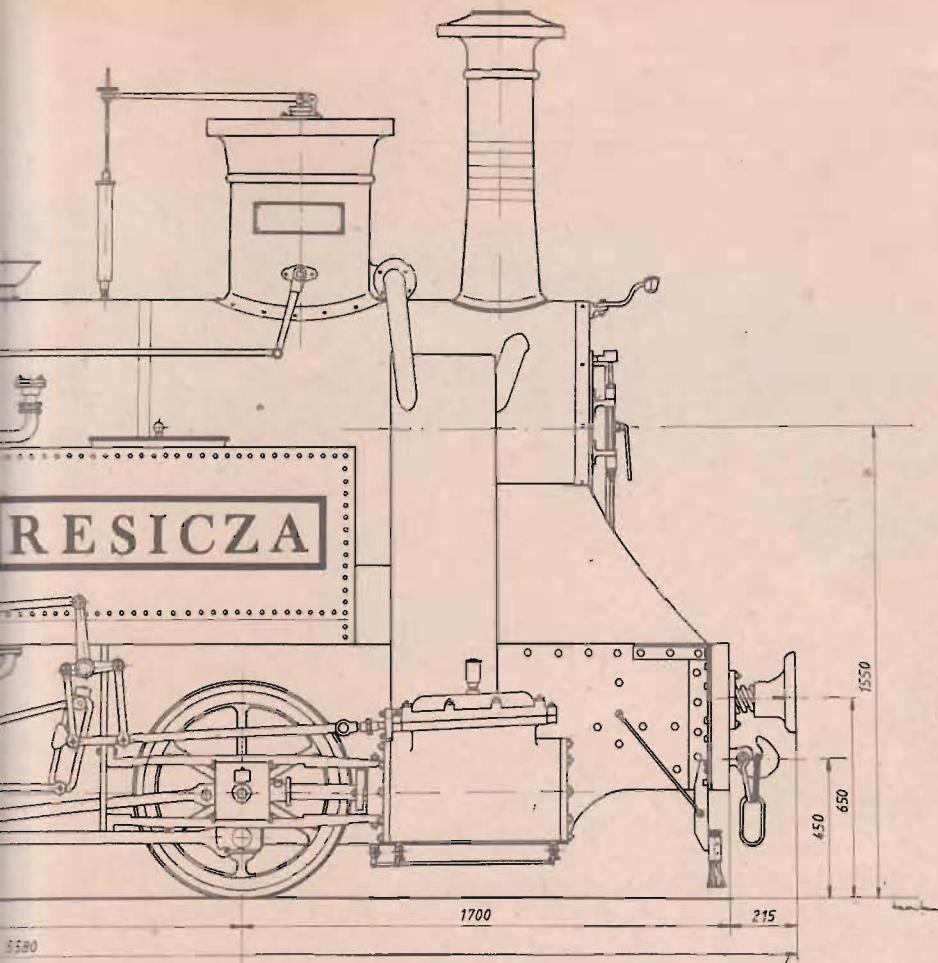
#### Bibliografie:

„200 de ani de construcții de mașini la Reșița”

„Dicționarul cronologic al științei și tehnicii universale”

„Railway Scene” nr. 1/1974





JUNELOR

# MIG-25. DEFENSORUL VITESĂI

Prototipul aparatului E-266 a efectuat primele zboruri în anul 1965. Prezentarea oficială a acestuia a fost făcută în 1967 cu prilejul unui miting aviatic, unde au fost anunțate și o serie de recorduri mondiale de viteză și altitudine.

4

5

3

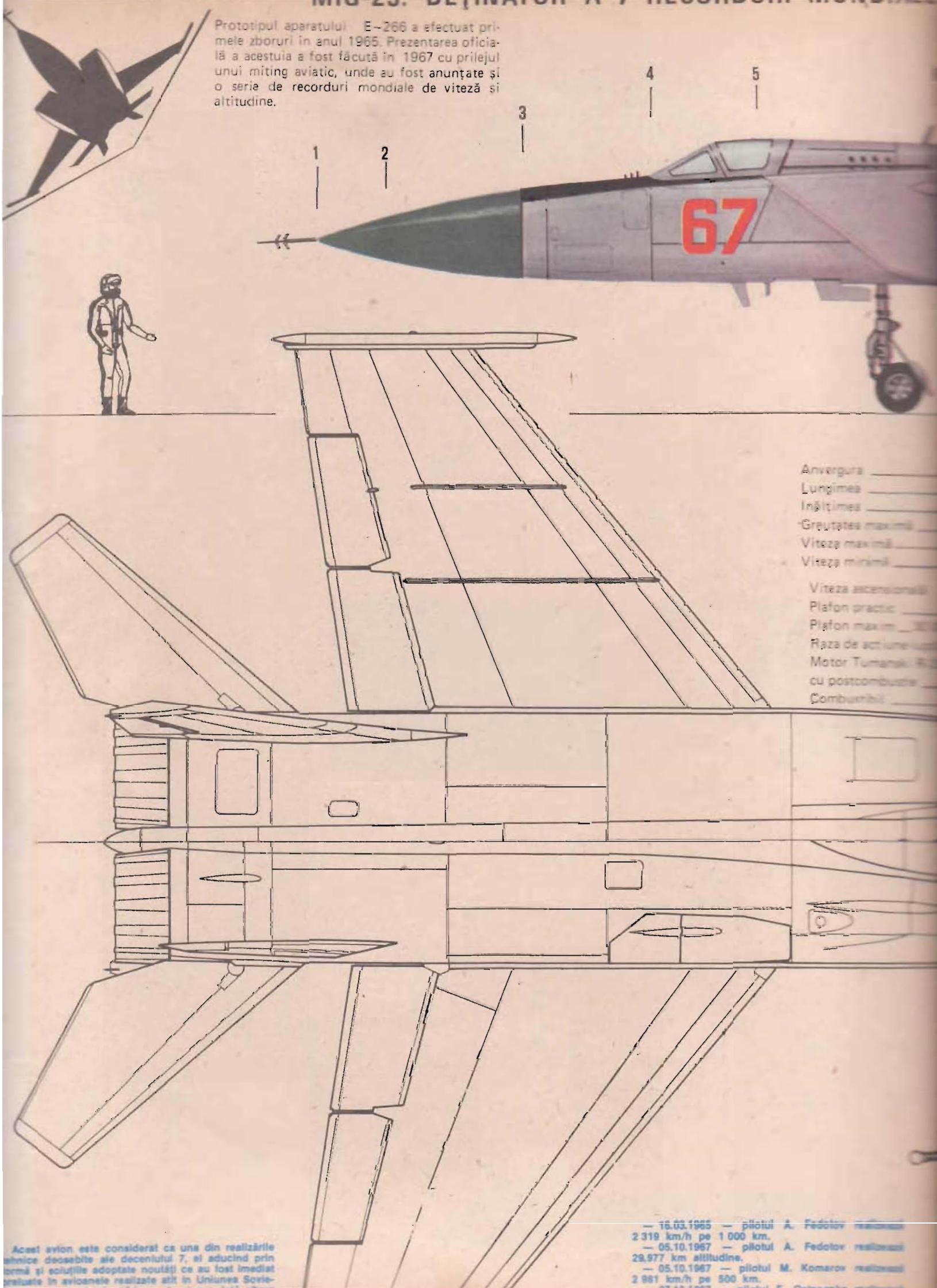
2

1



**67**

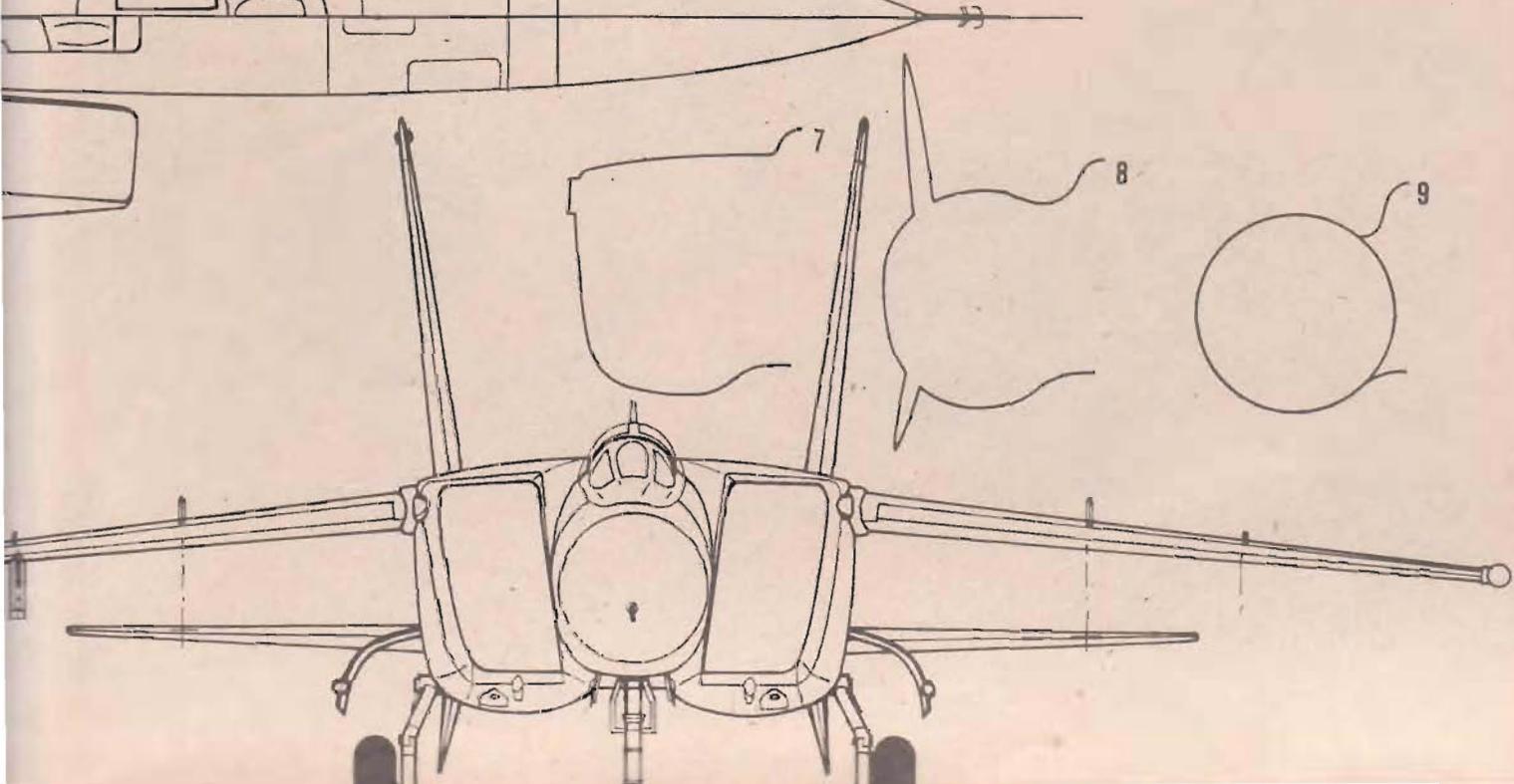
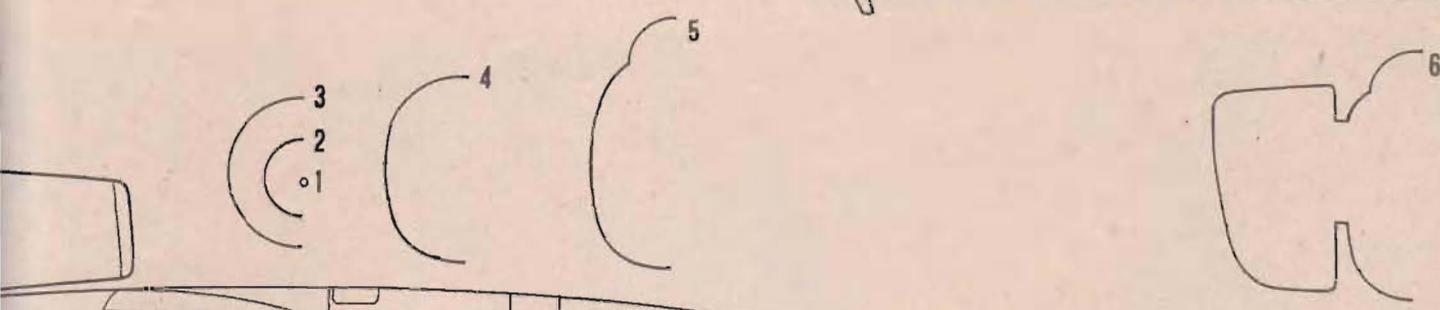
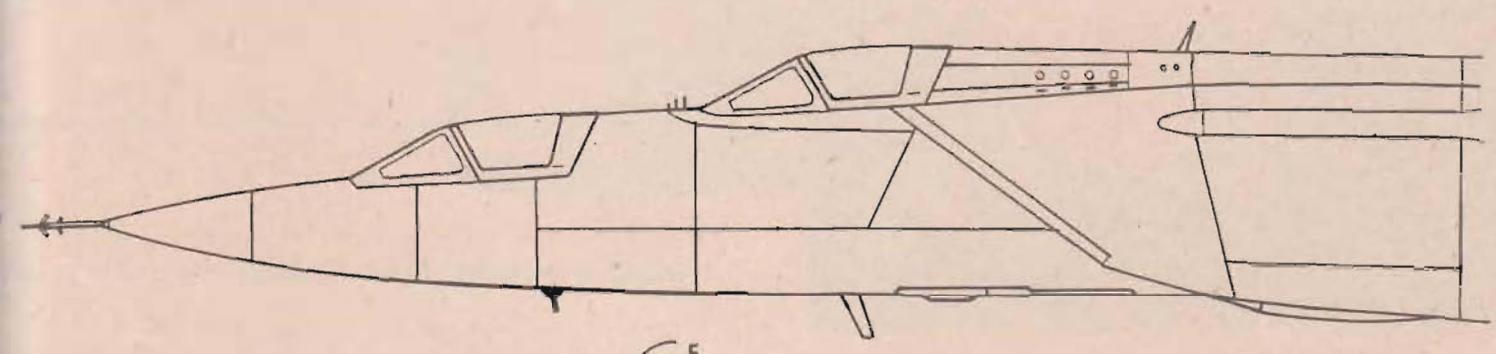
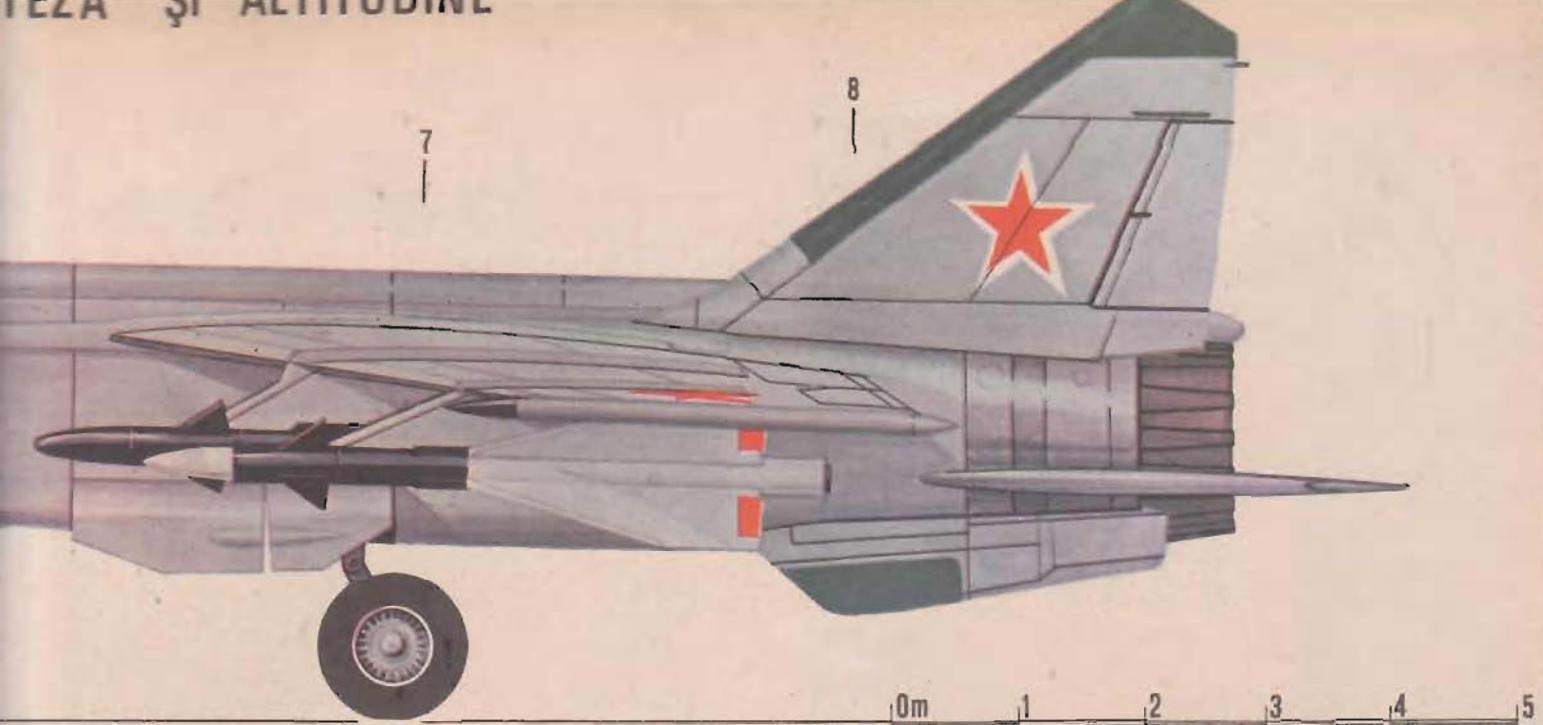
Anvergura \_\_\_\_\_  
 Lungimea \_\_\_\_\_  
 Înălțimea \_\_\_\_\_  
 Greutatea maximă \_\_\_\_\_  
 Viteza maximă \_\_\_\_\_  
 Viteza minimă \_\_\_\_\_  
 Viteza ascensională \_\_\_\_\_  
 Platou practic \_\_\_\_\_  
 Platou maxim \_\_\_\_\_  
 Raza de acțiune \_\_\_\_\_  
 Motor Tumanek R-13 cu postcombustie \_\_\_\_\_  
 Comburăbil \_\_\_\_\_

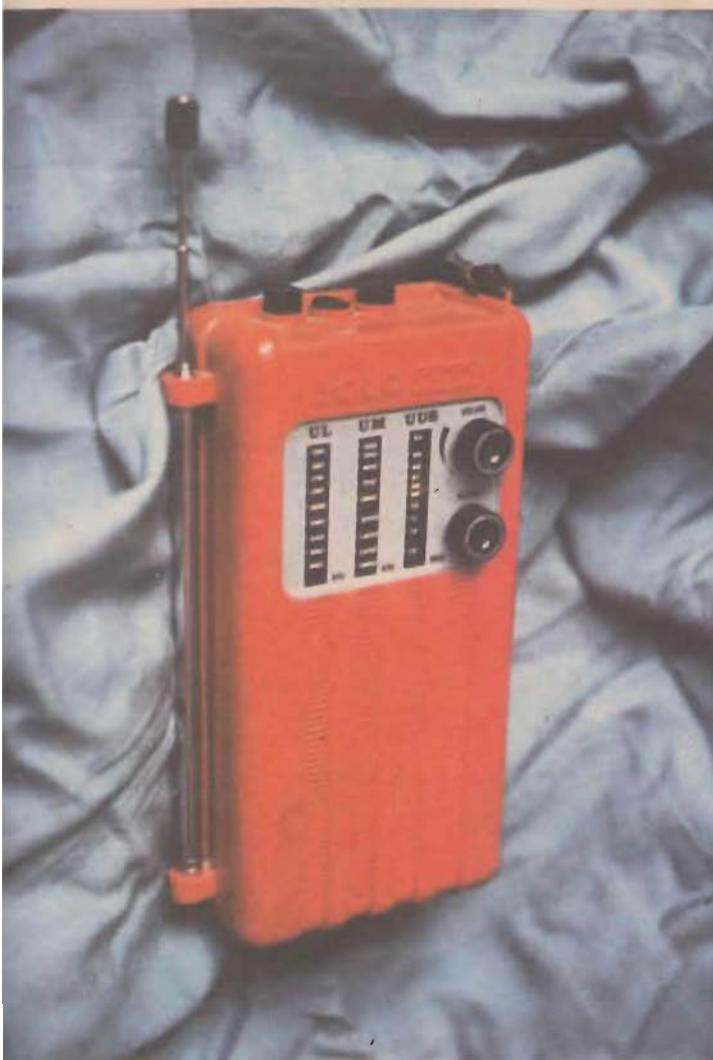


Acest avion este considerat ca una din realizările tehnice deosebite ale deceniuului 7, el aducind prin formă și soluțiile adoptate noutăți ce au fost imediat preluate în avioanele realizate atât în Uniunea Sovie-

— 16.03.1965 — pilotul A. Fedotov realizase 2 319 km/h pe 1 000 km.  
 — 05.10.1967 — pilotul A. Fedotov realizase 29.977 km altitudine.  
 — 05.10.1967 — pilotul M. Komarov realizase 2 981 km/h pe 500 km.  
 — 25.10.1967 — pilotul F. Galkin realizase

TEZA ȘI ALTITUDINE





# RADIORECEPTOARE portabile

Radioreceptoarele portabile întrunesc toate calitățile pentru a fi utile în casă, dar mai ales în drumeții, sunt ușoare și comode la purtat, au sensibilitate, selectivitate, audiere clară și plăcută, alimentare economică la baterii sau la rețea sau electrică.

Magazinele și raioanele de specialitate ale comerțului de stat vă oferă, spre alegere, următoarele tipuri de radio-receptoare portabile:

	GAMA de UNDE	PRET
SONG	2	610 lei
GAMMA	1	341 lei
SOLO 100	2	371 lei
SOLO 300	3	685 lei
SOLO 500	4	885 lei
DERBY	2	446,70 lei
GLORIA	5	1 382 lei

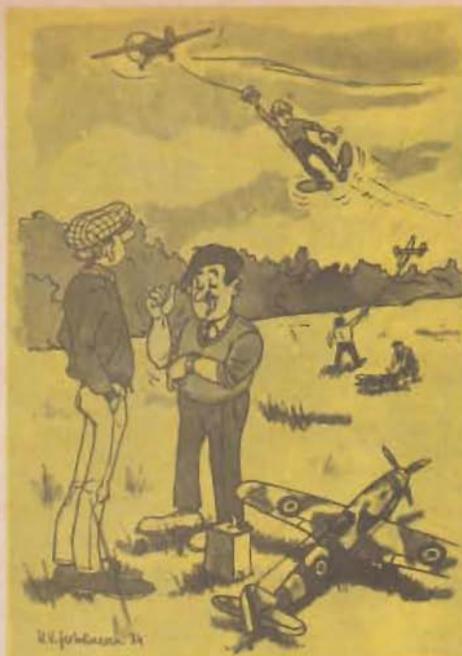
Pentru autoturismul dumneavoastră, vă recomandăm radioreceptorul „Lira“ cu 3 game de unde, la prețul de 1 330 lei, cu antenă.



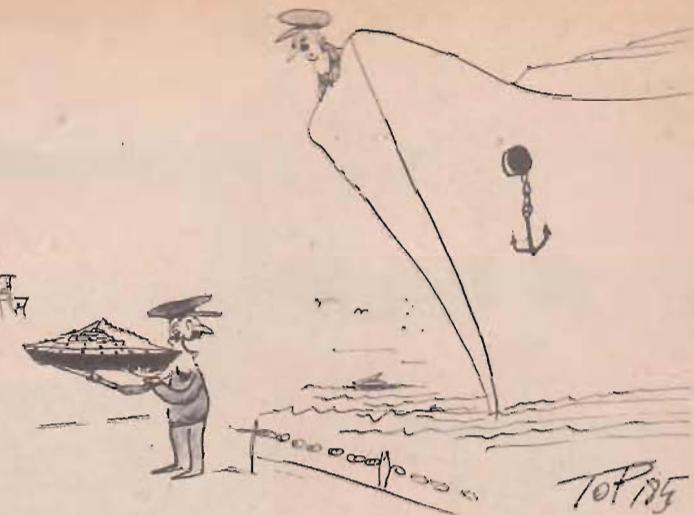


Vom spus că nu poți avea toate plăcile și nu faci abonament!

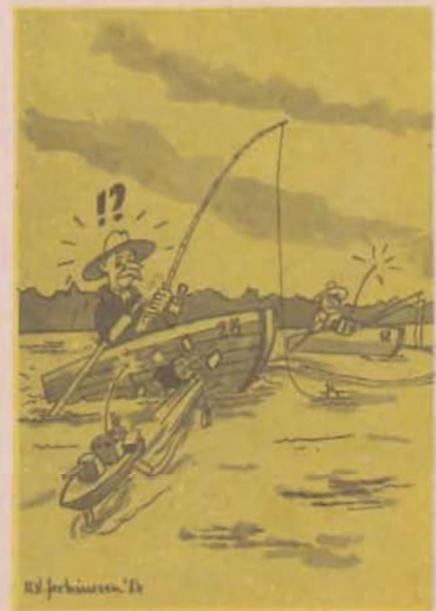
mentele la revista „MODE-  
supliment Tehnium” se pot  
alcările P.T.T.R. factorii poș-  
tilorilor din întreprinderi sau  
e. Costul unui abonament  
(4 numere) este de 24 lei.



- Mai are combustibil pentru  
încă cîteva minute...!



- Se poartă mini din nou!



## POȘTA REDACȚIEI

DAN GHEORGHE, Drobeta Turnu Severin. Planul propus de dv. nu corespunde exigențelor de publicitate.

CĂTĂLIN DAN, Galați. Rețin că dv. dă a publica în viitor planurile de metrou bucureștene. ER TIBERIU, Hâșeg. Aveți dreptatea publică și planuri de avioane.

MIHAI RADU CLAUDIOIU, Salonta. Nu deținem planurile TIRPIZ-ului.

MOTOCOMOTIVA solicită de dv. o vom-

LUCIAN, Jimbolia. Vă felicităm cu construcția dv. Avionul ROMBAC în primul supliment de modelism.

RUION, Zărnești. Fregata SALINTEA imaginată de autorul unui băiat roman din colecția „Delphinul”. Căci navele sunt sămânătoare.

GHEORGHE, Toplița. Vă mulțumesc și apreciez. Solicitările dv. vor fi date în numeroalele viitoare, în limita disponibilității.

ESCU ELVIS, Gura Vâii-Mehedinți. publica motoarea de avion.

SAN LIVIU, Tulcea. Deoarece singurul care solicită planurile IAR-11CV, vom încerca să le

IOAN EUGEN, CRISTIAN ALEXANDRU, București. Vom începe în cursa de tehnologie a poliesterelor și cu fibra de sticla.

DAN, Oradea. Vom publica planurile submarinelor românești, începând cu...

NU SORIN, Suceava. Planurile sunt solicită de dv. nu sînt în posesia noastră.

VASILE, București. Vom lăsa și sugestările dv. și vom apela la documentare.

TANTINESCU OCTAVIAN, Rimetea. Sperăm ca într-un număr viitor să facem și cererile dv.

## CAMPIONATELE REPUBLICANE

### A. AEROMODELE

Campionatul de micromodele

— etapa finală

2. Campionatul de aeromodele RC

— etapa finală

3. Campionatul aero. zbor liber

— etapa finală

4. Campionatul aero. captive

— etapa finală

### B. AUTOMODELE

5. Campionatul de automodele captive și RC

— etapa finală

### C. NAVOMODELE

6. Campionatul navomachete

— etapa finală

7. Campionatul navo. propulsate și RC

(E) — etapa finală

8. Campionatul navo. veline și FSR-V

— etapa finală

### D. RACHETOMODELE

9. Campionatul de rachetomodels clasice și machete

— etapa finală

### E. MODELISM FEROVIAR

Concurs republican în cadrul CUPEI ROMANIEI

Slănic  
5—7 aprilie

3 zile

Brasov  
20—23 iunie

4 zile

Focșani  
10—14 iulie

5 zile

București  
24—28 iulie

5 zile

Gh. Gheorghiu-Dej  
25—29 sept.

5 zile

București  
12—15 mai

4 zile

Arad  
16—20 iulie

5 zile

Neptun  
5—10 septembrie

6 zile

București  
5—11 august

7 zile

București  
8—12 mai

5 zile

## SUMMARY

Page 2. — Anual report of the Romanian Model Federation President.

— Ion Paulat—one of the Romanian hydroplane pioneers.

Page 3-7. — „Sheica” type, armed boats of the Romanian Navy in 1845.

Page 8-13. — „JCAR” — Universal Aerobatic”, a Romanian plane of the 30's and the „RED DEVILS” acrobatic team.

Page 14-17. — „KOTIA” — exotic model of the Italian modelist Giorgio Michelini.

Page 18-20. — The CV 19 „MANCOCK” is mapped out by eng. Silviu Morariu.

Page 21. — The „Naval details” section presents a canon of the famous Dahlgren type in 1860.

Page 22-25. — The „Readers Requests” section presents drawings and details of an RC racer, F3 class.

Page 26-27. — The „Railroad Veterans” section presents the first locomotive produced in Romania and the whole south-east of Europe in 1872.

Page 28-29. — The „Modern Aircraft” section presents MIG-25, several world records holder, for speed and altitude.

Page 31. — Answers to some readers' letters, news, cartoons and subscription details are given.

Comisia Centrală de Navomodels a F.R.Md.

ISN • 44 217

Subscription department:  
COMPRESFATELIA — export-import  
presă POB 12-261, București, Calea  
Orăștiei 64, tel. 55-10-226



PRIMA LOCOMOTIVĂ CONSTRUITĂ ÎN ROMÂNIA

