

MODELISM

SUPLIMENT

Tehniunm

PUBLICAȚIE EDITATĂ DE C.C. AL U.T.C.

1985 • 1 • (6)

MIG 25



RC



ma
omotivă
ESITA

NAVO



PRIMELE NAVE SUB TRICOLOR

CRISTIAN CRĂCIUNOIU

CORNEL SCĂFES

Prevederile privind reorganizarea organismului militar se referă la trupele însărcinate cu organizarea hotarelor. Acestea din urmă în componere și cite un corp de fluvială, încadrat, la început, cu din unitățile de infanterie. Ei utilizau ambarcații cu visle, fără armament specific navelor: piesele de artilerie, echipajele erau înarmate cu cremene, neghintuite, cu încărcătură la gura țevii, prevăzute cu baionete. Aceste arme de calibrul 1826, model 1826, cu o bătaie de 1826, erau fabricate în Rusia, în marșale de arme de la Tula și Sescipatul Munteniei personalul

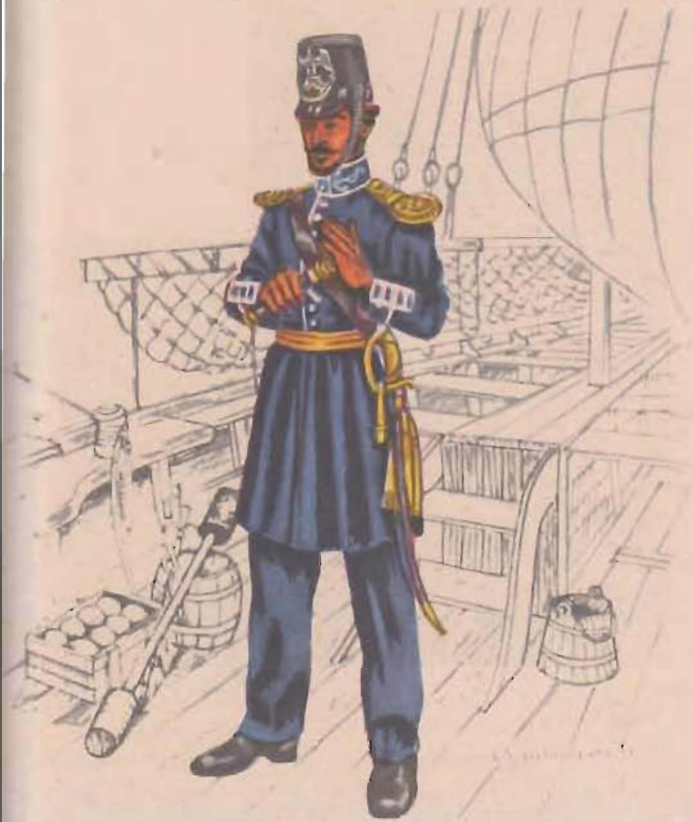
Însărcinat cu paza frontierei dunărene a fost înzestrat cu 18 „caice (...) cirmuite fiecare dintr-însele de un ofițer și opt vislași și având trebuinciosul număr de jandarmi”. Ele erau organizate în două divizii, a cite nouă ambarcații, cu bazele la Brăila și Giurgiu.

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

ției 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, cite și materialul din înzestrarea lor nu erau de natură să asigure pe deplin îndeplinirea misiunilor încredințate.

această problemă și găsescă rezolvarea 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 corpului de poliție fluvială, optind pentru înzestrarea cu nave de tonaj mic de tipul șalupelor canoniere, cu rame și vele, înarmate cu piese de artilerie.

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

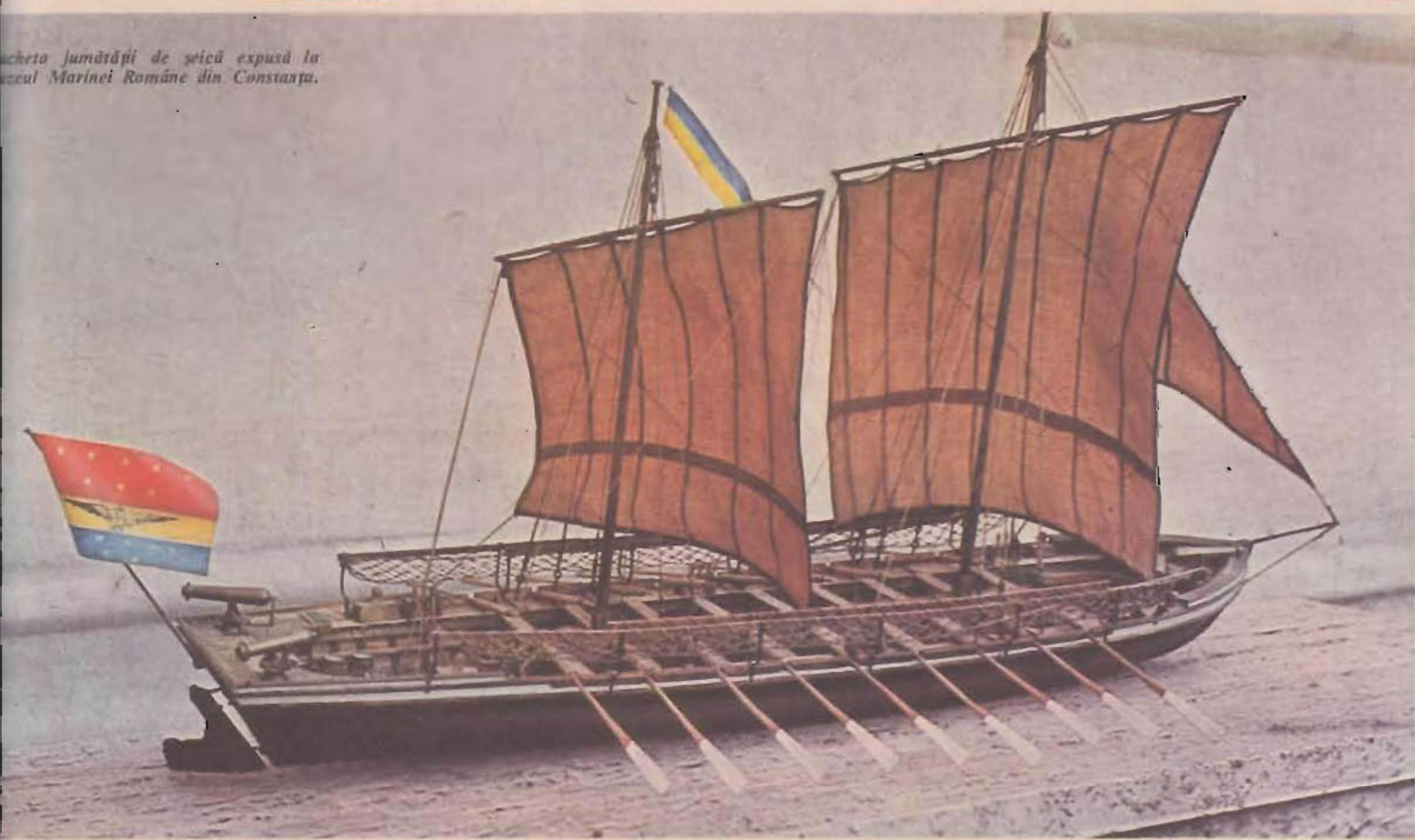


Locotenent de marină muntean la bordul jumătății de sică.



Marinar muntean la bordul jumătății de sică în anul 1845.

Jumătăți de sică expusă la Muzeul Marinei Române din Constanța.



PLAN

einer

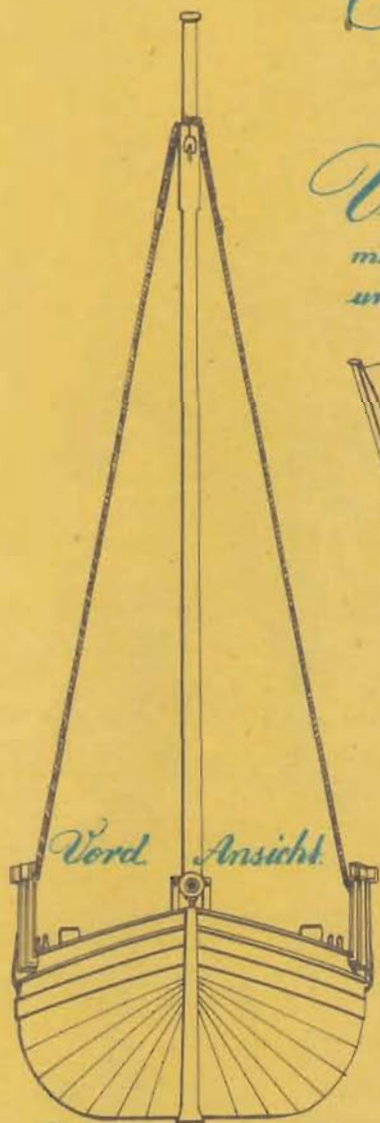
beim kais. königlichen

Csaikisten Grenz Bataillon

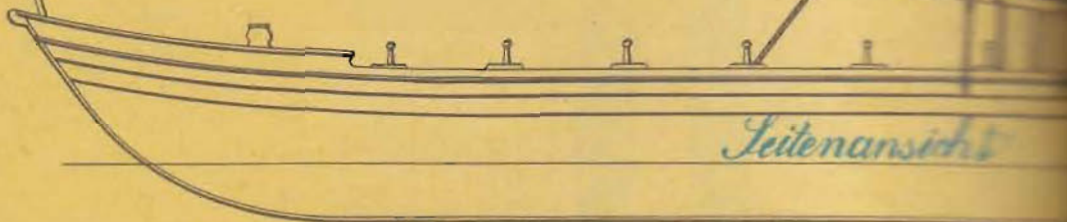
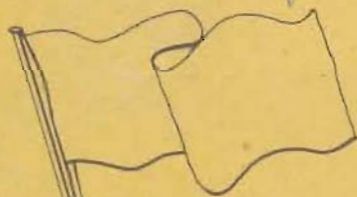
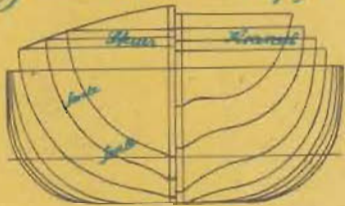
bestehenden

Viertel Csaike

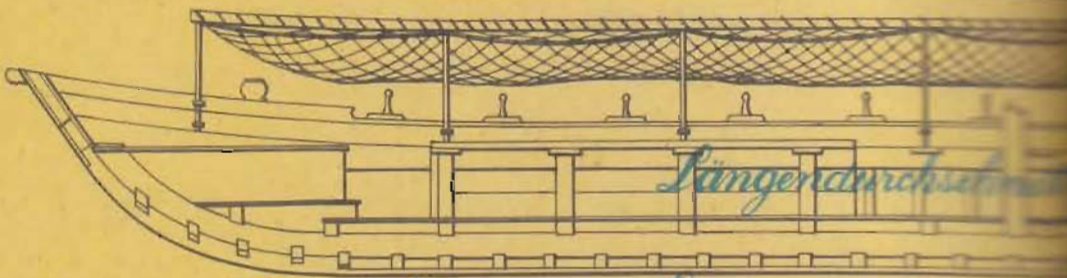
mit einer 14ldigen Kanon im Kranzel und eisernen Bellgabel versehen.



Projection der Kipfe

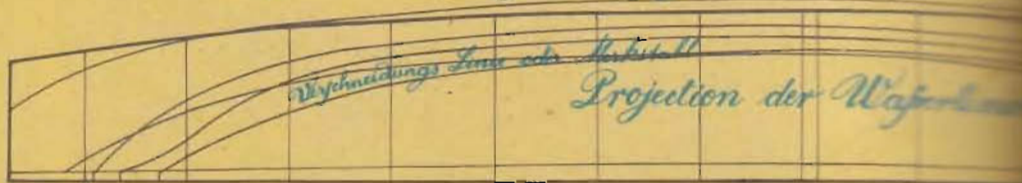


Seitenansicht

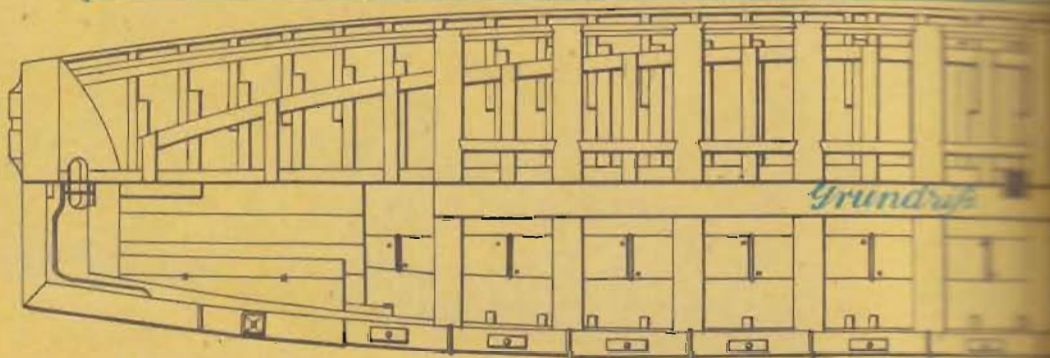


Längendurchschnitt

Haupt Abmessungen: Länge 32' 7" Breite 7' 11"



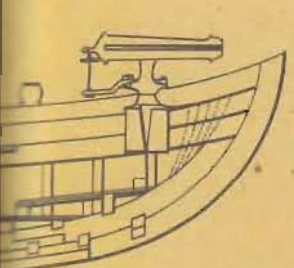
Projection der Wafel



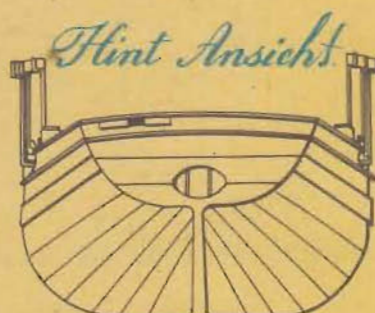
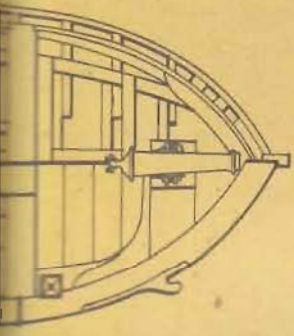
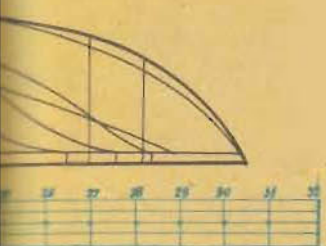
Grundriss

Schwereruder

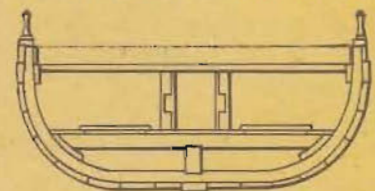
sch.
O. Keller



Milke 27



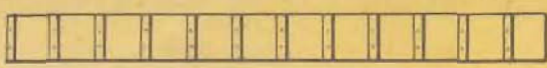
Querdurchschnitt



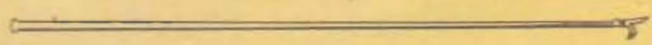
Seitenruder



Hogladen



Schiffhagen



nelintrizat cercurilor diplomatice din străinătate. Astfel, în luna mai 1844, dispunând de informații culese din surse oficioase, baronul C. de Sakellario, consulul Prusiei la București, consemna într-un raport că, nu cu mult timp înainte, ministrul de interne Barbu Știrbei, fratele principelui, însoțit de Ioan Balzano, „inginerul statului”, vizitase Brăila pentru a studia la fața locului posibilitatea ca atelierele navale din acel port să construiască materialul necesar organizării unei flote formate din „trei șalupe 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 expedia 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 șalupe canoniere staționând pe Dunăre, pentru a împiedica debarcarile clandestine și frecvente, urmate de ciocniri, ale turcilor pe teritoriul principatului”. Își explica această decizie din cauza sporirii tensiunii la frontieră. Aceste speculații au încetat 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 șalupe canoniere. Ulterior, unitățile navale muntene urmau să fie sporite cu încă nouă nave de același tip.

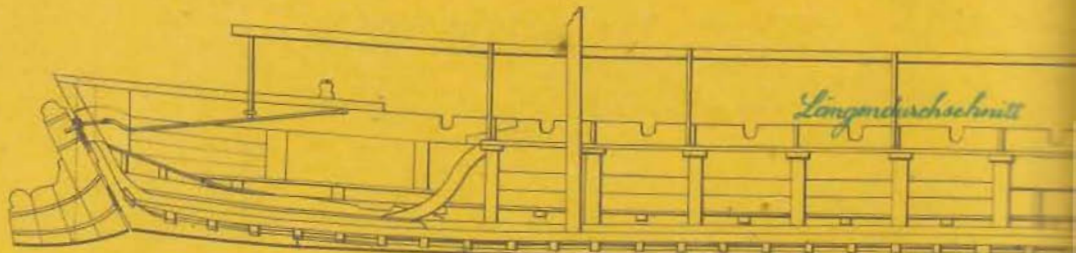
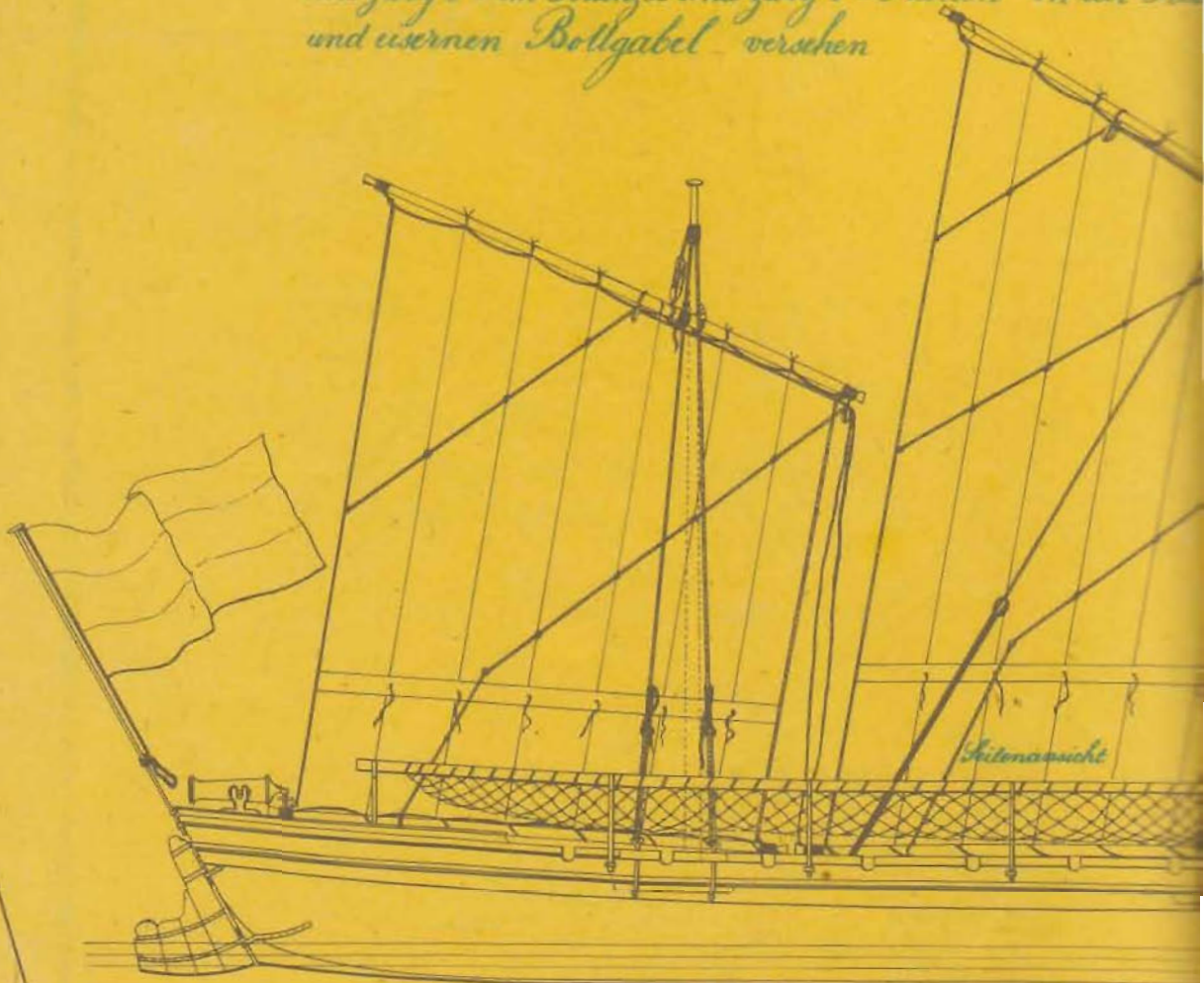
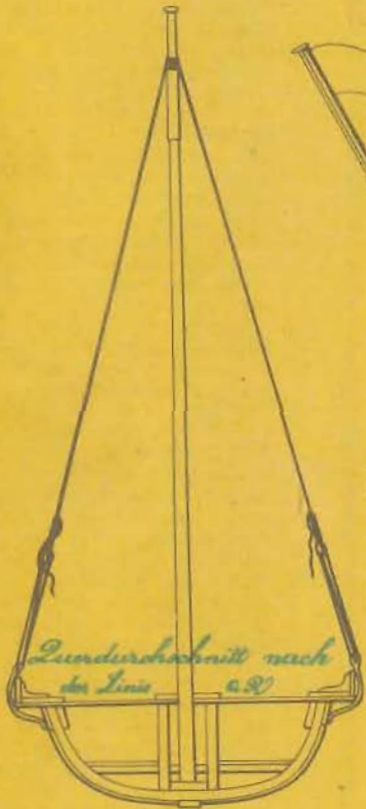
În urma acestei decizii, cîrmuitorii de la București au luat contact cu autoritățile militare habsburgice, obținind ca navele să fie construite într-un arsenal austriac „după modelul ceacilor cezarocrăiești austriece” aflate și în înzestrarea batalionului imperial de șalupe canoniere.

Comanda a fost încredințată specialiștilor din arsenalul de la Titel, localitate aflată la vărsarea 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 șaică” și „șfert de șaică”. Primul tip avea un gabarit mai mare, 2 arbori (cu două vele trapezoidale și un trinchet) și 18 vîșle, iar al doilea tip, de un tonaj mai redus, un arbore (cu o velă trapezoidală și un trinchet) și 16 vîșle. Termenul de livrare a comenzii era iunie 1845, la Vîrciorova Aici, șalupele urmau să fie recepționate de locotenentul Constantin Petrescu (ulterior comandant al flotei muntene, iar sub Alexandru Ioan Cuza comandant al Flotei Principatelor Unite Române).

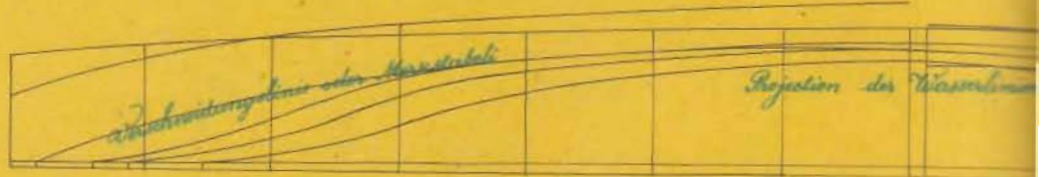
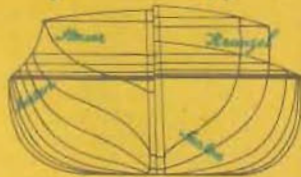
Din cauza unor situații neprevăzute, livrarea a avut loc cu întârziere, abia la jumătatea lunii iulie. De aici, navele - una de TIP A și două de TIP B -, înarmate cu piese de artilerie model austriac, au fost îndrumate spre portul Giurgiu, unde au acostat în ultima parte a lunii. Cu prilejul ceremoniei oficiale de predare-primire desfășurată în portul muntean, principele Gheorghe Bibescu a fost reprezentat de colonelul Alexandru Banov, șeful statului major general domnesc. La scurt timp după această festivitate, navele au pornit în marș spre Brăila, unde și-au stabilit baza. După sosirea lor, s-a procedat la înlocuirea ramelor cîrmă cu cîrme cu safran, completîndu-se totodată și aranjamentele interioare și accesoriile pentru tunuri. Ulterior, șalupele canoniere, ale căror echipaje se ridicau la totalul de 113 oameni, au fost însărcinate 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 locotenentii Grigore Sergiu și Constantin Brătescu). Pentru instruirea servanților artileriei unităților flotei a fost desemnat căpitanul de artilerie Pavel Lenz. Pe șalupele canoniere 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 prova, și două de calibrul 60 mm, fabricate în anii 1783 și 1807, în greutate de 115,76 kg și 119 kg, dispuse în pupă. Tunurile erau din bronz, neghîntuite, cu încărcare pe la gura țevii. Șalupele

PLAN

einer beim kais. könig Csakisten Grenz Bataillon
mit zwey 5^{ten} im Kranzel und zwey 1^{ten} Kanon in der Heck
und usernen Bollgabel versehen



Projektion der Kippe

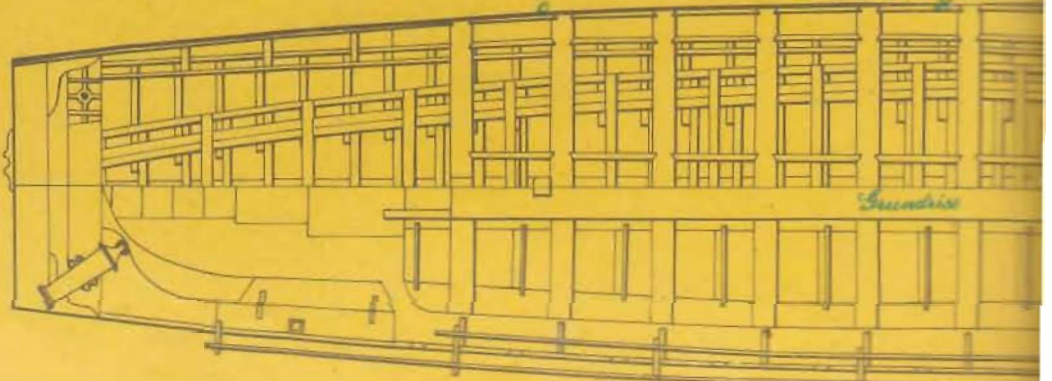


0 1 2 3 4 5 6 7

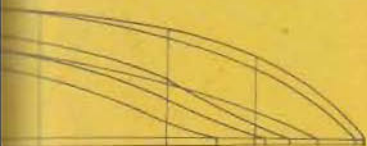
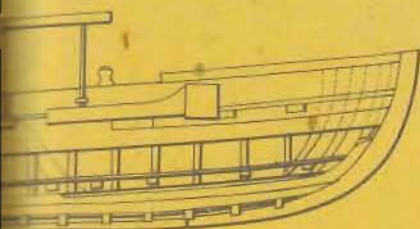
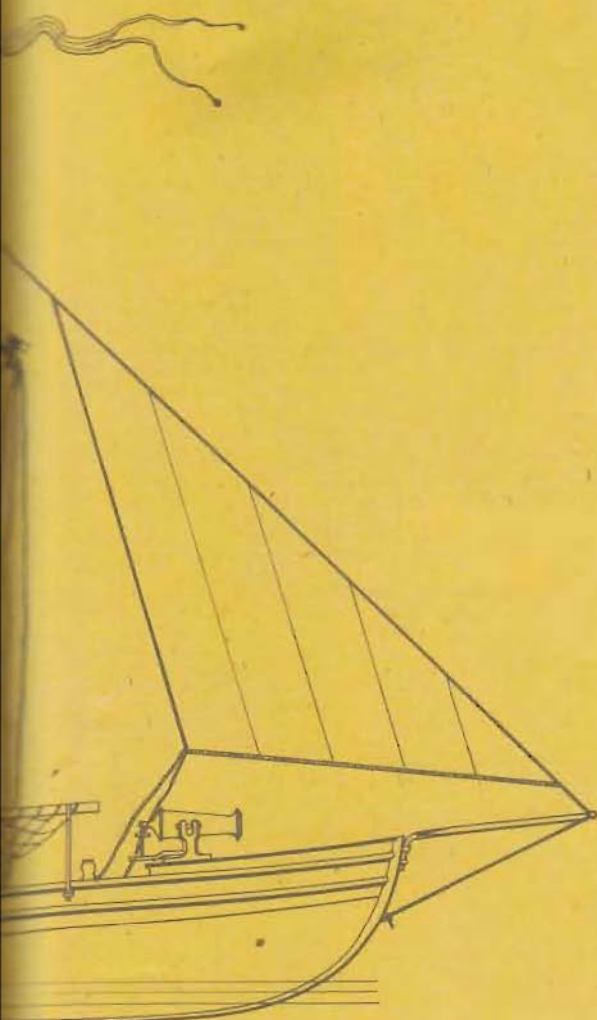
Oberer Ansicht



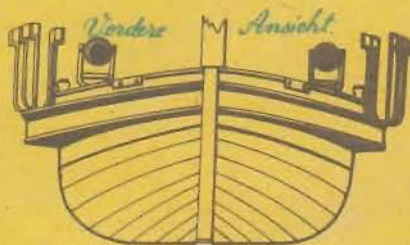
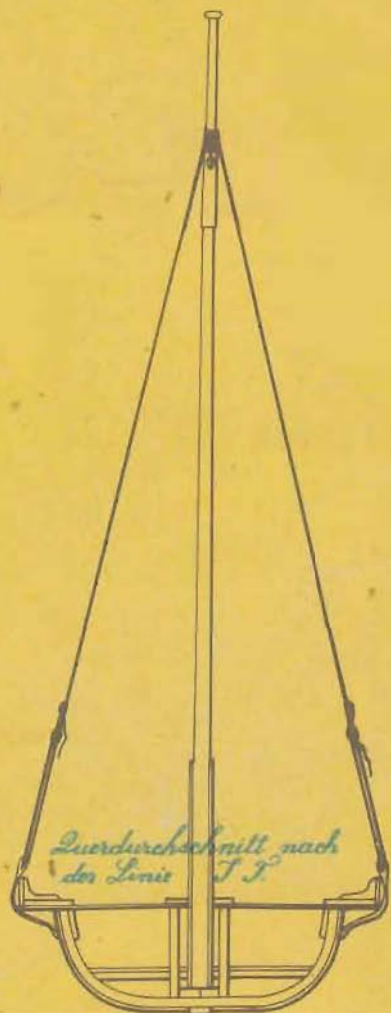
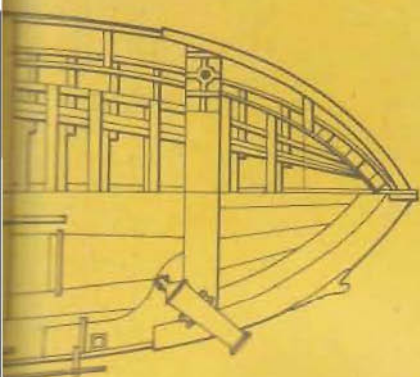
Heckspitze
Seitenruder



von Offizier...



10 11 12



structura celor trei nave a Costei 40-195 de lei.

Șalupele au arborat tricolorul, culorile fiind dispuse orizontal, cu stema Munteniei la mijloc. Pe lângă pavilionul național, bastimentele purtau și un pavilion de război.

Aceste nave sînt 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 doteze poliția fluvială cu același tip de nave, în 1847, conducerea oștirii moldovene a procurat din Austria planurile navelor menționate pentru a studia posibilitatea înzestrării flotei Moldovei cu șalupe canoniere, planuri ce se găsesc la Arhivele Statului din Iași.

Din punct de vedere arhitectural, șalupele canoniere menționate sînt inedite în literatura de specialitate, iar ca planuri originale sînt 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 șalupe 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 navigației fluviale, ci și navigației costiere, propulsia fiind asigurată atât de vele, cit și de rame.

Șalupele muntene, nefiind punctate, utilizau în mod sigur tende pentru adăpostirea echipajelor în caz de intemperii 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 vislașii să nu fie influențați de evenimentele în curs de desfășurare.

Procesul de reorganizare a flotilelor moldovene și muntene, ca de altfel întreaga evoluție a organismului militar românesc, a fost întrerupt în 1853, o dată cu izbucnirea războiului Crimeii (1853-1856). Principatele române au fost transformate în teatru de război, cunoscînd, între anii 1853-1857, un aspru regim de ocupație, cauză a secătuirii rapide a resurselor economiei românești. Navele militare din ambele principate au fost încorporate în rîndul forțelor ruse și au primit misiuni de luptă în timpul asediului Isacței din 1853. În timpul retragerii din zona Dunării, sub presiunea armată a alianței anglo-franco-otomano-sarde, comandamentul 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 șalupea canonică TIP A, cu tot armamentul ei, cit și piesele de artilerie aflate pe celelalte nave. Bastimentul a revenit în cadrul flotei în anul 1856, însă fără armamentul de bord.

BIBLIOGRAFIE

Arhivele Statului București, fond Departamentul ostășesc, 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 pămîntescă, tr. 1710, op. 1942, dosar nr. 224/1847

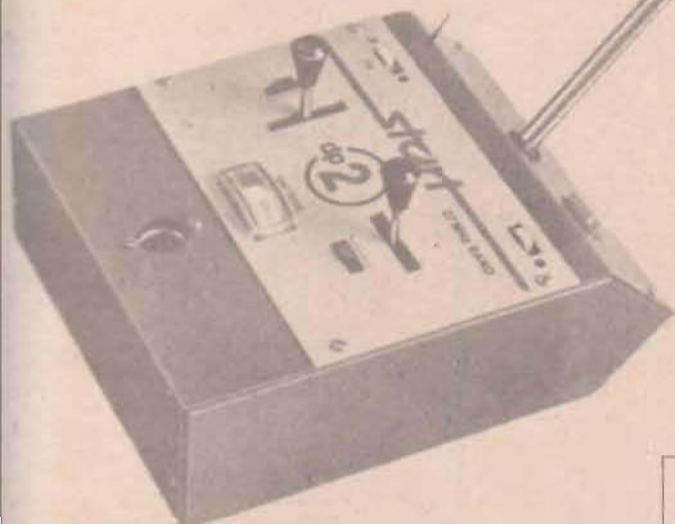
Analele parlamentare ale României, tom XV, partea I, Obîșnuita obștească adunare a Țării Românești, legislatura IV, sesiunea II, 1848, București, 1908
Hurmuzaki, Eudoxiu de, *Documente privitoare la istoria românilor*, vol. X, București, 1897, și vol. XVII, București, 1913
Regulamentele organice ale Valahiei și Moldovei, vol. I, București, 1944

Giuchi, locotenent-comandor C., *Istoria marinei române în curs de 18 secole*, Constanța, 1906
Crăciunoiu, Cristian, *Corăbii străbune*, Editura Sport-Turism, București, 1983
Filiitti, Ioan C., *Domniile române sub Regulamentul organic 1834-1848*, București, 1915
„Gazeta de Transilvania”, nr. 63, 6 august 1845
Toderascu, I., *Informații noi privind șantierul din Galși (sfîrșitul sec. al XVIII-lea*

START DP2



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

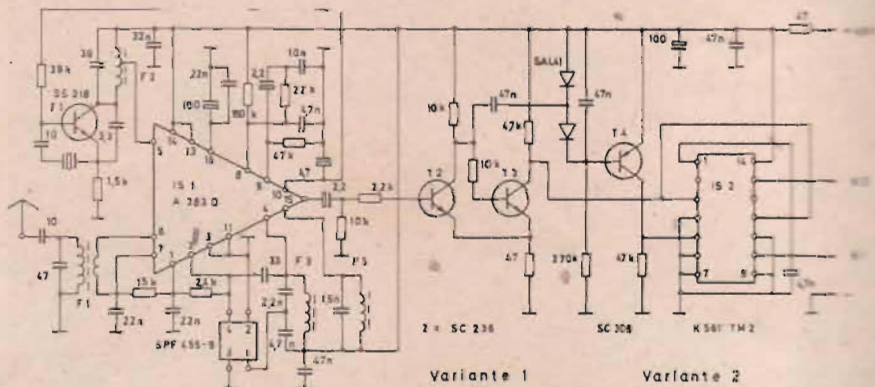
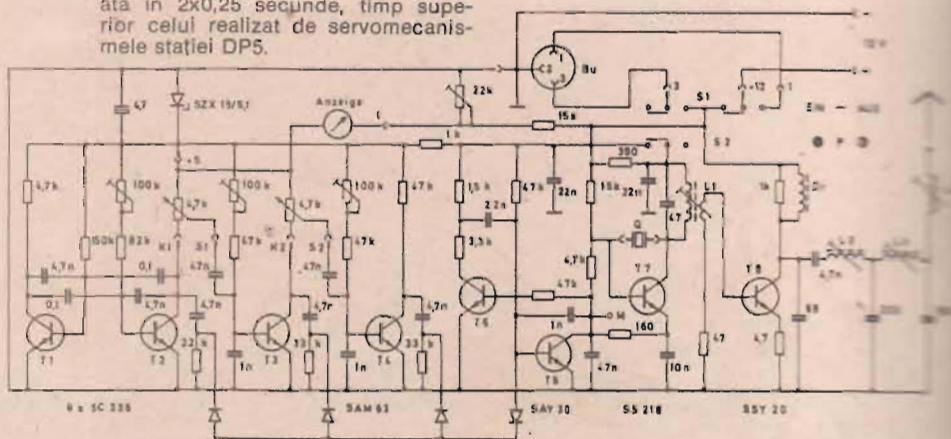


Pe lângă stațiile de telecomandă START DP3 și DP5, pe care am prezentat-o în numărul trecut, în Republica Democrată Germană se produce și stația DP2. Aceasta este o variantă redusă a stațiilor menționate, fiind destinată modelelor simple, celor de viteză sau acrobație, mai ales celor cu dimensiuni reduse.

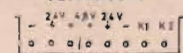
În acest scop stația a fost dotată cu servomecanisme de gabarit redus și greutate mică, 290 și respectiv 310 grame, cu un cuplu de ieșire la eche de 3 daNcm și un consum de 250—300 mA. Cursa este efectuată în 2x0,25 secunde, timp superior celui realizat de servomecanismele stației DP5.

Deoarece mai multe cluburi și asociații sportive au în dotare aceste stații, prezentăm schemele electronice 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



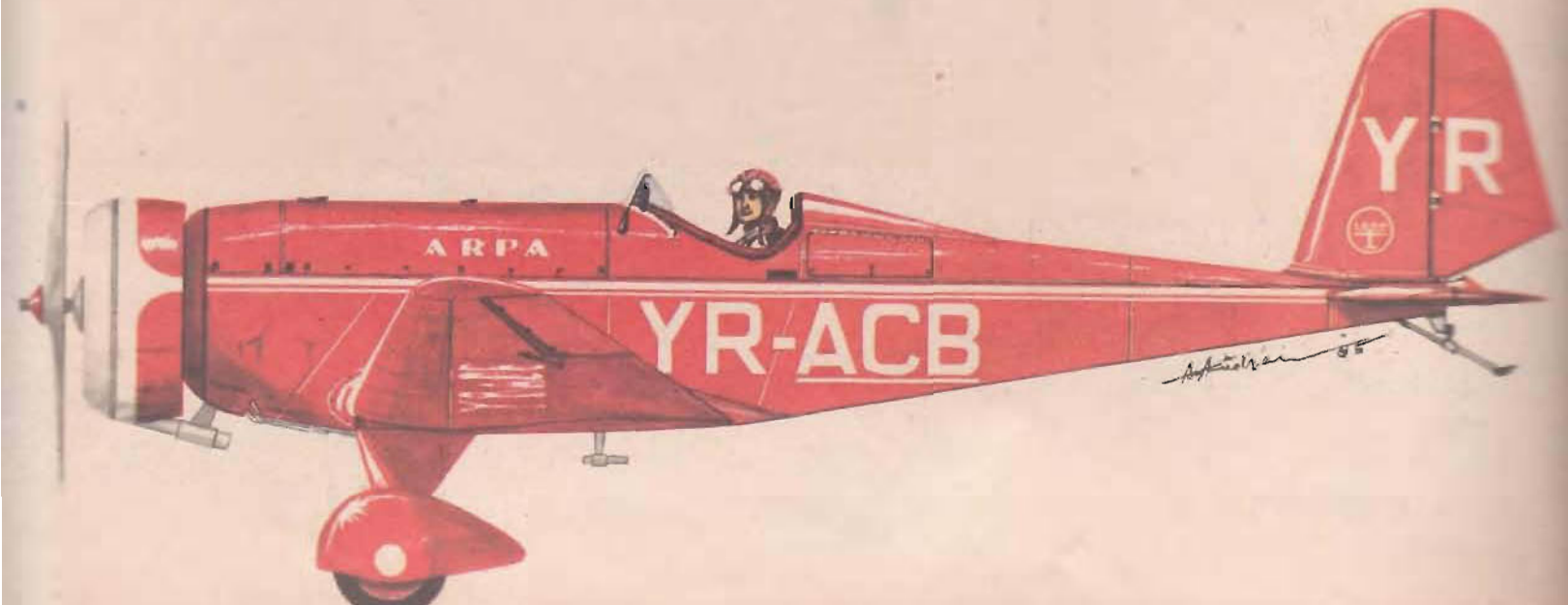
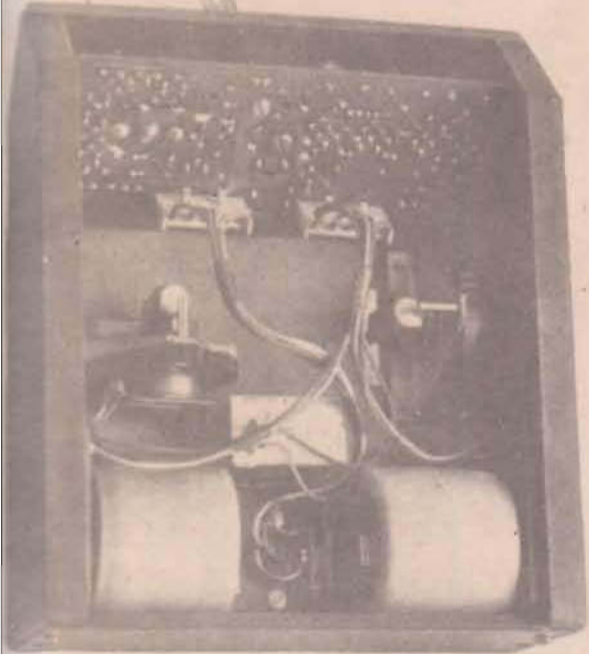
Baterie: 24-50V

Variante 2



Baterie: RM1 RM 2

MARIN PETRESCU



ICAR-UNIVERSAL

ACROBATIC

Asociația Română pentru Propaganda (ARPA) a fost înființată în anul 1929. Inițiativa unui comitet în fruntea căruia stătea Gheorghe Rujinschi. De fapt, asociația a organizat conferințe, expoziții, serbări, publicații, colecte, subvenții și cotizații, concursuri cu cupe aviatice, mitinguri aeriene, zboruri cu pasageri etc.

Din sursele de venituri necesare dezvoltării aeronauticii românești, reglementate prin Legea de organizare a aeronauticii din anul 1932, a fost Fondul Național Aviației, respectiv timbrul fix al aviației. Acesta a fost emis de ARPA, încă din anul 1929, cu caracter benevol, iar în anul 1932 a fost preluat de stat, devenind obligatoriu pentru orice act sau corespondență din concursurile ARPA dotate cu aviație menționată: Cupa „Mircea cel Bătrân”, Cupa „Vasile Craiu”.

Beneficiile obținute pe timbrul aviației au permis ARPA să construiască în 1929 două cinematografe, la București și Cimpina, precum și o școală de popularizare a aviației cu o capacitate de 600 de cursanți. De asemenea, a organizat o școală tehnică de mecanici cu o primă serie de 20 mecanici de aeronautică și o școală de pilotaj cu motor, în anul 1930 a brevetat primii 9 piloți gra-

ție sau în colaborare cu Aeroclubul din România. ARPA a organizat și minguri aeriene printre care: în anul 1930 la Craiova și Cernați; în anul 1931 la Arad și Timișoara; în 1935 la Mănești, Ploiești. Până în anul 1936, ARPA a organizat și desfășurat 65 mitinguri aeriene, în cadrul cărora au zburat peste 700 pasageri, iar în școlile sale, au fost instruiți de 1.605 elevi, s-au calificat piloți și mecanici și s-au executat zboruri cu și fără motor și mecanici de aeronautică.

În primele două ani de activitate, ARPA a achiziționat un fond de circa 25.000.000 lei, care a fost utilizat pentru a achiziționa 5 avioane, din care două au fost folosite de către echipajele participante la Concursul Micii Antante și altele. Din același fond a fost substat și raidul capitalelor europene — executat cu un avion Juno, pus la dispoziție de către Aeroclubul din Capitală și pilotat de către Burduloiu — Iacobescu, însoțit de pilotul Mihai Negru.

În perioada anilor 1930—1937, ARPA a achiziționat pentru nevoile proprii încă 6 avioane Messerschmitt 35, 10 avioane Messerschmitt — ICAR, construite sub licență în țară, un avion Curtiss, precum și avioane ICAR special amenajate, cu scopul de a executa cele două reușite raiduri în Africa din anii 1933 și 1935.

Dintre avioanele ICAR s-a constituit o formație de acrobație, antrenată în zbor de către capitanul Mihail Pantazi, având coechipieri pe Petre Ivanovici și Max Manolescu, ulterior pe Gheorghe Grozea. Prin evoluțiile sale la mică înălțime, această formație, denumită „Dracii roșii”, a reușit să obțină succese excepționale la mitingurile aeriene din țară și străinătate. Această celebră formație a participat, în anul 1933, la marele raid aerian din Africa — raidul Mafakal.

Din fondurile sale, ARPA a mai procurat un avion trimotor Ford și un avion trimotor POTEZ-460, un avion EMSCO pentru mari raiduri, 2 avioane Breguet—9, 3 avioane Devotine, un avion Neuport, un avion Gouassier s.a. în valoare totală de peste 25.000.000 lei, parcul său de avioane ajungând la 39 de aparate. Cu aceste avioane, puse la dispoziția piloților militari și civili, s-au executat mari raiduri în Africa și în Europa și s-au obținut numeroase recorduri.

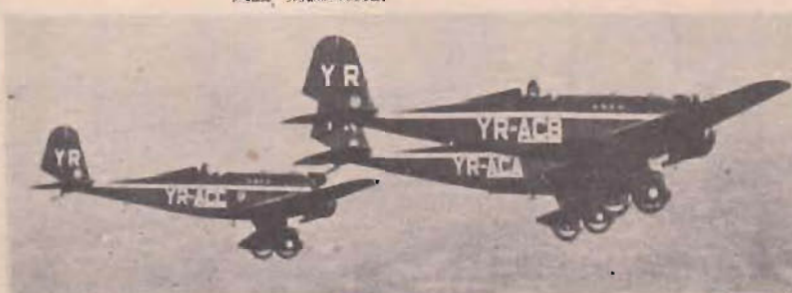
În perioada 1933—1940, asociația a editat revista de specialitate cum ar fi: Aviatorul, Revista Aeriană, Aviația Aeronautică Română, Aeroclubul, Aeronautica, Revista Aeronauticii, Aviația Aeriană, ARPA, Cerul Nostru, Căpitanul, Aero-Sport Magazin, Magazin Aeronautic, Aripa Românească, Aviația Română s.a. ale Aerocluburilor și ale ARPA ori ale organelor de aviație.

Dezvoltarea infrastructurii de aviație a fost amenajată cu terenuri de zbor, școli și un ghid al acestora, pentru piloții militari, iar în anul 1934 a construit Aeroportul București-Băneasa, un hangar cu schelet metalic dotat cu instalații electrice, apă canalizată și încălzire și un rezervor pentru aviație.

În perioada 1933—1944, aviația sportivă din România s-a continuat activitatea în cadrul asociațiilor ARPA și al Aerocluburilor Brașov, Prahova și Otopeni afiliate la FAIR.



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



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

Întreprinderea bucuresteană debutează în același an cu realizarea sub licență a avionului ICARM-23b, produs inițial 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 școală și răz. Aparatul se clasează pe primul loc în raidul internațional din 1929, când Fritz Morzik și Adolf Schiel acoperă un circuit de 5.000 km. Plecând de la Paris, aceștia efectuează escale în Elveția, Italia, Iugoslavia, România, Ungaria, Austria, Cehoslovacia, Polonia, Germania, Olanda, Belgia și revin la Paris, mașina și piloții 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 primă 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 recordul mondial de durată pentru hidroavioane ușoare cu un zbor de 12 ore 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-Mafakal (Sudan)—București, în

zbor inițial Capetown nefiind atinsă din cauza condițiilor meteo extrem de dificile. Independent de licența 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, sînt înlocuite cu roți tip balon, care să permită manevra pe terenuri moi. Motorul, inițial liber, prevăzut cu esapament colector, este dezvoltat și primitiv în inel NACA, performanțele aparatului îmbunătățindu-se. Se modifică sistemul rezervorului de combustibil, structura anterioară a fuselajului. Aceasta varianta 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 inițial, pe roți cu spate, prevăzute însă cu carenaje aerodinamice. Transformate în monolocuri, cele trei avioane au participat la numeroase mitinguri aviatice între anii 1934—1937, acestea fiind pilotate de cunoscuții piloți Petre Ivanovici, Mihail Pantazi și Max Manolescu. Cei trei temerari acrobați în formație execută dificile programe acrobatică la peste 150 mitinguri. În zbor spre Constanța, unde urmău să participe la un miting ARPA, cei trei trec în formație de monom pe sub podul de la Cernavoda, dovedind o dată în plus calitățile excelente ale avionului.

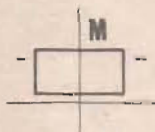
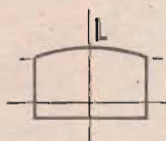
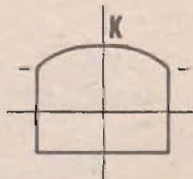
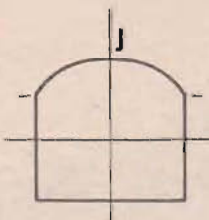
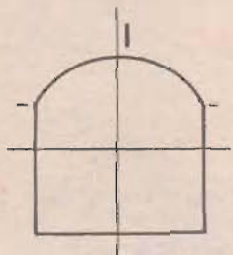
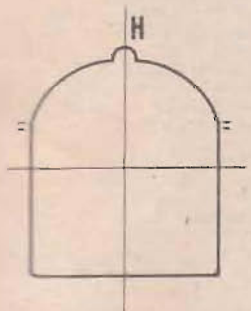
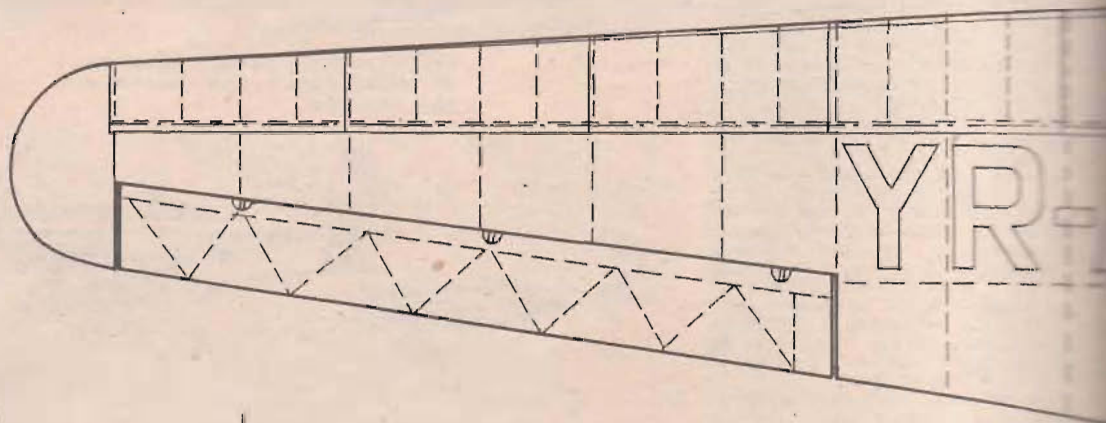
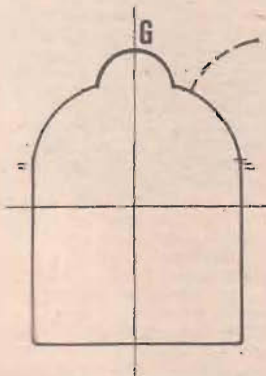
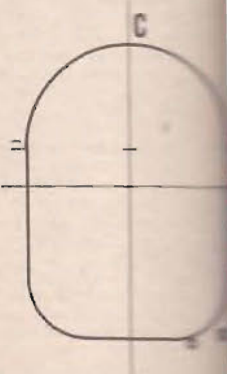
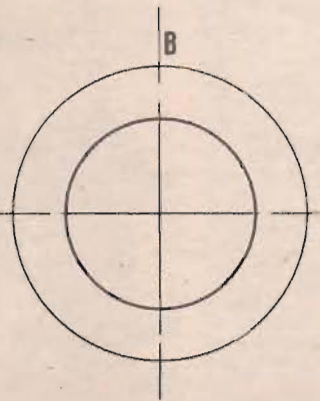
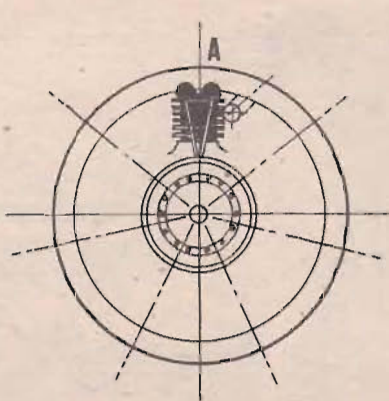
O ultimă dezvoltare se produce în acestes din 1934, fiind sînt realizate aparatele ICAR-Universal speciale pentru raidul București — Capetown — București (23.000 km). Aceasta varianta este echipată cu motoare de Havilland-Gipsy Major de 130 CP cu cilindri în linie.

MIHAI ANDREI



icar

"Universal"



A

B

C

D

E

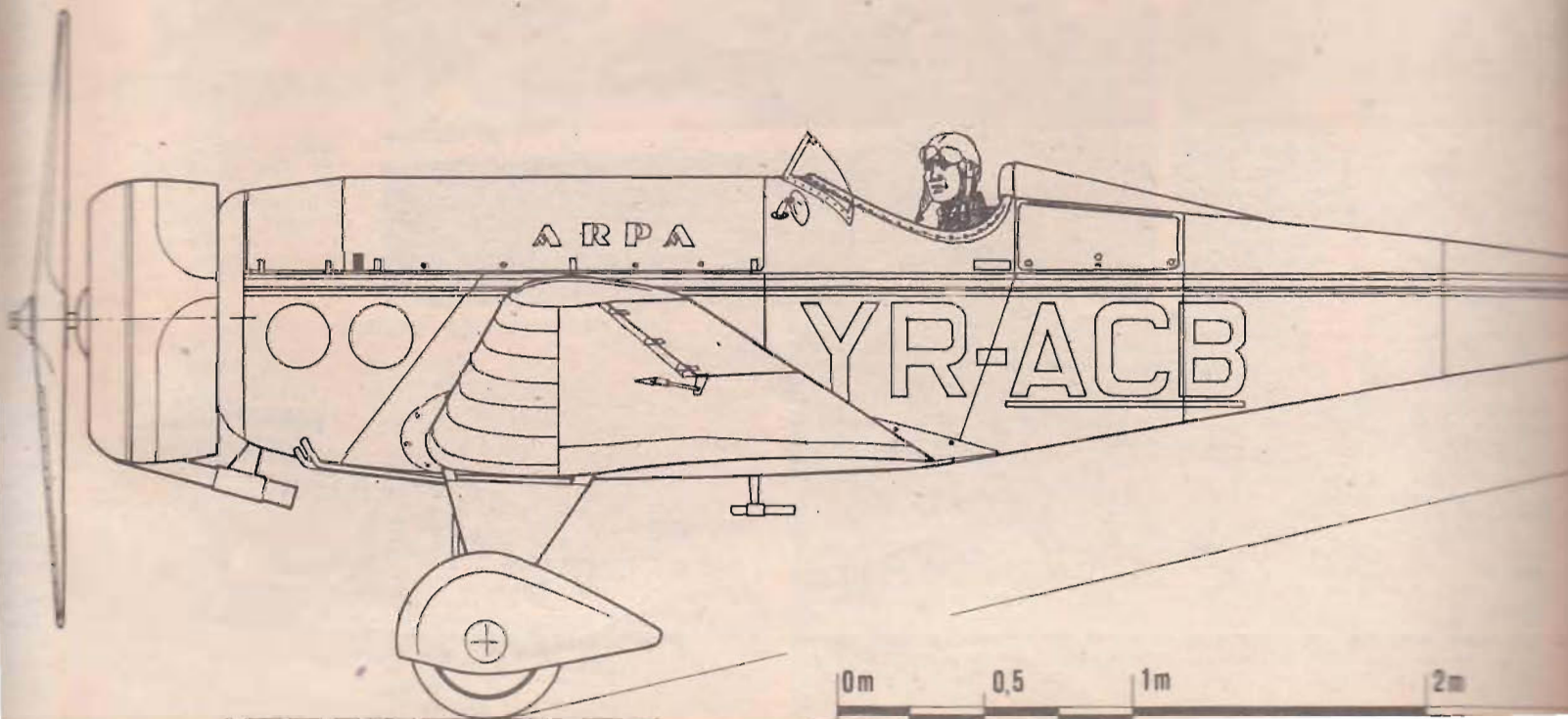
F

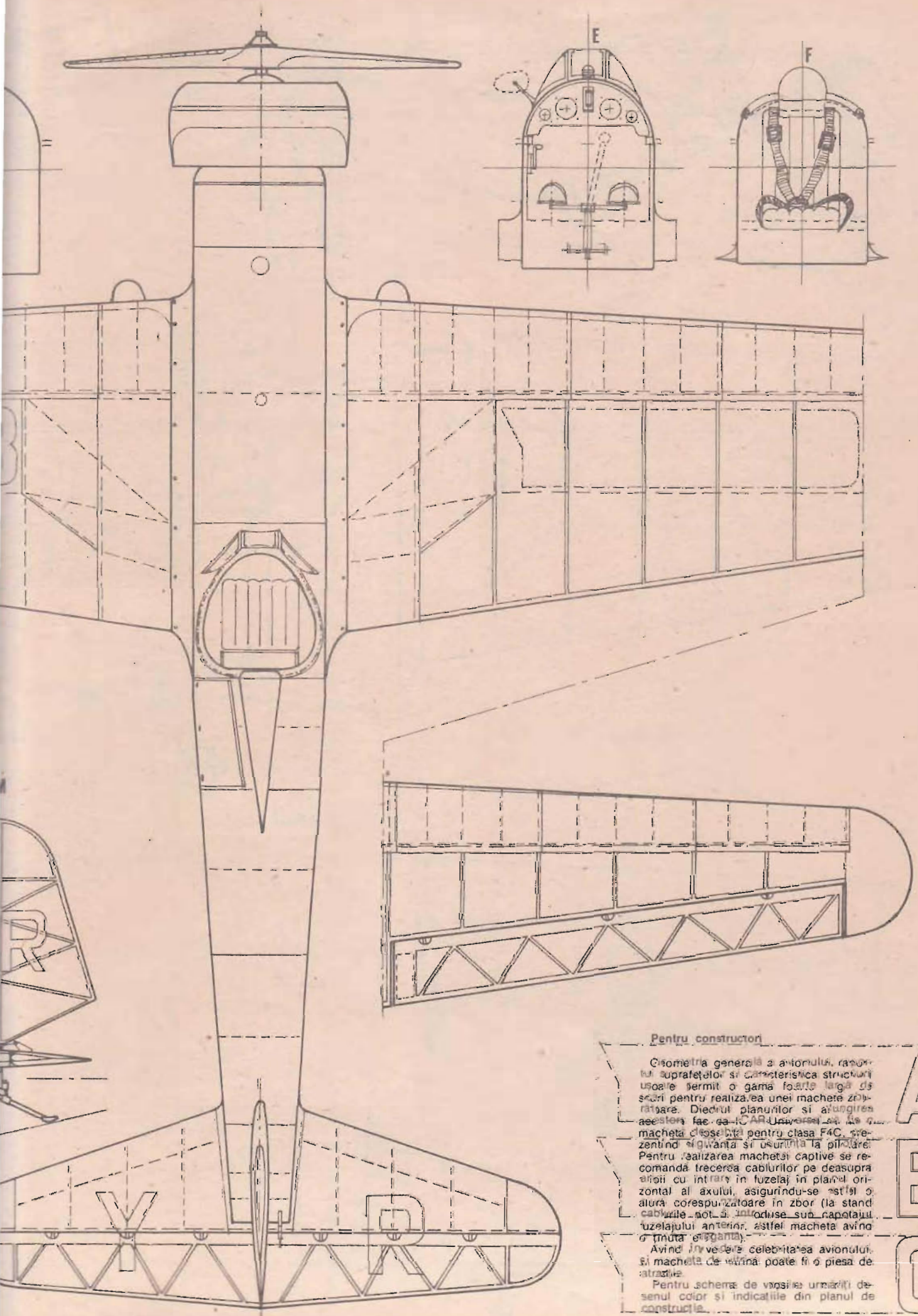
G

H

I

J





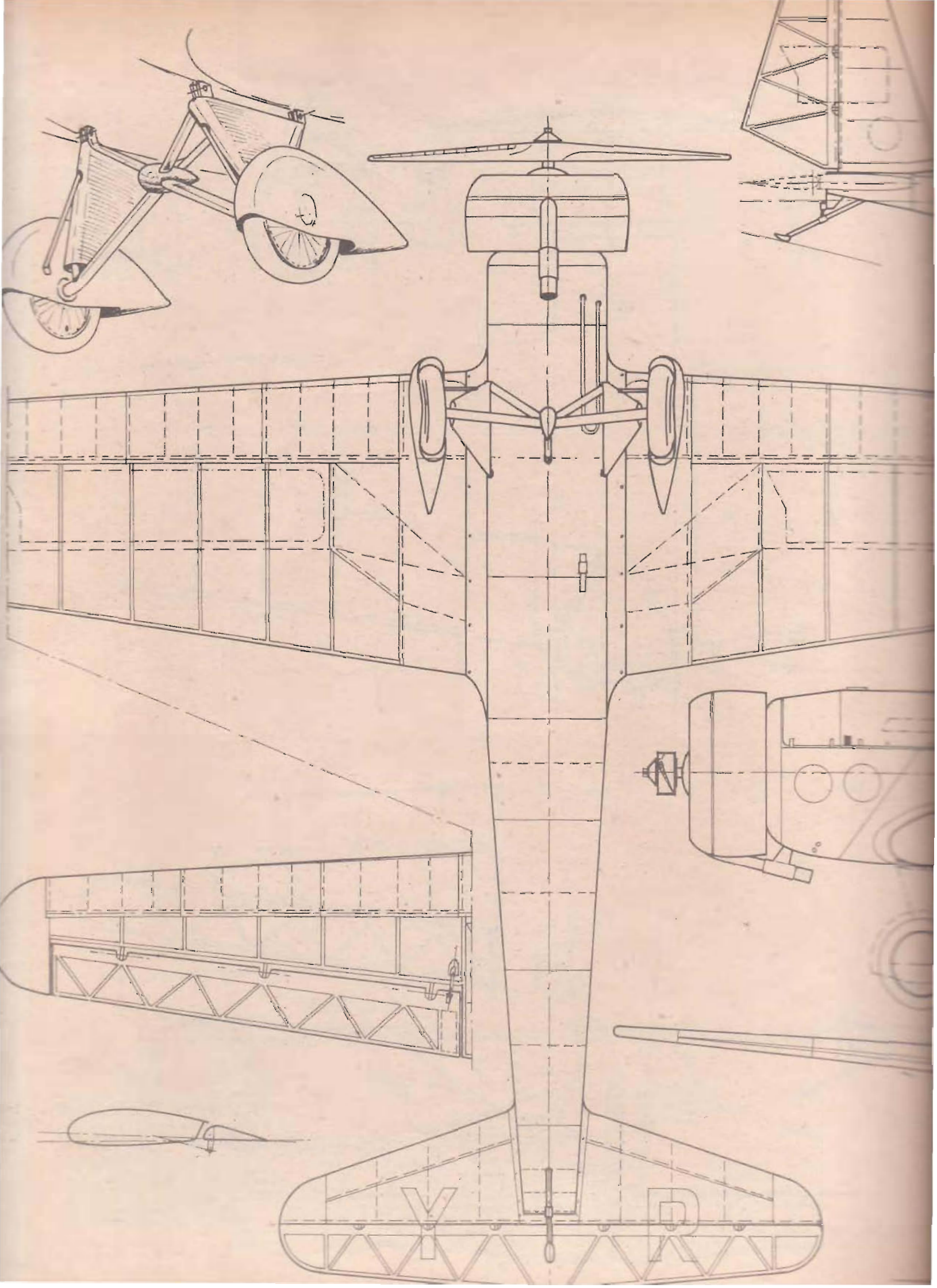
Pentru constructor

Geometria generală a avionului, raportul suprafețelor și caracteristica structurii ușoare permit o gamă foarte largă de scări pentru realizarea unei machete zăbrănsare. Diferenț planurilor și alungirea acestora face ca ICAR Universitatea să fie macheta deosebită pentru clasa F4C, prezentând siguranța și ușurința la pilotare. Pentru realizarea machetei captive se recomandă trecerea cablurilor pe deasupra aripii cu intrare în fuselaj în planul orizontal al axului, asigurându-se astfel o alură corespunzătoare în zbor (la stand cablurile pot să introducă sub capotajul fuselajului anterior, astfel macheta avind o trântă singură).

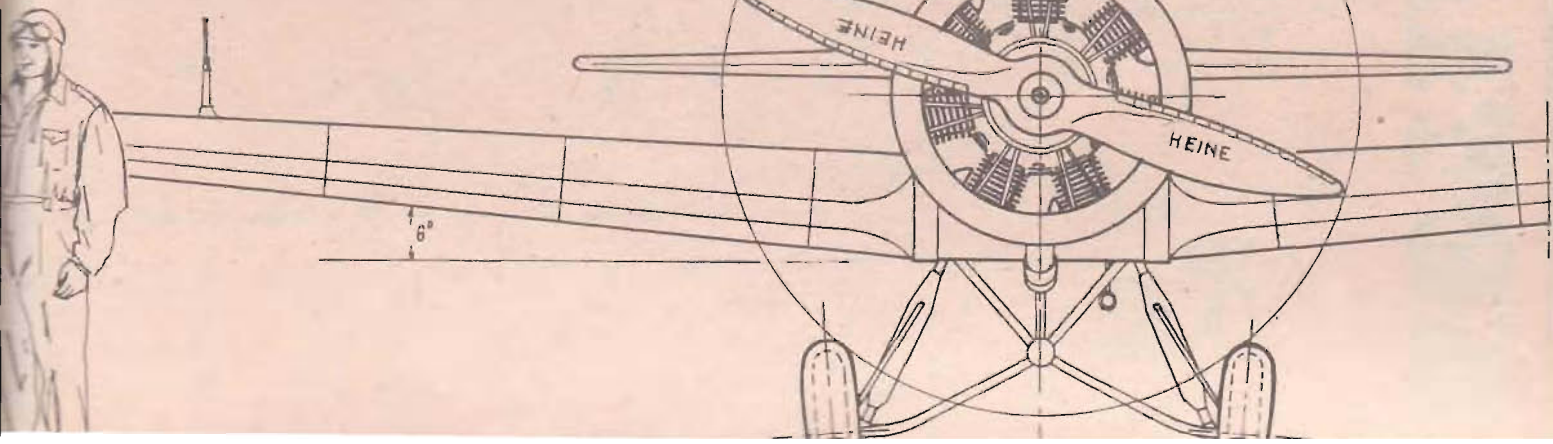
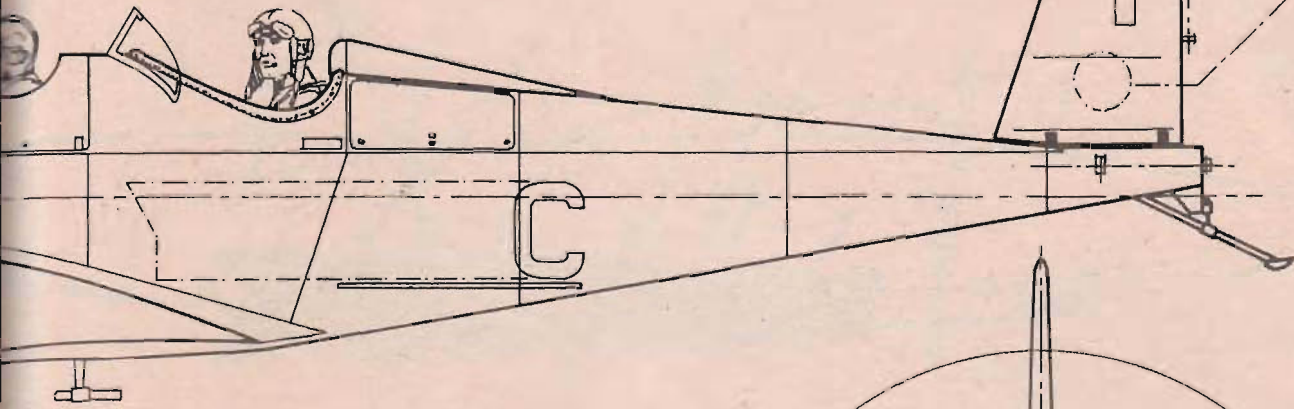
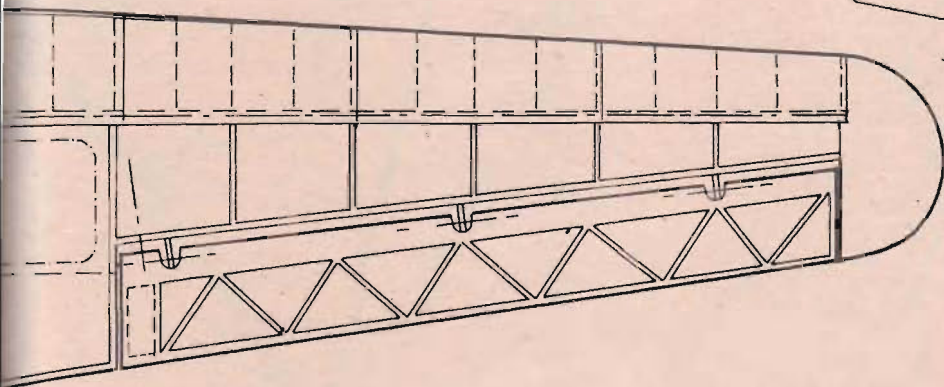
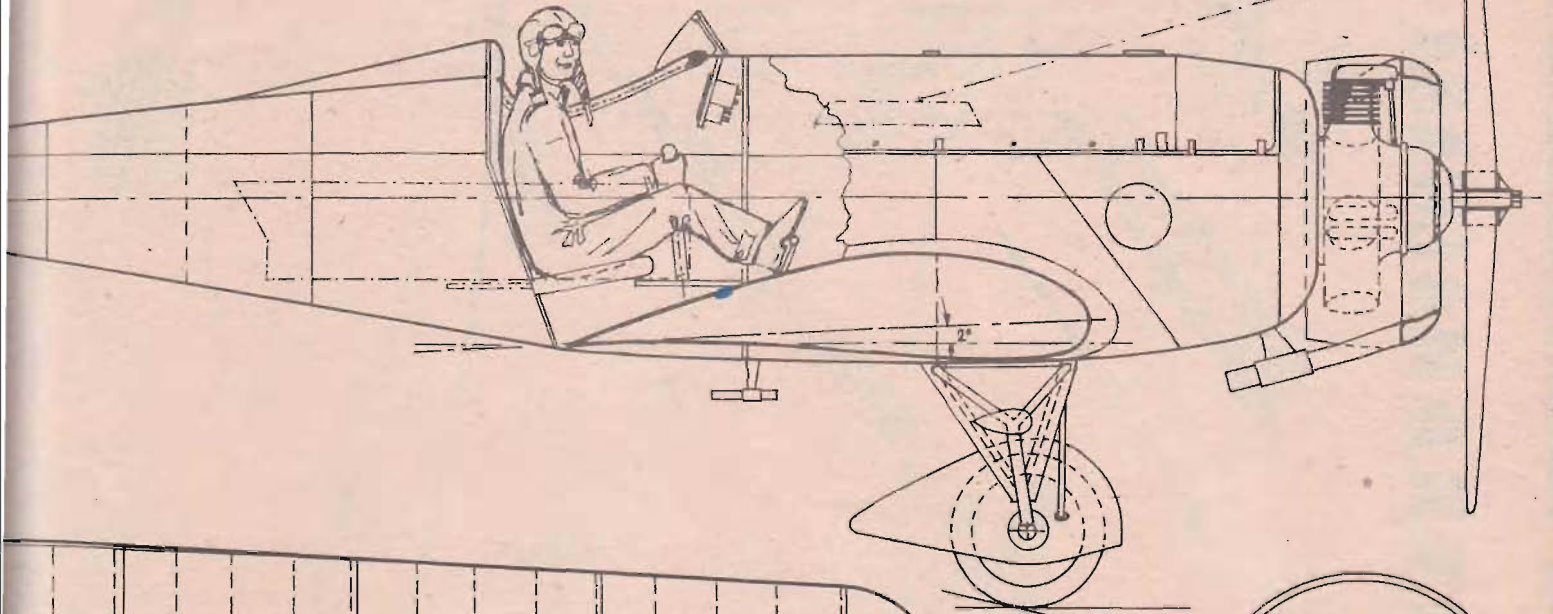
Având în vedere celebritatea avionului, și macheta de război poate fi o piesă de atracție.

Pentru schema de vopsire urmăriți desenul culor și indicațiile din planul de construcție.

A
B
C

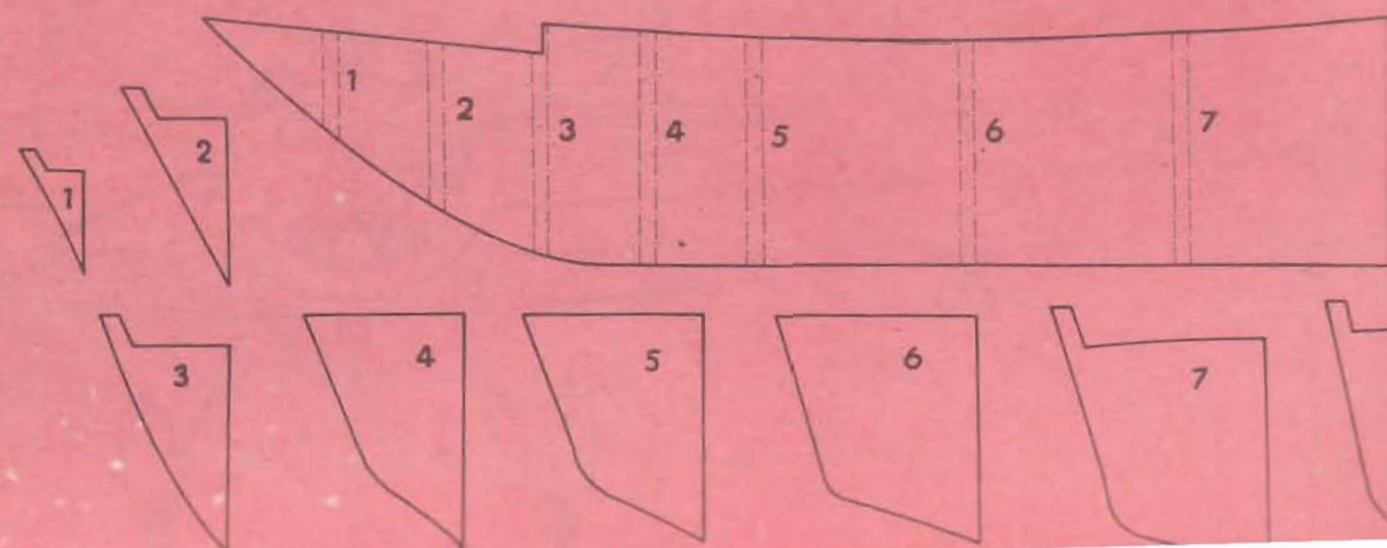
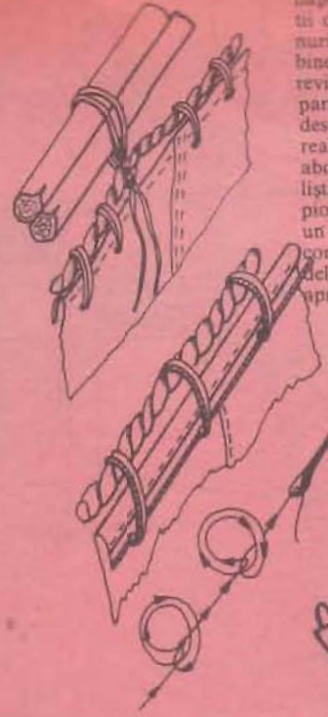
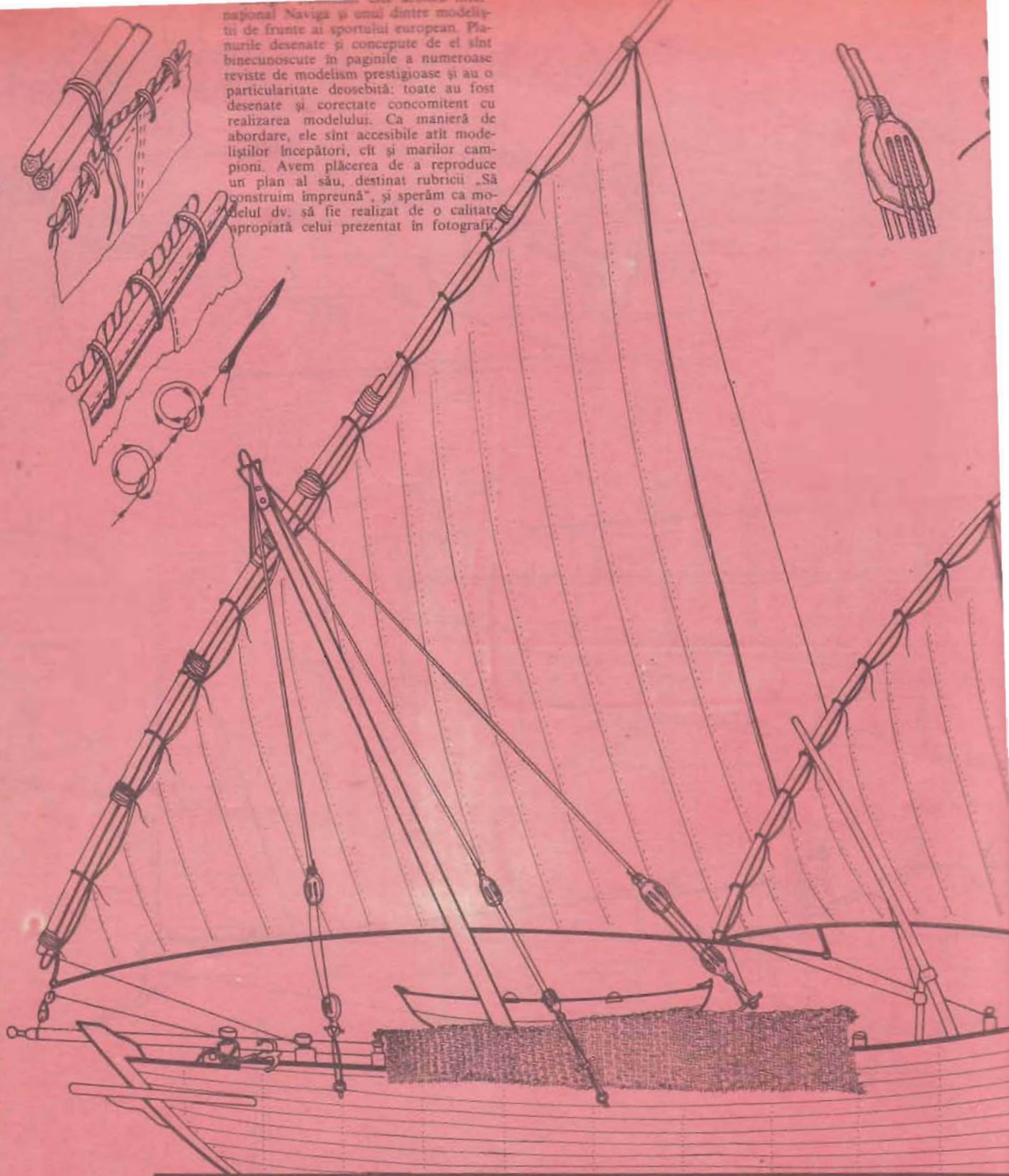


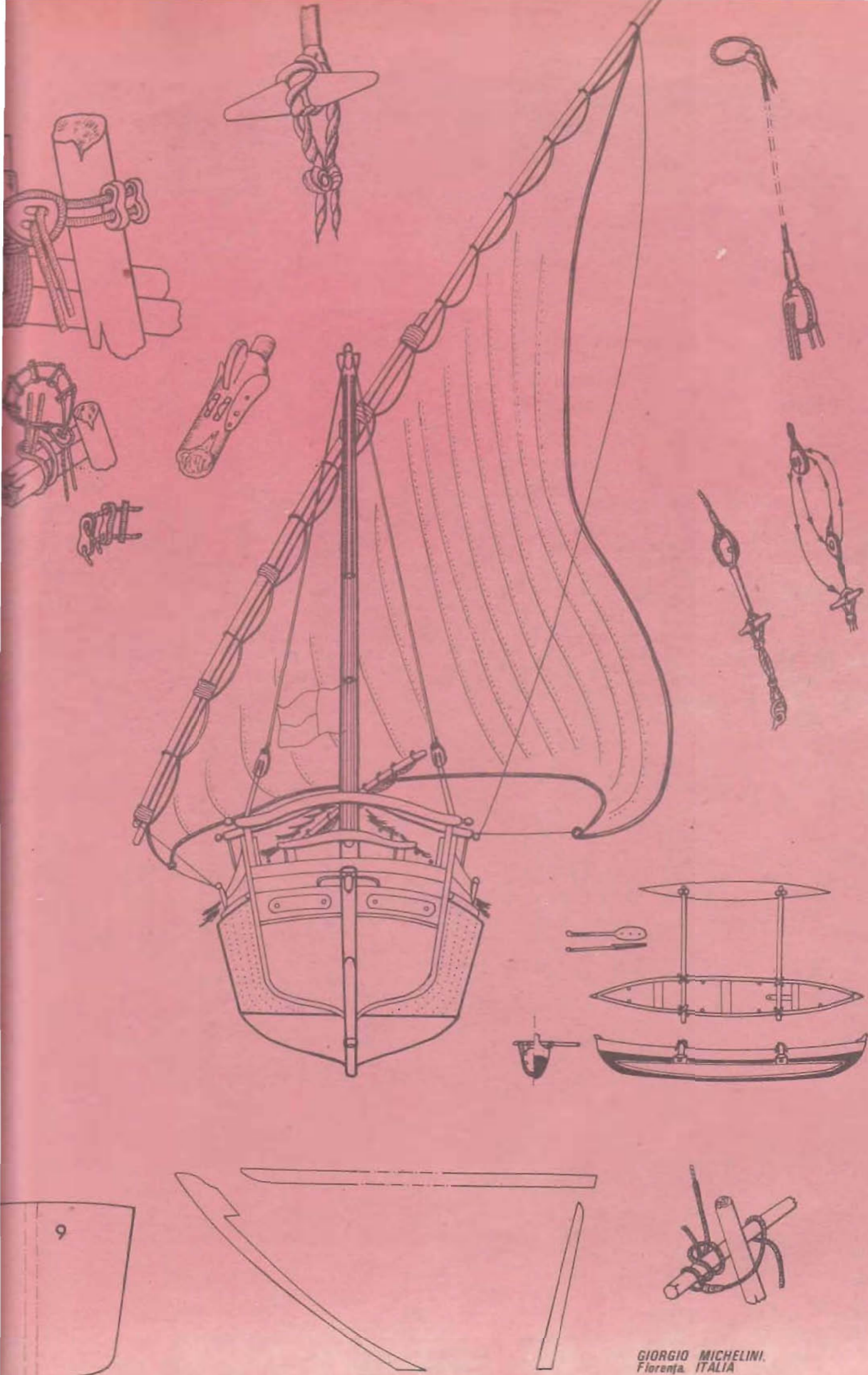
ARPA



KOTLA BOWTEMBE DIN R.D.MALGAȘĂ

național Naviga și unul dintr-un modelu-
tă de frunte ai sportului european. Pla-
nurile desenate și concepute de ei sînt
binecunoscută 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 sînt accesibile atît mode-
liștilor începători, cit și marilor cam-
pioni. Avem plăcerea de a reproduce
un plan al său, destinat rubricii „Să
construim împreună”, și sperăm ca mo-
delul dv. să fie realizat de o calitate
apropiată celui prezentat în fotografie.



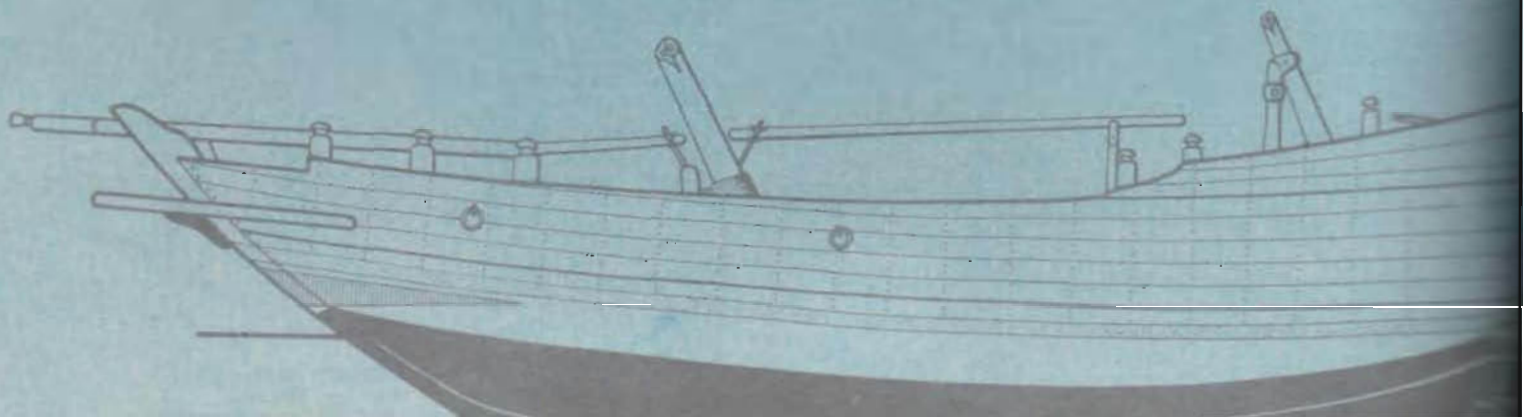
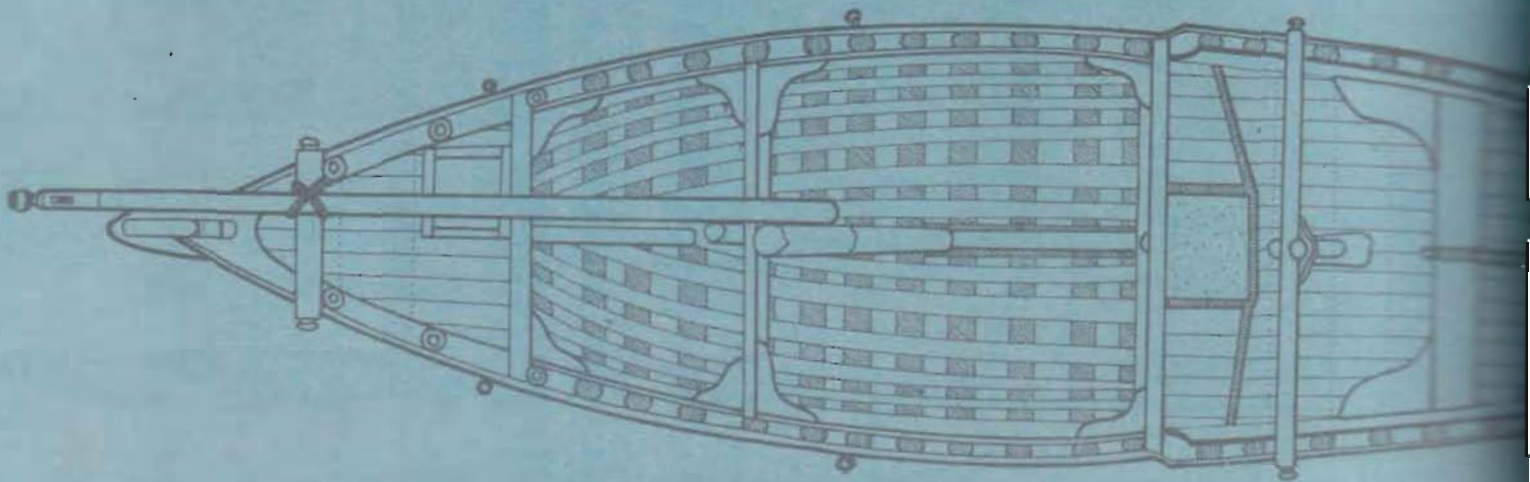
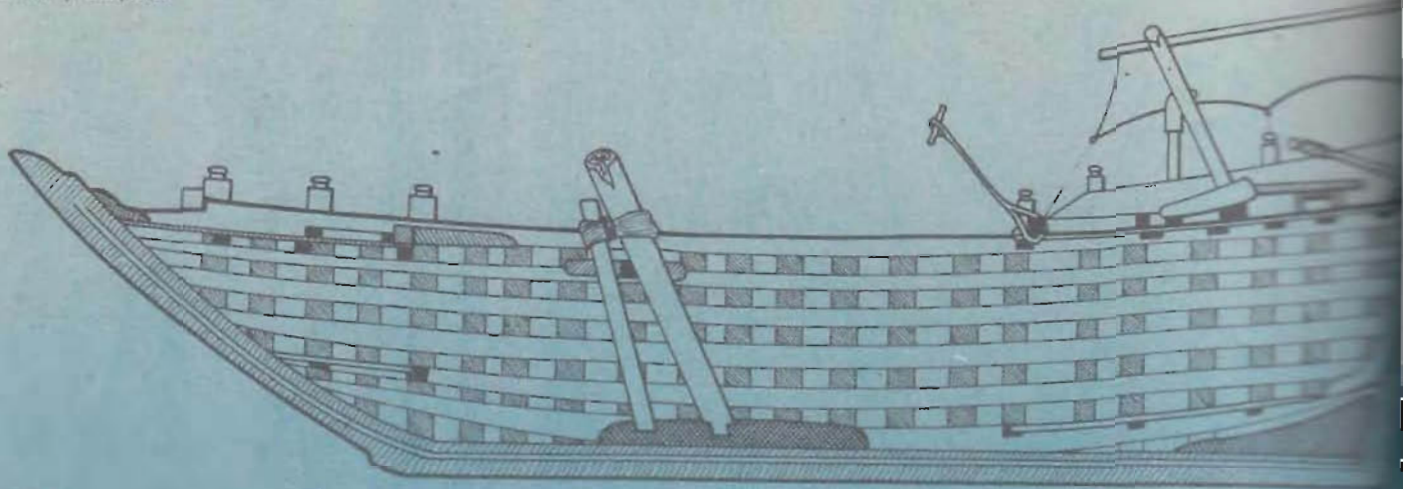
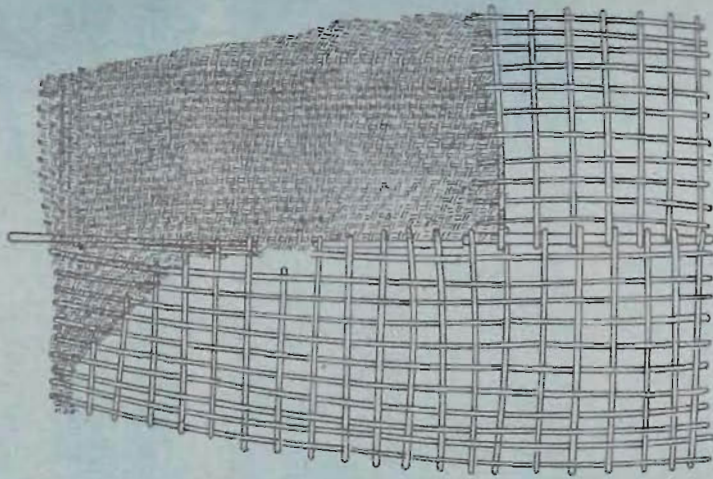


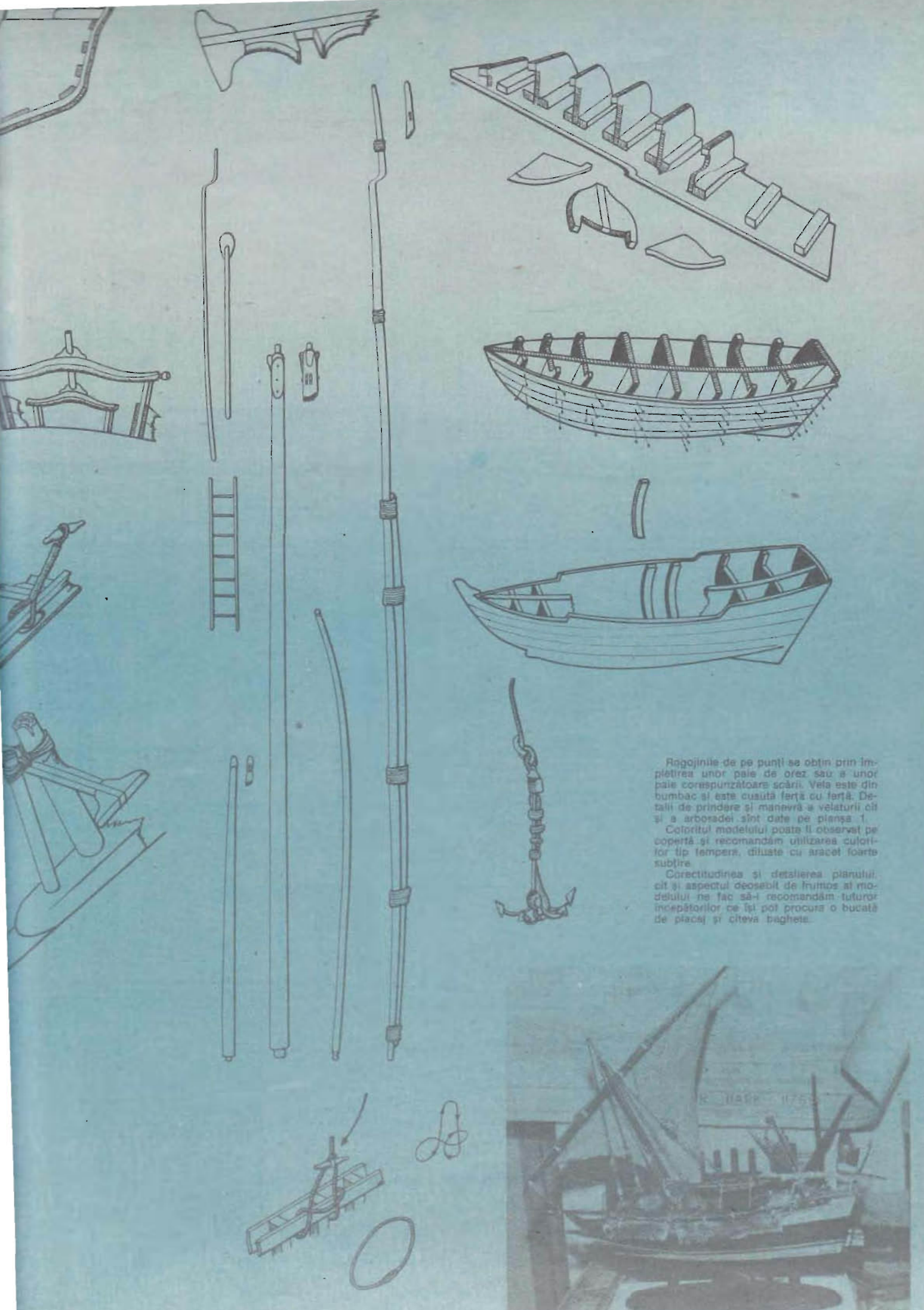
GIORGIO MICHELINI,
Firenze, ITALIA

Preliat după revista „NAVİ” nr. 5/1964
supliment MODELİSTICA, ITALIA

Modelul acestei nave caracteristice 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 sînt încă în exploatare curentă. KOTIA este numele unei clase de veliere cu acest tip de vela-tură și corp ce efectuează navigație de cabotaj, transportînd fructe, dar mai ales lemn de valoare sau combustibil. Cel mai cunoscut loc de construcție a acestor ambarcații 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 plăcî de lei de 3 mm și lipite ca în figura de pe pînșă 2, vom acoperi corpul cu baghete de brad sau tei. După acoperirea corpului se vor confecționa puntea prova și puntea pupa (teuga și duneta), extrăgînd coastele din centrul navei, în porțiunea rămasă neacoperită de punți. În locul rîmas se montează coaste false, din baghete curbate prin umezire și încălzire la fiacără, asemănătoare cu coastele reale. Peste aceste coaste se montează curenți longitudinali ca în vederea și secțiunea de pe pînșă 2.





Rogojinile de pe punți se obțin prin împietirea unor pale de oțel sau a unor pale corespunzătoare scării. Vela este din bumbac și este cusută ferță cu ferță. Detaliile de prindere și manevră a velaturii, cât și a arboradei sînt date pe planșa 1.

Coloritul modelului poate fi observat pe copertă și recomandăm utilizarea culorilor tip tempera, diluate cu aracet foarte subtil.

Corectitudinea și detașarea planului, cât și aspectul deosebit de frumos al modelului ne fac să-l recomandăm tuturor începătorilor ce își pot procura o bucată de placaj și câteva baghete.

semă în timpul primului război mondial s-a pus problema utilizării lui și pe teatrul 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 aveau ca bază de pornire terenuri sau acvatorii dispuse pe malul mării, ulterior hidroavioanele au început să fie transportate cu nave speciale transfor-

mate și numite nave portavioane. În numără nava britanică „Engledra”, nava rusească „Imperator Nicolae” și nava „ROMANIA”. Aceasta din urmă, transformată inițial în crucișător auxiliar, a fost utilizată către sfârșitul primului război mondial ca navă port hidroavion.

Implicit a apărut ideea utilizării unor nave cu punți mari de pe care să poată decola avioanele și pe care să poată apuna după efectuarea misiunii. Har-

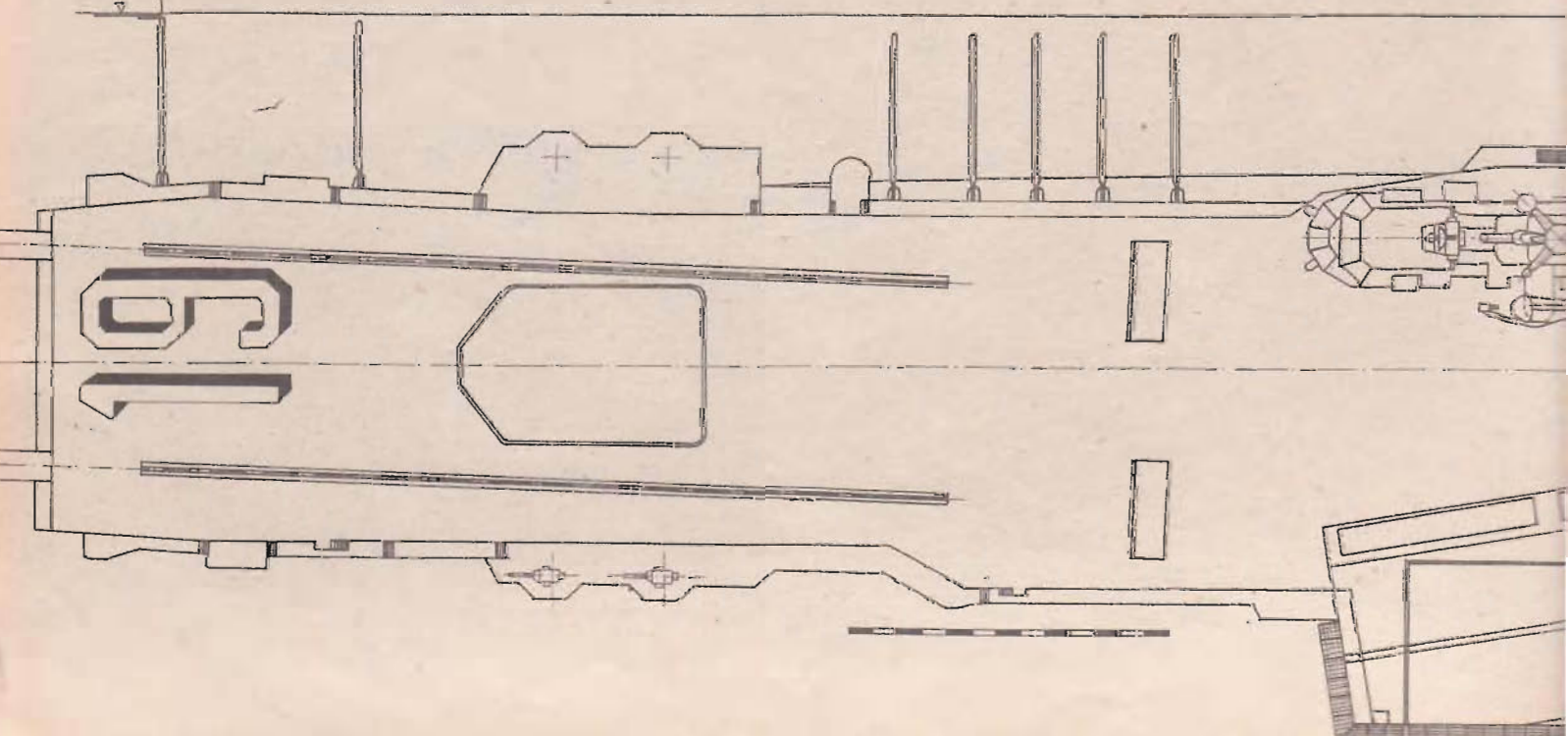
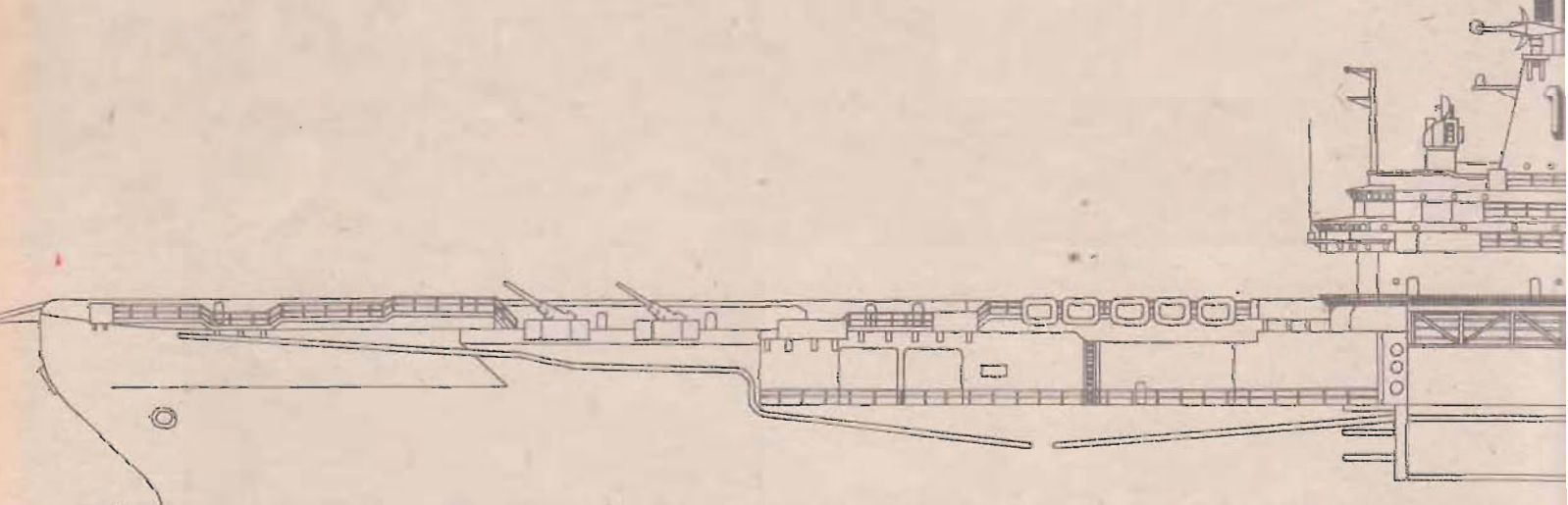
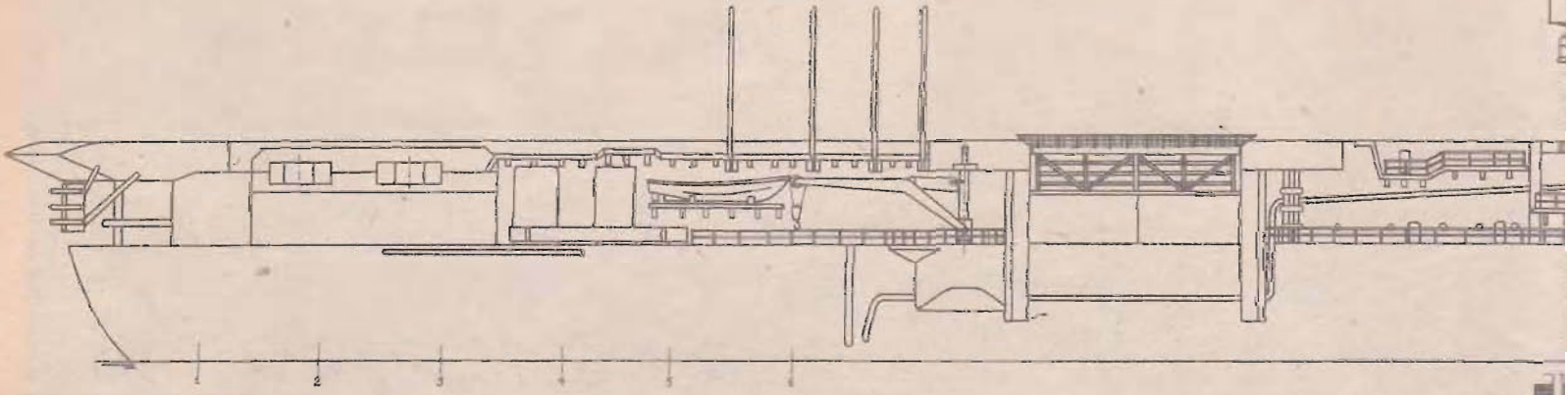
și reparația avioanelor urmau să fie în interiorul navei, avioanele fiind urcate și coborâte cu ajutorul unor lifuri speciale.

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 detronat scurt și fără drept de apel marile nave cuirasate, înarmate cu artilerie grea și

avion de escortă, care în timpul de-a doua conflagrații mondiale au utilizate cu sutele, au constituit pe pila armă împotriva haștelor de aer care atacau convoaiele navale transport.

Chiar și în epoca rachetelor, portavioanele își păstrează importanța strategică și tactică; varietatea lor foarte mare, de la micile portavioane escortă până la marile portavioane de război cu propulsie nucleară, cu un

HANCOCK



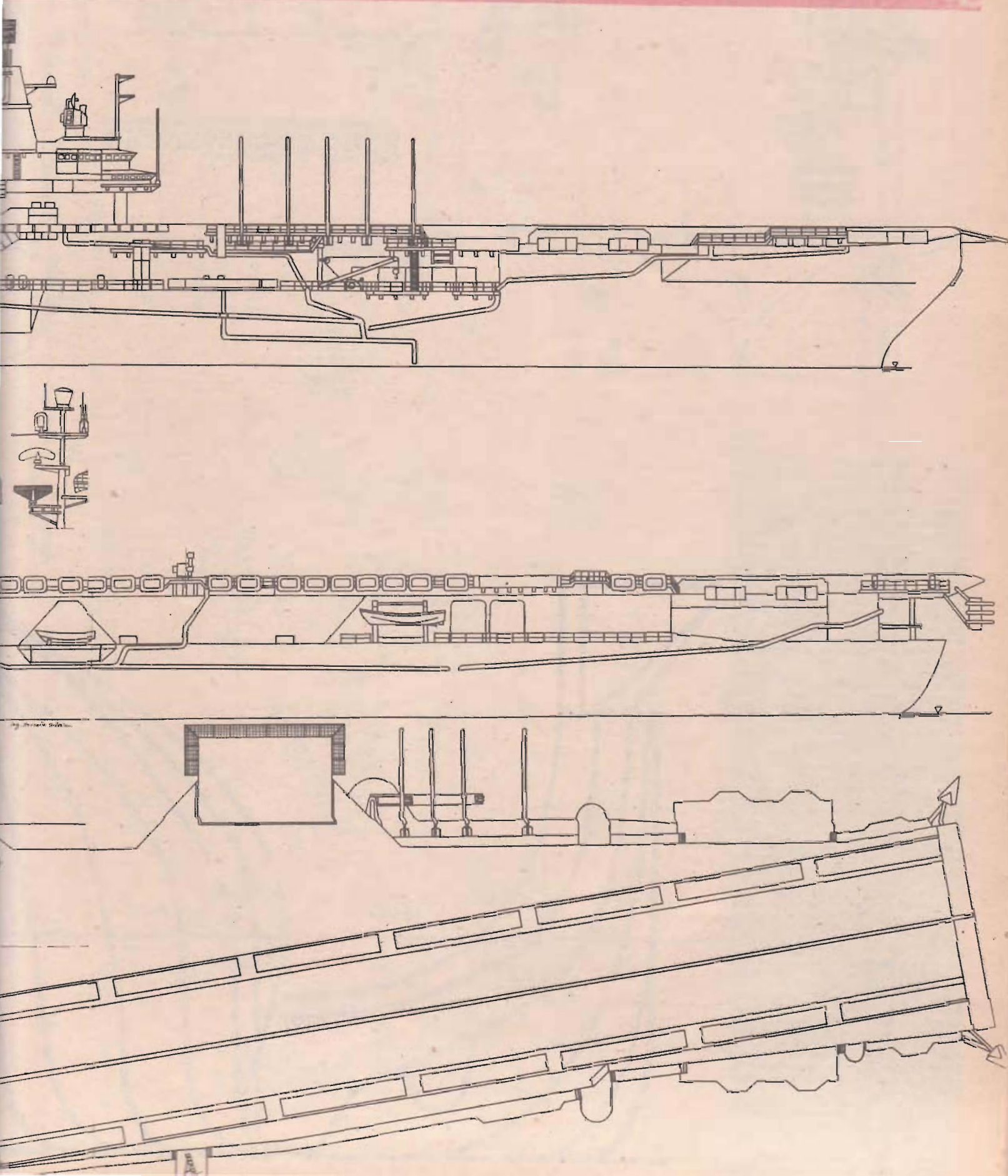
...peste 70 000 t și a unei
de mărime de 320 m lungime.
...cererea multor cititori și revistei
...prezentăm planurile unui portavion
de clasă „ESSEX”, și anume planul
portavionului de atac „HAN-
CK” (CV-19), intrat în utilizare la
grănie 1944 și retras din serviciu la
ianuarie 1975. Inițial acest portavion
numit „TICONDEROGA” și și-a
dobândit numele în „HANCOCK”, iar
portavion de aceeași clasă numit
„HANCOCK”, a devenit CV-14

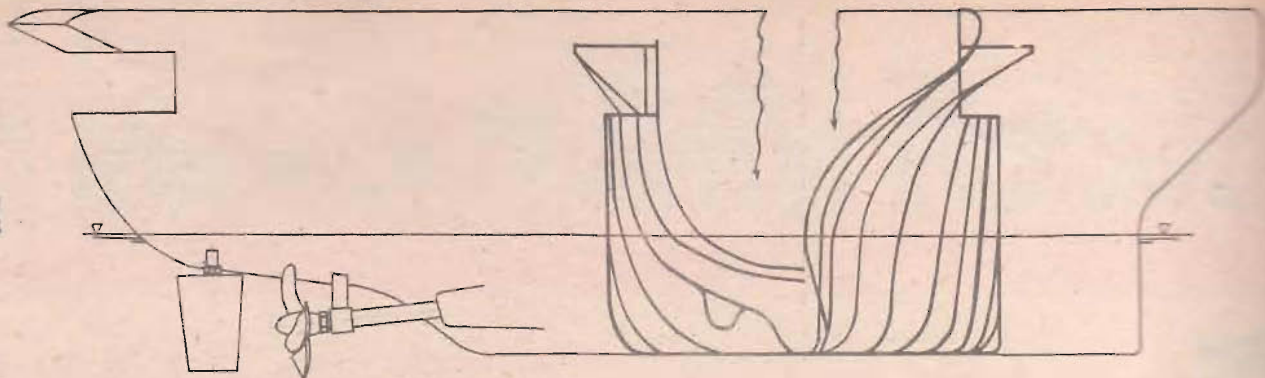
„TICONDEROGA”
CV-19 „HANCOCK” a fost pus pe
calea la 26.01.1943 în șantierul Bethle-
hem Steel Co. Quincy, în cadrul efortu-
lui de război al Statelor Unite ale Ame-
ricii; a fost lansat la apă la 24.01.1944 și
dat în exploatare la 15.04.1944. Avea
un deplasament de 32 800 t standard,
iar cu încărcătură 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

58,1 m și era dotată cu două catapulte
cu aburi pentru lansarea avioanelor.
Armamentul era compus din 70 la 80
de avioane; 2 tunuri de 127 mm, de 38
de calibre lungime a țevii. 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
„BARBOCK & WILCOX”. Viteza ma-
ximă 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

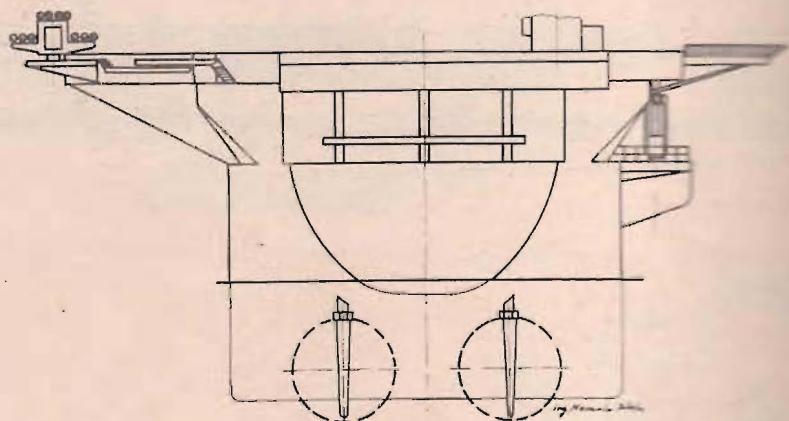
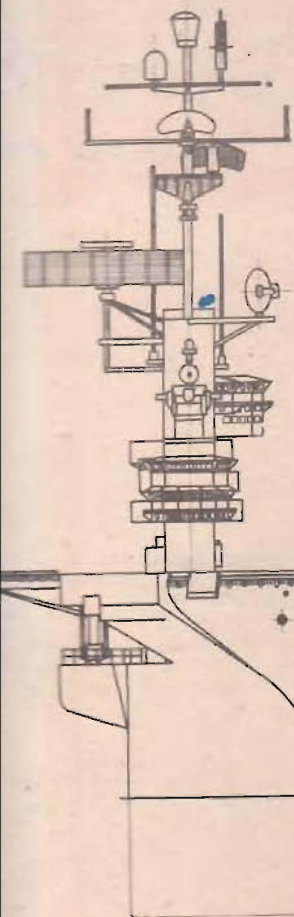
de aviație).
CV-19 „HANCOCK” a fost moder-
nizat, ca de altfel toate portavioanele
din clasă „ESSEX”, în anul 1950, când a
fost prevăzută cu punte de zbor oblică,
echipament electronic etc.
O navă de acest tip costa 200 mi-
lioane de dolari, iar un portavion nu-
clear peste 600 de milioane. „HAN-
COCK” a fost dat la fiare vechi în 1975
și o dată cu el și milioanele ce ar fi pu-
tut deveni școli, spitale, haine și ali-
mente.

Ing. SILVIU MORARIU





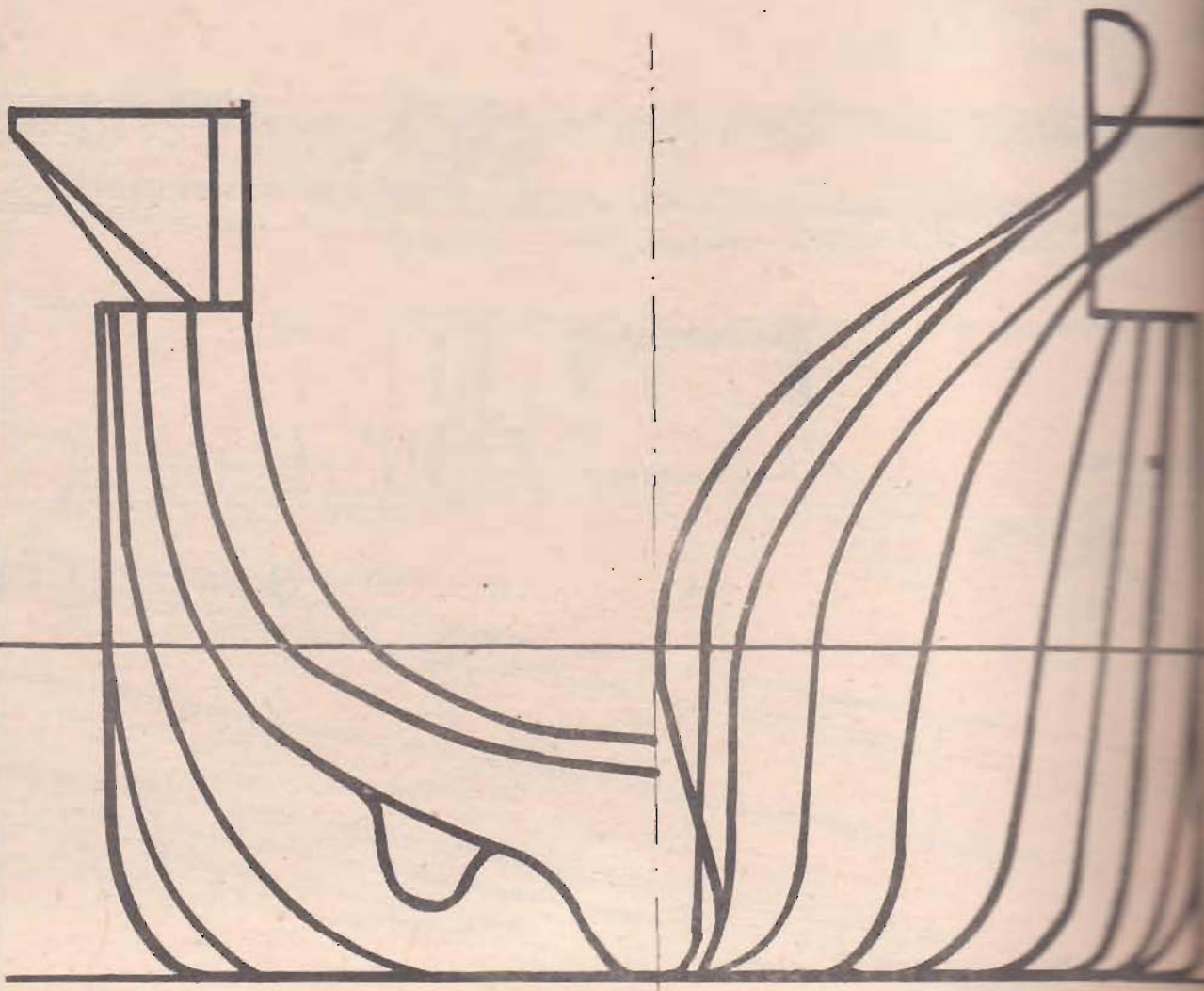
PLANUL DE FORME A FOST DAT LA SCARA DIN
 DESENUL DE ANSAMBLU, CÎT ȘI LA SCARA 1:200,
 PE CARE O RECOMANDĂM ÎN CAZUL REALIZĂRII
 UNUI MODEL AUTOPROPULSAT.

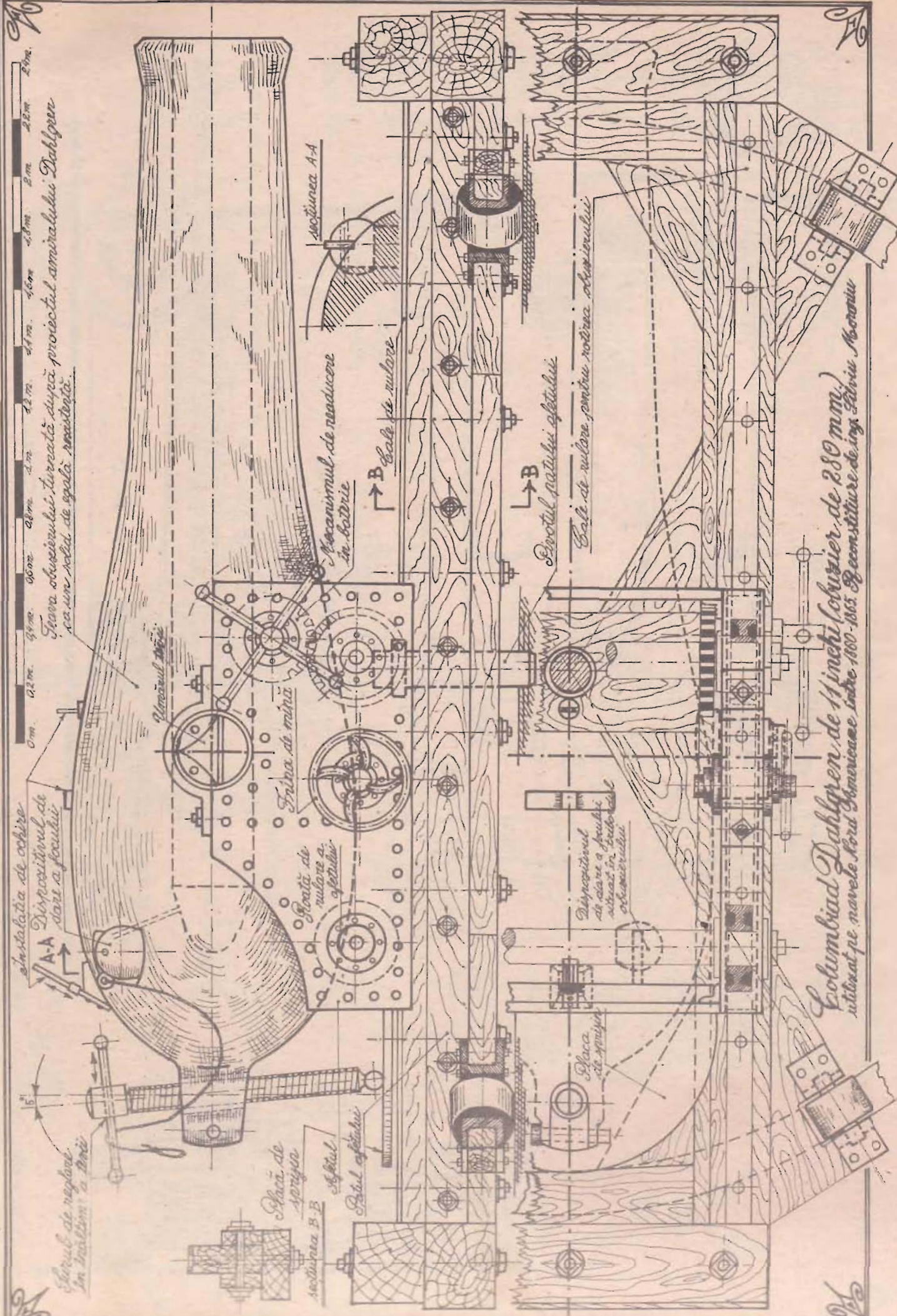


...are din pagina 2)

...a descoperit planurile hidroavionului
 ...i-a înșărcinat să-i construiască ma-
 ...ndul său, Academia Română îi re-
 ...aste meritele în ceea ce privește
 ...ctarea și construirea primului hi-
 ...ron românesc, a tunelului aerodina-
 ... în anul 1954 îl invită la o sesiune
 ...fică. Primirea caldă care i s-a
 ... la 20 iunie 1954 la Prezidiul M.A.N.,
 ...se afla miniștri, ingineri, construc-
 ...ționiști și macheta hidroavionului său
 ... pe catifea roșie, l-a zguduut. Face
 ...le cerebrală și moare. Bucuria care
 ...a un nesfârșit lanț de amărăciuni
 ...ogen a fost prea mare, l-a copleșit.
 ...iat după moartea sa, Ministerul
 ...porturilor Navale și Aeriene, într-o
 ...ă trimisă Prezidiului Marii Adunări
 ...ale, arată: Considerăm că Ion
 ... este unul din pionierii aviației
 ... creștia geniului poporului nos-
 ...tra merită să fie considerat pe ace-
 ...ia cu Aurel Vlaicu și Traian Vuia.
 ...e Academiei Române să cerceteze
 ...atorifice opera lui Ion Paulat în ve-
 ...reconsiderării lui. Pînă la această
 ...ca recunoaștere lui Ion Paulat, pio-
 ...ii aviației românești, propunem ca
 ... să fie înmormîntat, prin grija statu-
 ...propiat de mormintele lui Vuia și

...et lucru s-a realizat, Paulat fiind în-
 ...ntat la Cimitirul eroilor Ghencea
 ...borești, alături de cei doi mari pre-
 ...ii și aviației mondiale.
 ...1 septembrie 1955, Cabinetul Preșe-
 ...ii Marii Adunări Naționale emite
 ...a nr. 1314 către Academia
 ...Sectia mecanică aerodinamică, în
 ...e arată că din însărcinarea nr. P-
 ...1234, prezidinte Prezidiului Marii
 ...ii Naționale, se remite Academiei o
 ...ntitate referitoare la Ion Paulat,
 ...uctorul primului hidroavion ro-
 ...și că revine secției respective a
 ...mei îndatorirea de a lega acest
 ...al cu lucrările colectivului care se
 ...de istoria aviației, precum și sec-
 ...c mecanică aerodinamică de a cu-
 ...aprecia și așeza la locul cuvenit
 ...aste realizări în domeniul tehnic
 ...ntatului fiu al poporului român
 ... fost Ion Paulat.
 ...sta activitate a lui, în cursul unei
 ...votate mari jertfe pentru știință și
 ...e, se cuvine a fi cunoscută de ge-
 ...de astăzi și de mâine, pentru a se
 ...din ea.
 ...Paulat se plasează printre precu-
 ...structorii de hidroaeroplane și el
 ...ste lipsă de pe firmamentul creații-





Instalația de cobire
Dispozitivul de
sare a focului

Servul de reparație
în interiorul a porii

Următorul mecanism

Placă de
aprijer

Secțiunea B-B

Știftul

Știftul șefului

Roata de
rulare a
șefului

Frua de mână

Mecanismul de readucere
în bătrie

Bale pe rulare

Secțiunea A-A

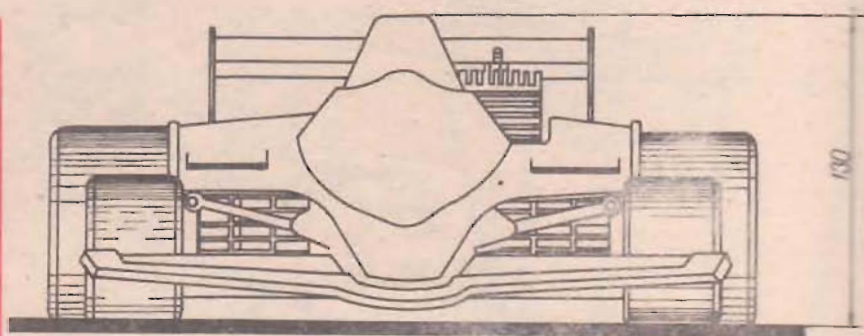
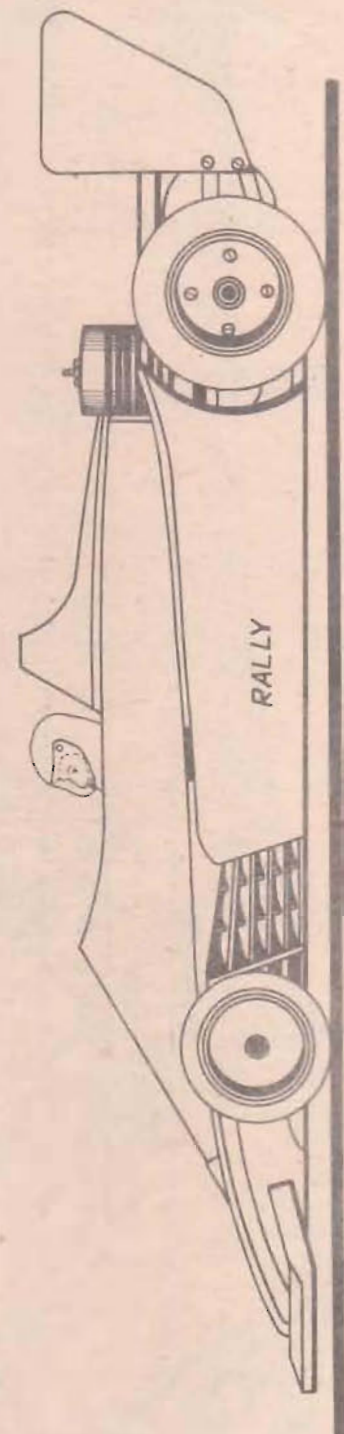
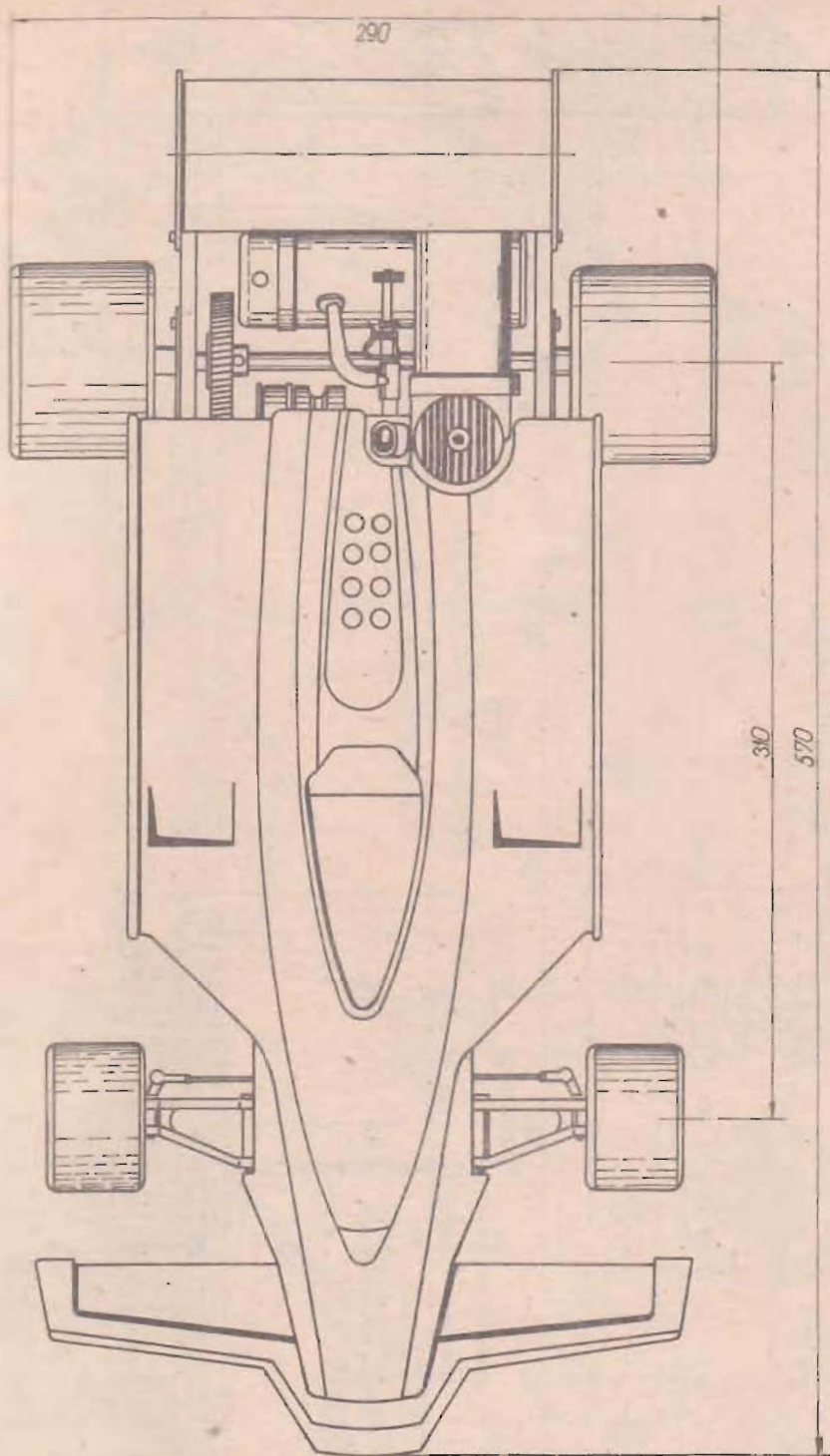
Dispozitivul
de sare a focului
situat în interiorul
șefului

Placă
de aprijer

Știftul șefului

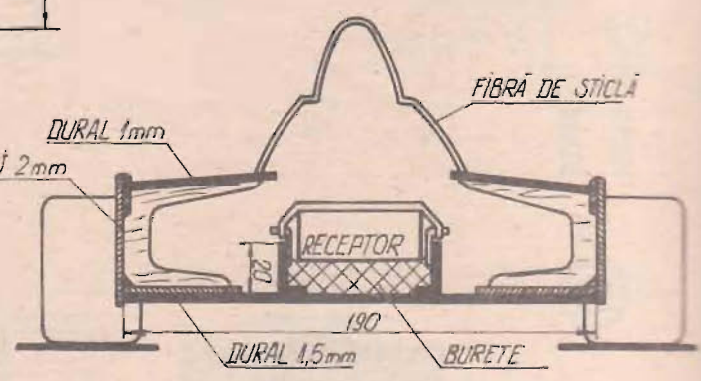
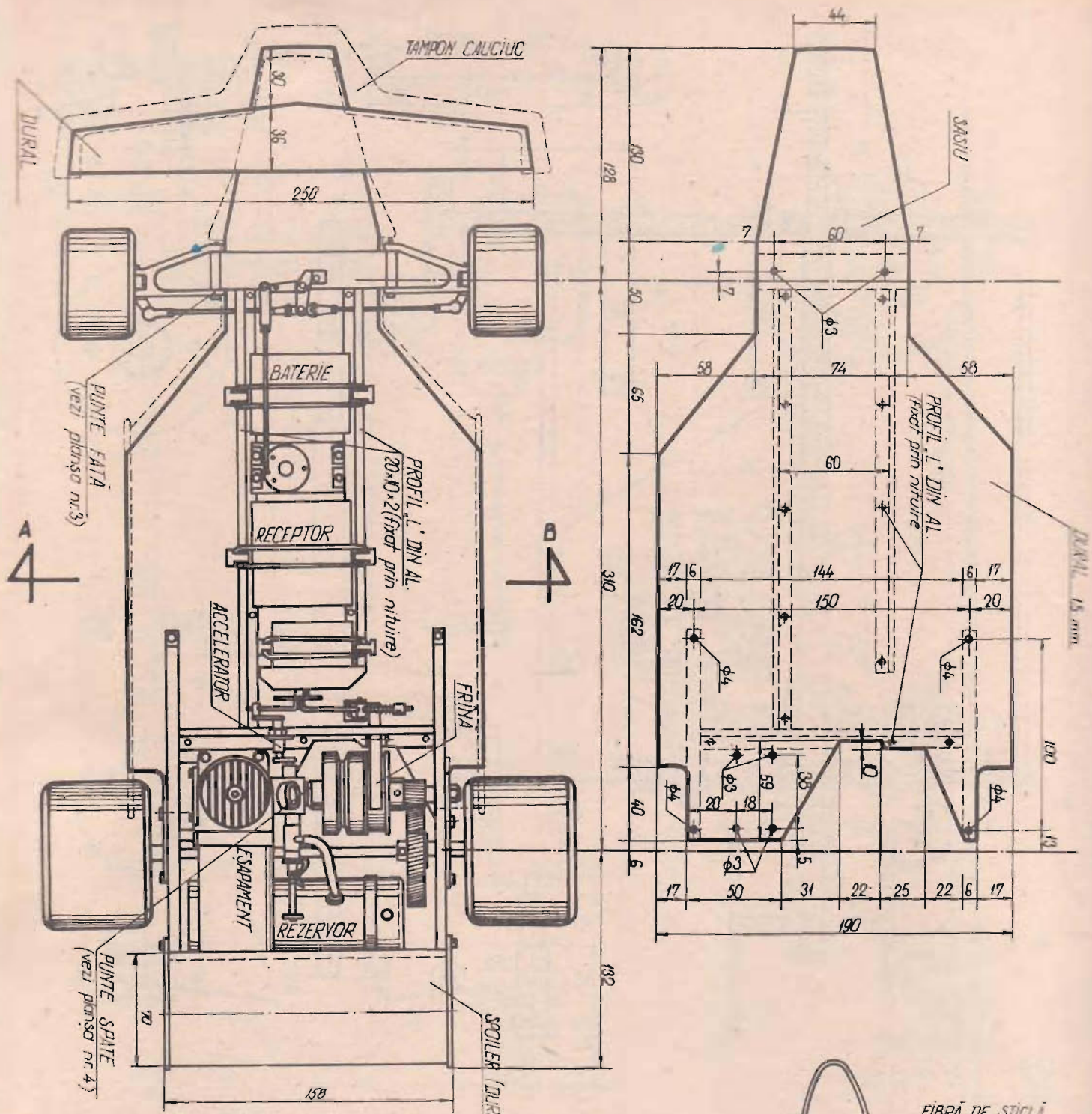
Bale de rulare pentru rotirea șefului

Columbiad Dahlgren de 11 inchi (șefului de 280 mm.)
utilizat pe navele Nord Americane între 1800-1865. Reconstituit de ing. Florin Mădăruș



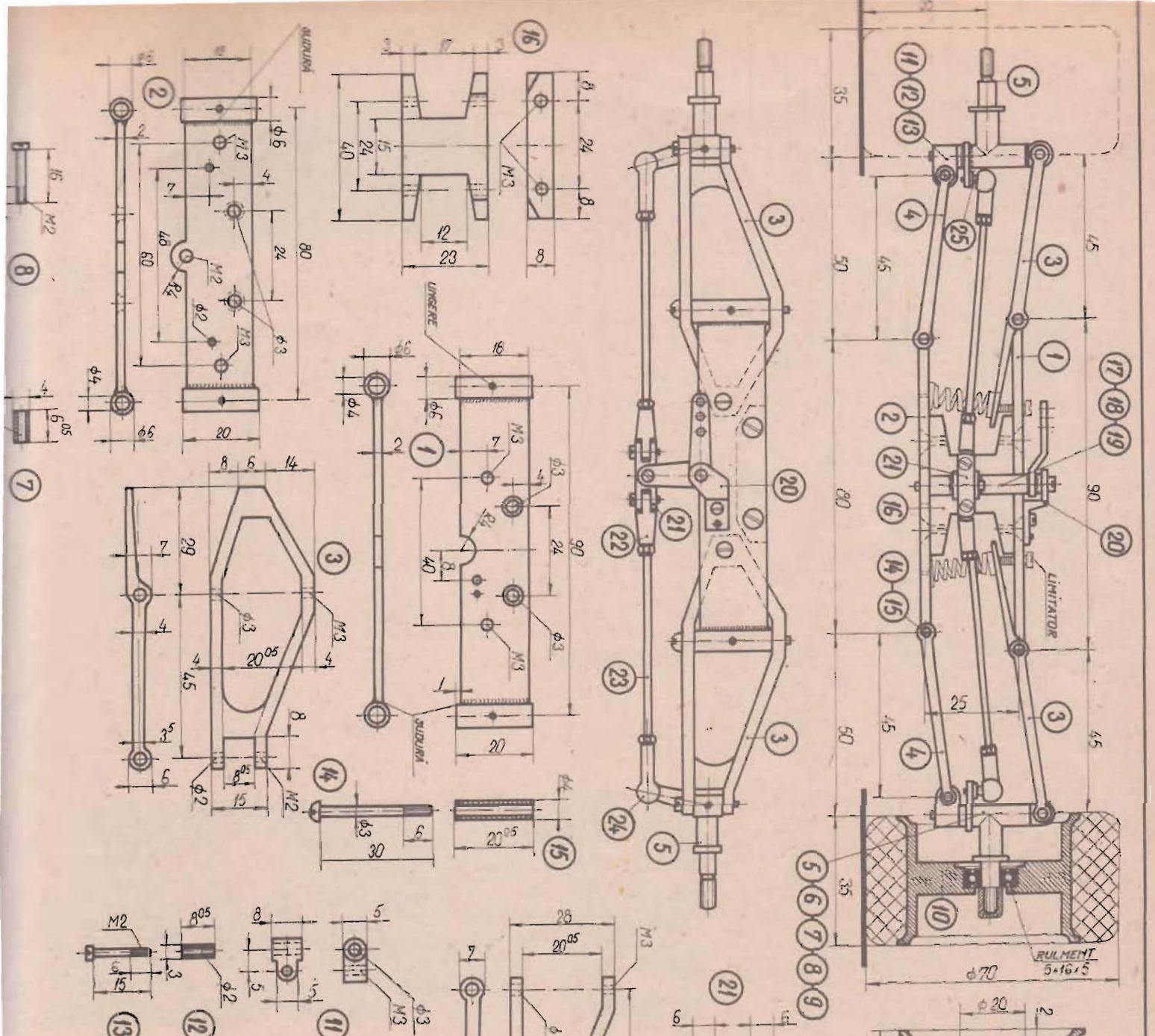
Automodel
radiocomandat
cu motor termic

ȘTEFAN BOTOS



SECȚIUNE A - B





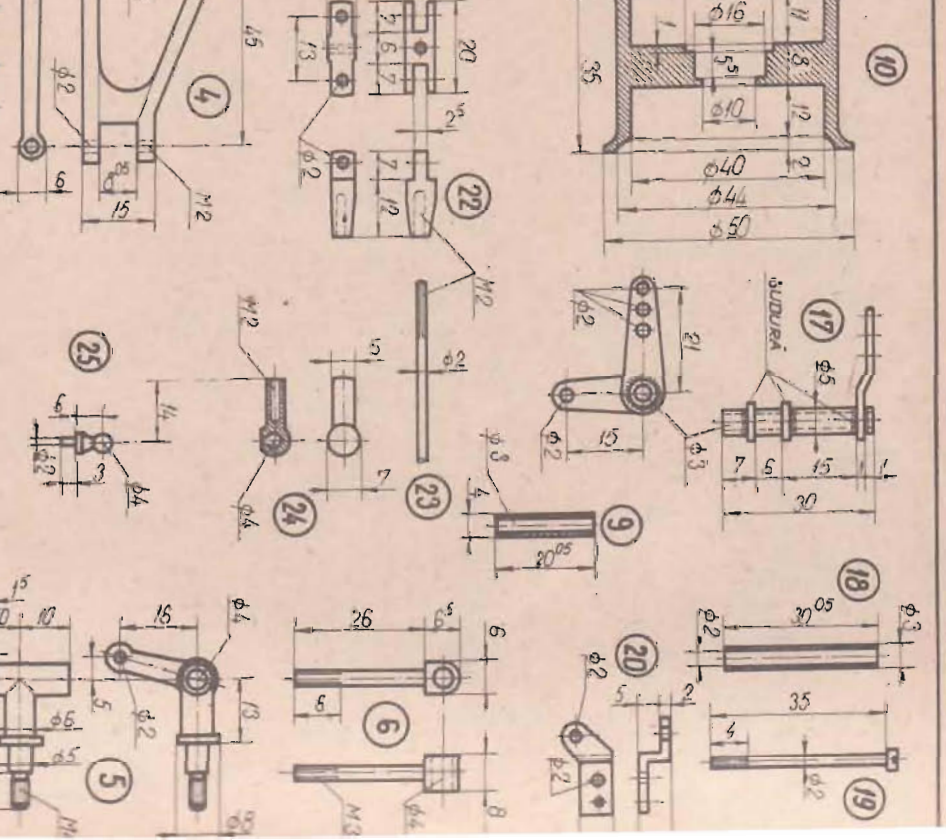
NR. BUC.	DENUMIREA MATERIALULUI
----------	------------------------

FRONTUL FAȚĂ (Vezi planșa 3)

1	Oțel	OL 37
1	Oțel	OL 37
1	Dural	
1	Dural	
1	Oțel	OL 50
1	Oțel	OL 50
1	Bronz	Bz 25
1	Oțel	OL 50
1	Bronz	Bz 25
1	Dural	
1	Oțel	OL 37
1	Bronz	Bz 25
1	Oțel	OL 50
1	Oțel	OL 50
1	Bronz	Bz 25
1	Dural 8 mm	
1	Oțel	OL 37
1	Bronz	Bz 25
1	Oțel	OL 50
1	Dural	
1	Bronz	Bz 25
1	Bronz	Bz 25
1	Oțel	OL 60
1	Oțel	OL 60

FRONTUL SPATE (Vezi planșa 4)

1	Oțel	OL 37
1	Fontă	FC 26
1	Oțel	OL 50
1	Oțel	OLC 45
1	Oțel	OL 60
1	Oțel-teflon	
1	Oțel	OL 60
1	Dural 8 mm	
1	Dural 1 mm	



PRIMA LOCOMOTIVĂ CONSTRUITĂ

ÎN ROMÂNIA

1872

POVEȘTEA primei locomotive cu abur construită la noi în țară începe în primii ani ai secolului XVIII, în anul 1718, când 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 Bocșa, unde existau deja două furnale pentru fontă care funcționau tot cu mangal (1719).

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

Pădurile necesare obținerii mangalului, debitul 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 Bocșa.

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

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

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

Au fost încercate însă și alte modalități de transport.

După terminarea lucrărilor de amenajare a instalațiilor de plutire pe riul Birzava, în anul 1785 începe plutirea efectivă. Trei greble la Reșița, Cîlnic și Bocșa recuperau lemnul alt de necesar celor trei centre metalurgice (Cîlnicul deservea instalațiile de la Dognecea). Sistemul este abandonat însă în anul 1803 datorită cheltuielilor mari de exploatare.

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

Șapte ani mai tîrziu, în 1853, începe construcția unei galerii subterane între Reșița și Doman pentru a se asigura un transport lemnos al cărbunilor extrași de aici. Lucrările 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 vagoane.

În aceeași perioadă (1858), pentru exploatarea pădurilor din apropierea Reșiței, la Crivaia se construiește, pe principiul planului înclinat, 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 vagoane cu o capacitate de încărcare de 7 m³ 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 o dată cu epuizarea pădurilor din zonă.

În anul 1855 ia ființă societatea austriacă STEG, care va achiziționa de la guvernul austriac, pe lînga alte cai ferate, mine etc., și uzinele din Reșița, cu domeniile aferente.

După preluarea de către STEG, construcția de cai ferate uzinale pentru Reșița va cunoaște o mare amploare. În 1865 se construiește 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 sînt înzestrate cu cuptoare de tip nou, fiind folosit și un procedeu pentru obținerea oțelului, procedeul Bessemer, fapt ce a condus la o creștere substanțială a cantității de cărbune de la 150 t la 300 t/zi.

Transportul cu tracțiune animală nu mai putea face față traficului în creștere, astfel încît 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 înlocuită cu o cale ferată cu ecartamentul de 948 mm, același 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—Bocșa—Ocna de Fier, în lungime de 31,3 km. Șinele erau de tip Vignole de 17,4 kg/m, montate cu cramioane de fier pe traverse din lemn distanțate la 0,69 m. Inaugurarea a avut loc la 3.09.1873.

Pentru aceste linii 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 SZEKUL 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 uzinele Reșița pe o platformă trasă de 36 perechi de boi. A fost pusă în funcțiune în anul 1872 (legătura cu rețeaua de cai ferate va fi realizată abia în anul 1874 prin inaugurarea căii ferate normale Bocșa—Voiteni, în lungime de 47 km la 3.09.1874).

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

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

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

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. Viteza 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 cai ferate forestiere, ecartament normal și îngust. Astfel, în cîteva ani, majoritatea locomotivelor construite înainte de anul 1900 sînt înlocuite cu altele de construcție nouă.

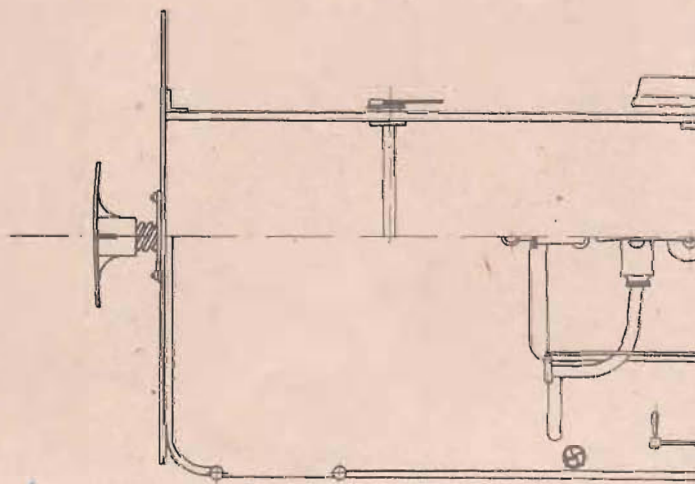
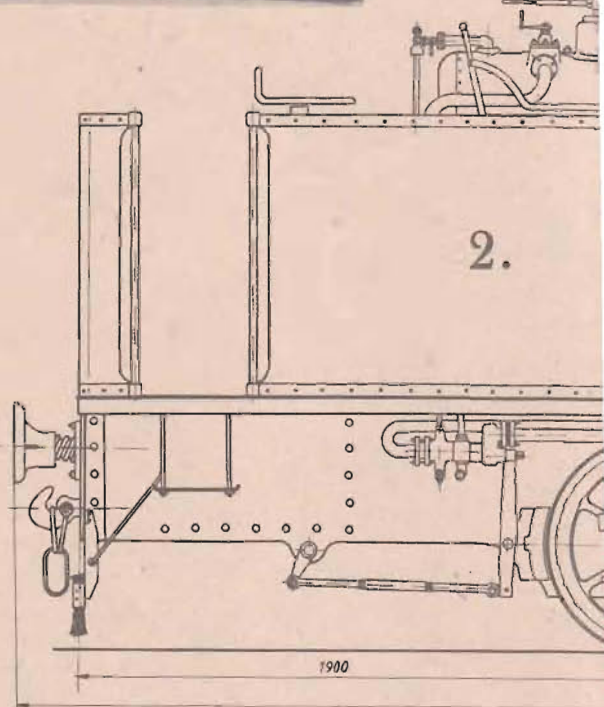
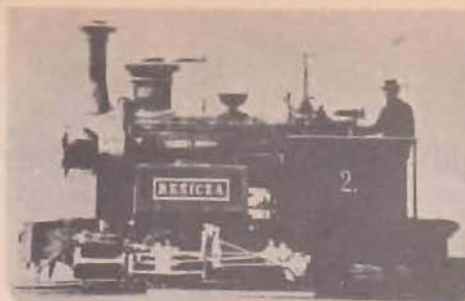
Locomotiva nr. 2 RESICZA, aflată însă în stare bună, nu va fi casată și este cedată întreprinderii „Industria Sîrmei” din Cîmpia Turzii, unde este folosită o perioadă de timp ca generator de abur pentru o secție izolată a uzinei.

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: saboții originali, din lemn au fost înlocuiți cu alții din fontă, supapele de siguranță cu pîrghie 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.

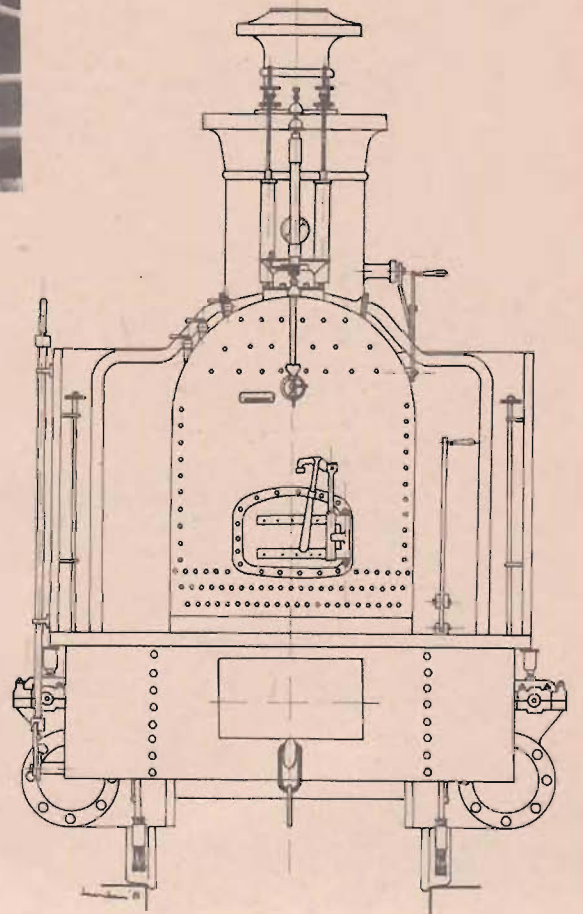
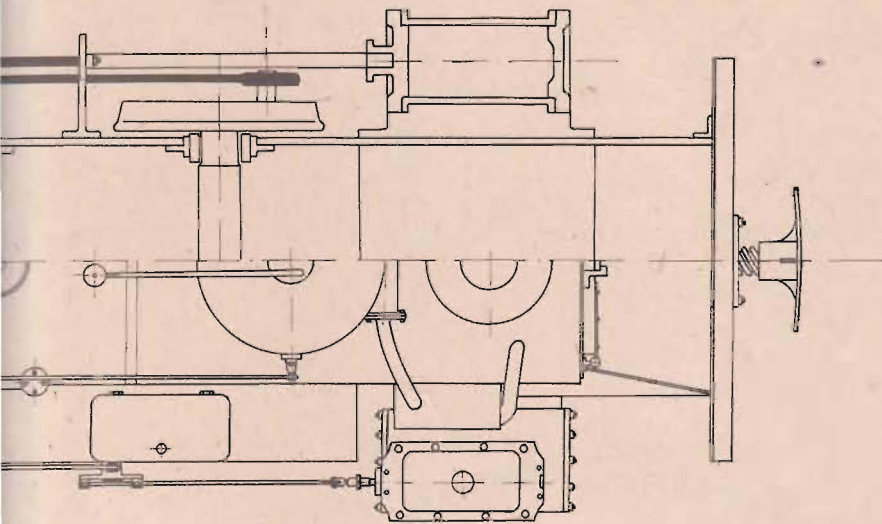
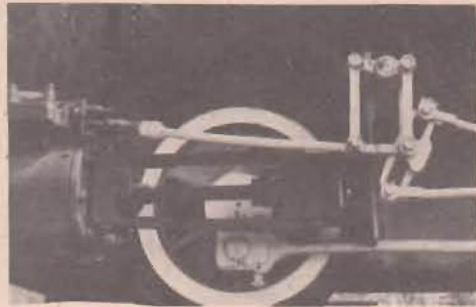
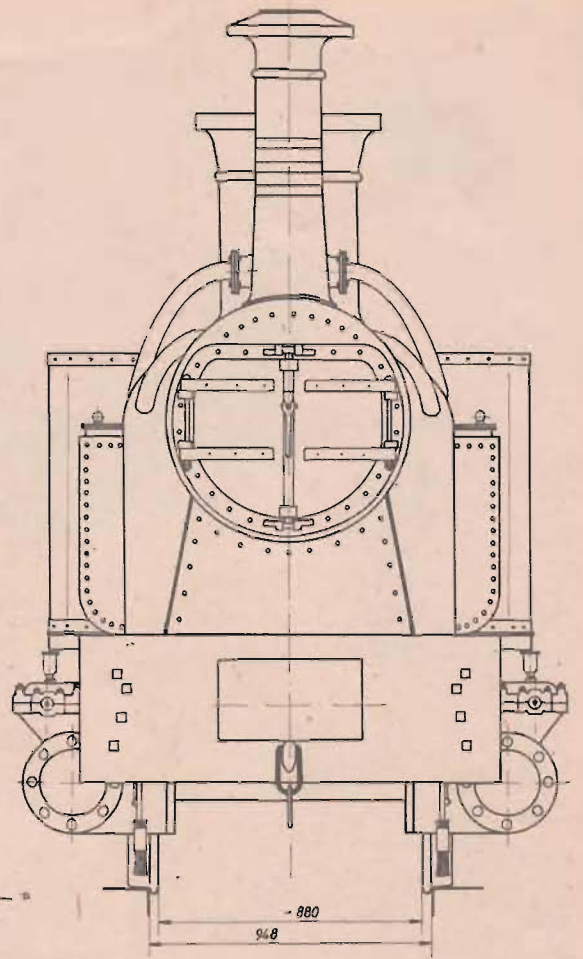
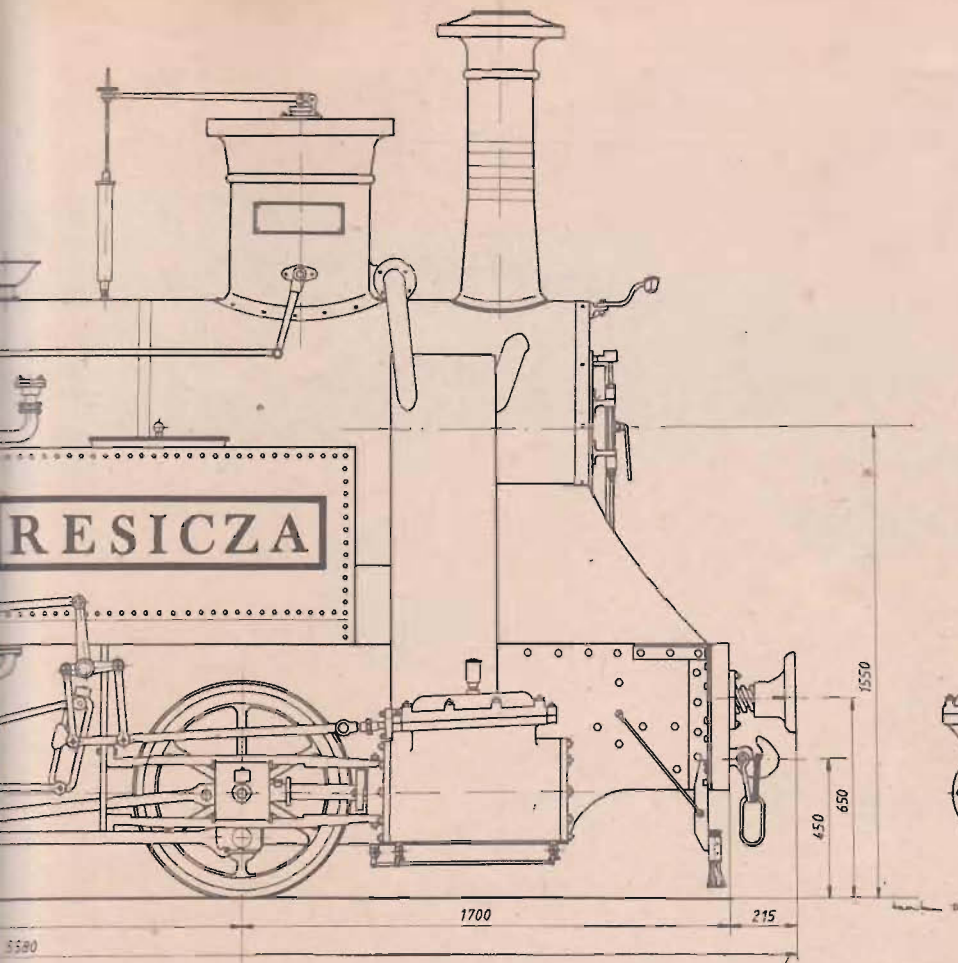
Tot cu prilejul restaurării, locomotiva primește în mod eronat numărul de înmatriculare „1”, aceasta pentru a marca probabil că este vorba de prima locomotivă construită la Reșița. Din păcate, multe piese, cum ar fi biela motoare, diverse robinete, fluierul, sticla de nivel etc., lipsesc și ar fi interesant ca, după o nouă restaurare (necesară și celorlalte locomotive din muzeul de la Reșița), prima locomotivă construită la noi în țară și în sud-estul Europei 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

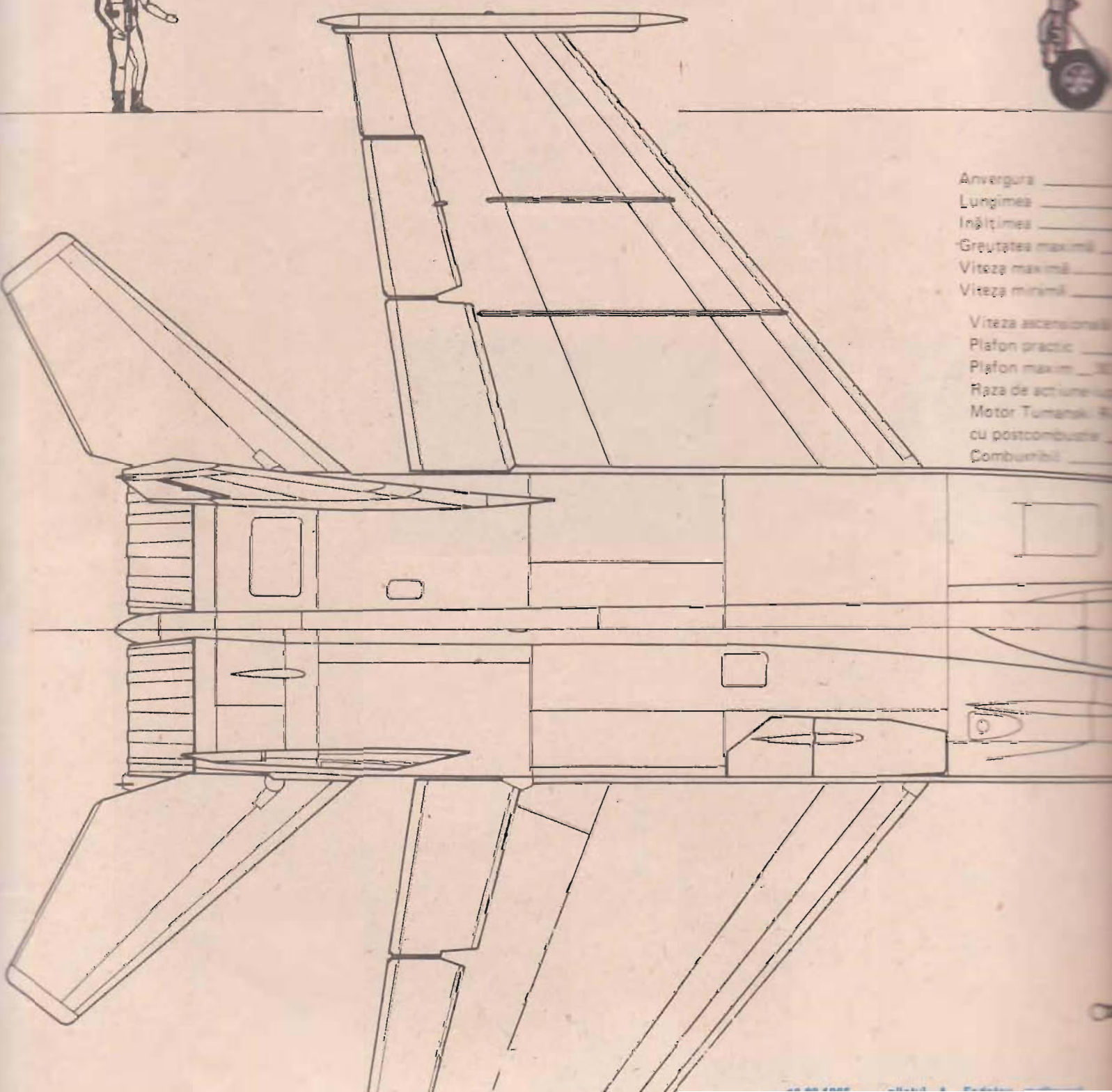
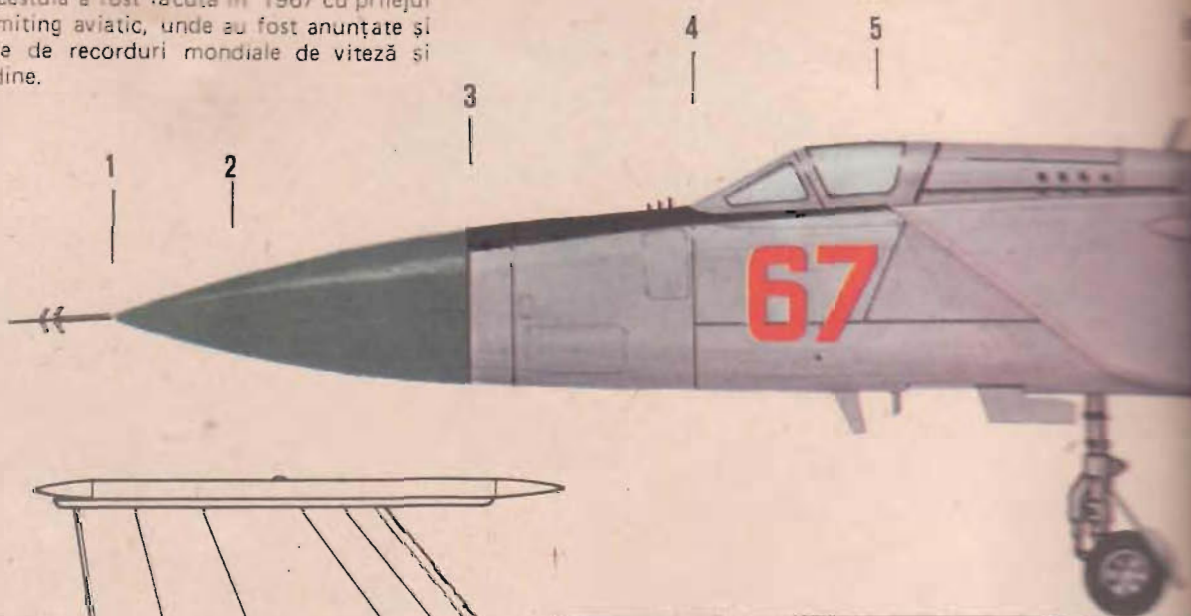


VETERAN



INELOR

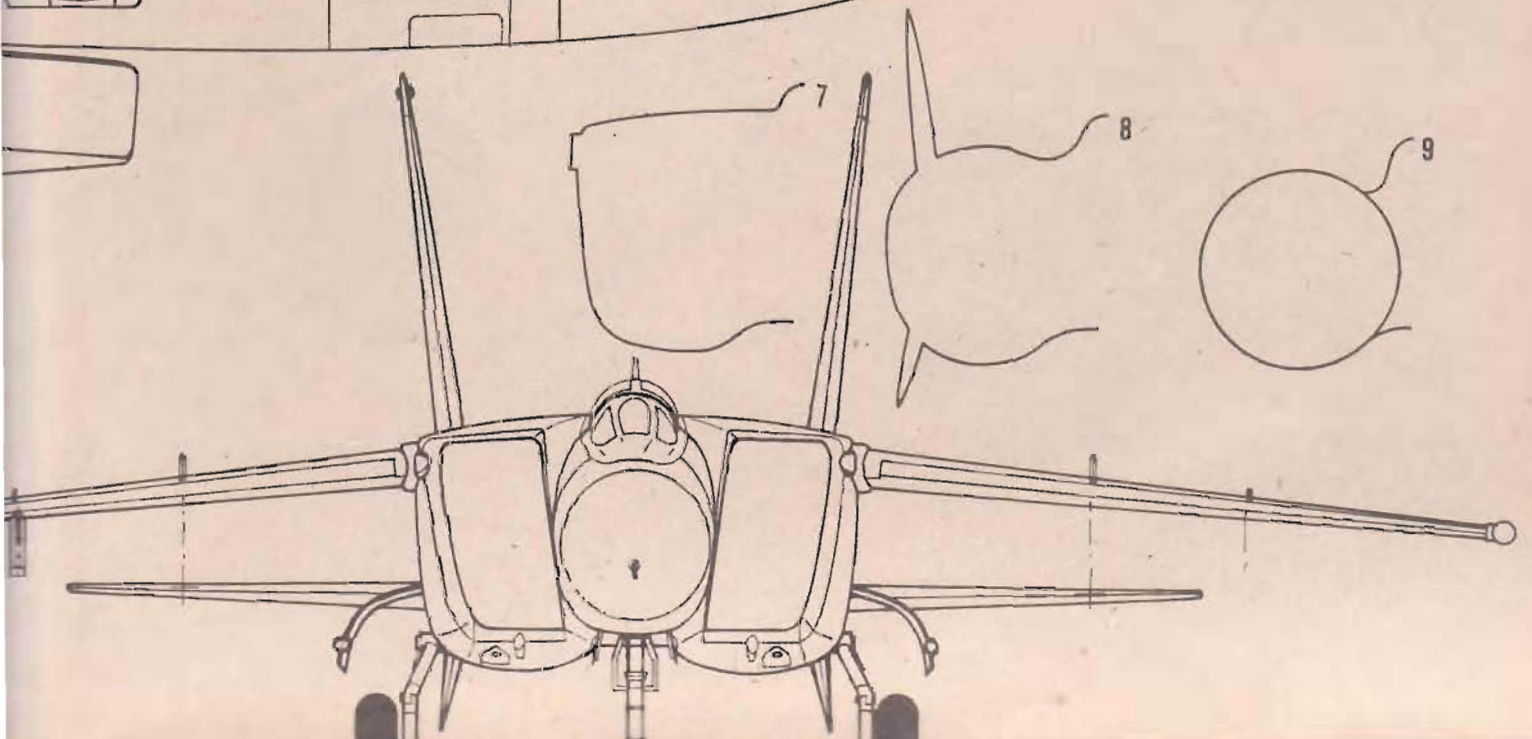
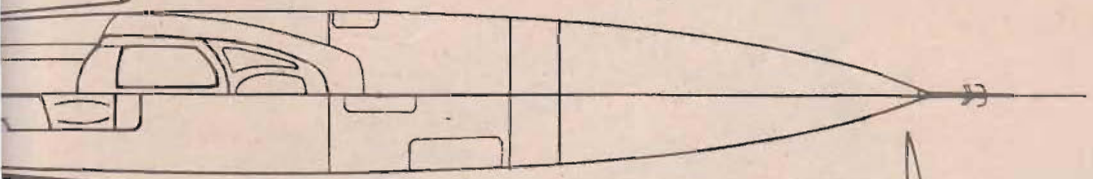
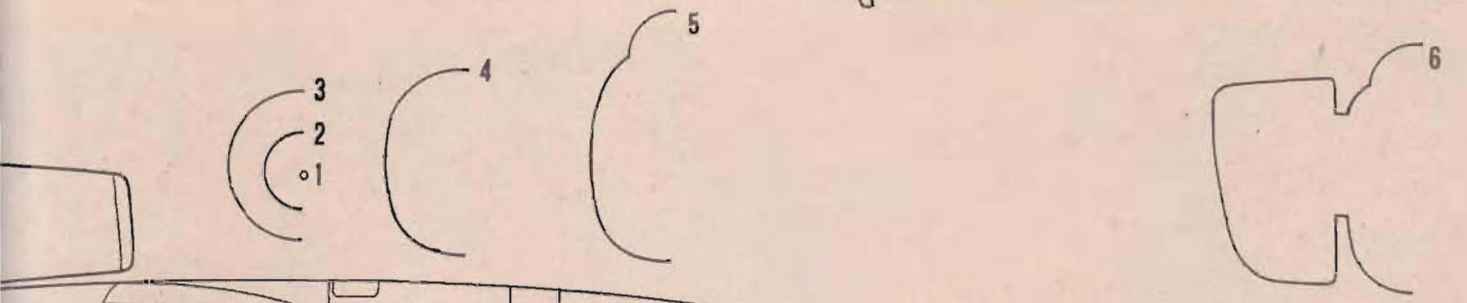
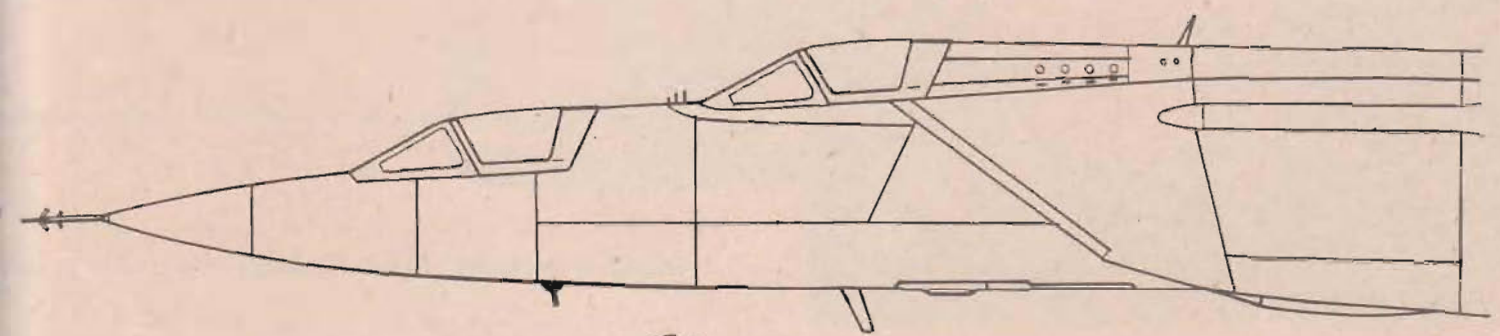
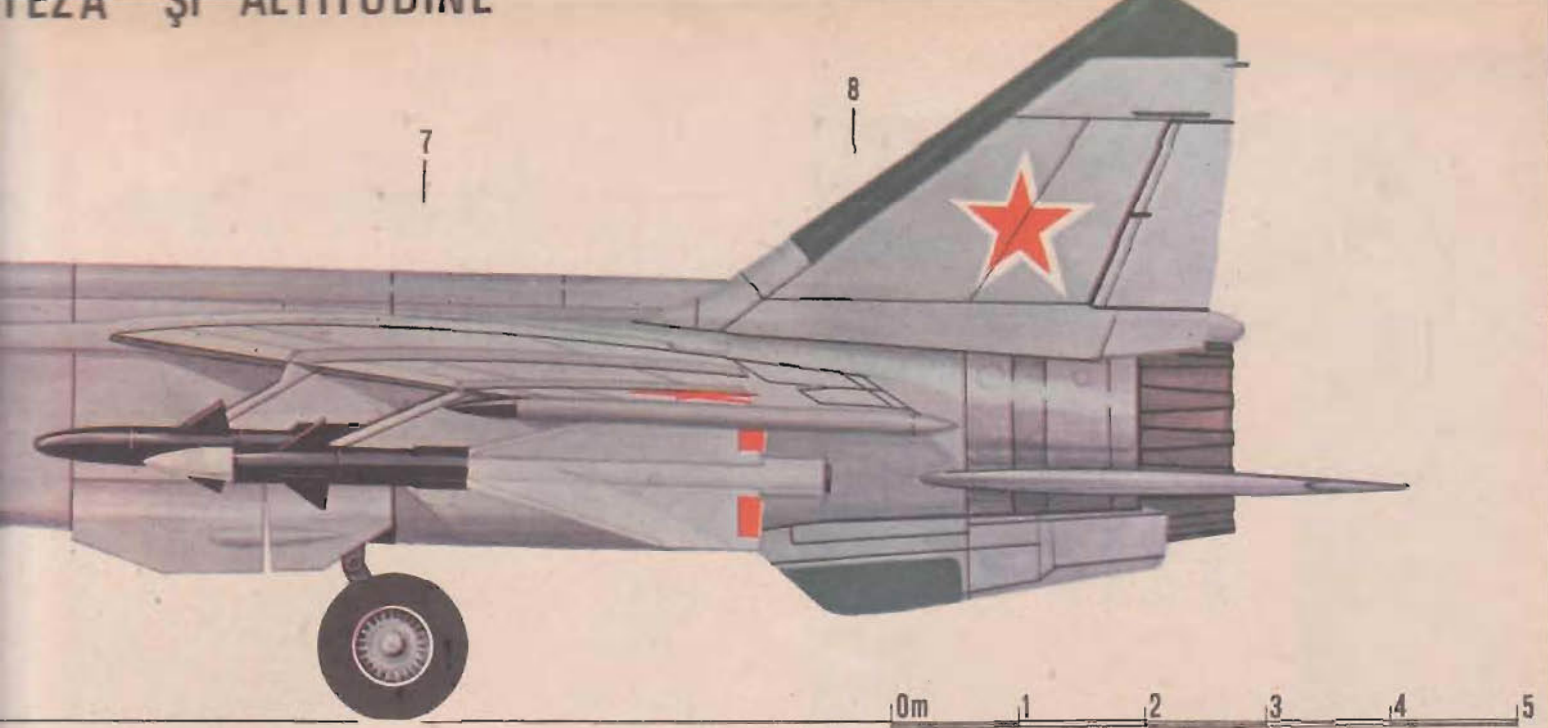
Prototipul aparatului E-266 a efectuat primele zboruri în anul 1965. Prezentarea oficială a acestuia a fost făcută în 1967 cu prilejul unui miting aviatic, unde au fost anunțate și o serie de recorduri mondiale de viteză și altitudine.

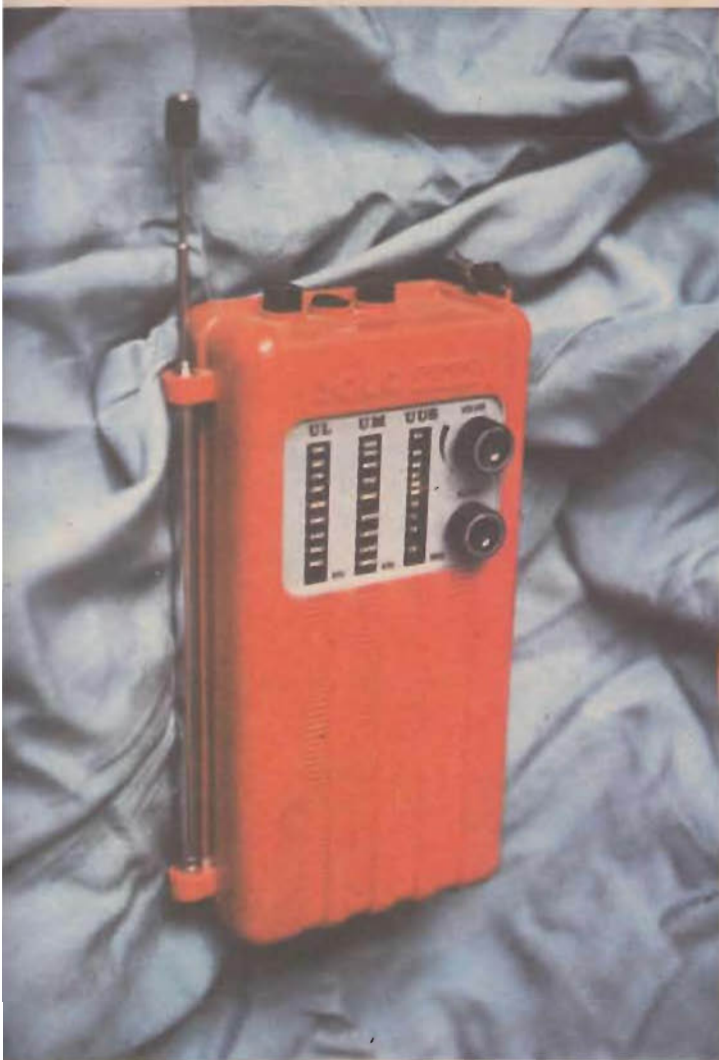


- Anvergura _____
- Lungimea _____
- Înălțimea _____
- Greutatea maximă _____
- Viteză maximă _____
- Viteză minimă _____
- Viteză ascensională _____
- Plafon practic _____
- Plafon maxim _____
- Raza de acțiune _____
- Motor Tumanski R-15 _____
- cu postcombustor _____
- Combustibil _____

Acest avion este considerat ca una din realizările tehnice deosebite ale deceniului 7, el aducând prin el însuși și soluțiile adoptate nouăzeci și șapte de ani în urmă în avioanele realizate atât în Uniunea Sovietică...

— 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.





RADIORECEPTOARE portabile

Radioreceptoarele portabile întrunesc toate calitățile pentru a fi utile în casă, dar mai ales în drumetii, sînt ușoare și comode la purtat, au sensibilitate, selectivitate, audiție clară și plăcută, alimentare economică la baterii sau la rețeaua electrică.

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

	GAMA de UNDE	PREȚ
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

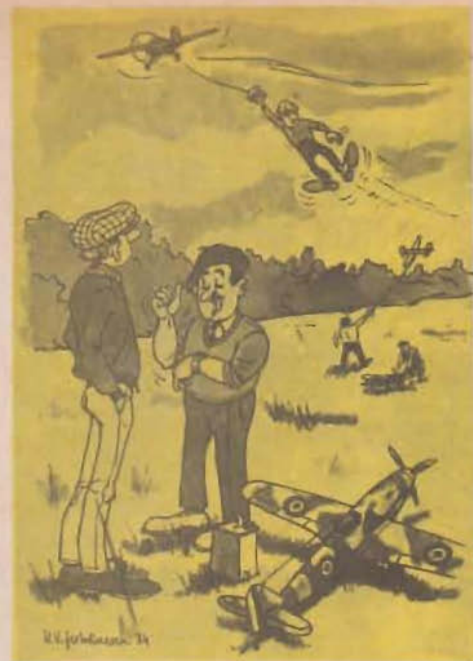
Pentru autoturismul dumneavoastră, vă recomandăm radioreceptorul „Lira” cu 3 game de unde, la prețul de 1 330 lei, cu antenă.



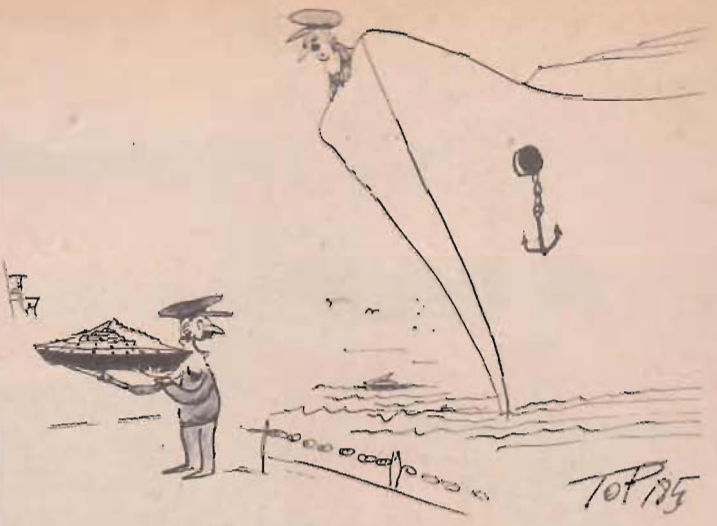


...am spus că nu poți avea toate plăcile
...nu faci abonament!...

...amentele la revista „MODE-
...pliment Tehnicum” se pot
...ificile P.T.T.R., factorii pos-
...tilizării din întreprinderi sau
... Costul unui abonament
...4 numere) este de 24 lei.



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



- Se poartă mini din nou!



POȘTA REDACȚIEI

IOAN GHEORGHE, Drobeta Tur-
... Planul propus de dv. nu co-
... calitativ exigențelor de publi-

CĂTĂLIN DAN, Galați. Reți-
... dv. de a publica în viitor pla-
... nșoarelor de metrou bucureștene.
ER TIBERIU, Hateg. Aveți drep-
... publica și planuri de avioane
...
de uteciți din Arad. Vom pu-
... nuri și fotografiile ale celor mai
... planoare românești.
HAI RADU CLAUDIU, Saloni-
... Na deținem planurile TIRPIZ-u-
... comotiva solicitată de dv. o vom

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

RU ION, Zărnești. Frejgata SAL-
... te imaginată de autorul unui bi-
... rut roman din colecția „Delfinul”.
... mica nave asemănătoare.
GHEORGHE, Toplița. Vă mulțu-
... tru aprecieri. Solicitățile dv. vor
... pute în numerele viitoare, în li-
... ttiului disponibil.
ESCU ELVIS, Gura Văii-Mehe-
... bor publica motoare de avion.
SAN LIVIU, Tulcea. Deoarece
... singurul care solicită planurile
... IAR-11CV, vom încerca să le

IOAN EUGEN, CRISTIAN ALE-
... București. Vom începe în cu-
... seria de tehnologie a poliesteri-
... și cu fibră de sticlă.
DAN, Oradea. Vom publica pla-
... submarinelor românești, începînd
... inul”.
NU SORIN, Suceava. Planurile
... solicitate dv. nu sînt în posesia
... noastre.
VASILE, București. Vom ține
... sugestiile dv. și vom apela la
... documentar.
TANTINESCU OCTAVIAN, Rim-
... iș. Sperăm ca într-un număr vii-
... sificăm și cererile dv.

CAMPIONATELE REPUBLICANE

A. AEROMODELE		
Campionatul de micromodele		
— etapa finală	Slănic	3 zile
	5—7 aprilie	
	Brasov	4 zile
	10—14 iunie	
	Focsani	5 zile
	10—14 iulie	
	București	5 zile
	24—28 iulie	
B. AUTOMODELE		
5. Campionatul de automodele captive și RC		
— etapa finală	Gh. Gheorghiu-Dej	5 zile
	25—29 sept.	
C. NAVOMODELE		
6. Campionatul navomachete		
— etapa finală	București	4 zile
	12—15 mai	
7. Campionatul navo. propulsate și RC (E)		
— etapa finală	Arad	5 zile
	16—20 iulie	
8. Campionatul navo. veliere și FSR-V		
— etapa finală	Neptun	6 zile
	5—10 septembrie	
D. RACHETOMODELE		
9. Campionatul de rachetomodele clasice și machete		
— etapa finală	București	7 zile
	5—11 august	
E. MODELISM FEROVIAN		
Concurs republican în cadrul CUPEI ROMÂNIEI		
	București	5 zile
	8—12 mai	



SUMMARY

Page 2. — Annual 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. — „ICAR — Universal Aerobatic”, a Romanian plane of the 30^{ies} and the „RED DEVILS” acrobatic team.
Page 14-17. — „KOTIA” — exotic model of the Italian modelist Giorgio Michelini.
Page 18-20. — The CV 19 „HANCOCK” is mapped out by eng. Silviu Morariu.
Page 21. — The „Naval details” section presents a canon of the famous Dahlgreen type in 1860.
Page 22-25. — The „Readers Request” 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.

Federația Română de Modelism în colaborare cu A.S. „Aeronautica” — București anunță pe această cale înființarea unui premiu internațional, închinat memoriei eroului marinar din Războiul de Independență Nicolae Dumitrescu-Maică. Premiul este dotat cu o cupă, o medalie de aur, 2 de argint și 4 de bronz, care se decernează la grupa „C” NAVIGA (indiferent la care clasă — C1, C2, C3 sau C4) pentru machetele navelor civile sau militare care au navigat sub pavilion românesc.

Comisia Centrală de Navomodele: a F.R.Md.

ISSN 44 217

Redactor-șef: ing. IOAN ALBESCU
Redactor-șef adjunct prof. GHEORGHE BADEA
...șef de redacție: ing. ILE MIHĂESCU

Tiparul executat la
Combinatul poligrafic
„Casa Școlii”

Subscription department:
ROMPRESFILATELIA — export-import
presă POBox 12-201, București, Calea
... 54 — tel. 10 376

