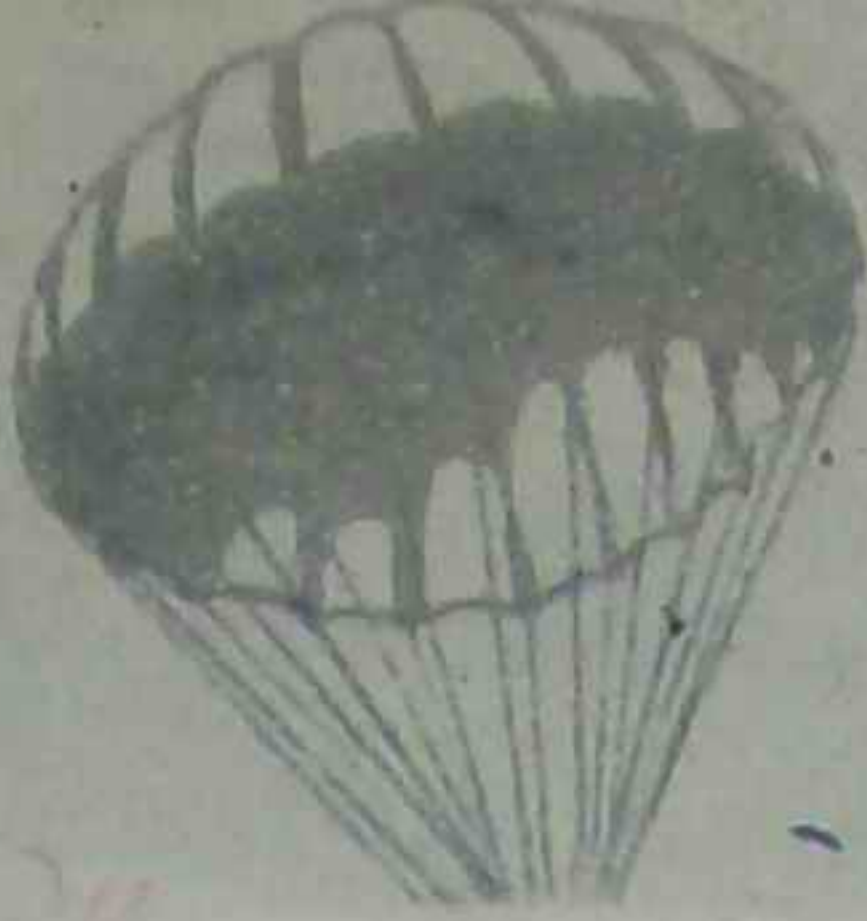


Pentru
**APĂRAREA
PATRIEI**

Nr. 4 - APRILIE 1959



- Pentru acumulatori de U.Se.
celule foto electrice



1

MAI



ÎNȚĂLNIRI

cu Ilici

de A. D. BLOHIN

Am avut marea fericire să-l întâlnesc pe V. I. Lenin și să stau de vorbă cu el. Fiecare întâlnire din acestea a constituit pentru mine o lecție concretă de abordare revoluționară a problemelor, o lecție pe care am ținut-o minte toată viața...

La Congresul al VII-lea al partidului, Lenin a trasat sarcina „de a organiza instruirea multilaterală, sistematică și generală a populației adulte, fără deosebire de sex, în domeniul cunoștințelor militare și al operațiilor militare”. Trebuie să obținem, a spus Ilici, ca în fiecare zi muncitorii și țărani „să învețe să lupte”.

Lenin cerea ca răzgul obținut prin încheierea păcii de la Brest să fie folosit din plin pentru crearea unei armate puternice și a unui solid spate al frontului.

Frontul cerea unități noi. Potrivit indicațiilor lui Lenin, acestea erau alcătuite de comisariatele militare ale republicii. În calitatea mea de comisar militar al raionului Zamoskvorecie din Moscova, îmi revenea și mie sarcina ca, împreună cu tovarășii mei, să formez câteva unități noi.

Odată, în timpul îndeplinirii acestei sarcini, am fost chemați la I. M. Sverdlov, la Kremlin. Împreună cu el am mers la Ilici.

Vladimir Ilici ne primi prietenește, ne dădu mâna, ne rugă să luăm loc și apoi ne întrebă cum merge organizarea de noi unități pentru Armata Roșie.

Am început să-i raportăm amănunțit. I-am spus că din detașamentele Gărzii Roșii am format și am încazarmat unități și subunități militare regulate. Formăm regimente noi. Regimentul roșu „Varșovia”, regimentul roșu „Lodz”, regimentul roșu „Cracovia” și regimentul chinez de voluntari.

Vladimir Ilici se interesă dacă pe front fuseseră trimise multe unități și subunități; el ne întrebă de unde vom lua arme și echipament pentru noile regimente. I-am spus că în raion există o fabrică de echipament militar care are suficiente stocuri. Armele urmează să le reparăm la atelierele mecanice. După ce ne ascultă cu multă atenție, Vladimir Ilici spuse:

— Dar voi, tovarăși, nu simțiți că în formarea de unități noi nu vă călăuziți după interesele statului, ci numai după cele locale?

Lenin ne arată că noi consumăm greșit rezervele de stat (se referea în primul rând la stocurile de la fabrica de echipament militar), folosindu-le pentru nevoile raionului nostru; aceste nevoi puteau fi satisfăcute cu ajutorul întreprinderilor mici de importanță raională.

Cred că nu e nevoie să explic ce mare importanță au avut pentru noi aceste convorbiri, în cursul cărora Lenin ne-a învățat să privim orice chestiune din punctul de vedere al intereselor de stat, să ne sprijinim întotdeauna pe mase, să menținem cu ele legături strânse.

Potrivit statului dat de Vladimir Ilici, ne-am adresat direct muncitorilor din micile întreprinderi particulare care nu prezentau importanță pentru apărarea țării. În raionul nostru, de pildă, exista o fabrică particulară de macaroane. Ne-am dus acolo, am stat de vorbă cu muncitorii și ei au acceptat bucuros cererea noastră. În câteva zile, au reparat un car blindat destinat unităților care plecau pe front.

Am învățat multe și dintr-o altă convorbire cu Ilici, care a avut loc în perioada trecerii de la Gărzile roșii la armată regulată. Iată despre ce a fost vorba atunci.

Pe calea ferată „Okrujnaia” venise la Kanatcikovaia Dacea un tren cu ostași din Garda roșie. Primisem dispoziție din partea comisariatului militar orășenesc să iau în primire detașamentul și, în legătură cu trecerea la armată regulată, să-l împart în unități. Detașamentul, în care domnea o atmosferă de partizanat, refuză să execute ordinul.



Când ne apropiarăm de tren, văzurăm mitraliere îndreptate spre noi. Am dat atunci ordin să se aducă tunurile. Numai după aceasta detașamentul se alinie pentru a fi luat în primire.

I-am povestit acest caz lui Vladimir Ilici.

El mi-a spus că procedasem greșit, că oamenii noștri nu trebuie convinși cu ajutorul artileriei și al mitralierelor, ci explicându-le cu răbdare, cu ajutorul cuvântului bolșevic, plin de adevăr, că revoluția cere o nouă organizare a armatei, că directivele partidului și guvernului trebuie îndeplinite fără nici o obiecție, în mod conștient.

— Trebuie să apărăm revoluția cu toate forțele și mijloacele — a spus el. Dar, când o apărăm, trebuie să înțelegem unde ne sînt prietenii și unde dușmanii. Trebuie să învățăm să vorbim sincer și limpede cu poporul, să-l convingem că dreptatea e de partea noastră.

Îmi aduc aminte că, după un control făcut în raionul nostru, am primit ordin să predăm o parte din stocurile de echipament și armament raionului Lefortovo.

Nu am îndeplinit la timp acest ordin, călcînd astfel disciplina militară. În legătură cu aceasta, am fost chemați la Vladimir Ilici.

Lenin a vorbit despre necesitatea de a îndeplini cu o deosebită punctualitate ordinele primite, lucru fără de care dușmanul nu va putea fi învins și nici capacitatea de apărare a statului nostru nu va putea fi sporită.

— Fiindcă e prima dată, vă iertăm — ne-a spus el. — Dar nu uitați că apărătorii revoluției trebuie să păstreze o disciplină riguroasă și s-o impună personal cu strictețe oriunde și în orice împrejurări.

Aceste remarci ale lui Vladimir Ilici le am în permanență în minte și mă călăuzesc și astăzi după ele în activitatea mea practică.

Pentru patria noastră, Republica Populară Română!

ORGAN AL ASOCIAȚIEI
VOLUNTARE PENTRU
SPRIJINIREA APĂRĂRII
PATRIEI

Anul V Nr. 4 aprilie
1959



Pentru
Apărarea
patriei

N. S. HRUȘCIOV

A IMPLINIT
65 DE ANI

La 17 aprilie s-au împlinit 65 de ani de la nașterea tovarășului Nikita Sergheevici Hrușcirov, prim-secretar al C.C. al P.C.U.S. și președintele Consiliului de Miniștri al U.R.S.S., activist eminent al Partidului Comunist și al Statului Sovietic.

Nikita Sergheevici Hrușcirov s-a născut la 17 aprilie 1894 în satul Kalinovka, gubernia Kursk. Tatăl său era muncitor miner. De mic copil, N. S. Hrușcirov a început să lucreze ca păstor în sat, iar apoi a plecat la tatăl său în Donbas, unde a lucrat ca lăcătuș în uzine și mine.

În 1918 a intrat în Partidul Comunist. În anii războiului civil, N. S. Hrușcirov a luptat în rândurile Armatei Roșii pe Frontul de sud. După terminarea războiului civil, el se reîntoarce în Donbas, unde lucrează în mină.

În toamna anului 1922, N. S. Hrușcirov începe să urmeze cursurile facultății muncitorești de pe lângă Institutul industrial din regiunea Donețului. După absolvirea facultății muncitorești, N. S. Hrușcirov este ales într-o muncă de conducere pe linie de partid în Donbas. În 1928 este trimis la Kiev, unde lucrează ca șef al secției organizatorice a comitetului regional de partid. În 1929 N. S. Hrușcirov se înscrie la Academia Industrială din Moscova, unde comunistii îl aleg secretar al comitetului de partid. În ianuarie 1931, N. S. Hrușcirov este ales secretar al comitetului de partid al raionului Bauman, iar apoi secretar al comitetului de partid al raionului Krasnaia-Presnia din Moscova. În anii 1932—1934, N. S. Hrușcirov muncește la început ca al doilea secretar, iar apoi ca prim-secretar al Comitetului orășenesc de partid Moscova și al doilea secretar al Comitetului regional de partid Moscova. În 1935 el este ales prim-secretar al Comitetelor de partid regional și orășenesc Moscova și rămâne în această funcție pînă în 1938. În acești ani, N. S. Hrușcirov a depus o vastă muncă organizatorică pentru îndeplinirea planurilor trasate de partid și guvern pentru reconstrucția Moscovei, sistematizarea capitalei, îmbunătățirea condițiilor de trai ale muncitorilor și funcționarilor.

În ianuarie 1938, N. S. Hrușcirov este ales prim-secretar al Comitetului Central al Partidului Comunist din Ucraina. La Congresul al XVII-lea al partidului, care a avut loc în 1934, N. S. Hrușcirov este ales membru al C.C. al P.C.U.S.

În 1938, el este ales membru supleant al Biroului Politic al C.C. al P.C.U.S., iar în 1939, după Congresul al XVIII-lea al partidului, este ales membru al Biroului Politic al C.C. al P.C.U.S.

În anii Marelui Război pentru Apărarea Patriei, N. S. Hrușcirov a desfășurat o activitate intensă pe front. El a fost membru al Consiliului militar al regiunii militare speciale Kiev, membru al Consiliului militar al Direcției sud-vest, al Frontului de la Stalingrad, al Frontului de sud și al Frontului I Ucrainean. N. S. Hrușcirov are gradul de general-locotenent.

Paralel cu munca pe front, N. S. Hrușcirov, în calitate de prim-secretar al Comitetului Central al Partidului Comunist din Ucraina, a desfășurat o intensă muncă pe linie de partid și de stat pentru a strînge rîndurile poporului ucrainean în scopul înfrîngerii dușmanului, pentru a organiza în Ucraina mișcarea de partizani.

Din martie pînă în decembrie 1947, N. S. Hrușcirov lucrează în calitate de președinte al Consiliului de Miniștri al R.S.S. Ucrainene. În decembrie 1947 este reales prim-secretar al Comitetului Central al Partidului Comunist din Ucraina. În decembrie 1949, N. S. Hrușcirov este ales secretar al C.C. al P.C.U.S. și în același timp prim-secretar al Comitetului regional de partid Moscova. La Congresul al XIX-lea al P.C.U.S., care a avut loc în octombrie 1952, N. S. Hrușcirov a prezentat raportul „Cu privire la modificările în statutul P.C. (b) al U.R.S.S.”. La acest congres el este reales membru al C.C. al

partidului, iar la Plenara C.C. este ales membru al Prezidiului C.C. al P.C.U.S. și secretar al Comitetului Central al partidului.

În martie 1953, la ședința comună a Plenarei C.C. al P.C.U.S., a Consiliului de Miniștri al U.R.S.S. și a Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., s-a considerat necesar ca N. S. Hrușcirov să se concentreze asupra muncii în Comitetul Central al P.C.U.S., fiind eliberat de sarcina de prim-secretar al Comitetului regional de partid Moscova.

În septembrie 1953, Plenara C.C. al P.C.U.S. l-a ales pe N. S. Hrușcirov prim-secretar al C.C. al P.C.U.S.

În februarie 1956 a avut loc Congresul al XX-lea al P.C.U.S. în cadrul căruia N. S. Hrușcirov a prezentat raportul de activitate al C.C. al P.C.U.S., iar în cadrul unei ședințe închise a congresului a prezentat raportul „Cu privire la cultul personalității și urmările sale”. Congresul partidului îl realege pe N. S. Hrușcirov membru al C.C. al P.C.U.S., iar la Plenara C.C., care a avut loc după congres, N. S. Hrușcirov este ales

membru al Prezidiului C.C. și prim-secretar al C.C. al P.C.U.S.

La 27 martie 1958, Sovietul Suprem al U.R.S.S. l-a numit pe tovarășul N. S. Hrușcirov președinte al Consiliului de Miniștri al U.R.S.S.

La Congresul al XXI-lea extraordinar al P.C.U.S., care a avut loc în ianuarie-februarie 1959, tovarășul N. S. Hrușcirov a prezentat raportul „Cu privire la cifrele de control ale dezvoltării economiei naționale a U.R.S.S. pe anii 1959—1965”.

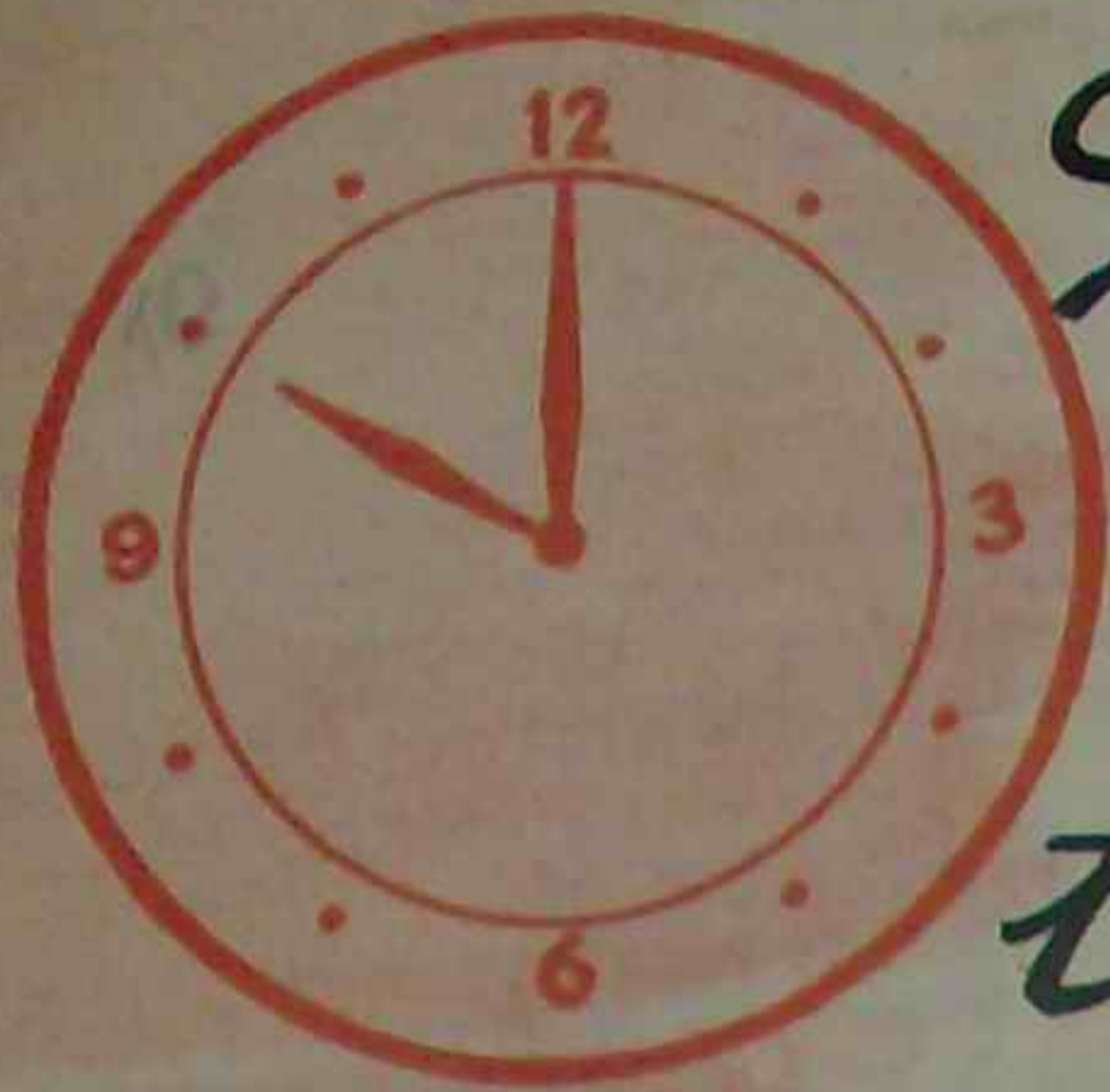
N. S. Hrușcirov este președintele Biroului C.C. al P.C.U.S. pentru R.S.F.S.R. În cadrul Plenarelor C.C. al P.C.U.S. care au avut loc în ultimii ani, N. S. Hrușcirov a prezentat rapoarte asupra problemelor de cea mai mare importanță ale construcției de partid și de stat, ale dezvoltării continue a agriculturii și industriei Uniunii Sovietice, precum și asupra unor importante probleme internaționale. În ultimii ani, N. S. Hrușcirov, împreună cu alți conducători sovietici, a vizitat Republica Populară Chineză, India, Birmania, Afganistan, Polonia, Cehoslovacia, Bulgaria, România, Republica Democrată Germană, Ungaria, Republica Populară Federativă

Iugoslavia, Anglia, Finlanda și alte țări. El a luat parte activă la o serie de tratative internaționale foarte importante, care au contribuit la slăbirea încordării internaționale.

Discipol credincios al lui V. I. Lenin, eminent activist al Partidului Comunist și Statului Sovietic, N. S. Hrușcirov a primit în repetate rînduri înalte distincții de stat pentru mari merite în domeniul conducerii construcției economice, precum și pentru îndeplinirea cu succes a sarcinilor trasate de partid și guvern în timpul Marelui Război pentru Apărarea Patriei. N. S. Hrușcirov a fost distins de trei ori cu Ordinul Lenin, cu Ordinul Suvorov clasa I și clasa II-a, Ordinul Kutuzov clasa I, Ordinul Marelui Război pentru Apărarea Patriei clasa I, Ordinul Steagul Roșu al Muncii și cu trei medalii. Prin Decretul Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., din 16 aprilie 1954, i s-a decernat lui N. S. Hrușcirov, pentru merite deosebite față de Partidul Comunist și poporul sovietic, cu prilejul împlinirii a 60 de ani, titlul de Erou al Muncii Socialiste, înmîinîndu-i-se Ordinul Lenin și medalia de aur „Secera și Ciocanul”. Pentru merite remarcabile în elaborarea și înfăptuirea măsurilor în vederea valorificării pămînturilor virgine și întelenite, prin Decretul Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., din 8 aprilie 1957, N. S. Hrușcirov a fost distins cu Ordinul Lenin și cu a doua medalie „Secera și Ciocanul”.

Cu prilejul împlinirii a 65 de ani, oamenii muncii din patria noastră îi urează tovarășului N. S. Hrușcirov multă sănătate și ani îndelungați de muncă rodnică pentru noi și mărețe victorii ale poporului sovietic în construirea comunismului, pentru continua întărire a puternicului lagăr socialist, pentru triumful păcii în lumea întreagă.





Doouă ore PRINTRE tehnicienii PIONIERI

Se împlinesc în această lună zece ani de la crearea primelor detașamente de pionieri din țara noastră. Într-o adunare emoționantă, acum zece ani, primele cravate pionierești au fost prinse la gâtul unor copii din Capitală. Și de atunci, cravata roșie este purtată de zecile de mil de școlari, ca un simbol al dragostei lor vii pentru partidul care le-a deschis calea spre înfăptuirea celor mai îndrăznețe vise; ea este o părticică din steagul roșu al proletariatului și copiii o cinstesc așa cum se cuvine. La numai un an de la acest însemnat eveniment, la 1 lunie 1950, cu ocazia Zilei copilului, partidul și guvernul, în semn de adâncă prețuire și grijă, le-a dăruit un frumos cadou: „Palatul Pionierilor” din București.

Arimii muguri din această primăvară i-am văzut în parcul de la „Palatul Pionierilor”, parcă înadins răsară aici, ca să mărească emoția ce te cuprinde atunci când intri în această împărăție a copiilor. Platanii seculari încadrează istoricul palat, martori ai atîtor întâmplări șterse de vreme.

Dar risul zglobiu al copiilor, viața ce clocotește aici mai veselă ca oriunde, nu îți dau răgazul la meditații istorice, ci te îmbie să intri în faptele vieții de acum.

De pe una din aleile ce serpuiesc asemenea unor drumuri de munte, apără o mașină „Skoda” ce trecu în goană pe lângă mine. Am rămas surprins cînd am zărit la volan un copil, la gîtul căruia flutura cravata pionierească de purpură. Mînat de curiozitate, am luat-o pe urmele ei. Aleea m-a dus la un garaj în fața căruia staționa „Skodița” înconjurată de un grup de copii. Cineva umbla la motor:

— Nu v-am spus, mormăi el, este înfundată conducta de benzină.

— Să te ajut, răspuse un alt pionier.

— Să-l ajute pionierul Spătaru Ștefan, spuse profesorul care îi supraveghea. Și copiii s-au apropiat mai tare, urcîndu-se pe aripile mașinii.

Așa am făcut cunoștință cu elevii cercului de automecanică, cu micii șoferi care abia ajung cu piciorul la ambreiaj, dar pe

care cu greu li poți „încuia” cu vreo întrebare, cum spune profesorul maestru Codiță Dumitru.

Profesorul Codiță m-a lămurit că cercul are peste o sută de elevi, că toată iarna au făcut cursuri teoretice, au lucrat în ateliere, și-au pus la punct mașina, iar acum au trecut la conducerea practică. Mi-a arătat apoi atelierul, strungul primit în dar de la comsomoliștii unei uzine din Uralsk, mi-a vorbit despre copii.

— Copiii ăștia vor deveni adevărați tehnicieni!

Un zgomot înfundat de motor se auzi de afară și tovarășul Codiță tresări:

— Auziți? Au pornit-o.

Cînd am ieșit, copiii erau urcați cu toții în mașină. Își continuau lecția...

★

...Cercul de căi ferate cuprinde trei camere mari, în care este instalată macheta celor trei stații, dintre care, Scroviștea este cea din fotografia alăturată. Cînd am intrat, la Scroviștea trenurile stăteau nemișcate în stație. În jur nici țipenie de om. Numai o locomotivă cu două vagoane de marfă în urma ei stătea oprită la semnalul care rămăsese pe roșu.

Am intrat la stația „Dealul Ștefăniței”, dar și aici telefoanele zăceau în furci. Două trenuri „de persoane” staționau alături în fața peronului, fără vreun semn că s-ar pregăti curînd de plecare. Mă gîndeam că nu voi găsi pe nimeni. La Vîrtoapele însă am dat peste elevii cercului, în halatele lor albastre, adunați în jurul unei mese pline de scule și bucăți de placaj. La o altă masă, conducătorul cercului, tovarășul Ionescu Ilarion, descurca niște piese de radio. Nedumerirea mea a fost spulberată îndată ce am intrat în vorbă cu copiii.

— Credeam că am pierdut trenul, am glumit eu.

— Azi nu merg trenurile, îmi răspuse „mecanicul de locomotivă”, elevul Păunescu Nicolae. Avem altă treabă mai importantă.

Conducătorul cercului mă lămură că în cinstea celei de-a zecea aniversări a organizației de pionieri, vor construi o stație automată telecomandată.

— Ne-am luat angajamentul, spuse elevul Barcan Pompiliu, iar la noi, la căile ferate, nu pot exista întîrzieri. Privindu-i, mă gîndeam la ucenicii de altădată, la cei care începeau să cunoască locomotiva în atelierele de la Grivița, înjurați și bătuți. Ce mare deosebire!...

★

...Cel mai scump lucru pentru elevii cercului de telecomunicații este, desigur, stația lor de emisie: YO3KPA. De aceea, au să-ți vorbească mai puțin despre cunoștințele lor de telefonie, despre centrala telefonică cu ajutorul căreia realizează legături între cercurile din cadrul palatului, dar vor zăbovi cu multă plăcere în fața stației de radioemisie. În jurul ei, pe pereți, sînt expuse zeci de Q.S.L-uri, din zeci de țări, cu a căror radioamatori au realizat legături. La loc de cinste sînt expuse diplomele românești și străine obținute.

— Întreținem legături strînse cu radioamatorii pionieri din Moscova, Sofia și alte orașe, mă lămură profesorul cercului, tovarășul Bătrîneanu Nicolae. Am realizat pînă acum 850 de legături.

Alături de masa stației, pe o măsuță de șah, erau așezate piesele într-un joc neterminat. Stînd de vorbă cu tovarășul Bătrîneanu, am pus mîna pe un cal să fac o mișcare care mi se părea potrivită, dar nu mică mi-a fost mirarea cînd un pionier, care mă urmărea, se repezi speriat.

— Nu mutați! E un joc internațional.

— Cum adică?

— Da. Jucăm prin radio cu pionierii din Republica Populară Ungară și sîntem în avantaj cu două piese.

Cum să nu le fie dragă stația radio?

★

Sprinceană Dan este elev în cls. VI., Școala nr. 176 și face parte din cercul de radio de la „Palatul Pionierilor”. De cîteva săptămîni lucrează la realizarea unui receptor după o schemă apărută în revista „Pentru Apărarea Patriei”. Cu o zi înainte



E tinerețea noastră

PARTIDULUI DATOARE

de NICOLAE TĂUTU

**E tinerețea noastră în șiruri largi pe stradă,
Un curcubeu de pace spre slava lunții Mai,
Iar roșiile baticuri și bluze de zăpadă
Resfiră în coloane cromatic evantai.**

**E tinerețea noastră în salt, nemuritoare,
Tot largul primenindu-l cu generos avânt,
Din mîile de veacuri acestul mi se pare
Îi dat s-aprindă steaua iubirii pe pămînt!**

**Da, tinerețea noastră e-o navă de lumină,
Spre comunism se-avîntă, spre țărîmul însořit,
Din drumu-i nu se-abate, întrezărînd senină
Intinderea de rodii și malul aurit.**

**Da, tinerețea noastră înaripată zboară
Cu visele lui Roaltă, cu inima-l, prin spații.
Din mîile de stele pămîntu-ntîila oară
Azi luminează-n bezna atîitor constelații!**

**Da, tinerețea noastră, cu forța-l pămîntescă
Ca un năvalnic fluviu, clocotitor și viu,
Din mîile de forțe a îndrăznit să crească
Întîiul lan de grîne în ghețuri și pustiu!**

**E tinerețea noastră Partidului datoare
Să-nalțe pentru toate al mulțumiril glas,
Căci el ne-a dat aripa spre zări, cutezătoare
Și el ne-nvață zborul prin ani, fără popas.**

il terminase, iar acum îl așezase în cutie și era în culmea fericirii. Dar parcă îl apăsa totuși ceva pe inimă. Iși făcu singur curaj și se apropie de profesorul său, tovarășul Costache Tudose.

— Tovarășe profesor, vreau să vă spun ceva. Profesorul își aplecă urechea curios.

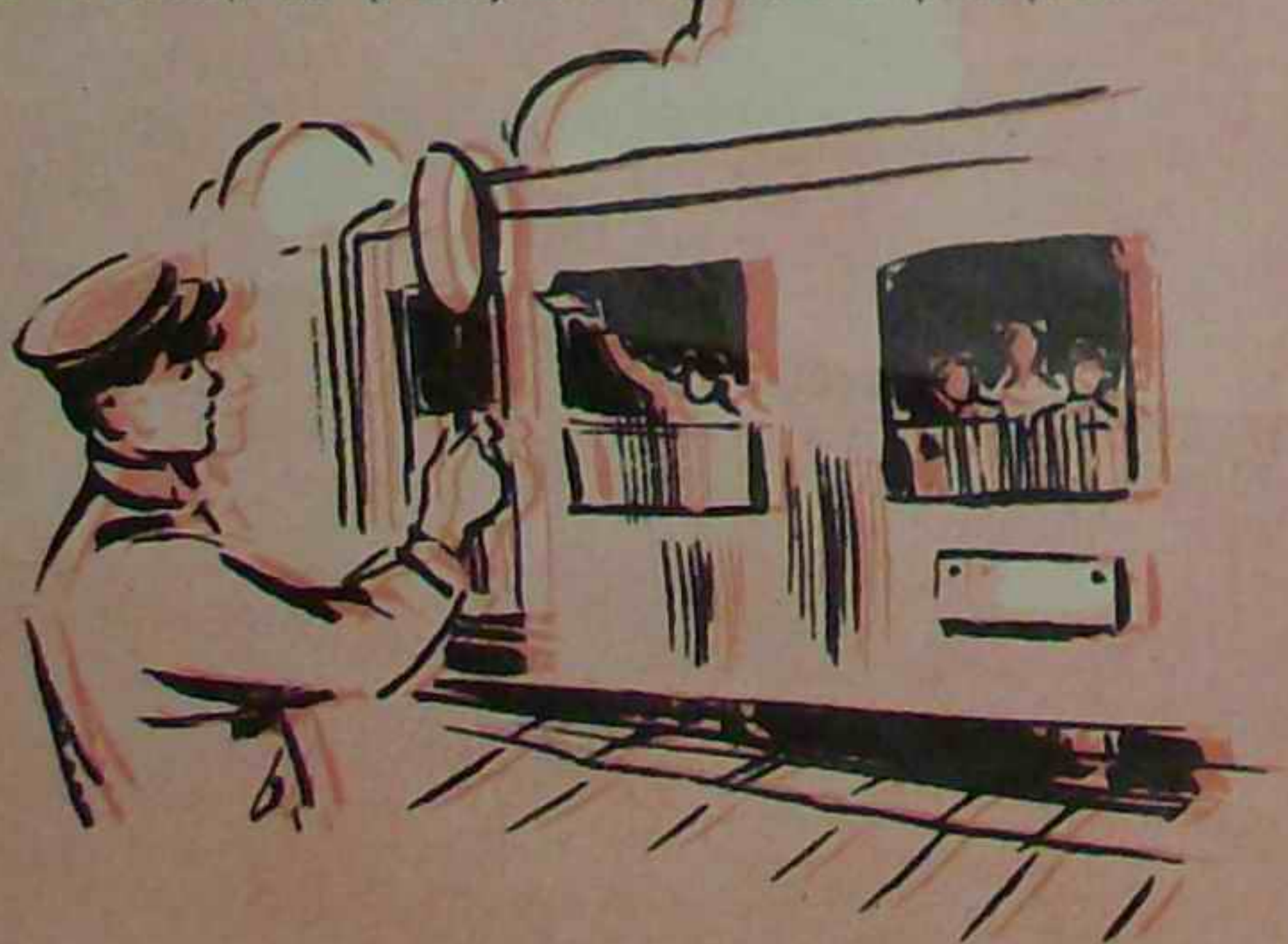
— Vedeti aparatul ăsta? Vreau să-l fac cadou. Mîine e ziua mamei mele și vreau să i-l dau ei. Cum să fac?

Era îmbujorat de emoție și fericire. Și profesorul a hotărît, ca împreună cu ceilalți elevi, să-l ajute să facă ultimele retușări.

Poate exista, oare, un cadou mai frumos, ca acesta, pentru o mamă? Bucuria pentru fericirea copilului ei va fi fără margini...

★

Pe elevii cercului de aeromodelism i-am găsit în jurul meselor de lucru, lipind cu migală baghete, tăind bucăți de placaj, ori încheind aripile păsări-



lor care vor purta în zbor, lipite pe fuzelaj, etichete cu numele constructorilor. De tavan stau agățate modelele terminate, ca un semn al triumfului muncii.

Am stat de vorbă cu cîțiva copii:

— Ne pregătim pentru concursul de aeromodele ce se va desfășura la Cluj, în cinstea aniversării organizației noastre.

— De altfel, vom avea și alte concursuri, spuse un alt pionier. Sîntem în întrecere cu cei de la navomodele. Care vor cîștiga mai multe concursuri în vara aceasta? Nu se știe.

— Au și ei băieți buni care vor participa chiar și la concursurile de navomodele, organizate de A.V.S.A.P. Dar nici noi nu ne dăm bătuti.

Aparatele lucrate dovedeau multă pricepere, răbdare și perseverență. Cu aceste calități vor cuceri, desigur, victoria nu numai în concurs, ci și în viață...

... Suna de ieșire. Trecuseră două ore și n-am reușit să văd decît cîteva din cele peste cincizeci de cercuri organizate la „Palatul Pionierilor”. Curtea se umplu de băieți și fete, veseli, gălăgioși, îmbujorați de bucuria realizărilor din această zi. Bucuria de pe fețele lor este bucuria pionierilor, care la această oră umplu curțile palatelor pionierești din toată țara, bucuria zecilor de mii de copii din patria noastră.

V. TONCEANU
Foto: Șt. CIOTLOS



Nu de mult a avut loc plenara comitetului organizatoric al orașului București. Ca urmare a analizei făcute, precum și a discuțiilor purtate cu acest prilej, a reieșit că, în cursul anului 1958, activitatea asociației în orașul București s-a desfășurat în condiții mai bune decât în anii precedenți.

Succesele obținute se datorează în primul rând sprijinului pe care, atât comitetul organizatoric al orașului București, cât și comitetele organizatorice raionale și organizațiile A.V.S.A.P. din Capitală, l-au primit, în permanență, din partea organelor și organizațiilor de partid. Îndrumarea permanentă a partidului a dat posibilitatea să se înlăture o serie de lipsuri din muncă și să se îmbunătățească metodele de lucru ale comitetelor și organizațiilor A.V.S.A.P.

Printre rezultatele bune obținute în ultimul timp în muncă, și care apreciem că merită a fi scoase în evidență, menționăm următoarele: organizarea sălilor de învățămînt model pentru diferite specialități, pregătirea unui important număr de conducători auto cu carnet de conducere, consumînd o cantitate minimă de carburanți (socotită pe fiecare conductor), popularizarea tirului în mase din ce în ce mai largi și alte activități.

Succesele obținute în anul 1958 se datorează în bună parte faptului că întreaga activitate a fost organizată și condusă în mai bune condiții decât în anii trecuți. Majoritatea membrilor comitetului organizatoric al orașului București au lucrat cu mai mult simț de răspundere personală, au dat dovadă de maturitate în rezolvarea sarcinilor ce le reveneau, au orientat mai just munca activului salariat și voluntar.

Merită a fi scos în evidență aportul substanțial adus de către unii activiști voluntari, membri ai comitetului nostru, dintre care menționăm pe tovarășii Popescu Arbore, Ilinca Gheorghe, Căpățînă Aurel, Gros Nichita, Robescu Maria, Rusanu Stan, și alții.

La rîndul lor, comitetele organizatorice raionale (și în special ale raioanelor Gh. Gheorghiu-Dej, Tudor Vladimirescu și 1 Mai) au asigurat o conducere colectivă, încheșată, au planificat în mod judicios munca, urmărind cu perseverență îndeplinirea sarcinilor, axîndu-și activitatea în principal pe îndrumarea concretă, pe teren, a organizațiilor.

Rezultate pozitive s-au obținut în ultimul an pe linia muncii de educare patriotică. Pentru îndeplinirea acestei sarcini deosebit de importante s-au organizat numeroase conferințe cu subiecte patriotice, s-au transmis programe speciale la stațiile de radioamplificare din întreprinderi, s-au organizat (de comun acord cu U.T.M. și alte organizații de masă) excursii la locuri istorice, întîlniri cu muncitori fruntași și cu militari ai Forțelor Armate. S-a dat o atenție deosebită agitației vizuale prin panouri, fotovitrine, afișe etc. Modul în care este folosită agitația vizuală în multe întreprinderi, printre care Complexul „Grivița Roșie”, Uzinele „Semănătoarea” și altele, contribuie efectiv la cunoașterea asociației și întărirea prestigiului ei.

În munca de educare patriotică, un aport prețios l-a adus și Cabinetul A.V.S.A.P. de pe lîngă Casa de Cultură a Sindicatelor. Activitatea rodnică a acestui cabinet este un exemplu elocvent al colaborării dintre comitetul nostru și Consiliul orașenesc sindical.

Preocuparea pentru o mai bună organizare a activității de propagandă și agitație a avut o influență pozitivă și asupra pregătirii generale și de specialitate, unde s-a înregistrat o frecvență mai bună ca în trecut. De asemenea, s-au înregistrat progrese și în însușirea materialului predat, precum și în ce privește calitatea pregătirii.

În afară de aceste realizări, cu prilejul plenarei au ieșit la iveală și o serie de rămîneri în urmă, pentru lichidarea cărora se impune luarea unor măsuri operative.

Astfel, mai există formalism în munca unor comitete organizatorice raionale. De asemenea, unii membri ai comitetelor raionale (Tudor Vladimirescu, 23 August și Lenin) au primit sarcini pe care, în mod practic, nu aveau posibilitatea

Munca organizatorică cheia succesului întregii activități

de Ilie DINUȚ

Președintele comitetului organizatoric
A.V.S.A.P. al orașului București

să le ducă la îndeplinire, sau (la Grivița Roșie, N. Rălcescu și chiar la comitetul orașenesc) nu au primit vreme îndelungată nici un fel de sarcină, fiind un fel de „membri onorifici”.

Pe de altă parte, și aceasta poate fi considerată ca o lipsă valabilă pentru toate comitetele raionale, controlul îndeplinirii sarcinilor se face încă sporadic și insuficient de organizat. Acest sistem de lucru se răsfrînge asupra muncii unor organizații A.V.S.A.P. din întreprinderi, unde comitetele au rămas vreme îndelungată incomplete, și deci nu au lucrat ca organe colective și nu au condus concret activitatea. Ca exemple de acest fel se pot cita comitetele A.V.S.A.P. de la Fabrica de țigarete, Filiala 7 alimentară, Boleslav Bierut, ARUG, Victoria Socialistă și altele.

În ceea ce privește creșterea rîndurilor asociației, ea s-a făcut în 1958 într-un ritm mai scăzut ca în anii precedenți. Trebuie subliniat tot ca un aspect negativ și faptul că din totalul celor înscriși procentul tinerilor este relativ redus. Numai 35% dintre cei primiți în A.V.S.A.P. în anul 1958 sînt membri ai Uniunii Tineretului Muncitor.

Legat de această problemă trebuie arătat că, deși colaborarea între organele U.T.M. și A.V.S.A.P. este mai bună ca în trecut, existînd planuri comune privitoare în special la educarea patriotică a tineretului, totuși mai sînt întreprinderi și instituții în care nu toți membrii U.T.M. sînt și membri ai A.V.S.A.P. Comitetul organizatoric al orașului București se va strădui ca această situație să fie lichidată în cel mai scurt timp. De asemenea, va urmări ca planurile comune de acțiune, întocmite cu organele U.T.M., să fie realizate integral.

O stare de lucruri nesatisfăcătoare există și în ce privește încasarea cotizațiilor. Acest fapt este o urmare a dezinteresului pe care unele organizații și chiar unele comitete organizatorice raionale îl manifestă față de această problemă, pentru că nu se poate explica altfel de ce, de pildă, în raionul Grivița Roșie încasarea cotizațiilor s-a făcut în procent de 87%, iar în raionul 23 August numai 63%. Este necesar să reamintim că plenara comitetului organizatoric oraș București, din septembrie trecut, a trasat sarcina de a se încasa cotizațiile în procentaj de 100%, sarcină care nu a fost îndeplinită.

Lipsuri au existat și în organizarea activității de agitație și propagandă. Ca urmare, nu s-a reușit a se mobiliza totalitatea membrilor pentru a participa la activitățile ce se desfășoară în cadrul asociației și a-și însuși în cele mai bune condiții cunoștințele predate.

Datorită faptului că unii instructori, care predau în cadrul cercurilor de specialitate, nu au fost sistematic controlați și îndrumați în muncă, calitatea învățămîntului în unele cercuri de specialitate a fost necorespunzătoare. Lucrul acesta a ieșit în evidență cu prilejul examenelor finale, mai cu seamă la cercurile auto, unde un număr destul de mare de cursanți nu au reușit la examenul pentru obținerea carnetului de conducător-auto.

Deficiențe au existat și în pregătirea aviatică, din care cauză activitatea teoretică în cercuri nu s-a ridicat la un nivel corespunzător. Acest lucru este o urmare a faptului că selecționarea instructorilor s-a făcut în mod superficial.

Aeromodelismul, poartă de intrare a tineretului în aviație, a fost neglijat. El nu a devenit un sport de masă, deși în București există condiții necesare pentru acest lucru.

Analiza care s-a făcut cu prilejul recentei plenare a comitetului organizatoric orașenesc București a constituit un ajutor serios în descoperirea lipsurilor existente. Discuțiile au scos în evidență și faptul că aceste lipsuri pot fi lichidate, printr-o organizare cât mai bună a muncii, prin folosirea tuturor mijloacelor și metodelor de muncă politică, prin urmărirea perseverență și sistematică a îndeplinirii sarcinilor. Comitetul organizatoric oraș București va depune toate eforturile pentru ducerea la îndeplinire, în cel mai bun condiții, a sarcinilor pe care partidul și conducerea A.V.S.A.P. i le-a pus în față, aducîndu-și astfel contribuția la întărirea capacității de apărare a patriei noastre.

Aici stația de televiziune Moldova...

Unde, în București, într-o clădire mare, plină de aparate, planșete și birouri, o mină de ingineri și tehnicieni desfășoară o activitate necunoscută nouă.

Cu puțină indiscreție, să pătrundem înăuntru și să deschidem ușa din față, cu toate că, pe un anunț cu litere de-ochioapă scrie următoarele: „Intrarea persoanelor particulare interzisă”. Inșă un reporter nu e o persoană particulară, așa că (cu puțin curaj), iată-ne dincolo de ușa. În fața ochilor, apare o sală mare, luminată uniform; câteva birouri, mese de desen în mijloc, iar pe de lături un laborator complet. Cele câteva persoane din încăperea, care stau aplecate deasupra mesei, nici n-au observat prezența noastră.

După câteva secunde, toți se îndreaptă către un dulap de fier, care poartă o etichetă cu inscripția L.C.T.

Prezența noastră este semnalată și cineva se apropie de noi.

— Dv?...

— Sntem de la revista...

— Nu ați văzut inscripția de pe ușa?

— Ba da! Este chiar atât de strict?

— A nu!... Dar nu vrem să fim deranjați în timpul lucrului... Noi aici ducem o muncă de cercetare, o muncă care cere o atenție concentrată și...

Interlocutorul nostru a mai continuat, spunând multe.

Și pentru că un reporter trebuie să-și supună „victima” la un adevărat interogatoriu, l-am întrerupt cu o întrebare:

— Ce înseamnă — L.C.T. — inscripția de pe dulapul acela de fier?

— L.C.T. înseamnă Laboratorul Central de Telecomunicații, iar pe dulapul acela, are altă semnificație: este marca fabricii.

— ???

— Da. Dulapul este stația de emisie de televiziune construită de noi.

Tovarășul respectiv a înțeles din nenumăratele citite pe fețele noastre că va urma un potop de întrebări și din spirit de prevedere a început să povestească singur:

În laboratorul nostru, se studiază numai probleme noi, se experimentează și apoi producem aparatul respectiv — unicat — nu facem o producție de serie. În profilul nostru intră probleme generale de telecomunicații. Una din acestea este și televiziunea. Tehnicienii și inginerii de la noi au proiectat și construit emițătorul

Stația de televiziune construită la Laboratorul Central de Televiziune



experimental de televiziune, care se află în fața dv. Iată, așadar, că și la noi în țară se pot rezolva astfel de probleme tehnice de înalt nivel.

Stația s-a construit aici în întregime: numai „rig”-ul (dulapul de fier) a fost comandat la altă întreprindere...

În acest timp, gândurile noastre o luaseră înaintea povestitorului; ce realizări frumoase! Desigur, nu a fost ușor să construiești și să reglezi pentru prima oară o astfel de stație. Saltul de la ceea ce însemna la noi radiotehnica acum 14—15 ani, la stația de televiziune construită în țară, este uluitor. El a putut fi înfăptuit numai prin grija și ajutorul partidului și guvernului, care au descătușat geniul creator al maselor. Ce părere au domniile care ironizau forța clasei noastre muncitoare prin epitetul de „țară eminentă agricolă”?

Se apropia 24 Ianuarie 1959. 100 de ani de la Unirea Principatelor. De la a-

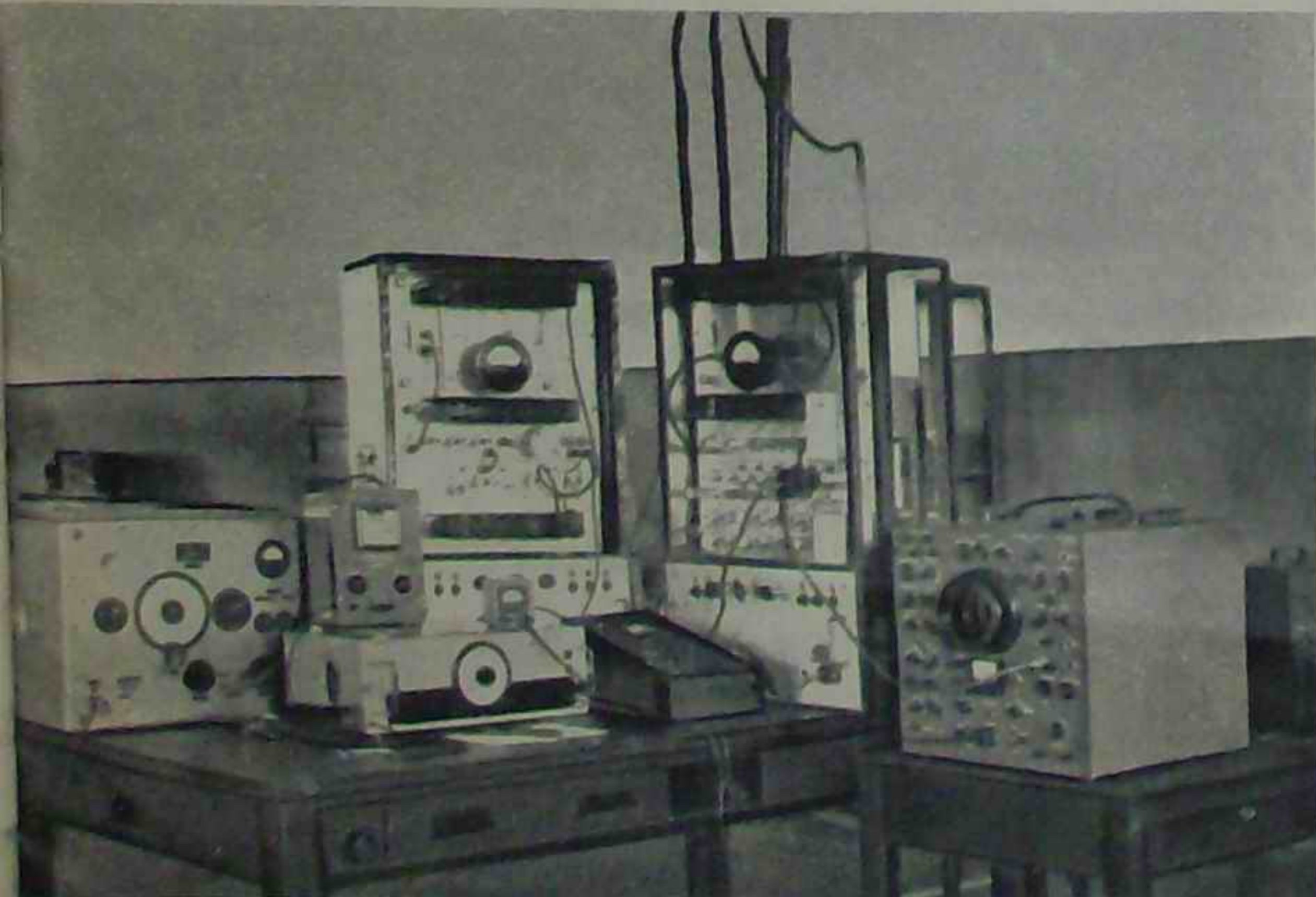
ceastă dată, o parte din regiunile țării sînt unite și prin... stația de televiziune instalată și pusă în funcțiune în cinstea acestei zile. Instalarea au făcut-o constructorii ei într-un timp record. Emblema L.C.T. are acum altă semnificație. Datorită ei, moldovenii pot viziona programul artistic transmis de telecentrul din București, printr-o stație releu, emițătorului din regiunea Bacău.

Deocamdată, emițătorul din regiunea Bacău lucrează joia, sîmbăta și duminica și poate transmite programul din București. Se pot transmite, de asemenea, diapozitive și muzică, din studioul local, emițătorul posedînd cameră și canal de telecinema. Un magnetofon perfecționat asigură transmisia programelor muzicale.

Stația din regiunea Bacău lucrează pe canalul 1.

Față de asemenea realizări, oricine încearcă un sentiment de mîndrie și dorința ca harnicul colectiv de la L.C.T. să obțină noi și importante realizări.

Releul prin care se transmite programul din București, la emițătorul din regiunea Bacău



SCHIMB DE EXPERIENȚĂ PE TEMĂ AUTO

Cu câteva săptămîni în urmă, la Cîmpulung, a avut loc o consfătuire cu instructorii auto din regiune, organizată de comitetul regional A.V.S.A.P. — Pitești.

Cu acest prilej, inginerul Paul Marius, instructor auto, a predat celor 53 cursanți lecția referitoare la „Sistemul de aprindere”. Lecția expusă clar și lîber, după un plan conșpect amănunțit, a fost însoțită de schițe desenate pe tablă și de un bogat material documentar. După predare, instructorul a procedat la verificarea cunoștințelor, oferind totodată cursanților posibilitatea de a pune întrebări asupra problemelor rămase neclare.

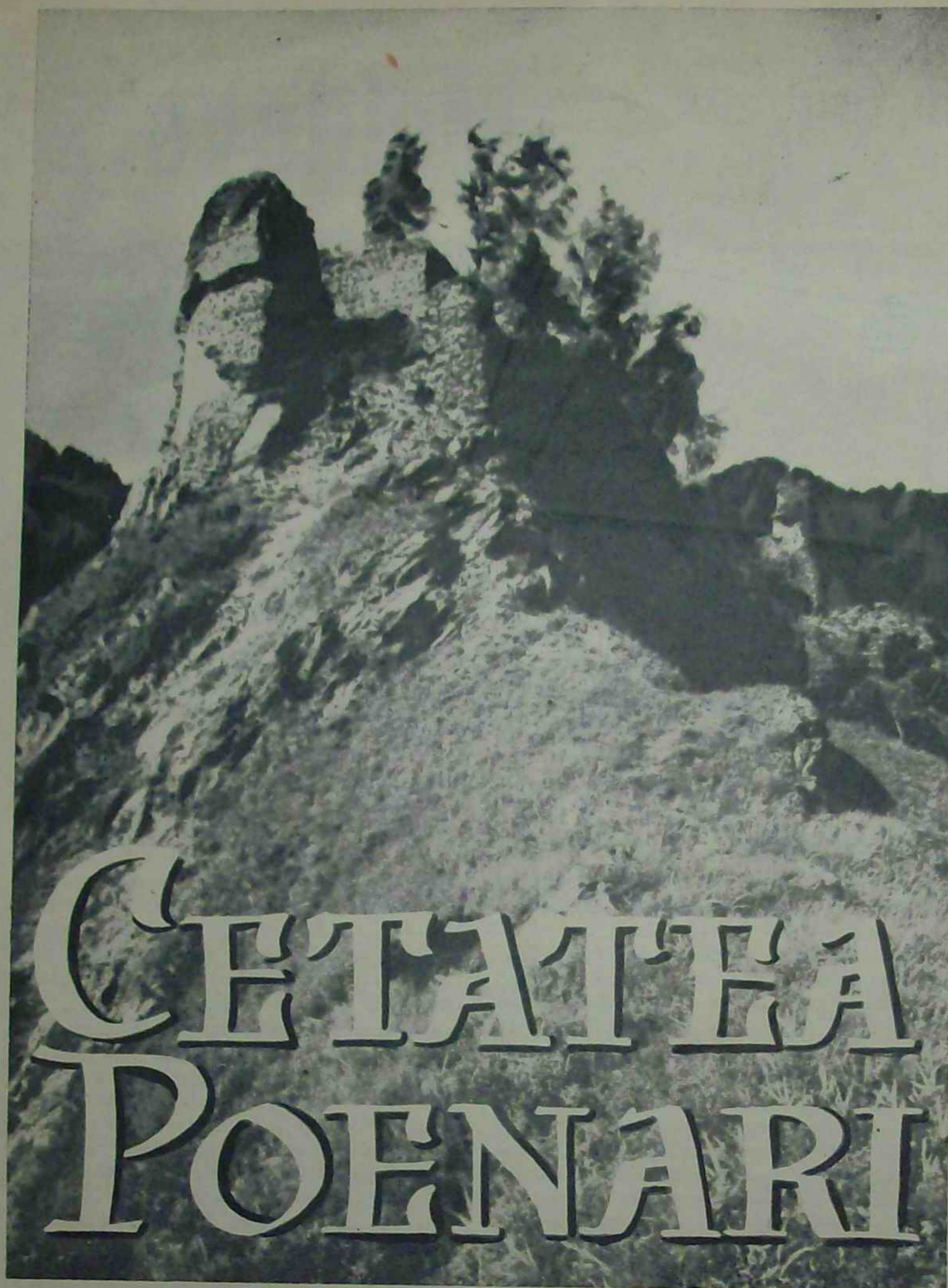
Apoi, între instructorii prezenți,

au urmat discuții la care au luat parte Corneliu Ionescu, Gheorghe Brancovici, Ilie Nicolae, Dumitru Dan și alții, care au reliefat calitățile lecției predate și au criticat părțile ei slabe.

În continuare, inginerul Vasile Stolca a prezentat participanților la consfătuire sala de documentare auto model.

Participanții au apreciat că această consfătuire a constituit un rodnic schimb de experiență privitoare la pregătirea metodică a instructorilor auto și au propus ca asemenea consfătuiri să fie organizate cît mai des.

Constantin FLOREA
corespondent



CETATEA POENARI



estigiile trecutului incintă întotdeauna pe drumețul care încearcă să desprindă povestea unor ruini măcinate de intemperii. Uneori ele au mari puteri evocatoare și cercetătorul îndrăgostit de istorie, ca și călătorul care vrea să-și cunoască țara, încearcă emoții puternice.

Pe un colnic abrupt, prăpăstios, pe lângă care Argeșul spumegă, îngînînd aceeași melodie milenară, străjuiește silueta unor ruine care, acum șapte veacuri, erau o puternică cetate. Plecînd din Robeni (comuna Arefu, raionul Curtea de Argeș) nu-ți trebuie nici o jumătate de ceas pe drumul în care amintirile încep să te răscolească, pentru a ajunge la ruinele Cetății Poenari. Cetatea lui Vlad Țepeș, îți vor spune unii trecători pe care li vei întreba, alții îți vor vorbi de legendarul

Negru Vodă. Cert este că cetatea exista la începutul veacului al XIV-lea.

Istoricul Dimitrie Onciul dovedește existența ei prin 1330, iar un document din 1336 — care descrie războiul dintre Carol Robert, regele Ungariei, și Basarab Vodă (1310—1340) — o amintește.

În secolul al XV-lea, cetatea era în bună parte distrusă, ceea ce îl determină pe Vlad Țepeș să o refacă, fiindu-i necesară sistemului întărit de fortificații, care să pună stavilă agresiunii otomane.

Pe la sfîrșitul veacului al XV-lea, cetatea devine temniță pentru „hicleni”, pentru toți acei care se ridică sau cîrtesc

împotriva voievodului. Vlad Călugărul aruncă aici un pretendent la domnie, pe Milea, feciorul lui Voicu al Tatului. Un document ce datează din 1502, din timpul lui Radu cel Mare, ne relatează evenimentul, povestind că tatăl osînditului „a mers înaintea dregătorului domniei mele, ju-pîn Gherghina pîrcălabul, de a dat și a închinat jumătate din Topoloveni, ca să-i scoată capul fiului său Milea de la cumplita moarte și i-a scos capul lui...”

Radu de la Afumați cedează (în anul 1522) această cetate regelui ungar, primind în schimb castelele de la Vurpăr și Vințul de jos din Transilvania. Așa se explică faptul că, în 1524, documentele menționează aici existența unei garnizoane ungare.

Cetatea Poenari, deși de dimensiuni reduse (avea o formă triunghiulară, cu baza de 40 m) prin poziția sa dominantă (la „cheia Argeșului”) și a terenului neprielnic, făcea asediul ei dificil și o mîna de oameni puteau s-o apere cu strășnicie. Ca majoritatea cetăților de pe teritoriul țării noastre, ea avea la mijloc un puternic fort, cu ziduri din piatră, de formă dreptunghiulară. De pe fort se înălțau tunurile. Zidurile și turnurile groase de peste doi metri aveau la partea superioară creneluri. Fortul central era împrejmuit de alte ziduri inexpugnabile. În donjon și cele două turnuri se puteau adăposti pînă la 30 de ostași. Un pîrcălab o avea în pază, apărînd-o pînă la ultimele sacrificii.

Vlad Țepeș, cînd a reconstruit cetatea, a ținut seama de noile cerinți militare, în urma introducerii armelor de foc (tunurile), în prima jumătate a sec. XV-lea. Cetatea trebuia să fie un punct de sprijin sigur, un însemnat mijloc de apărare împotriva dușmanilor, oprindu-le înaintarea, și, totodată, adăpost pentru boierii și locuitorii pe care-i putea cuprinde.

În secolul XVI-lea, Cetatea Poenari a fost dărîmată, la cererea turcilor, probabil chiar de către aceștia.

Deși se pare că cetatea nu a jucat importantul rol istoric ce-i fusese hărăzit, ea rămîne un valoros document al trecutului glorios al poporului nostru.

M. ANDRIȘANU



URMAȘII EROULUI

Cu aproape un deceniu și jumătate în urmă, sub focul năprasnic al aviației fasciste, o unitate românească de pontonieri construiseră pod de vase peste Tisa înșingherată. Pe el se scurgeau acum unitățile care aveau să-l lovească pe dușman în continuare și care nu i-au dat răgaz pînă nu l-au înșingherat definitiv.

Acolo, la Tiszalok, pontonierul Eftimie Croitoru primise misiunea să apere integritatea podului din amonte. Fasciștii au încercat prin toate mijloacele să distrugă podul, dar n-au reușit. Nici tirul artileriei, nici bombele avioanelor nu și-au putut atinge tinta. Apărătorii podului erau la posturi.

Eftimie Croitoru supraveghea cu atenția încordată cursul apei. Știa el că dușmanul va încerca și pe o altă cale să lovească podul de peste Tisa. Deodată a tresărit; da! Nu se înșelase! O mină plutitoare, purtată de curentul apei, se apropia amenințătoare de pod. Pînă aici scăpase neobservată, datorită porțiunii foarte mici ce ieșea deasupra luciului apei. Nu mai era timp de pierdut; pontonierul Eftimie Croitoru a apreciat situația. În câteva clipe podul împreună cu coloanele unităților care mășăluiau spre vest vor fi în aer! Dar, n-a fost așa. Mai era o singură soluție: mina să fie explodată înainte de a ajunge la pod. Asta însemna însă...

Eftimie Croitoru știa ce însemna aceasta și în clipa aceea înalta lui conștiință l-a îndrumat să-și sacrifice viața pentru a salva unitățile care urmăreau pe fasciști. Cu cangea ce o avea în mînă, el s-a aruncat asupra minei pe care a explodat-o... Podul fusese salvat.

Acesta a fost eroul pontonier Eftimie Croitoru.

Cu cîteva zile în urmă, într-o zi destul de călduță pentru început de aprilie, am vizitat unitatea de pontonieri din care a făcut parte Eftimie Croitoru. Urmașii săi, neînfricații pontonieri ai Armatei noastre Populare, cinstesc cum se cuvine memoria eroului. În curtea unității, la monumentul din piatră, ridicat în memoria gloriosului înaintaș, caporalul Nistor Ilie, unul dintre cei mai buni comandanți de grupă, vorbea unui grup de militari din anul întii despre fapta eroului de la Tiszalok. Pentru militarii acestei unități, ce poartă de altfel și numele „Eftimie Croitoru”, memoria gloriosului înaintaș le este, pe lingă motiv de mîndrie, un veșnic îndemn la sîrguință și perseverență în însușirea măiestriei militare. Fiecare înțelege să-i cinstească fapta eroică, prin muncă neobosită, pentru însușirea specialității sale.

Unitatea este dotată azi cu o tehnică modernă, iar pontonierii constructori, șalupiștii, mecanicii de pe puternicile mașini autoamfibii și toate celelalte specialități auxiliare, au la dispoziție excelente condiții pentru pregătire.

Deși sînt în perioada de început a instrucției de specialitate, totuși, asistînd într-una din zile la pregătirea practică a subunității, comandată de locotenentul-major Gaiță Constantin, mi-am dat seama de ardoarea cu care tinerii militari, ajutați de cei mai vechi, se străduiesc să-și însușească toate cunoștințele și mai ales deprinderea pentru lucrul practic.

După ce comandantul de pluton, locotenentul-major Cszibesz Carol, a controlat așezarea materialului pe țarm după urgența de lucru, s-a dat ordinul pentru începerea construcției unei „porțițe”. Ce este de fapt aceasta? Ea poate fi asemuită cu un fragment de pod plutitor pe care se îmbarcă (după capacitatea la care a fost construită) un tanc, mașini de luptă, unul sau mai multe tunuri etc., pentru a fi transportate în timpul luptei pe celălalt mal al cursului de apă. Avînd în vedere faptul că acest lucru se petrece de obicei în timpul luptei, lucrul trebuie făcut într-un timp extrem de scurt. Și pontonierii reușesc în fazele mai înaintate de pregătire să realizeze aceasta și chiar să reducă baremurile prevăzute de regulamente pînă la 50 la sută.

Mașinile care transportă pontoane stopează brusc cu spatele la mal, iar acestea, în virtutea inerției sînt aruncate direct în apă. Mîinile îndemnatice ale pontonierilor le așează în cîteva clipe cu prova în „amonte” aliniată. Imediat, grinzi metalice sînt așezate transversal și înșurubate, se dau panourile de podină ce se așează inițial într-un anumit fel, pentru a face contrabans, după care pontoanele sînt întoarse deodată cu prova la mal.

Echipa formată din grupele comandate de caporalii Mihuț Anton, Tiripa Vasile și Nistor Ilie, acționează destul de repede pentru perioada de început la lucru practic la care se află. În scurt timp, se cuplează grindă cu grindă — mai întii cele mărghinase — și porțița începe să capete formă. Dovedesc îndemnare soldații Trifănescu C., Szabo Laurențiu, Iancu și alții. Se aranjează podina, se pun grinzi de încheștare, stîlpii și frînghiile de parapet, colacii de salvare și materialele auxiliare pentru echiparea porțiței, după care comandantul raportează terminarea lucrului.

★

În unitatea de pontonieri care poartă numele eroului Eftimie Croitoru, comandanții, organizațiile de partid și utemiștii



acordă o mare atenție întrecerii socialiste dintre militari și subunități, ca metodă pentru ridicarea măiestriei militare, pentru sporirea numărului celor ce poartă titlul de „Pontonier de frunte”. Biroul organizației de bază de partid se preocupă, de asemenea, cu generalizarea experienței pozitive a comandanților care

se află în primele rînduri. De curînd au fost chemați în fața biroului doi dintre cei mai buni, ofițerii Caludescu Mircea și Dușescu Sava, care au împărtășit din metodele lor de muncă cu oamenii în procesul de instrucție.

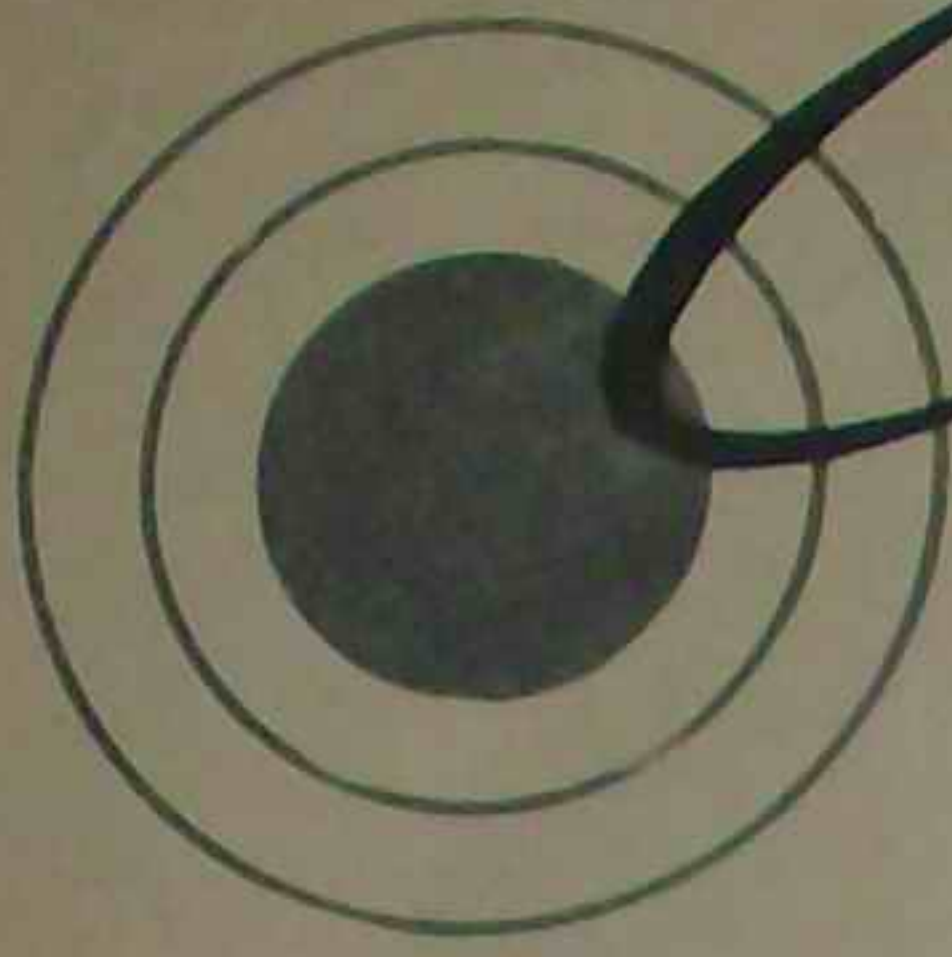
La unități se organizează concursuri gen „Drumetii veseli” (în armată se cheamă „Ostașii isteți”) pe teme privind pregătirea de luptă, cunoașterea tehnicii din dotare.

★

Urmașii eroului de la Tiszalok au azi condiții de viață și de instrucție corespunzătoare cerințelor cîmpului de luptă modern. În legătură cu aceasta un episod petrecut într-una din zile este deosebit de grăitor. O limbă de pămînt ce despărțea două lacuri era, în același timp, calea pe care se întorceau spre sat două care cu boi. Din urmă se apropiau mătăhăloase, în coloană, niște mașini, pe care oamenii nu le mai văzuseră pînă atunci. Locul era strîmt, iar oamenii priveau cu îngrijorare apropierea lor în plină viteză. Cînd prima mai avea cîteva pași pînă să ajungă din urmă carul, șoferul viră și intră în lac... Omul cu carul își înalță amîndouă mîinile deasupra capului și strigă cît îl ținu gura: „Nu intrați! E adînc...” Vru să mai spună ceva, dar mîinile îi căzură moi pe lingă corp, iar vorba îi rămase în gît. Nu-i venea să-și creadă ochilor. Matahalele de mașini încărcate cu militari goneau acum... pe apă. Mîini prietenoase îl salutau din goană. Una după alta toate mașinile au pornit pe același „drum”... Omul a mai bolborosit ceva ca pentru sine, apoi revenindu-și din spaimă, își luă căciula în mînă și răspunse la salutul militarilor.

N. GHIORMA





Colocviu

DESPRE TRAGERI

Cine nu cunoaște Atelierele C.F.R. „Grivița Roșie“ din București? Numele lor este legat de unele dintre cele mai însemnate acțiuni revoluționare ale clasei noastre muncitoare, conduse de partid.

Cu șase ani în urmă, aici, la „Grivița Roșie“, a avut loc un eveniment de seamă. A luat naștere prima organizație A.V.S.A.P. din țara noastră.

În timpul care a trecut de atunci, această organizație a crescut mereu, cuprinzând în rândurile sale majoritatea muncitorilor, tehnicienilor, inginerilor, funcționarilor din întreprindere. An de an au fost organizate activități ca: tir, automobilism, radiotelegrafie etc., care s-au bucurat de simpatia membrilor A.V.S.A.P. și i-au ajutat să se pregătească în calitate de buni apărători ai patriei. Pentru succesele obținute, organizația a primit în mai multe rânduri fanionul de frunză pe raion.

Despre realizările organizației grivițene s-a aflat și peste hotare. Între membrii ei și membrii organizației DOSAAF de la Uzina de reparat vagoane din orașul Perevo, regiunea

Moscova, s-a stabilit cu ani în urmă o corespondență interesantă. În scrisorile pe care și le-au trimis reciproc, muncitorii bucureșteni și cei sovietici au vorbit despre unele aspecte ale activității lor pe linie de asociație și de producție, au făcut un util schimb de experiență, aducându-și în acest fel contribuția la strângerea și pe această cale a legăturilor de prietenie dintre popoarele română și sovietică.

Cu citva timp în urmă, unul din redactorii noștri a avut o convorbire cu tovarășul Virgil

Georgescu, vicepreședintele comitetului A.V.S.A.P. de la Atelierele C.F.R. „Grivița Roșie“, pe tema organizării și desfășurării tragerilor.

Dăm în continuare textul convorbirii.

★

— Tovarășe Georgescu, sint informat că organizația în care activați a obținut succese, pe lângă altele, și în domeniul tragerilor și de aceea este posesoarea unei bogate experiențe pozitive în această privință.

— Da, organizația noastră a reușit să creeze, unui însemnat număr de membri A.V.S.A.P., posibilitatea de a practica tirul și de aceea e firesc ca, în decursul anilor, să acumulăm o oarecare experiență. Vreau să precizez, însă, de la început că rezultatele și experiența noastră nu ne satisfac pe deplin. Mai avem încă multe de făcut în această privință. Așa, spre exemplu, până acum n-am reușit să amenajăm un poligon propriu, să formăm la fiecare organizație un număr cât mai mare de buni trăgători, să extindem atât cât ar trebui numărul instructorilor...

— Totuși, spuneți că în decursul anilor un apreciabil număr de membri A.V.S.A.P. au reușit să execute trageri...

— Aceasta e o realitate. Anul trecut, spre exemplu, procentul membrilor care au executat trageri a fost apreciabil, iar cifra celor care n-au îndeplinit condițiile — neînsemnată.

— Cui se datorează aceste succese?

— În primul rând sprijinului pe care l-am primit din partea organului nostru superior și a organelor competente din între-

prindere. În permanență solicităm îndrumarea și sprijinul comitetului de partid și ne străduim să colaborăm cât mai fructuos cu U.T.M.-ul. Nu trebuie uitat aici și un alt lucru important: comitetul A.V.S.A.P. al Atelierelelor a acordat întotdeauna tragerilor importanța ce li se cuvine. El a considerat permanent această activitate ca o categorie de pregătire de prim plan și s-a străduit să folosească din plin entuziasmul și bucuria pe care le stârnesc întotdeauna tragerile în rândul membrilor organizației. La noi există obișnuința de a analiza periodic în comitet problema acestei activități pentru a o îmbunătăți.

— Aș dori să vorbiți cititorilor mai concret despre unele metode și procedee folosite.

— Tocmai acest lucru intenționăm să-l fac acum... Mai întâi o precizare: tragerile nu trebuie privite ca o categorie

de pregătire aparte, ruptă de ansamblul celorlalte activități. Ele trebuie legate strâns, mai ales de programul de pregătire generală. O spun din experiență: de câte ori o organizație de secție oarecare a parcurs programul de pregătire generală, a înlesnit membrilor însușirea cunoștințelor teoretice, a executat cu ei antrenamente pentru luarea liniei de ochire, de atâtea ori rezultatele la trageri au fost cât se poate de bune. De aici ne-am luat un obicei: nu permitem ieșirea unei organizații în poligon, până n-a parcurs programul de pregătire teoretică și până ce membrii ei n-au dovedit că și-au însușit temeinic regulile și procedeele de tragere. În acest fel, reușim să economisim muniția și să obținem rezultate bune.

— Cum reușiți să cuprindeți problema executării tragerilor la cele 59 de organizații de secții pe care le aveți în Ateliere? Nu vă vine greu?

— Evident că nu e chiar așa ușor. Ne-am străduit însă să ne formăm un corp de instructori capabili. Am pus și punem un accent deosebit pe atragerea în această activitate a tinerilor întorși din armată în ultimii ani. Așa se face că acum avem tovarăși ca Gheorghe Pătroiu, Constantin Olaru, Victor Țugu, Constantin Turturică, Dumitru Mirea și alții, care ne dau un sprijin prețios în organizarea și desfășurarea tragerilor. E interesant de remarcat că organizațiile de secție în cadrul cărora activează acești tovarăși sint cele mai bune la trageri pe Complex.

— Pentru mobilizarea oamenilor la poligon ce procedee mai folosiți?

— Transmitem materiale la stația de radioamplificare în care lămurim necesitatea executării în cât mai bune condiții a tragerilor, popularizăm bunii trăgători la gazetele de perete, pavoazăm sărbătorește poligonul. Punem deseori pe tinerii întorși din armată să povestească membrilor A.V.S.A.P. ce folositoare le-au fost în unități cunoștințele și deprinderile în materie de trageri, însușite în asociație. La poligon folosim agitatori și câteodată inițiem întreceri între organizații. De asemenea, popularizăm succesele și folosim în muncă ajutorul trăgătorilor avansați...

— Aveți și trăgători avansați?

— Da. De antrenamentul lor se ocupă tovarășul Anton Bulandra din comitetul A.V.S.A.P. al Atelierelelor. Anul trecut, fiind selecționați în echipa de tir a raionului, ei au obținut la o întrecere locul II pe Capitală.

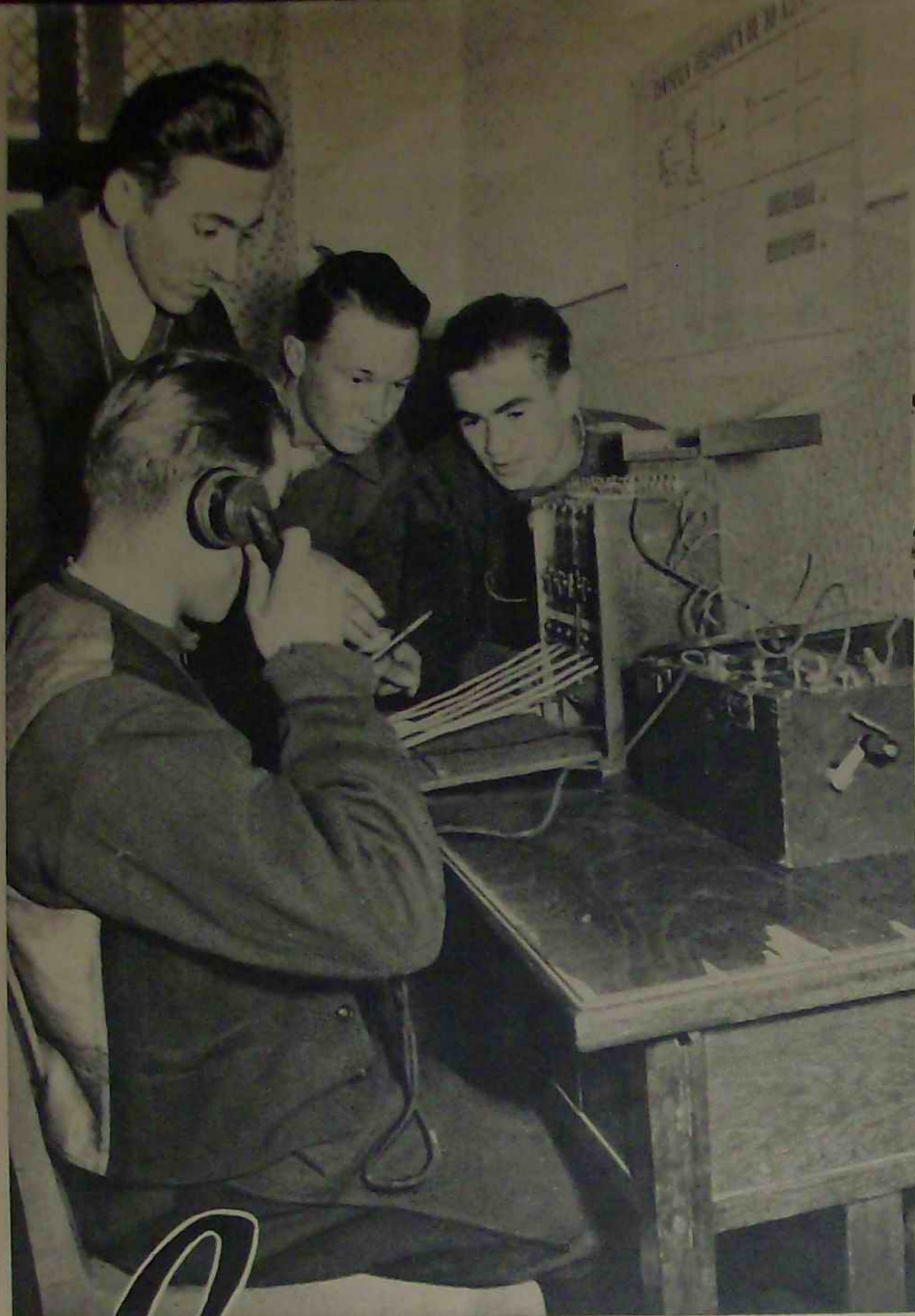
— Proiecte de viitor?

— Avem multe. În primul rând construirea unui poligon propriu.

De altfel, conducerea întreprinderii, care a sprijinit întotdeauna activitatea noastră, ne-a și anunțat că într-un viitor apropiat, această dorință va fi îndeplinită.

— Vă mulțumesc în numele cititorilor și vă doresc spor la muncă!





La cercul de TELEFONIȘTI-CENTRALIȘTI din Boiu

Prins în discuție, Șuteu Ion — instructorul cercului de telefoniști-centraliști din Boiu, raionul Sighișoara — uitase cu totul de tinerii care îl așteptau nerăbdători în camera alăturată. Lucrul acesta nu i se mai întâmplase pînă atunci niciodată. Indrăgise atât de mult grupul acela de băieți, care se străduiau să pătrundă secretele telefoniei, încît abia aștepta să-i întâlnească și să discute cu ei.

De cîte ori intra în sala de cursuri, și-i găsea aplecați asupra aparatelor, Șuteu se revedea, în urmă cu cîteva ani, militar, cercetînd și el, îmboldit de curiozitate, asemenea elevilor lui, fiecare piesă a centralei telefonice. Iar atunci cînd reușea să stabilească cît mai repede o legătură, sufletul i se umplea de o nespusă mulțumire. De aici pornise poate și înțelegerea pe care o manifesta față de cei 12 cursanți.

Dar astăzi... Astăzi discuția aceea reușise să-l sustragă de la orice alte preocupări. Plecase de acasă spre Sfat de cum termi-

nase de prînzit. Vroia ca împreună cu unul dintre cursanți, cu utemistul Eleke Șute, să pregătească, după cum îi era obiceiul, aparatele și celelalte materiale necesare (tinerii lecției din acea zi. Dar iată că în sala de așteptare a Sfatului popular întâlneau cîteva vecini și se prinse la vorbă cu ei.

Erau curioși oamenii să audă din gura lui cum vor munci pămîntul întovărășirii pe care o închegaseră cu cîteva zile mai înainte. De aceea îl și năpădiră cu tot felul de întrebări. Răspunzîndu-le, Șuteu gîndea la zilele în care, cu mic și mare, vor împinzi ogoarele înfrățite, muncind pentru o recoltă tot mai îmbelșugată. Nu în zadar urmărise el succesele pe care le obțincau colectivității și întovărășirii din împrejurimi și le nota în carnetelul de care nu se despărțea niciodată. Nu degeaba, ori de cîte ori situația de agent agricol îi oferea prilejul să discute cu oamenii, vorbea de ele. Sămînța ideii cooperativizării în-

tregii comune, cultivată cu atîta dragoste de el și de ceilalți comuniști din Boiu, încolțise. Iar acum, pentru a o vedea cît mai viguroasă, căuta să le explice oamenilor cum era mai bine de făcut.

Dar, la un moment dat, discuția le-a fost întreruptă de cîteva apeluri telefonice, insistente: „Gorunule“, aici „Stejarul“, „Gorunule“...

Șuteu tresări și se întoarse spre camera alăturată. Apelul se repeta mai tare. „Aici Stejarul, aici Stejarul“... Oamenii se priviră mirați. Cine o fi „Stejarul“ acela?

— Sînt băieții cercului de telefoniști-centraliști A.V.S.A.P., îi lămuri Șuteu. Auziți! Au stabilit legătura.

Se apropie și deschise ușa. Oamenii s-au apropiat și ei. Cîteva tineri erau îngrămădiți în jurul unui aparat. De la celălalt capăt al firului răspundea cineva.

Unul dintre oameni, un tînăr cu o figură copilărească, întrebă pe instructor.

— Pot să intru și eu să văd?

— Poftiți!

După cîteva minute, cursanții se pregăteau de plecare. Aveau de executat o lecție în teren.

— Vom instala centrala și posturile în teren. În mintea instructorului își făcu loc un plan. Văzîndu-i gata de plecare, tînărul care intrase se oferi să le ajute.

Pînă „Sub vii“ era ceva de mers. Și oamenii nu trebuiau să se obosească, căci abia acolo începea adevărata lecție. Ajunși în apropierea unui boschet, instructorul propuse tinerilor să se oprească. Acolo avea să fie instalată centrala. De aici, pe traseele indicate de instructor, cursanții trebuiau să întindă cablul și să instaleze posturile telefonice.

La numai cîteva minute de la darea temei, lîngă centrală nu rămăsese decît Buzdugan și Pop Zaharia. Ceilalți începuseră să instaleze posturile sub supravegherea instructorului care mergea de la o grupă la alta. În scurt timp centrala începu să primească primele apeluri. Lîngă ei, Șuteu verifica după carnetel dacă apelurile primite la centrală erau cele date de el grupelor plecate pe teren.

Inserarea începuse să-nvăluie dealurile care înlănțuiau comuna, cînd membrii cercului de telefoniști-centraliști terminară ședința prevăzută în acea zi. Voioși, în urma feliicitărilor primite de la instructor cu prilejul bilanțului lecției, băieții se înapoiau pentru a aranja materialele.

Pe drum, sporovăiau despre telefoane, despre legăturile telefonice pe front, arătîndu-și care mai de care cunoștințele în legătură cu faptele unor telefoniști eroi. Instructorul le povesti despre Minutka, ostașul sovietic care, rănit fiind, stabilise o legătură telefonică, țînînd firele în gură și îndeplinindu-și astfel misiunea.

— Da, dar la noi e ușor, spuse cineva.

— Ți se pare, răspunse altul.

Instructorul îi privi zîmbînd.

— Vom avea în curînd de făcut un lucru de seamă băieți, și își repetă gîndul care îl frămînta la plecare.

— Ce spunei dacă în timpul muncilor agricole, la întovărășire, vom stabili legături telefonice între brigăzile de muncă?

— Minunat, răspunse cel care astăzi asistase la prima lecție. Tovarășe instructor, pot să mai viu și altă dată?

— Poți să vii îi răspunse acesta. Și vor veni și alți tovarășii care se vor înscrie în asociație. Vom organiza un cerc să meargă vestea!

K. EUGENIU
Foto: Șt. CIOTLOS

Două aspecte din activitatea cercului.



Comitetul organizatoric raional A.V.S.A.P. Călărași a reușit să califice în cursul anului trecut un număr apreciabil de tineri în specialitatea auto. Ținând seama de experiența bună pe care a acumulat-o și de unele lipsuri ce s-au manifestat, el a luat pentru noul an de pregătire o serie de măsuri, menite să ducă la rezultate și mai rodnice. Comitetul și-a îndreptat atenția în special către tinerii fii de țărani muncitori și colectivști din comunele apropiate orașului Călărași, care și-au afirmat dorința de a învăța conducerea auto. Orientarea aceasta a fost dictată de specificul raionului nostru — raion agrar — în care se simte nevoia de tot mai mulți tineri cu cunoștințe și deprinderi tehnice.

În urma propunerilor venite de la tinerii înscriși la pregătirea auto, precum și de la gospodăriile agricole colective din raion, care au nevoie de conductori auto pentru autocamioanele ce și le-au cumpărat, comitetul organizatoric raional a hotărât ca activitatea auto să se desfășoare de 4 ori pe săptămână. De asemenea, cu sprijinul comitetului raional de partid, s-a reușit să se obțină o colaborare mai strânsă, pe linia pregătirii auto, cu Sfatul popular raional și cu unele întreprinderi din orașul Călărași, care au posibilități în ceea ce privește baza materială. Așa se face că acum cursul auto din orașul Călărași, pe care îl urmează peste 100 de tineri, dispune de o spațioasă sală de învățămînt dotată cu întreg mobilierul necesar, precum și de

o sală de documentare foarte bine utilată. În plus, cu sprijinul întreprinderilor, „11 Iunie” și „I.R.T.A.”, cursanții au posibilitatea să facă în fiecare zi câte 2—3 ore de practică la atelier, pentru a aprofunda cunoștințele dezbătute la lecții și seminarii.

Deoarece majoritatea cursanților participă la pregătire, venind la lecții din satele lor, li s-a amenajat și un dormitor, în care ei pot să se odihnească, în nopțile cînd nu se înapoiază acasă.

Datorită măsurilor luate, însușirii cu care muncesc instructorii și entuziasmului tineresc al elevilor, lecțiile se desfășoară în bune condiții, trecîndu-se la începutul lunii februarie chiar la conducerea practică pe autocamion. Primii care au

Raionul A.V.S.A.P. Călărași este fruntaș în muncă pe reglune. Pe lângă celelalte succese, el a obținut realizări și pe linia pregătirii auto.

Mai jos, publicăm o corespondență pe această temă, primită de la tovarășul I. Preda, președintele comitetului organizatoric raional, precum și două aspecte din activitatea cursului auto ce funcționează în orașul Călărași.

Menționăm că unele metode arătate în corespondența primită au fost dictate de situația specifică a raionului respectiv, cu scopul de a face activitatea auto și mai rodnică. Aceste metode nu au putere de generalizare asupra altor raioane, decît în măsura în care condițiile specifice sînt asemănătoare.

Pregătirea auto la loc de frunte

luat loc la volan au fost cursanții cei mai silitori la învățămîntul teoretic, printre care se numără Mihai Iacob, Nicolae Bălan, Marin Nedelcu, Mușat Amzaru și alții.

Vrem să menționăm că în cadrul cursului nu se neglijează nici educarea cetățenească și patriotică a elevilor. În afară de faptul că fiecare instructor se străduiește, în cadrul lecțiilor pe care le predă, să îmbine cît mai armonios instruirea cu educarea, periodic se organizează bilanțuri asupra activității și comportării cursanților, pentru scoaterea în evidență a lipsurilor și pentru evidențierea celor merituosi.

Avînd în vedere rezultatele obținute pînă acum, avem convingerea că raionul nostru va putea califica în acest an un număr și mai mare de conductori auto, necesari patriei noastre.

Vă prezentăm:

cîteva
motociclete
sovietice

Motocicletele sovietice sînt clasate în trei categorii: de voiaj, de sport și de construcție specială. Datorită rezistenței și puterii lor deosebite, ele pot parcurge cu ușurință orice teren. Această calitate le face foarte căutate.

Iată unele caracteristici tehnice ale cîtorva motociclete sovietice.

Motocicletele K-58 și K-178 au devenit extrem de populare, deoarece prezintă tipul vehiculului intermediar între bicicletă și motocicletă, ieftin și econo-

mic. Motoarele monocilindrice de 5 și respectiv 8 C.P. dezvoltă o viteză orară de 100 km, înregistrînd un consum de 2,45 și 3,2 l la suta de kilometri.

Deosebit de solicitate au devenit în ultimul timp și produsele uzinei Ijevsk. Motocicleta I.J.-56, a cărei imagine v-o prezentăm, este echipată tot cu un motor monocilindric, cu o putere de 13 C.P. Viteza ei orară este de 110 km, iar consumul de combustibil pe suta de kilometri de 4,5 litri. La fel de căutate

Infanteria ^{isi} perfecționează armamentul

În zilele noastre, tehnica de luptă cunoaște o dezvoltare impresionantă. Apariția noilor mijloace de luptă cu o mare putere de distrugere, mecanizarea și motorizarea completă a armatelor, folosirea în scopuri militare a celor mai noi cuceriri ale științei și tehnicii au adus schimbări structurale și în procedeele de ducere a luptei. În aceste condiții, se pune uneori întrebarea: ce rol i se mai atribuie armamentului infanteriei?

De la bun început vom releva că, în condițiile războiului modern, focul armamentului de infanterie continuă să joace un rol important în toate formele luptei. Acest rol crește și mai mult în luptele în localități, în păduri, în munți, în teren mlăștinos, noaptea și în condiții grele de iarnă, situații în care focul artileriei, al tancurilor, al aviației, nu poate fi folosit în cele mai bune condiții.

Ca și celelalte categorii de tehnică militară, armamentul de infanterie s-a perfecționat neconștient. Un însemnat salt s-a înregistrat în această direcție în anii celui de-al doilea război mondial ca și în perioada de după război. Au fost perfecționate calitățile tactico-tehnice ale acestui armament, precum și metodele folosirii lui în luptă. De asemenea, au fost create noi tipuri de armament de infanterie.

Armamentul modern de infanterie, cu care sînt înzestrate astăzi armatele, cuprinde o multitudine de mijloace de foc. Există diferite tipuri de arme semiautomate și automate, locul principal fiind ocupat însă tot mai mult de armamentul automat.

În toate armatele este larg răspîndit astăzi automatul (pistolul mitralieră). Caracteristicile lui tactico-tehnice sînt: calibrul 9 mm sau mai puțin; posibilitatea executării atît a focului continuu (de la 60—550 lovituri pe minut), cît și a focului cu foc — la distanța luptei apropiate, sub 200 m; capacitatea mare a încărcătorului; posibilitatea de a avea o însemnată rezervă de cartușe. În prezent, la crearea noilor tipuri de automate se tinde spre o greutate mai mică, o construcție simplă, dar trainică, un pat ușor, rabatabil, precum și posibilitatea de a li se atașa baionete.

Pînă în prezent arma de bază a infanteriei a constituit-o pușca cu încărcătorul ei de cinci cartușe. Treptat, ea este înlocuită cu pușca și carabina semiautomată și automată. Carabina automată se deosebește de pușca automată doar prin aceea că are o țevă mai scurtă și, prin urmare, calitățile balistice mai reduse. Pușca automată are greutatea medie de 4 kg și o lungime medie de 1 metru (fără baionetă). Ea poate să dispună și de un tromblon, care permite aruncarea de grenade cumulative și explozive la distanțe de aproximativ 200 m.

Către sfîrșitul celui de-al doilea război mondial au apărut dispozitive speciale pentru executarea tragerii cu automatele de după adăposturi. Un asemenea dispozitiv constă dintr-un tub curbat, atașat la țeava armamentului, care dă posibilitatea să se execute — cu ajutorul unui aparat optic — un foc ochit de după o adăpostire. Automatul cu calibrul 11,43 mm cu deviator de gloanțe la 90°, de exemplu, se monta la ureaua tancului pentru a se ține sub foc spațiul mort din apropierea mașinii de luptă.

Un puternic mijloc de luptă al infanteriei, care execută un foc eficace la distanțe pînă la 800 metri, îl constituie puștile mitraliere și mitralierele. În prezent se tinde spre reducerea greutății acestor arme, pentru a putea fi purtate cît mai ușor. În scopul de a se crea posibilități mai mari de manevrare (mutare) a focului de la o țintă la alta, s-a renunțat (la mitraliera spre exemplu) la sistemul răcirii cu apă, care făcea mitraliera voluminoasă. Mitralierele moderne sînt ușoare și universale, ele permițînd executarea tragerii, atît asupra țintelor terestre, cît și asupra celor aeriene. O atenție mare se acordă și mării stabilității mitralierelor pe timpul tragerilor, precum și simplificării construcției, în scopul ușurării muncii de întreținere a acestora.

Cel de-al doilea război mondial a demonstrat necesitatea imperioasă a includerii în cadrul armamentului infanteriei a unei arme (aruncător de grenade) antitanc. În prezent, într-un șir de armate, în înzestrarea infanteriei există arme antitanc cu reacție, destinate ducerii luptei, prin tragere directă, cu tancurile și alte mașini blindate. Principala caracteristică a acestor arme o constituie greutatea mică, datorită folosirii reacției de scurgere a gazelor, care, înlăturînd reculul, simplifică și construcția.

Arma antitanc cu reacție constă dintr-un tub neghîntuit (lis), deschis la ambele capete, așezat pe crăcane, care dispune de un mecanism de tragere, un umărar cu suport și un aparat de ochire. Pentru ușurarea transportului, tubul este uneori demontabil (în două părți). În timpul tragerii din poziția culcat, arma se sprijină pe crăcane; pentru tragerea din picioare, crăcanele se strîng sub țevă. Mecanismul de tragere se compune dintr-un magnetou, un mecanism de declanșare și piedica de siguranță. Pentru plecarea loviturii este necesară doar o apăsare pe trăgaci. Proiectilele pe care le trage sînt cumulative și explozive.

Principalul inconvenient al armelor antitanc cu reacție îl constituie efectul demascator al gazelor eliminate în momentul pornirii loviturii, precum și existența unei zone periculoase în spatele armei. Este de remarcat că tendința de perfecționare a acestei arme antitanc este de a-i spori automatismul, cu scopul de a mări viteza de tragere; la tragerile antitanc este foarte important să se poată executa consecutiv, într-un chip cît mai scurt, mai multe lovituri ochite.

În presă s-au publicat știri cu privire la confecționarea în unele armate a unei haine-platoșă specială pentru protecția pieptului și toracelui luptătorilor, denumită „vestă blindată”. Această inovație care dă rezultate bune, asigurînd o bună protecție a luptătorilor, va atrage după sine, probabil, mărirea puterii de perforare a gloanțelor armamentului infanteriei.

Perfecționarea continuă a armamentului de infanterie continuă să se desfășoare pe linia sporirii vitezei de tragere, reducerii greutății, simplificării de construcție și sporirii trainiciei pieselor, pe linia folosirii universale și mării eficacității asupra variatelor ținte existente pe cîmpul de luptă modern.

Emilian COSTĂCHESCU

este și ultimul model produs de aceste uzine: I.J.-58. Noul model al acestui vehicul va fi dotat cu un motor mult mai puternic.

Modelul M-101, produsul uzinei din Minsk, este foarte ușor de condus. Motorul cu doi cilindri, de 15 C.P., consumă 3,4 l. la sută de kilometri. Această motocicletă, care poate atinge viteza de 110 km/oră, este echipată cu amortizori hidraulici.

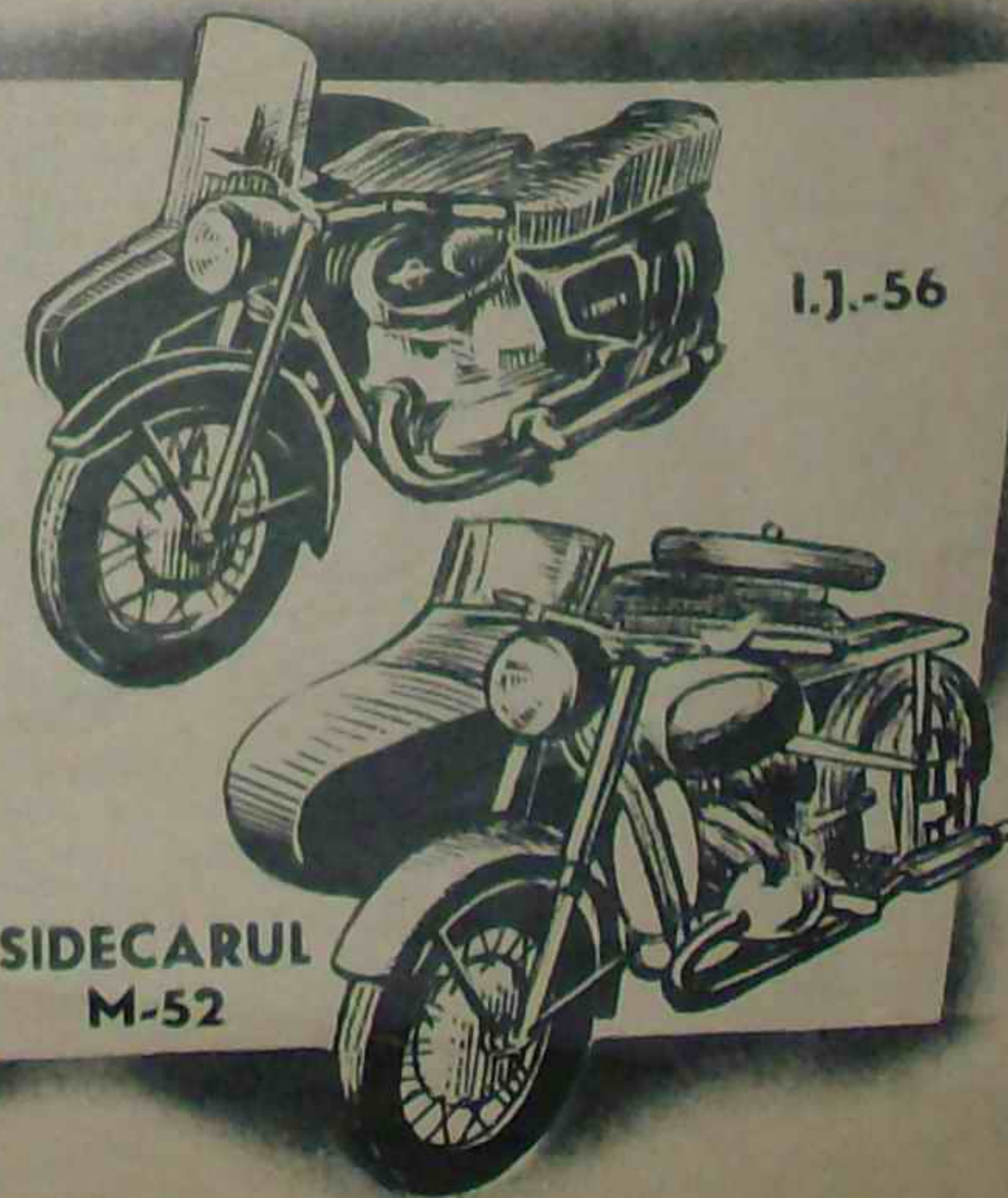
Sidecarul M-52, fabricat de uzina Irbit,

este un vehicul de înlocuit pentru turiști. Mașina posedă un motor cu 2 cilindri, care lucrează în 4 timpi și are o capacitate de 500 cm³. Ea dezvoltă o viteză de 110 km pe oră și consumă mai puțin de 5 litri la sută de kilometri. Modelul mai recent M-53 are un motor de 28 C.P. și atinge o viteză de 125 km/oră.

O mașină la fel de solicitată este și M-72-N construită de uzina din Kiev; motorul bicilindric de 26 C.P.

lucrează în 4 timpi și consumă 6,5 l. pe sută de kilometri. Întreprinderea a început producția în serie a motocicletei K-75-O, model recent, a cărui construcție și caracteristici tehnice sînt considerabil superioare celor ale motocicletei M-72-N.

Constructorii sovietici pun acum la punct modelele unor noi motociclete sport și de curse de clasă internațională, cu care sportivii U.R.S.S. vor lua parte la viitoarele competiții.



Si-au facut

datoria

14 SEPTEMBRIE 1944

Dinspre apus fasciștii năvăliseră cu forțe numeroase pe teritoriul patriei noastre, cu intenția de a pune mina pe pozițiile cheie ale munților și a opri astfel ofensiva vijelioasă a Armatei Sovietice. În aceste clipe grele, elevii Școlii de subofițeri din Radna se găseau instalați pe poziție, gata de luptă, la poalele munților Zarandului, decși să aplece cu orice preț comunicația de pe valea Mureșului. Insuflețiți de dragostea de patrie și de ură împotriva cotropitorilor fasciști, în câteva ore ei și-au săpat tranșeele care, șerpuiunde, încingeau ca niște brîie negre satele Ghiorocul, Cuvinul, Minișul și Păulișul.

Pe drumurile care duceau spre Radna și Lipova, coloanele de refugiați, venind dinspre mănoasa cîmpie a Aradului cu bunurile înghesuite în căruțe, erau mitraliate de avioanele fasciste. În inimile tinerilor elevi, aceste scene zguduitoare, provocate de hoardele fasciste, le-a întărit hotărîrea de a opri cu orice preț înaintarea inamicului. Peste noapte, de-a lungul pozițiilor de apărare răsunau surd izbitori de cazmale și lopeți, care, înfipite cu sete în pămîntul viscos al depresiei Zarandului, ajutau la definitivarea ultimelor lucrări pentru apărare, înainte de înclătarea cu inamicul. A doua zi, dimineața, razele soarelui au străpuns ceața care năpădisese pe valea Mureșului. Valurile riului șoșoteau tumultoase, ducînd parcă bucuriile și tristețele luptătorilor departe, spre Tisa. În depărtare, dinspre Arad se auzea din ce în ce mai deslușit țacănitul mitralierelor. Aradul fusese ocupat de forțele blindate inamice, care aduseseră cu ele groază și moarte în rîndul populației nevoiașe neevacuate.

Pe direcția principală de înaintare a trupelor fasciste, de o parte și de alta a șoselei asfaltate de pe valea Mureșului, se organizase în apărare Campania 6 elevi, comandată de căpitanul Fătu Ion, de loc de prin părțile Oneștilor. Forțele principale ale companiei erau dispuse pe satul Miniș. Mai la nord spre Cuvin și Ghioroc, alte subunități de elevi ocupau poziții de apărare, fiind gata în orice moment să dea piept cu cotropitorii. Către amiază, tancurile fasciste, însoțite de infanterie, au trecut la asaltul pozițiilor noastre. Dar potopul de foc, trimis cu precizie de elevi, a oprit tancurile și lanțul atacatorilor fasciști.

Comenzile ofițerilor inamici, pentru reluarea atacului, răsunau strident și isteric, dar fără rezultat. Ca niște torțe uriașe, coloșii de oțel incendiați stăteau, nepuțincoși, pe cîmpul de luptă. Limbile de

foc se înălțau în vilvătăi, spre cerul roșiatic.

Ofensiva dușmanului fusese pentru un moment oprită. Spre seară a apărut la inamic o dungă de pămînt afinat, care descria, sinuos, linia primei tranșee. Fasciștii nu renunțaseră la ideea de a pătrunde în defileu. Surprinși de riposta dîrză și violentă a subunităților de elevi, ei au fost obligați să se oprească pînă la primirea întăririlor.

Seara se lăsase pe nesimțite. În Miniș, la punctul de comandă al Companiei 6 elevi, căpitanul Fătu Ion, aplecat deasupra unei hărți, studia împreună cu sublocotenentii Cizmaru și Popescu Darius situația care se crease, după prima ciocnire cu inamicul. Prima zi de luptă a arătat clar direcția loviturii principale a inamicului, care se conturase de-a lungul șoselei de pe valea Mureșului. Totuși, lipsa de informații concrete despre inamic producea greutate în definitivarea hotărîrii. Cunoașterea a cît mai multe date despre inamicul cu care se băteau era absolut necesară. Acest lucru se putea rezolva numai prin executarea unei incursiuni. Toate acestea îl frămîntau pe comandant, acum cînd se crease un mic răgaz.

... Noaptea trecea cu frămîntările și grijile caracteristice cîmpului de luptă. De după dealurile Lipovei, se părea că întunericul începe să se spargă. În tabăra dușmană, deși nu se vedea nimic, se simțea totuși o activitate febrilă. Fasciștii se pregăteau de un nou atac. În tranșee, elevii erau gata să dea din nou o ripostă hotărîtă cotropitorilor. Frații și părinții lor zdrobiseră elica fascistă de la conducerea țării și alungaseră pe cotropitorii

hitleriști. Ei erau chemați acum să interzică pătrunderea altor trupe fasciste în inima țării.

Vestea sosirii primelor tunuri antitanc sovietice, care ocupaseră poziții înapoia companiilor, a stîrnit entuziasm în rîndul elevilor.

Înainte ca zorii dimineții să cuprindă valea Mureșului, fasciștii și-au reluat atacul. Compania căpitanului Fătu de data aceasta era sprijinită de tunarii sovietici. Primele tancuri au fost izbite în plin de tunurile sovietice, în timp ce lanțurile de trăgători fasciști s-au lovit de replica dîrză a pușcașilor și mitralierilor elevi, care prin foc viu și precis au ținut dușmanul la pămînt. Mereu se ridicau însă alte și alte valuri de atacatori, care voiau cu orice preț să înfrîngă zidul viu al elevilor. Dar fiecare val a fost nevoit să muște țărîna. Comenzile erau scurte. Contraatacurile se executau în formații mici și cu inversunare. Încăierarea a fost deosebit de violentă și a durat aproape toată ziua.

Dușmanii nu și-au atins scopul. Peste 70 de fasciști zăceau în fața companiei noastre. Succesul a cerut însă și sacrificii. În lupta corp la corp, dusă pentru apărarea Minișului, a fost lovit mortal de un glonte fascist însuși căpitanul Fătu. Vestea căderii comandantului s-a răspîndit ca fulgerul în tranșeele apărate de elevi. Jurămîntul de a-și răzbuna comandantul și tovarășii răpuși de fasciști deveni un nou imbold de luptă pentru fiecare elev.

În grupa elevului sergent Băbălău Alexandru, moartea își implintase adînc colții necruțători.

Băbălău stătea încruntat și dus pe gînduri. Privea în întunericul nedeslușit



din jurul său. Nările i se umflaseră de mirosul prafului de pușcă și de sînge. Vedea aievea valea înșingherată a Mureșului, peste care se așternuse, brutal, fiorii morții. Prin fața ochilor i se perindau, ca într-o poveste de demult, clipele petrecute alături de cei ce căzuseră. Pleoapele-imezite li atîrnau greu peste ochii oboșiți de luptă și zbucium. Ar fi așipit, dar nu-l lăsau imaginile tovarășilor căzuți pentru libertate. Îi apărea mereu în față comandantul său, căpitanul Fătu. Îl vedea cum vorbea companiei în careul școlii de la Radna, înainte de a pleca pe poziția ce trebuia să o ocupe și să o organizeze. Cuvintele hotărîte ale comandantului răsunau încă în inima lui Băbălău. Timplele-i zvlîneau în ritm sacadat, iar sîngele năvălea în obraji, în creier, peste tot.

Dar răfuiala nu se terminase. Strinse tare patul pistoletului. Se uită din nou în adîncul nopții, peste tranșeele fasciste, cu ciudă și ură. Îi treceau prin fața ochilor incursiunile executate la fasciști. Îl copleșiră multe gînduri, care mai de care mai îndrăznețe. Îngîndurat, dar hotărît, Băbălău se strecură printr-o viroagă spre punctul de comandă al sublocotenentului Popescu, care comanda acum compania. Ofițerul îl privi cu nedumerire.

— Ce-i Băbălău?
— Permiteți să vă raportez.
— Stai jos și spune!
— Vă rog să-mi aprobați să execut o incursiune la inamic! Aș pleca chiar acum. Fasciștii nu se vor aștepta la o acțiune din partea noastră la oră asta. Nu trebuie să-i lăsăm în pace.
— Cu cine vrei să execuți incursiunea?
— Îl întrebă comandantul?
— Voi căuta din cei rămași, domnule sublocotenent!
— Dar is puținii Băbălău. Orice om pierdut poate produce un mare gol.
— Vom fi foarte atenți. Vă rog să ne lăsați.
Ofițerul tăcu. Ezită o clipă. Apoi zise, aprobînd.
— Bine, Băbălău! Aveți însă grijă. Nu riscați; mine am nevoie de voi toți. Trebuie să rezistăm aici pînă vor sosi unitățile sovietice să ne înlocuiască. Fasciștii nu trebuie să treacă peste noi. Îl îmbrățișă și-și luă rămas bun de la el.

Băbălău se pierdu în noapte. Mergea grăbit prin tranșeea șerpuită.

Ceața favoriza executarea incursiunii și acest lucru îi dădu mai multă hotărîre, mai multă tărie și încredere. Trebuia să-și mai aleagă pe cineva care să-l însoțească la executarea misiunii. Dar pe cine? Mai rămăseseră în grupă doar patru, cu el cu tot. Erau oboșiți de luptă. Apoi, sublocotenentul Popescu îi atrăsese atenția asupra consecințelor unor noi pierderi. Dar tovarășii lui de luptă trebuiau răzbunați cu orice preț. Raportase și comandantului, care aștepta acum rezultatul acestei incursiuni.

— Plec singur! — murmură Băbălău încet. Hotărîrea a fost spontană, dar definitivă.

Se pregăti în pripă. Își încercă automatul „Beretta” pînă la refuz. Grenade nu mai avea, deși citeva nu i-ar fi stricat. Luă trei călușe din raniță și le trecu pe sub centură, unul lingă altul. Scoase legăturile și frînghia de la foaia de cort, le înnodă peste brîu și porni apoi spre linia fasciștilor.

O CARTE NOUĂ

A apărut lucrarea „Dozimetria radiațiilor” de col. ing. dr. Zinca Simion și cpt. ing. Dimitriu C. Dorin, publicată în Editura Militară a Ministerului Forțelor Armate ale R.P.R.

După trei capitole în care se expun unele amănunte în legătură cu radiațiile, structura materiei, precum și fenomenele care stau la baza dozimetriei, urmează alte trei capitole în care sînt descrise diverse tipuri de dozimetre (bazate pe colectarea ionilor, pe scintilație) electroscopice, electrometre și dozimetre individuale. În următoarele capitole sînt descrise alte tipuri de dozimetrie (chimică, fotografică și calorică). Ultimul capitol este consacrat efectuării măsurătorilor de radiație.

Datorită faptului că autorii au reușit să prezinte într-o formă ușor accesibilă o problemă deosebit de importantă a științei moderne, recomandăm cititorilor această interesantă lucrare.

Se strecură într-o viroagă mică și începu să se tîrască cu atenție spre poziția inamică.

La capătul viroagei se ridică în coate. Bănuia, după cît mersese, că se apropia de prima tranșee fascistă. Cercetă cu atenție, prin întuneric, fiecare direcție. Zări la vreo 20 de metri, parcă, tranșeia. În stînga lui, la șapte pași, o groapă proaspăt săpată. Băbălău se tîrî încet spre groapă. Apoi scoase automatul de după gît și-l trecu în mina dreaptă. După cîteva metri simți că se află pe pămînt negru și ud, rezultat din săpătură proaspătă. Determină marginea gropii cu mina; cu respirația tăiată se uită atent înăuntru. Groapa era pe jumătate săpată. Înăuntru, alăturați, doi fasciști dormeau, rezemați unul de altul cu puștile între picioare. Erau pîndarii.

— V-aranjez eu! — își spuse în gînd Băbălău și apucă hotărît automatul de țevă. Verifică siguranța și încercătorul. Cu o lovitură surdă și puternică, lăsă în nesimțire pe primul fascist. Celălalt se ridică bezmetic și vru să strige. Dar n-avu vreme. Mîinile vinjoase ale lui Băbălău îl imobilizară. Apoi îi fixă călușul în gură și îl trase dintr-o mișcare afară.

Impotrivirea fascistului fusese zadarnică. Legat fedeleș, zăcea neputincios cu fața la pămînt. Băbălău îl luă și porni grăbit.

Dinspre inamic, se auziră zgomote. Fasciștii simțiseră că la postul de pîndă se petrecuseră lucruri neobișnuite. Noaptea le mărise atenția, astfel că în cîteva secunde alarma cuprinse poziția, în timp ce Băbălău, cu automatul în spatele fascistului, îl conducea grăbit spre poziția noastră. O rachetă albă cu trei stele sparse brusc întunericul, și-n același timp o rafală de mitralieră își împărți limbile de foc spre viroagă. Băbălău n-avu vreme să se culce la pămînt. Snopul mitralierei îl prinse în plin. În pulpa piciorului și sub omoplatul drept simți arsuri tari de foc, apoi o amorteală începu să-i cuprindă trupul. Era rînit. Își dăduse seama de acest lucru imediat după rafală. Îi era ciudă. Își încordă toate forțele pentru a ajunge mai repede la comandantul său. Dintr-un salt, sări în viroagă, împingînd și fascistul. Șuvoaie calde de sînge i se prelingeau pe spate și pe piept. Simțea că

i se sleiesc puterile, dar nu ceda. Mai era puțin pînă la punctul de comandă al sublocotenentului Popescu. Acesta care-și dăduse seama că incursiunea fusese descoperită aștepta cu înfrigurare întoarcerea lui Băbălău. Focurile fasciștilor alarmaseră întreg dispozitivul nostru.

Adunîndu-și toate forțele care-i mai rămăseseră, elevul sergent pătrunse la punctul de comandă. Zgomotul care-l produsese pe ultimii metri alarmă pe cei prezenți aici. Sublocotenentul Popescu se ridică în picioare în momentul în care, cu o supremă și ultimă încercare, Băbălău, cu vocea stînsă, încerca să raporteze:

— Domnule sublocotenent! — mi-am îndeplinit mi... si... una!

Cu ultimele puteri împinse înainte pe fascistul înmărmurit de frică, apoi se prăbuși la pămînt. În fața comandantului său, trupul îngrămădit de durere al bravului erou își trăia ultimele clipe. Mîinile i se descleștaseră. Ajutorul tovarășilor săi a fost fără nici un rezultat. În trupul elevului sergent Băbălău Alexandru moartea își împlîntase ghearele-i necruțătoare. Era noaptea lui 17 septembrie 1944...

★

Stîrșit de septembrie. Elevii, adunați pe platoul școlii din Radna, ascultau cu înfrigurare fiecare cuvînt al comandantului. Lipseau mulți... Cînd s-a făcut apelul școlii, de multe ori careul de elevi a rămas într-o tăcere pioasă, cu toate că bucuria victoriei le însuflețise inimile. Căzuseră 38 de elevi și 8 ofițeri, în frunte cu căpitanul Fătu Ion. Dar pozițiile apărate de ei nu au putut fi cucerite de fasciști.

... Și cuvîntul comandantului răsuna răspicat, mulțumind pentru vitejeasca comportare... „La Păuliș, Miniș, Ghioroc și Cuvîn, în zilele de 14—20 septembrie 1944, voi ofițerii, subofițerii și elevii Școlii de subofițeri rezervă infanterie Radna ați scris cu slove de sînge, cu slove de aur, pagini nepieritoare în istoria războiului antifascist. Vă citez prin ordin de zi pentru spiritul de abnegație și sacrificiu, dovedit în luptele pentru apărarea defileului Mureșului”.

Leonida LOGHIN

Lenin a formulat cea mai celebră dintre ecuații: comunism = Puterea Sovietelor + electrificarea întregii țări. Pe baza ei, s-a elaborat planul GOELRO. Atunci, întemeietorul Statului Sovietic a primit vizita unul cunoscut scriitorului burghez. A avut loc un dialog:

Wells: Realizarea planului d-stra e greu de crezut. Sinteți un visător, domnule Lenin.

Vladimir Illici: Da, sint un visător, domnule Wells, dar un visător de vise realizabile. Viitorul e de partea noastră. Să mai veniți pe aici peste câțiva ani...

Invitația a fost primită. Wells a mai venit în Uniunea Sovietică. A fost uluit. Ecuația formulată de Lenin se împlinise cu succes.

ȘI PE BISTRITA SE VISEAZĂ

Sămînța visului leninist a încolțit și în inima constructorilor de la Bicăz. Cu ani în urmă, cînd au venit acolo, ei au primit o sarcină uriașă: să ridice între doi munți un baraj puternic, cu care să zăgăzuiască undele Bistriței și să le transforme apoi, cu ajutorul unei hidrocentrale, în lumină și bucurie pentru toată Moldova.

Oamenii și-au suflecat mînele și au prins să lupte cu natura sălbatică. Era greu. Minerul Ivacioni și ortacii lui fierbeau ciorba la un foc de vreascuri, dormeau sub spuza de stele și se înverșunau să doboare stînca. Munceau și se gîndeau la măreția viitorului.

Curînd apărură mașini moderne, specialiști de toate soiurile, cantine, cluburi, școli. De sub cerul liber, Ivacioni și ortacii lui se mutară în barăci și apoi în apartamente confortabile, nou construite... Incepură să prindă formă concrete barajul, tunelul, hidrocentrala. Viitorul se apropia. Nu degeaba oamenii visaseră la el, așa cum îi învățase Lenin...

În cabina de pontaj de la bene, cocoțată la o mare înălțime în coasta muntelui, l-am cunoscut pe tînărul dispecer de schimb Alexandru Chiriac. Am aflat de la el că în timpul liber practică tirul pe linie de A.V.S.A.P. și o face și pe antrenorul în această ramură sportivă. A avut și succese. Echipa organizației de la baraj, pregătită de el, a devenit campioană regională, iar în 1957, numele lui a figurat pe lista cîștigătorilor campionatului republican. Îl întreb:

— Am auzit că ai în brigada utemistă pe care o conduci tineri de ispravă. Mi-ar trebui ceva fapte deosebite.

— Fapte deosebite? — spune mirat. Astea caută-le la aviatori sau la marinari.

Mă dezarmează. Nu mai zic nimic. Privesc pe geam traiectoria benelor în spațiu. Sint niște cupe uriașe, de metal, ca nacela unui balon care transportă odată cîte șase metri cubi de beton. Ele alunecă grațios, la o înălțime amețitoare, pilotate de beniști, de-a lungul cablurilor perfect întinse între vîrfurile celor doi munți.

Pe șantier, pasiunea constructivă e specifică nu numai părinților, ci și copiilor

MODESTIE



Unul din beniștii la postul său

Aici vor fi zăgăzuite apele

Pe șantier



Chiriac se uită la mine. Zîmbește și-mi spune:

— Fără jucăriile pe care le vezi nici nu se putea concepe turnarea barajului în termenul fixat... Uite-te la cea din dreapta! E condusă de unul Gheorghe Zapca. Are un curaj băiatul ăsta! Alaltăieri s-a întîmplat o defecțiune. A stat suspendat între cer și pămînt trei ore. Și era un ger! Credeam că o să se congeleze.

— N-a avut nimic?

— Ce să aibă? După ce s-a înlăturat defecțiunea, a venit la cabină, a sorbit o țigară și și-a continuat treaba. A lucrat pînă a doua zi dimineată, pentru că, îmbolnăvindu-i-se schimbul, n-a avut cine-l înlocui.

La amiază coborîm cu toții spre birourile barajului. Trecem pe lîngă un panou uriaș pe care se înregistrează cifrele cu realizările la zi. Jos scrie ceva subliniat cu două linii. Citesc: „Data — 26 februarie; brigadă fruntașă — brigada U. T. M. condusă de Alexandru Chiriac; cantitate de beton turnată într-un schimb — 1017 m³ (cifra record)”.

Intrăm în birouri. Într-un colț zăresc un steag roșu pe care scrie ceva. Îl desfac și văd: „Brigadă utemistă fruntașă în muncă pe hidrocentrala „V. I. Lenin-Bicăz”. Mă uit la Chiriac și zic:

— Bine, tovarășe, mă trimiți după fapte deosebite la aviatori sau la marinari și cînd colo...

— Da ce crezi dumneata, spune rîzînd, aici la noi nu sint aviatori și marinari?

— Unde?

— Aici la noi. Află te rog că aproape toți beniștii au făcut parașutismul sportiv. Crezi că e așa ușor să lucrezi acolo sus? Trebuie curaj... Iar în ceea ce privește marinăria, băieții mei se vor face și marinari. După ce s-o termina barajul, unii dintre ei

ierul hidrocentralei V.I. Lenin



vor rămâne aici. Vor conduce pe lac snaipuri, iole și cutere...

Nu-l contrazic. Îi dau pace. E și el un visător.

CEEA CE RĂMÎNE ADESEA ÎN AFARĂ

Într-o zi, m-am întâlnit cu maestrul electrician Scoruș. Stătea de vorbă cu instructorul de partid Sallo, care venise să discute cu el nu știu ce problemă importantă.

Scoruș e un bărbat tânăr. A venit pe șantier acum șase ani dintr-un sat apropiat. Pe atunci purta opinci, avea în spate o traistă goală pe care o bătea vântul, și nu știa nici o meserie.

Pe șantier a devenit electrician, șef de brigadă și membru de partid. Mai mulți ani de zile a activat în calitate de instructor voluntar al organizației A.V.S.A.P. A fost și la Festivalul de la Moscova. Atunci a văzut capitala sovietică, Kievul și Leningradul. A urcat pe istorica punte a „Aurorii”... În viață, în numai câțiva ani, a urcat de la situația de țaran simplu și needucat la cea de muncitor comunist, cu o calificare modernă.

În timp ce discutăm cu el, Nea Fănică, tovarășul meu de drumeție, și-a scos aparatul de fotografiat și l-a dus la ochi să vizeze. Dar când să apese pe declanșator, instructorul de partid face, fulgerător, câțiva pași spre stînga.

— Stai pe loc, tovarășe! De ce te miști? — se supără Nea Fănică.

— Păi, văd că vrei să faci o poză, spune omul încurcat.

— Da, vreau să fac o poză.

— Și eu ce să caut acolo? Fotografiază-l pe Scoruș, el e muncitor fruntaș. Eu...

— Nu, tovarășe, spune fotoreporterul autoritar. Treci la loc, vreau să te prind și pe dumneata.

Pînă să argumenteze că nu e cazul să apară în fotografie, aparatul a și țâcănit, prinzînd în cadru figura instructorului de partid. Nea Fănică e satisfăcut. În drum spre Stejaru, îmi spune:

— Ai văzut cum voia să-mi scape tovarășul Sallo. Dar n-a reușit. Ce, el n-are nici un merit?

Într-adevăr. Instructorul de partid n-are nici un merit că Scoruș e muncitor fruntaș, că hidrocentrala se ridică văzînd cu ochii?...

În 1958, constructorii barajului au terminat planul încă de la începutul lunii noiembrie. Anul acesta sînt semne să se întîmple la fel. În a doua jumătate a lui 1960, hidrocentrala de la Bicz va da lumină. În toate acestea nu e cuprinsă oare și capacitatea, energia, truda activiștilor de partid de pe șantier? Și dacă așa stau lucrurile, atunci cum poate Nea Fănică să-i facă o poză lui Scoruș, fără să fie lîngă el și tovarășul Sallo?

PEGASUL ȘI-A LUAT ZBORUL

Cu ani în urmă, la Bicz, singura formă de muncă culturală posibilă era făcută de „Scînteia” prin slova ei. Acum însă... Acum există zece biblioteci literare cu 50.000 de volume, un club cen-

DATE „BIOGRAFICE”

Barajul: înălțime — 126 m; lățime — 450 m.
Lacul de acumulare: lungime — 32 km; adîncime — 100 m; capacitate — 1 miliard metri cubi apă; durata umplerii — 9 luni.
Tunelul de aducțiune: lungime — 5 km; diametru — 7 m.
Uzina: capacitate — 6 turbine; producția anuală — 450.000.000 kWh.
Consecințe: electrificarea întregii Moldove, irigarea a 300.000 ha pămînt, transformarea Siretului într-un rîu navigabil între Bicău și Galați.

tral, care are, printre altele, o sală de spectacole cu 700 de locuri, școli elementare, o școală medie, echipe artistice, discoteci, stații de amplificare. Pe șantier au venit și vin activiști culturali calificați. Printre ei se numără și două tinere fete: Tita Chiper și Victoria Ionescu.

Acum cîțiva ani, aceste fete lucrau în redacțiile de la București ale unor publicații centrale. După scurt timp însă, au renunțat la Capitală pentru un mare șantier. S-au stabilit la Bicz. Li s-a spus ca, împreună cu alți tineri de seama lor, să editeze un ziar. N-au stat prea mult pe gînduri. Au început să-l editeze. Munceau din greu, așa cum muncea Romică din „Ziaristii” lui Mirodan ca să scoată publicația lui pentru mineri. Era aspru, dar frumos...

Curînd ziarul se făcu cunoscut și iubit de oamenii de pe șantier. Prin clocotul tineresc, prin entuziasmul ce se degaja din fiecare rînd, el înaripa și mobiliza gîndurile și brațele.

...Au trecut ani. Ziarul acela apare și acum și se bucură de aceeași prețuire. Cele două fete se găsesc tot acolo la posturi, în redacția lui. Într-o zi, le-am întâlnit. Intram la cantină. Pe ușă, un afiș: „Sala Clubului Central, seară literară, vor citi din opera lor poezii: Dan Deșliu, Nicolae Tăutu, Mișu Dragomir, Tita Chiper, Victoria Ionescu”...

Am rămas cu ochii mai mult timp deasupra ultimelor două nume. M-am gîndit: Pegasul și-a luat zborul. Aerul sănătos al șantierului i-a întărit aripile. La Bicz nu există numai biblioteci, cinematografie, cluburi și fruntași în producție, ci și poeți.

D. LAZĂR

Fotografii: Șt. CIOTLOȘ

Gheorghe Bordeianu, din comitetul organizației A.V.S.A.P.-Baraj, nu pierde ocazia, în trecerea sa pe la fabrica de beton, de a discuta cu tineretul probleme ale asociației



cum se stinge napalmul și pirogelul

Napalmul face parte din grupa materiilor incendiare. El este un amestec de benzină cu săruri de aluminiu ale diferiților acizi grași (acid naftenic, acid palmitic). De altfel denumirea lui provine chiar de la acești acizi (începutul cuvîntului naften = = na, și al cuvîntului palmitic = palm).

Ca aspect exterior, napalmul se prezintă sub forma unei mase dense, lipicioase, gelatinoase, de culoare roz sau maro, cu un puternic miros de benzină. El este ușor inflamabil, arzînd cu o flacără vie, reductoare (cu funingine) de culoare roșie, ce dă o temperatură pînă la 800°C. Prin ardere, vîscozitatea lui scade, începînd să curgă, umplînd adînciturile și crăpăturile. Imprăștiate, bucățile de napalm se lipesc puternic de terenul înconjurător sau, în cazul cînd sînt aruncate pe suprafața unei ape, plutesc, păstrîndu-și și în acest caz capacitatea de ardere.

Pirogelul este o varietate a napalmului. În compoziția lui, în afara benzinei gelatinizate, intră și un amestec de praf de magneziu cu gudron, păcură, asfalt și alte substanțe carburante. Ca aspect exterior, pirogelul este o masă lipicioasă, ca o cocă, de culoare cenușie, ce nu se topește. În schimb, el se lipește puternic de diferite suprafețe, arzînd mult mai intens decît napalmul și dezvoltînd o temperatură de 1000°C.

La arderea pirogelului, cea mai mare parte de oxid de magneziu și alte amestecuri nu se volatilizează, ci rămîn pe loc, formînd o zgură de culoare închisă, acoperită cu o pojghiță albă. În clipa terminării arderii pirogelului, zgura poate să se încălzească pînă la alb și să ardă chiar foi subțiri de metal sau să carbonizeze lemnul.

Cu napalm și pirogel se echipează bombe incendiare de cele mai diferite calibre. Aprinderea acestor bombe aviatice se produce, de obicei, de la încălcătura de pulbere de lansare.

Uneori, la echiparea bombelor aviatice, în napalm și pirogel se adaugă fosfor alb, care are proprietatea de autoinflamare în aer.

Existența fosforului în napalm și pirogel îngreunează stingerea bombelor incendiare. Chiar după ce se reușește să se stingă amestecul incendiar, prin înecarea lui în apă sau acoperirea cu un strat gros de nisip, se poate produce autoinflamarea fosforului, dacă el se usucă sau dacă de pe amestecul incendiar va fi îndepărtat stratul de nisip. De aceea cheagurile de napalm și pirogel trebuie strînse cu o răzuitoare și lăsate să ardă într-un loc ce nu prezintă pericol.

Napalmul și pirogelul se sting bine cu un jet continuu sau pulverizat de apă, cu nisip, pămînt uscat, emulsii chimice și aero-mecanice. Pentru stingerea napalmului și pirogelului se pot folosi extincitoare cu emulsii. Bucățile de napalm și pirogel stinse trebuie îndepărtate cu grijă de pe toate obiectele periculoase din punct de vedere al incendiului.

În timpul celui de-al doilea război mondial, în S.U.A. a fost începută producția în serie a bombelor aviatice cu napalm și pirogel. Cu napalm erau echipate bombe aviatice incendiare M-47 (greutatea 45 kilograme, din care 18 kilograme napalm). Aceste bombe erau destinate bombardamentelor de precizie asupra obiectivelor relativ mici. Pentru distrugerea obiectivelor mari, erau destinate bombele M-69 (greutatea 2,7 kilograme), care erau aruncate de pe avion în legături sau casete, care se deschideau în aer.

În timpul războiului din Coreea, aviația americană a folosit bombe incendiare M-76 (greutatea 210 kilograme, din care 80 kg napalm sau pirogel), precum și rezervoare speciale cu o capacitate de 350 și 450 litri, echipate cu napalm.

Bombele incendiare mici cu focos cu acțiune întîrziată erau aruncate din avion în casete metalice, a cîte 14, 38 și 60 bucăți fiecare. Casetele se deschideau în aer. Căzînd pe pămînt sau asupra obiectivului, bombele nu explodau, iar din ele, prin încălcătura de pulbere, se arunca napalm sau pirogel sub formă de 1-2 cheaguri mari sau cîteva mici. Cheagurile mari se răspîndeau pe distanțe pînă la 120 metri și ardeau în 10-15 minute.

Bombele incendiare M-47 și M-76 aveau corpul ca al unei bombe explozive obișnuite, cu stabilizator în formă de cutie. Focosul era percutant. Paharul de aprindere trecea prin tot corpul bombei și era umplut cu pulbere neagră, necesară pentru explozia corpului bombei și împrăștierea încălcăturii de napalm. La explozia bombei M-47, napalmul se împrăștia pe o distanță de 23 metri, iar la explozia bombei M-76 pe o rază de 110 metri.

Trebuie adăugat că, dacă apărarea obiectivelor și caselor de locuit contra incendiilor este bine organizată, iar populația dă dovadă de o înaltă dîrzenie morală și știe să folosească bine cele mai simple mijloace de stingere a incendiilor, eficacitatea folosirii napalmului și pirogelului scade considerabil.

(După „Voente Znania”)

AVIONUL SUHOI



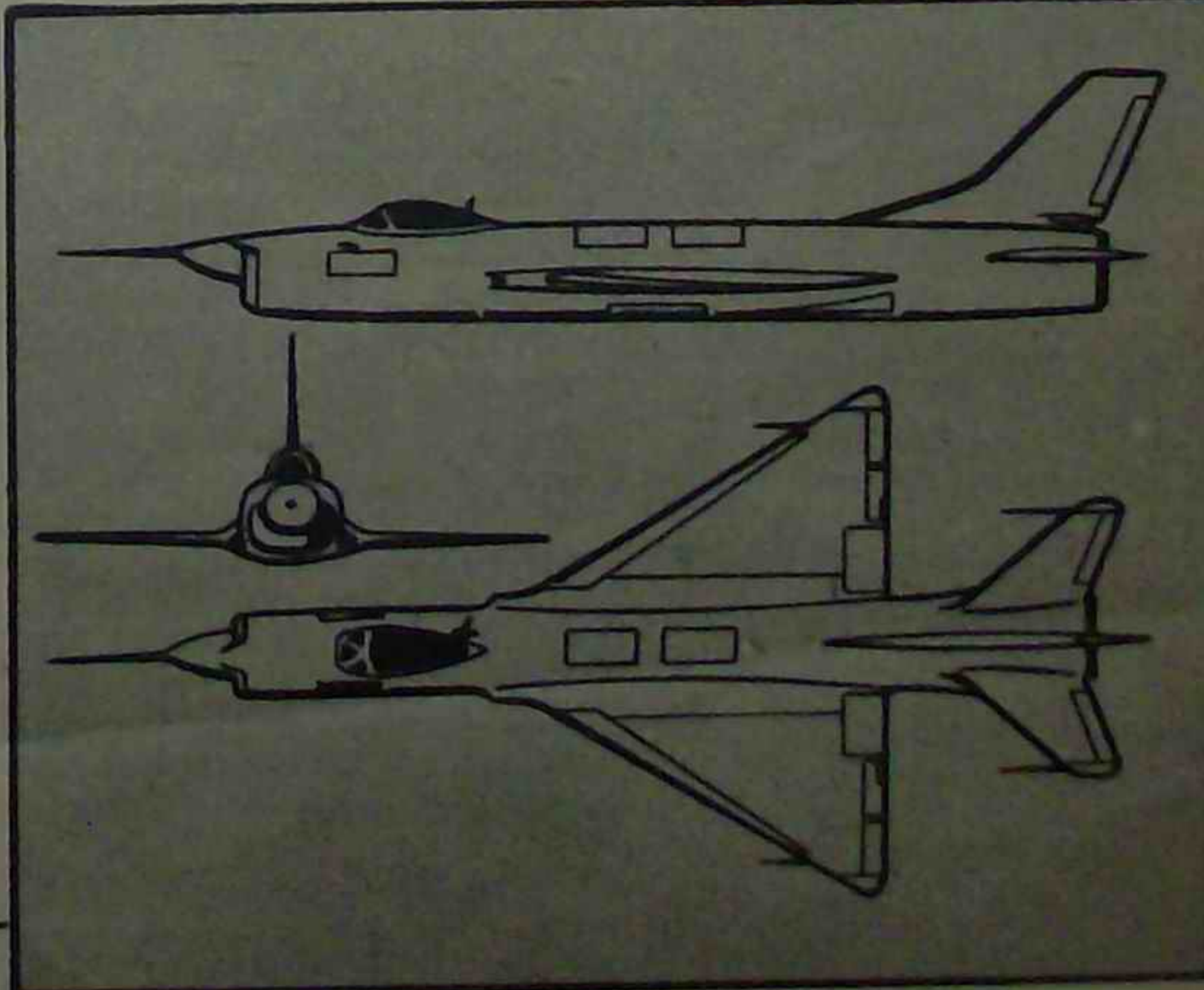
Cu ocazia paradelor aeriene de la Tușino din 1956, au fost prezentate o serie de avioane sovietice cu reacție, supersonice, cu aripi triunghiulare. Unul din aceste avioane este conceput de ing. Pavel Suhoi și poartă indicativul „Su-3”.

„Su-3” este un avion de vînătoare, construit sub forma unui monomotor, monoplan cu aripă joasă, destinat zborului la viteze supersonice.

Aripa are în plan forma unui triunghi echilateral (cu sîgeata bordului de atac la 60°) avînd un profil subțire — special pentru viteze supersonice. Ea este prevăzută cu fante în față (pentru aterizare și cu voleți și eleroane la bordul de fugă).

Fuzelajul alungit, de formă special studiată, depășește, în partea din față, cabina pilotului care este acoperită cu o capotă transparentă.

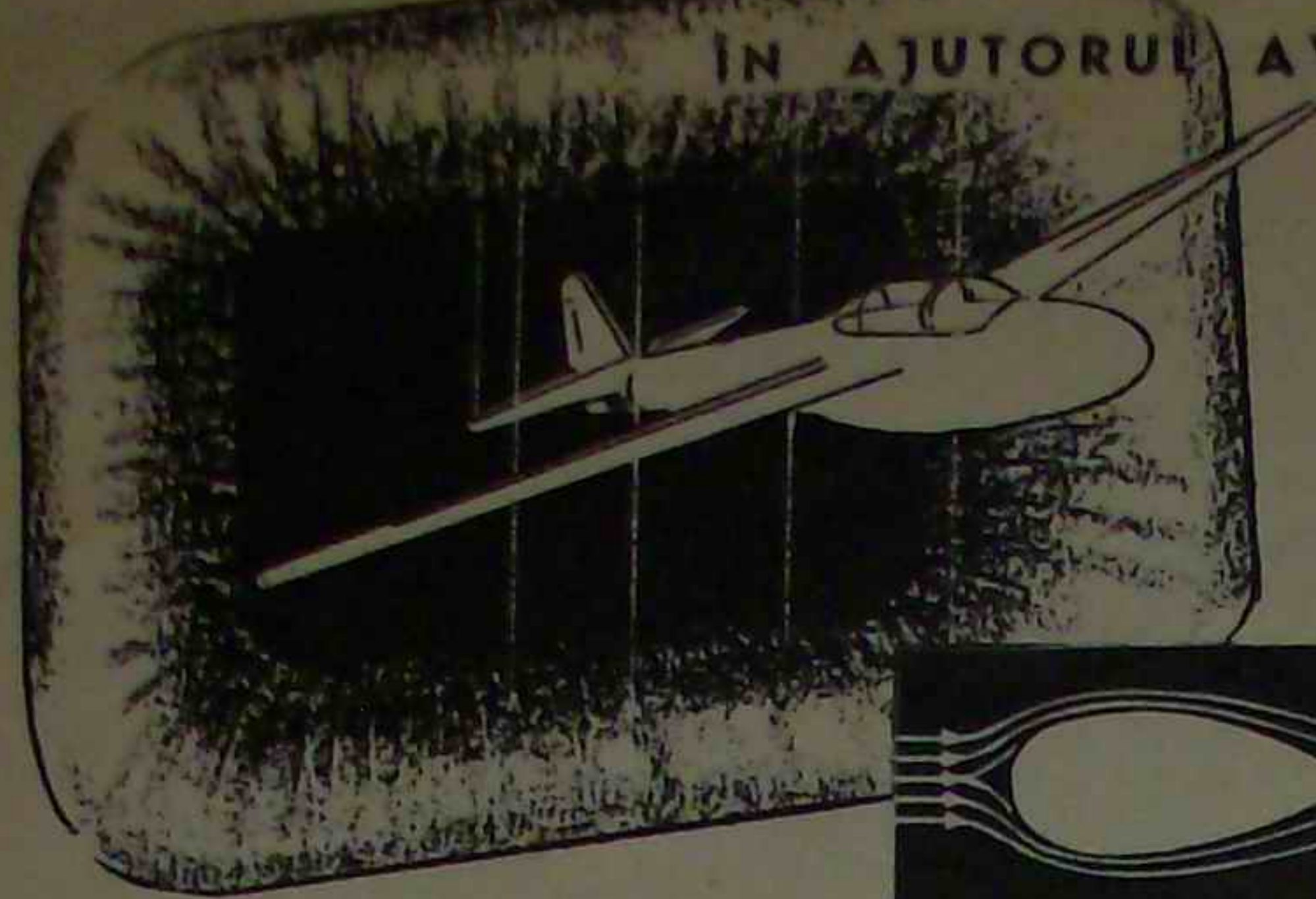
Ampenajul orizontal, avînd o sîgeată pronunțată, este fixat pe capătul fuzelajului. Ampenajul vertical are, de asemenea, o sîgeată pronunțată și se prelungește spre înainte sub forma unei coame. Avionul este dotat cu un motor turboreactor cu postcombustie, care furnizează o tracțiune de 4500 kg. În botul fuzelajului, la un loc cu priza de aer, este dispus spîrgătorul de undă.



SĂ CUNOAȘTEM LEGILE ZBORULUI

3

Despre profile și portanță



Din articolele anterioare am tras concluzia că asupra oricărui corp în mișcare relativă față de aerul înconjurător, lucrează o forță aerodinamică, ca rezultantă a tuturor forțelor elementare.

În cazurile analizate, era vorba de corpuri simetrice, având axa de simetrie în direcția mișcării, iar forța aerodinamică rezultantă coincidea cu această direcție (fig. 1 a).

Dacă luăm o placă, având în secțiune o formă simetrică și aerodinamică (fig. 1b) și o așezăm într-un curent de aer, astfel încât axul de simetrie să facă un unghi cu direcția curentului de aer, constatăm că rezultanta aerodinamică și-a schimbat direcția.

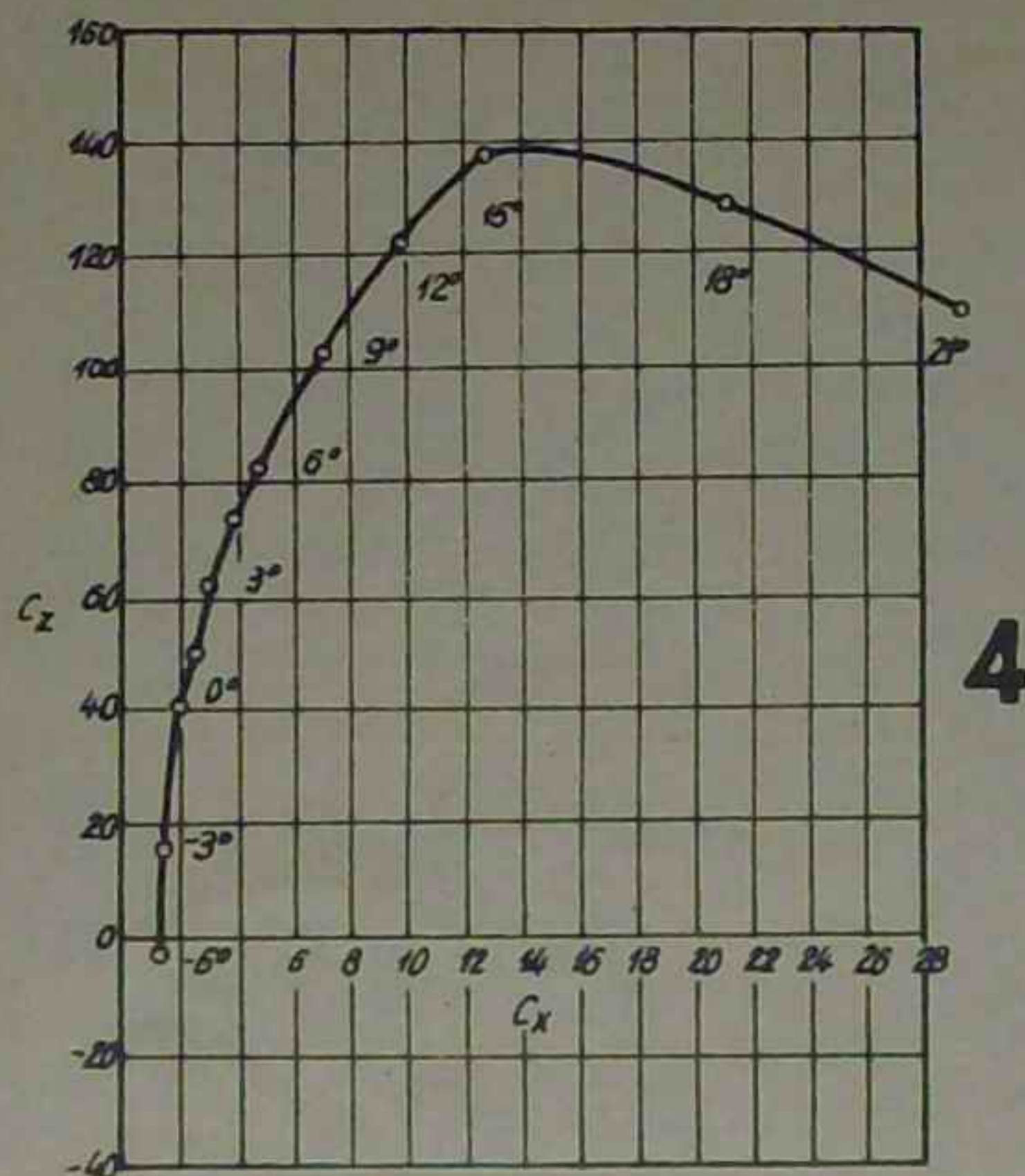
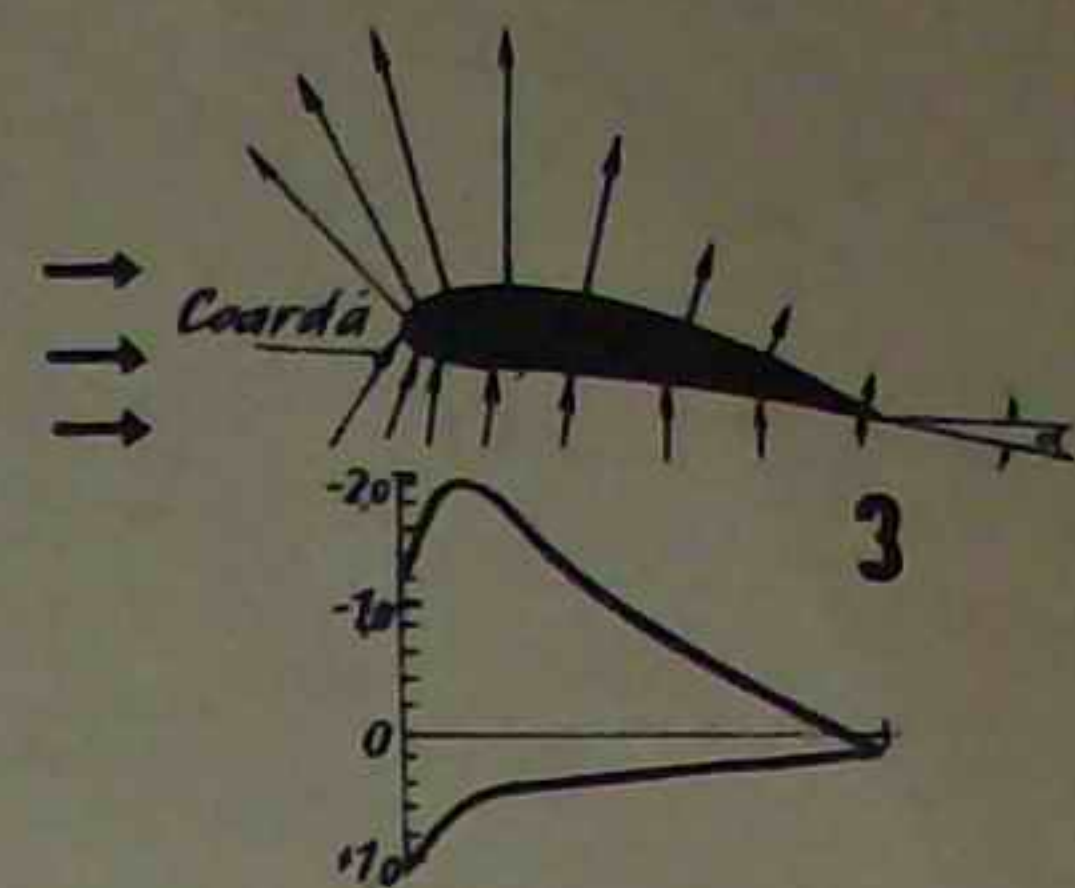
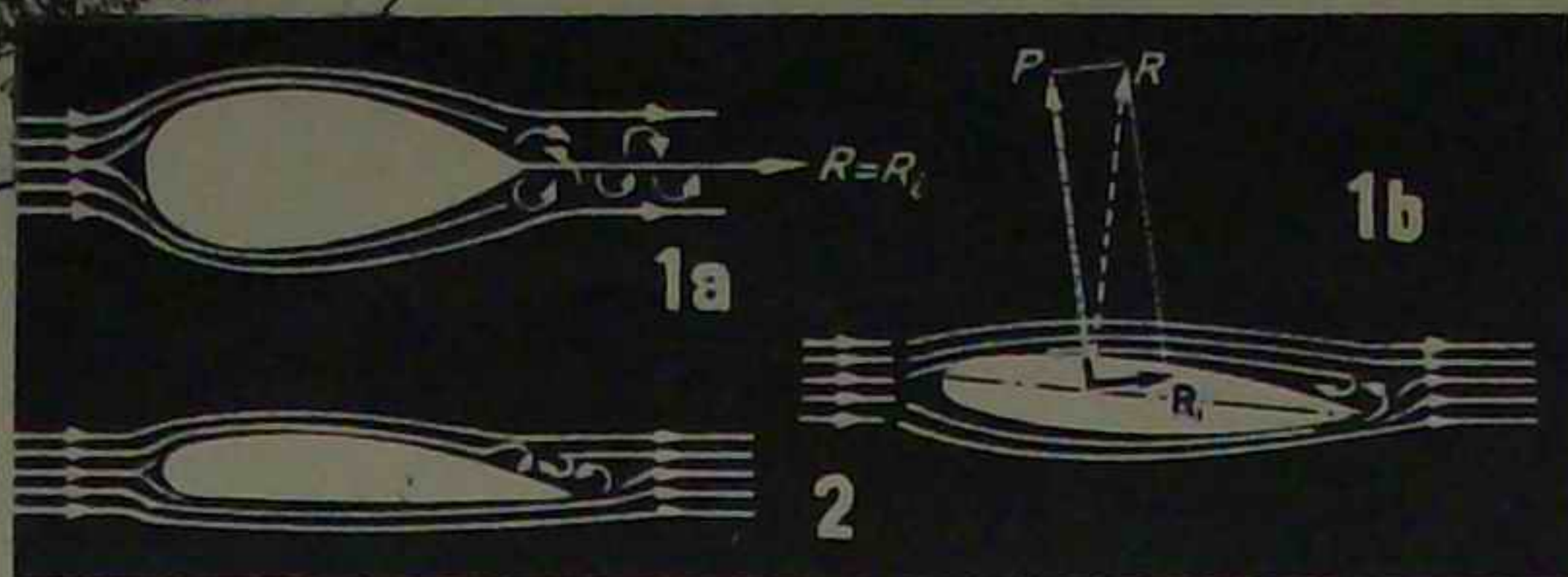
Forța aerodinamică rezultată face un unghi cu direcția curentului de aer (în cazul nostru îndreptată în sus) și poate fi descompusă în două componente: una în direcția curentului de aer și una perpendiculară pe ea.

Când suprafața plăcii în cauză și viteza curentului de aer sînt suficient de mari, componenta verticală, care are un rol de forță portantă, devine suficientă pentru realizarea zborului.

După cum se vede din figură (fig. 1b), particulele de aer sînt obligate să se despartă unele în sus și altele în jos în partea din față și trebuie să ajungă simultan la marginea din spate a corpului. Drumul particulei de deasupra fiind mai lung, înseamnă că și viteza va trebui să fie mai mare pentru ca să ajungă în același timp cu particula care a urmat drumul pe dedesupt, la mușea din spate.

Ca urmare a diferenței de viteză se naște o diferență de presiune statică între partea superioară și partea inferioară a plăcii. Deasupra se va forma o presiune mai scăzută decît în partea de dedesubt.

Diferența de presiune poate fi mărită folosindu-se secțiuni nesimetrice (fig. 2). Creșterea diferenței de presiune are ca urmare modificarea direcției sau a mărimii forței rezultante, în scopul măririi



forței portante (componenta verticală). Formele speciale de secțiuni folosite în construirea aripilor avioanelor sau a suprafețelor lor de comandă se numesc profile.

Bineînțeles mărimea și direcția forței aerodinamice rezultante nu depinde numai de mărimea suprafeței plăcii, care în cazul de față devine o aripă, și de viteza curentului de aer, ci și de unghiul față de curentul de aer (unghi de atac) sau forma profilului.

Cercetătorii au căutat să descopere forme de profile care să realizeze forțe portante mari fără ca rezistența la înaintare să crească prea mult.

În figura 3 este arătată repartitia presiunilor de-a lungul unui profil nesimetric, ca urmare a măsurărilor de presiune efectuate în diferite puncte. Se observă că depresiunea de pe partea superioară a profilului, denumită extrados, este mai mare decît presiunea de pe partea inferioară (intrados).

De aici rezultă că ideea realizării zbo-

rului prin aceea că aripile în deplasarea lor rapidă găsesc un sprijin pe un fel de „pernă de aer“ este mai puțin adevărată. Se poate spune mai degrabă că avionul atîrnă de aripile lui, care sînt absorbite ca de o ventuză de depresiunea de pe extrados.

Profilele folosite la aripile avioanelor sînt în general profile nesimetrice, avînd curburi și forme variate.

Cu cît profilele sînt mai curbe, cu atît portanța lor este mai mare, însă odată cu curbura se observă și o creștere a rezistenței la înaintare.

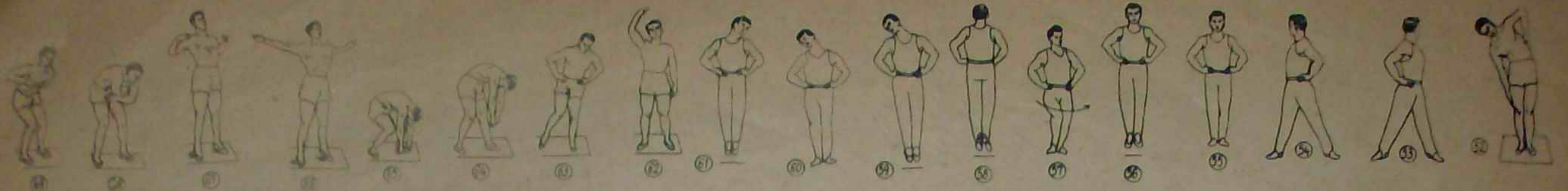
Bineînțeles valorile portanței și a rezistenței la înaintare mai depind și de unghiul de atac al profilului, lucru normal dacă ne gîndim că în cazul unui unghi de atac mare, suprafața expusă curentului crește. Pentru a cunoaște portanța și rezistența la diferite unghiuri de atac, laboratoarele de specialitate, în urma unor experiențe în tunelul aerodinamic, publică tabele conținînd aceste valori pentru diferite unghiuri de atac ale diferitelor profile. Valorile acestor măsurători pot fi reprezentate grafic în două axe de coordonate rectangulare. Pe una din ele (orizontală) se trece rezistența la înaintare, iar pe cealaltă portanța.

Curba care rezultă și care reprezintă relația dintre portanță și rezistența la înaintare la diferite unghiuri de atac se numește curba polară, sau mai pe scurt polara profilului. În figura 4 este arătată polara unui profil și tabela care dă valorile caracteristice pentru diferite unghiuri de atac.

(Continuare în pagina 21)



| Unghi de atac | -6° | -4,5° | -3° | -1,5° | 0° | 1,5° | 3° | 4,5° | 6° | 9° | 12° | 15° | 18° | 21° |
|----------------|------|-------|------|-------|------|------|------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| C _z | -6,0 | 4,5 | 16,7 | 26,8 | 38,4 | 50,1 | 60,2 | - | 81,9 | 103,4 | 123,1 | 136,7 | 128,3 | 108,1 |
| C _x | 1,08 | 1,07 | 1,19 | 1,39 | 1,72 | 2,28 | 2,88 | - | 4,64 | 7,00 | 9,85 | 12,72 | 21,08 | 29,46 |



An de an se perfecționează tot mai mult tehnica aviației. Crește viteza, înălțimea și distanța de zbor, impunând în fața piloților sarcini noi. De calitățile lor morale, de pregătirea lor fizică și de călirea lor, depind perfecționarea pregătirii sportive, însușirea tehnicii noi, participarea activă la concursuri, stabilirea recordurilor și în ultimă instanță, securitatea zborului.

Marea solicitare a pilotului și parașutistului, în special în perioada de activitate, cere un permanent antrenament fizic. Este bine cunoscut faptul că, de regulă, cei mai buni aviatori sovietici sînt sportmenii desăvîrșiți.

În dezvoltarea agilității, rapidității, rezistenței și a forței, o importanță considerabilă o au jocurile sportive. Acei care practică aceste sporturi suportă cu succes solicitările mari, care nu sînt rare în timpul pilotajului, în condiții meteorologice dificile sau în timpul zborurilor de record.

În programa pregătirii fizice a aviatorilor, un loc important îl ocupă exercițiile speciale. Este vorba de exerciții care fortifică și perfecționează sistemul mușchilor și sistemul cardio-vascular al sportivului.

O atenție deosebită trebuie acordată exercițiilor care dezvoltă simțul de orientare în timp și în spațiu și antrenării organelor de echilibru.

Paralel cu gimnastica igienică se recomandă să se facă exerciții individuale de cîte 15—20 minute. În complexul lor intră exerciții accesibile tuturor.

Pentru brațe, aceste exerciții se pot rezuma la ridicarea pe traversă, pe scară, îndoirea și întinderea brațelor sprijinindu-se de dușumea, masă sau scaun, ridicarea greutăților, strîngerea unei mingi de cauciuc, a unui arc, întinderea unui cablu de cauciuc etc. (fig. 1—12).

Pentru antrenarea picioarelor recomandăm următoarele exerciții: diferite feluri de mers: mersul prin zăpadă adîncă, pe nisip, pe gheață, pe arătură, prin rîpi, toate felurile de sărituri și fugă.

După cum am mai arătat, de un mare folos pentru oțelirea fizică a piloților sînt jocurile sportive, precum și scufundarea în apă la adîncime mare, săriturile în apă de pe trambulină, o serie de exerciții de gimnastică, săritura în înălțime, în lungime, săritura cu prăjina, exercițiile pe leagăne rotitoare, pe roata de gimnastică etc. (fig. 13—25).

Este necesar să se respecte strict principiul gradării succesive și caracterul sistematic al antrenamentului, din necesitatea trecerii de la forme de mișcare mai simple la unele mai complicate, precum și a creșterii treptate a volumului de solicitare fizică.

La alegerea complexului de exerciții, trebuie combinate, după posibilități, mersul cu ținuta dreaptă, exercițiile pentru brațe și umeri cu exercițiile pentru picioare și corp, săriturile cu fuga. Sînt obligatorii exercițiile respiratorii. Este de la sine înțeles că dacă exercițiile fizice au loc într-o sală, aceasta trebuie bine aerisită. De regulă, se recomandă ca exercițiile să se încheie cu un duș.

Intrucît pentru piloți o importanță deosebită o are antrenamentul organelor de echilibru, recomandăm în acest scop următoarele exerciții:

Poziția inițială — mîinile la șolduri. Mersul cu întoarcerea trunchiului și a capului la stînga, la dreapta și întinderea brațelor în lături, doi-trei pași (umerii drepti, ritmul la început lent, apoi accelerat. Respirația regulată).

Mersul cu întoarcerea de 360° după 5—8 pași (întoarcerea într-o parte, apoi în alta).

Poziția inițială — brațele îndoite la umăr. Mersul cu întinderea pe rînd a brațului stîng, apoi drept și

se reține respirația. Coatele nu se lasă în jos. La întinderea brațelor — respirație, la îndoirea brațelor — expirație).

Poziția inițială — picioarele depărtate, iar mîinile ridicate în sus. Trunchiul se îndoiește înainte pînă la orizontal, atingîndu-se cu degetele dușumeaua și vîrfurile picioarelor. Trunchiul se îndreaptă, mîinile în lături, apoi în sus (fig. 26—40).

Poziția inițială — picioarele îndeapărtate, mîinile la șold. Aplecarea corpului înainte și rotirea la stînga și înapoi, apoi același lucru la dreapta cu brațele lăsate în jos (Capul drept. Respirație normală).

Poziția inițială — picioarele depărtate. Întoarcerea corpului la stînga. Ambele brațe la înălțimea umerilor la stînga, același lucru la dreapta. (Întoarcerea corpului pînă la refuz, capul în partea mîinilor) (fig. 41—45).

Poziția inițială — picioarele mult depărtate, brațele în sus, degetele înlănțuite. Aplecarea trunchiului în jos. Brațele lăsate între picioare. Același lucru cu ochii închiși (picioarele nu se îndoiește. La aplecare — expirație) (fig. 46—47).

Poziția inițială — picioarele mult depărtate. Mîinile la umăr. Corpul aplecat înainte. Întoarcerea corpului la stînga cu mișcarea ambelor brațe la stînga și cu întoarcerea capului. Același lucru la dreapta (corpul nu se îndreaptă. Respirația normală) (fig. 48—51).

Poziția inițială — drepti. Înclinarea corpului la stînga. Brațul stîng se lasă în jos, de-a lungul corpului, iar cel drept se ridică în sus. (Înclinările numai la stînga și la dreapta. Picioarele nu se îndoiește. Nu rețineți respirația), (fig. 52).

Poziția inițială — picioarele depărtate, mîinile la șold. Întoarcerea corpului la stînga și la dreapta. Coatele trase înapoi. (Mișcarea se execută cît mai largă, cu capul drept) (fig. 53—54).

Poziția inițială — drepti, mîinile în șold. Săritură la stînga de 3—4 ori. Același lucru la dreapta. (După săritură mers liniștitor). (fig. 55—58).

Sărituri cu întoarceri de 180°. Sărituri pe loc cu întoarcerea capului la stînga, la dreapta și la fel cu ochii închiși (fig. 59—61).

Sărituri cu întoarceri de 360° cu ochii închiși.

Fuga pe loc cu întoarcere treptată la stînga, în cerc; la fel la dreapta.

După sărituri și fugă, mersul rapid cu încetinire treptată. Exerciții respiratorii (fig. 62—69).

Pregătirea fizică individuală, efectuată sub controlul permanent al medicului, va duce la călirea aviatorilor, la performanțe sportive mai ridicate.

(Din revista „Kriela Rodin” Nr. 12—1958.)

PREGĂTIREA fizică a AVIATORULUI

de I. DISCIUGHIN

cu întoarcerea capului într-o parte și întinderea brațelor (coatele nu se lasă în jos).

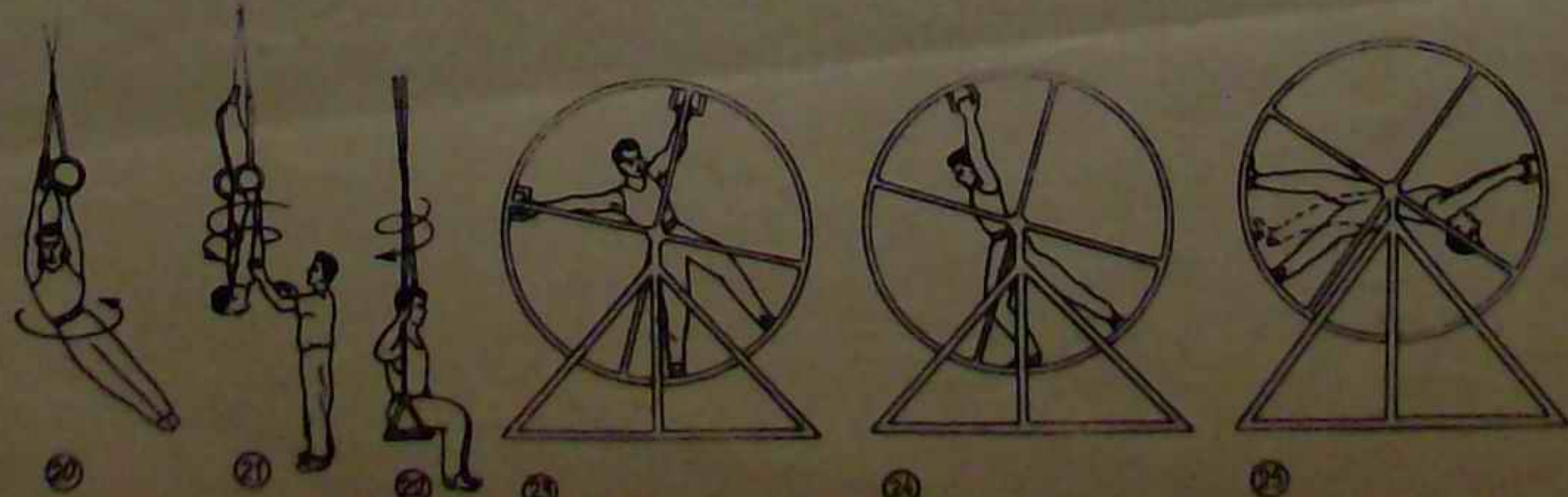
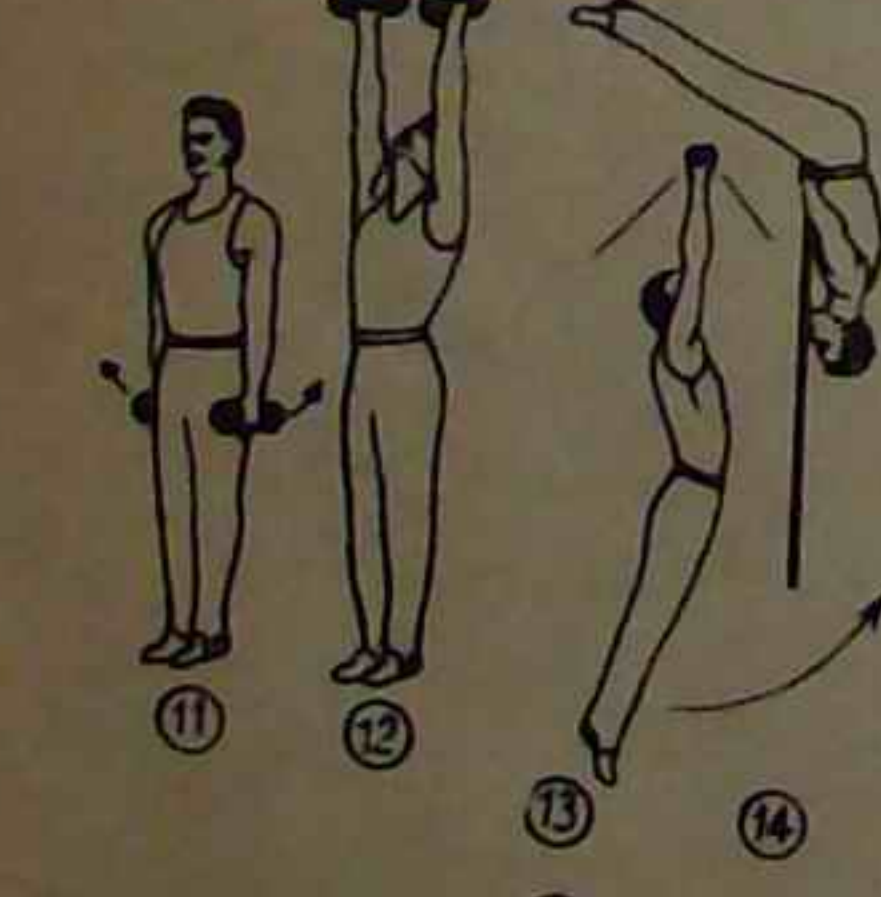
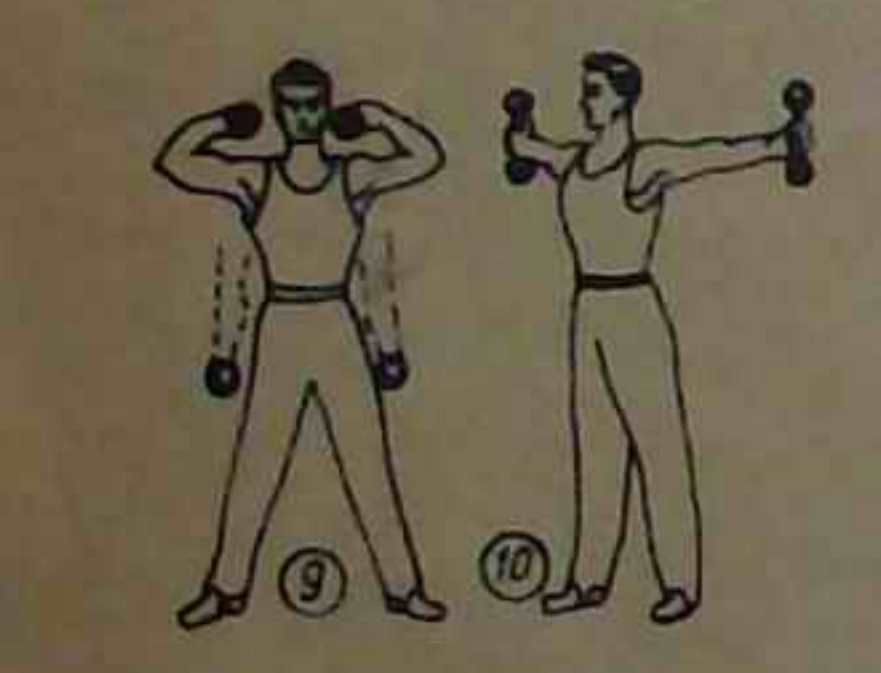
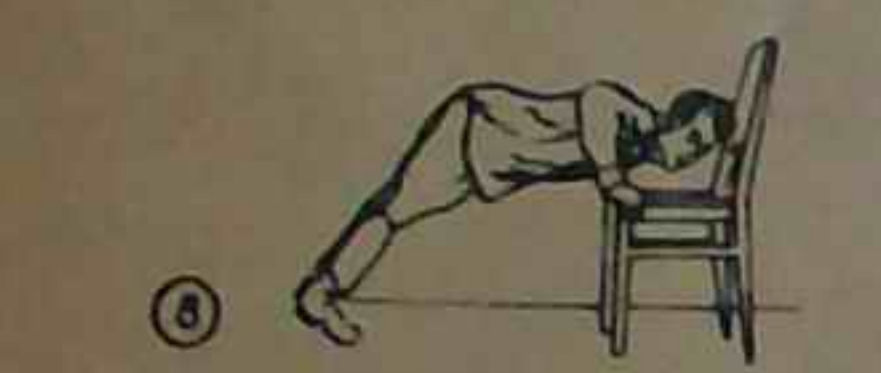
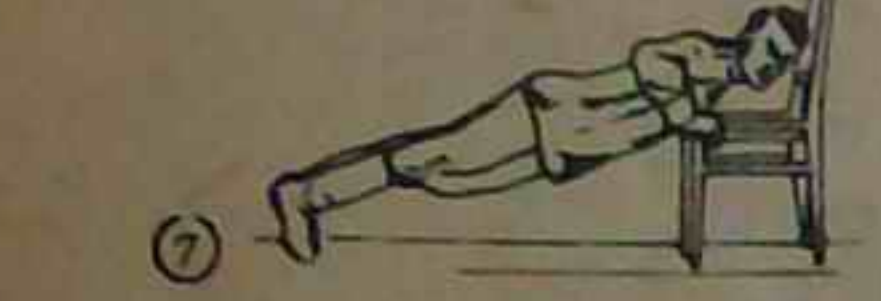
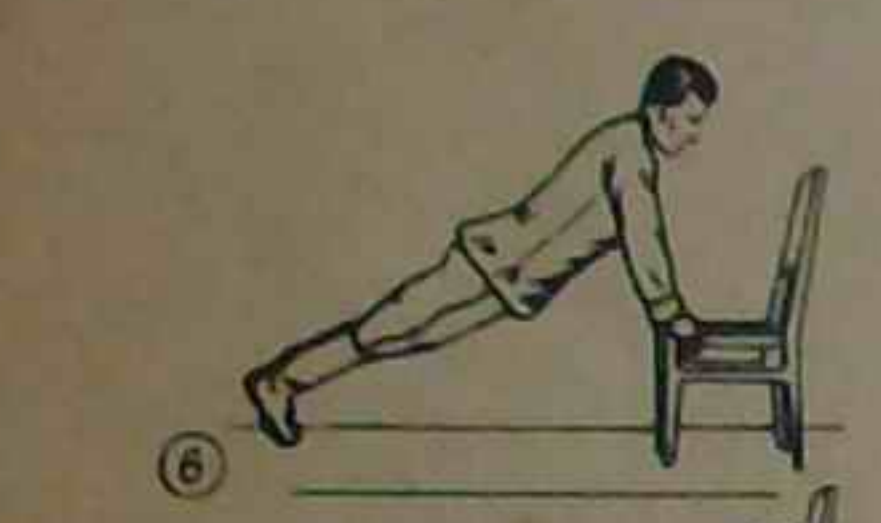
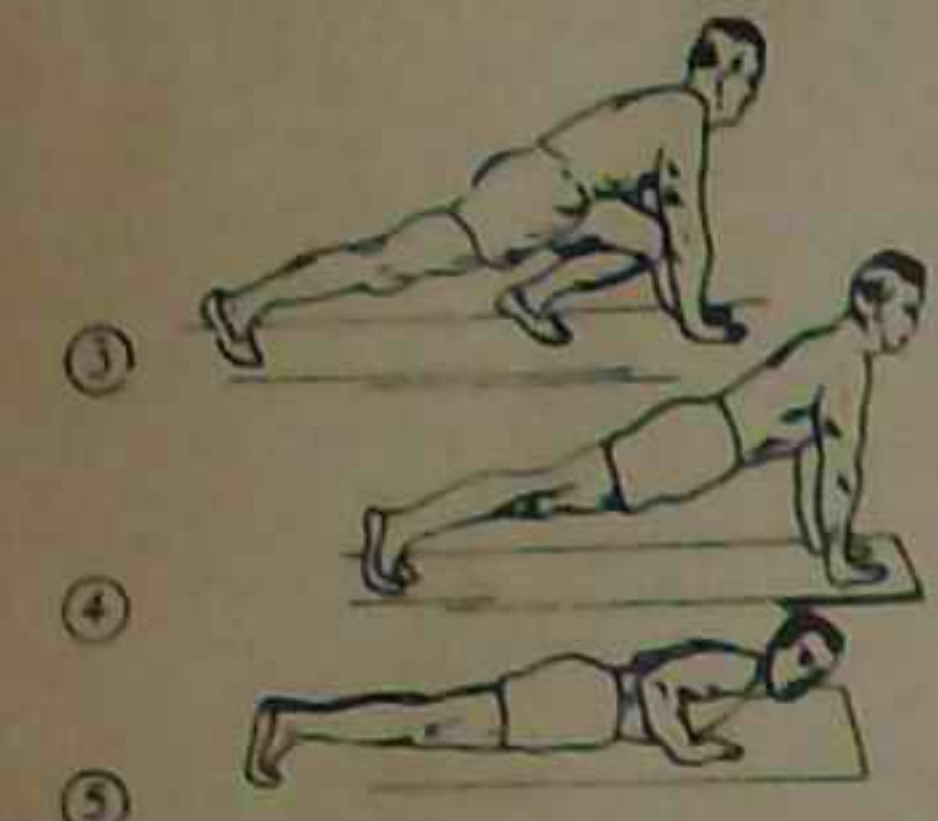
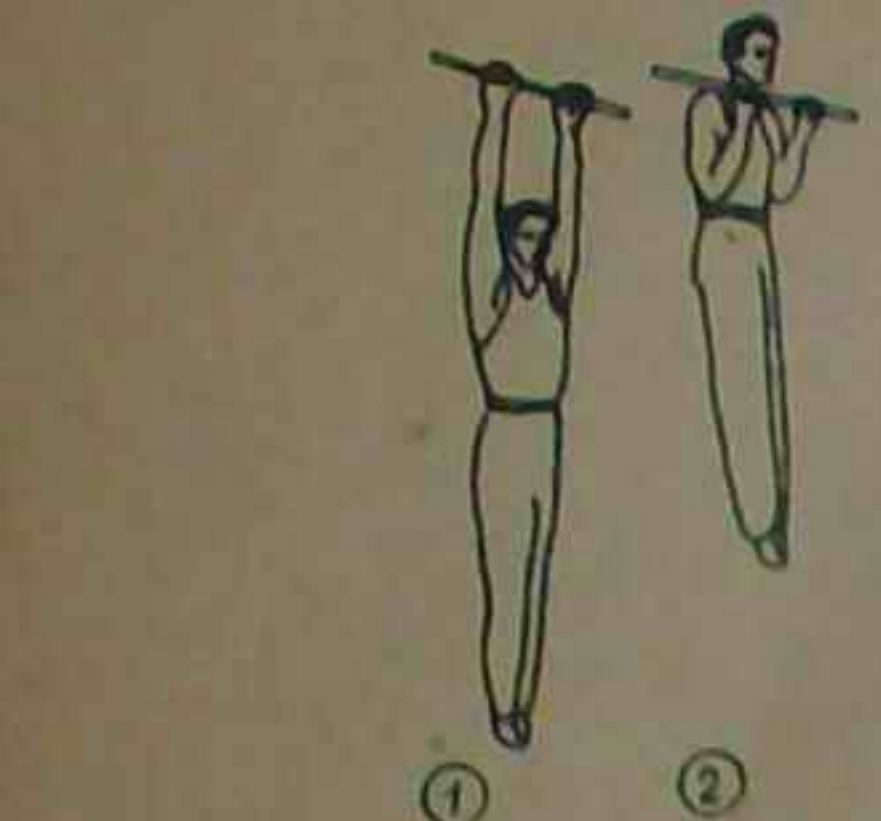
Mersul cu întoarcerea capului la stînga și la dreapta (ritmul se accelerează treptat).

Același lucru se execută cu înclinarea capului înainte și înapoi. De asemenea, se va efectua mersul cu înclinarea trunchiului înainte pînă la atingerea dușumelei, cu mîinile sub piciorul stîng, îndreptarea corpului, cu ridicarea brațelor în sus (cînd te apleci expiră, cînd te îndrepti respiră).

Mers și întoarceri cu ochii închiși. (Să se asigure securitatea exercițiului.)

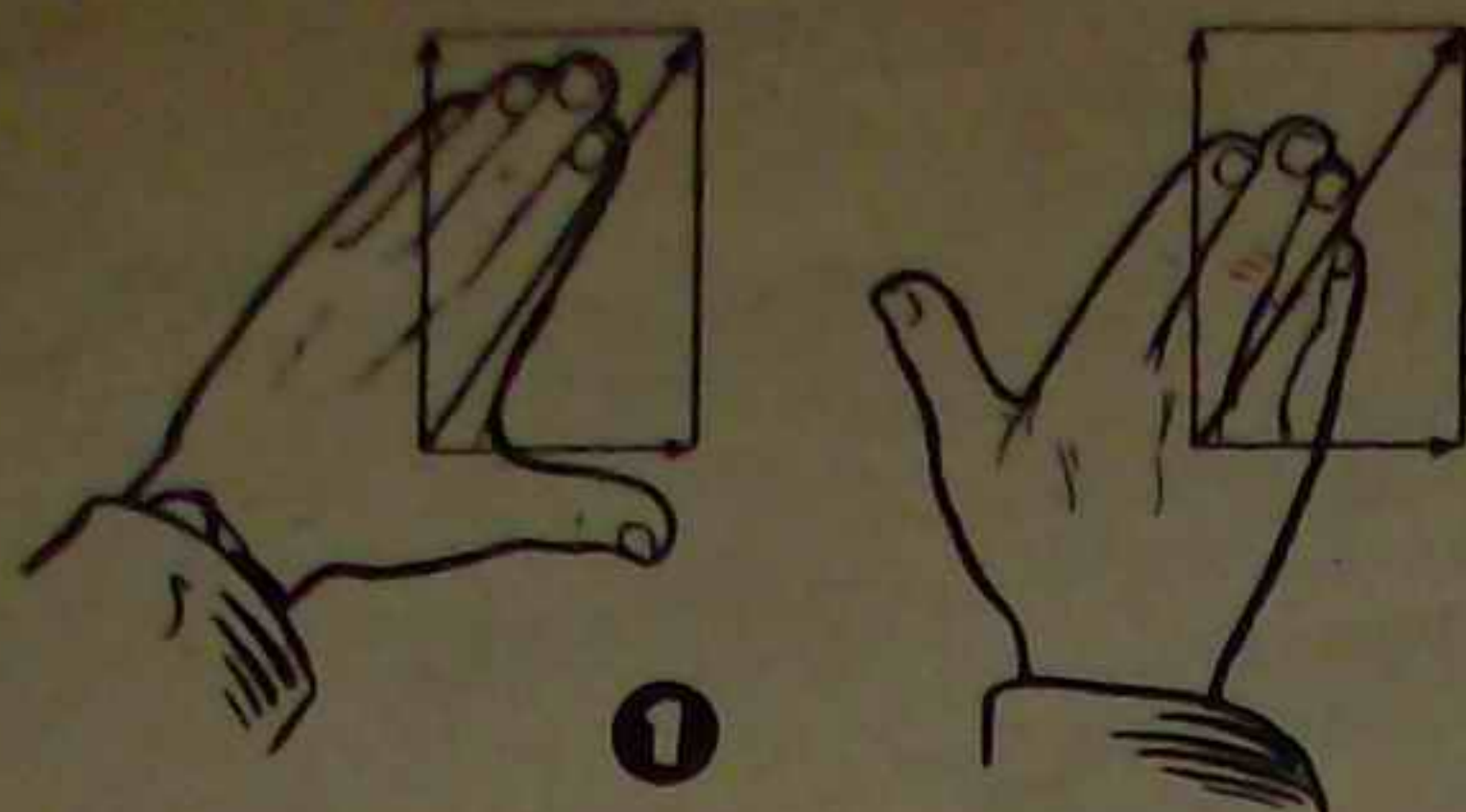
Poziția inițială — mîinile la șold. Întoarcerea capului la stînga și la dreapta. Înclinarea capului la stînga, la dreapta, în sus și în jos. Rotirea capului la stînga și la dreapta. (Numărul întoarcerilor și al înclinărilor, precum și ritmul exercițiului se va spori treptat.)

Poziția inițială — normală. Brațele în lături. Îndoirea brațelor cu mîinile la umeri și pumnii strînși. Aplecarea capului înainte. Se întind brațele, se dă capul pe spate (a nu



Loopingul

pe spate și în față



Sportul parașutist, și în special salturile în stil, s-au dezvoltat în ultima vreme uimitor de repede, dacă ne gândim că numai în trei ani parașutiștii noștri au ajuns să execute spirale cu mare precizie și că, în prezent, se impune studierea problemei loopingului în față și pe spate.

Fără îndoială că, în însușirea acestei experiențe, privind salturile în stil și cu spirale, concursurile interne și internaționale au constituit un factor hotărâtor; schimbul de experiență dintre sportivii noștri și cei străini, în special parașutiștii sovietici și bulgari, s-a dovedit a fi de un real folos în ridicarea măiestriei noastre sportive. Ne rămâne, totuși, ca sarcina îmbogățirea programului de evoluții aeriene.

Parașutiștii cu experiență cunosc faptul că pentru a executa o spirală (viraj) este suficient să înclinăm palmele, pe care le ținem întinse, la dreapta sau la stânga, după cum ne indică semnalul obișnuit T. (fig. 1) Mișcarea însă necesită o atentă pregătire la sol. În timpul executării saltului, palmele vor trebui să aibă o înclinare de 40-45°, iar dacă vrem să mărim efectul aerodinamic asupra lor, trebuie să defacem degetele sau să folosim mănușile care măresc cu ceva suprafața.

Dacă în executarea stilului echipamentul are rol deosebit, problema lui se pune mai imperativ în efectuarea loopingului.

Folosind ca bază un articol al parașutistului sovietic Jorjic, vom căuta să facem câteva sublinieri în legătură cu aceasta, explicând apoi tehnica executării loopingului pe spate și în față.

Intrucât loopingul cere mișcări largi, echipamentul parașutistului, ca și materialul ce-l are asupra lui, trebuie aranjat cu multă grijă. Pentru a nu împiedica omul în executarea mișcărilor, el va fi confecționat dintr-un material subțire și moale, vara, iar iarna, din material îmblănit, dar care să se lipească perfect pe corp. Hamurile să fie bine ajustate. Parașuta de spate va trebui să ajungă numai pînă la linia umerilor, pentru a nu împiedica lăsarea capului pe spate. Dat

fiind faptul că în executarea loopingului mișcarea picioarelor are o importanță deosebită, parașuta de rezervă, din față, se va ridica cât mai sus pentru a nu stînjeți cu nimic pe sportiv. De preferat sînt parașutele de rezervă orizontale.

Pregătirea loopingului la sol este simplă: legăm de hamul parașutei cu care sîntem echipați, mai jos puțin de chinga orizontală, o frînghie rezistentă, fixată de două bare solide, la înălțimea de 1,30 m.

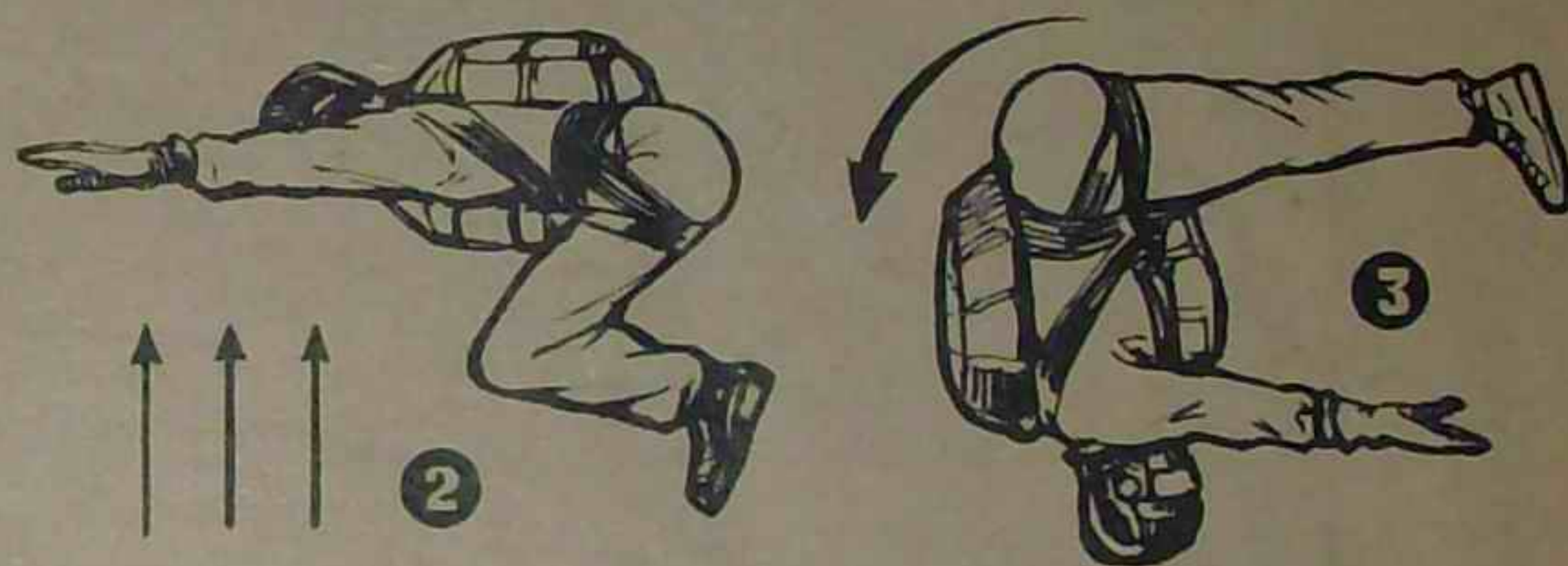
Rămînînd suspendați în aer, în acest fel, procedăm la exersarea figurilor pe care urmează să le executăm în aer.

Loopingul în aer se efectuează în căderile întîrziate de 20", sau la căderi și mai lungi. Se recomandă ca înălțimea saltului să fie mărită, dacă există posibilități, iar odată cu aceasta și timpul de cădere, pentru a putea acționa mai bine în cazul intrării în vria provocată de mișcările neordonate.

Care este tehnica executării loopingului înspre spate?

Parașutistul care se află cu corpul în poziția orizontală, cu brațele și picioarele desfăcute, printr-o

(Continuare în pag. 22)



SA CUNOAȘTEM LEGILE ZBORULUI

(Urmare din pag. 19)

De remarcat că pentru a putea folosi datele unui profil la aripi de diferite mărimi, nu se dau în polare mărimea forțelor portante, căci ele depind de suprafața și viteza la care lucrăm.

În tabele și polare sînt date coeficienții de portanță (C_z) și rezistența la înaintare cu ajutorul cărora se pot determina forțele portante și de rezistență, introducîndu-le în cunoscuta formulă: $R = \frac{\rho}{2} KSV^2$.

În loc de K se introduce C_z , dacă vrem să aflăm forța portantă și C_x dacă vrem să aflăm rezistența la înaintare. Ceilalți termeni ρ, S și V^2 sînt cunoscuți.

Punctul de aplicare al forțelor aerodinamice care lucrează asupra aripii se numește centru de presiune și este plasat cam la o treime din

profundimea profilului, măsurat de la mușea din față (bord de atac).

Centrul de presiune nu este însă fix, ci se deplasează odată cu variația unghiului de atac al profilului, ca urmare a schimbării zonelor de presiune și depresiune din jurul profilului (aripii). Privind polara unui profil, observăm că odată cu mărirea unghiului de atac, portanța crește repede, iar rezistența la înaintare mai încet. La un anumit unghi, care variază de la profil la profil, se atinge portanța cea mai mare. Dacă unghiul de atac crește și mai mult, portanța nu mai crește, în timp ce rezistența la înaintare marchează o creștere pronunțată, lucru explicabil prin formarea unor întinse zone de vârtejuri în spatele aripii.

Unghiul la care fileurile de aer nu mai pot urma extradadosul profilului, din cauza unghiului de atac (α) prea mare, creînd zone cu vârtejuri pronunțate, cu scăderea portanței, poartă numele de unghi critic.

În timpul zborului, atingerea unghiului critic se manifestă prin scăderea portanței, scăderea vitezei și vibrației, datorită depresiunii aerului de pe extradados. O mărire mai pronunțată a unghiului de atac în zbor devine periculoasă, deoarece avionul sau planorul nu mai poate efectua un zbor controlat și se „angajează”.

Dezlipirea fileurilor de aer de pe extradados poate fi întîrziată, folosind diferite procedee denumite hipersustentație. Sistemele folosite sînt foarte variate și tind să mărească portanța aripilor fie prin mărirea curburei profilului, fie prin forțarea fileurilor de aer de a urma drumul pe extradadosul profilului (fig. 5).

În special voleții care modifică curbura profilului, mărind sau micșorînd portanța, sînt folosiți atît la decolare și aterizare, cît și la construirea organelor de comandă ale avioanelor și planoarelor. Asupra acestui lucru vom reveni.

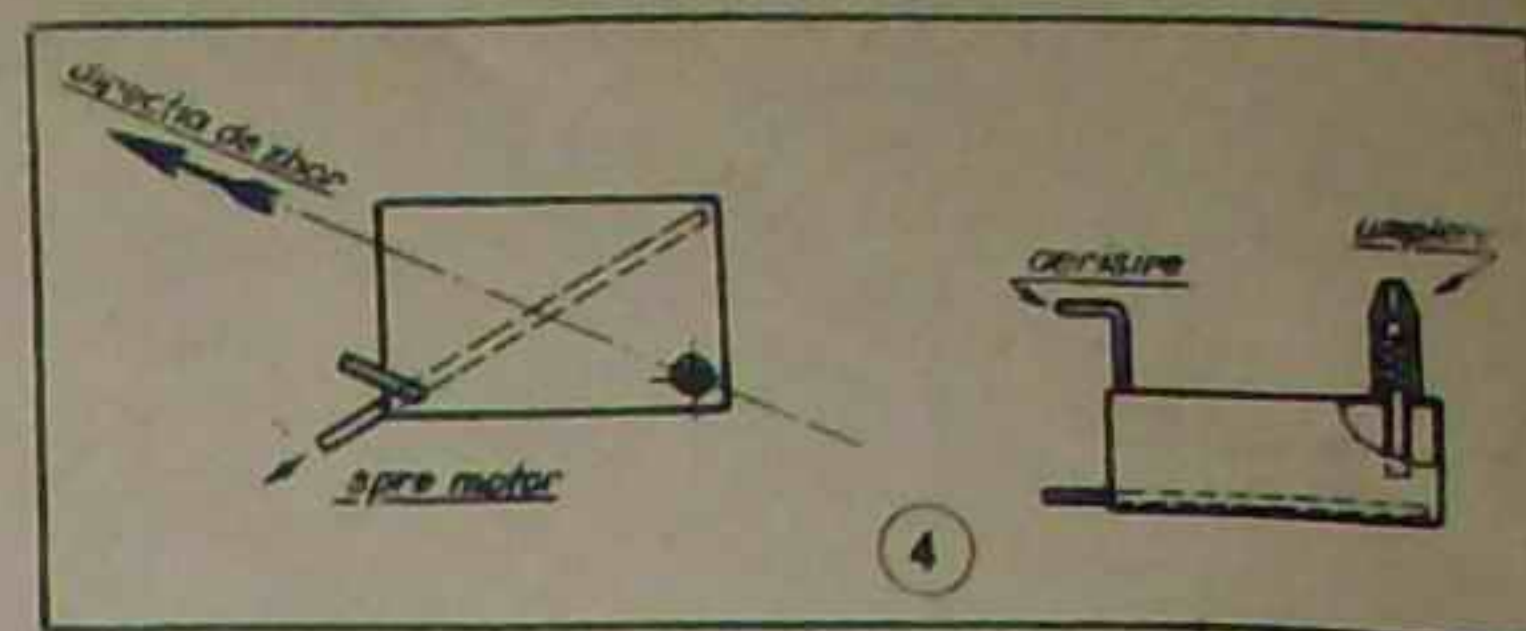
Aeromodelele captive

Situația actuală în categoria aeromodelilor captive pune în fața aeromodeliștilor noștri sarcini importante pentru perioada competițională a anului 1959. Ele se referă, în primul rând, la ridicarea performanțelor de zbor. Apărută mai târziu la noi, această categorie nu a ajuns încă la nivelul atins de aeromodeliștii din alte țări. Lucrul acesta este mai evident în categoria aeromodelilor captive de viteză, în care, în timp ce la noi se realizează viteze medii de cca. 140—150 km/oră, la concursurile internaționale s-au atins viteze de cca. 180—200 km/oră.

Ce trebuie să facem pentru realizarea unui serios salt înainte?

S-a observat că la concursurile internaționale de aeromodele captive, modelele au fost echipate în exclusivitate cu motoare cu bujie incandescentă, care au atins performanțe mult superioare motoarelor cu autoaprindere. Chiar în condiții de funcționare perfectă, motoarele cu autoaprindere, folosite de noi, nu au scos viteze mai mari de cca. 170 km/oră. De aici, sarcina de a se folosi pentru modele captive motoare cu bujie incandescentă, care pot fi realizate chiar de către Centrul nostru Experimental de Aeromodelism prin transformarea motoarelor I.O.R.

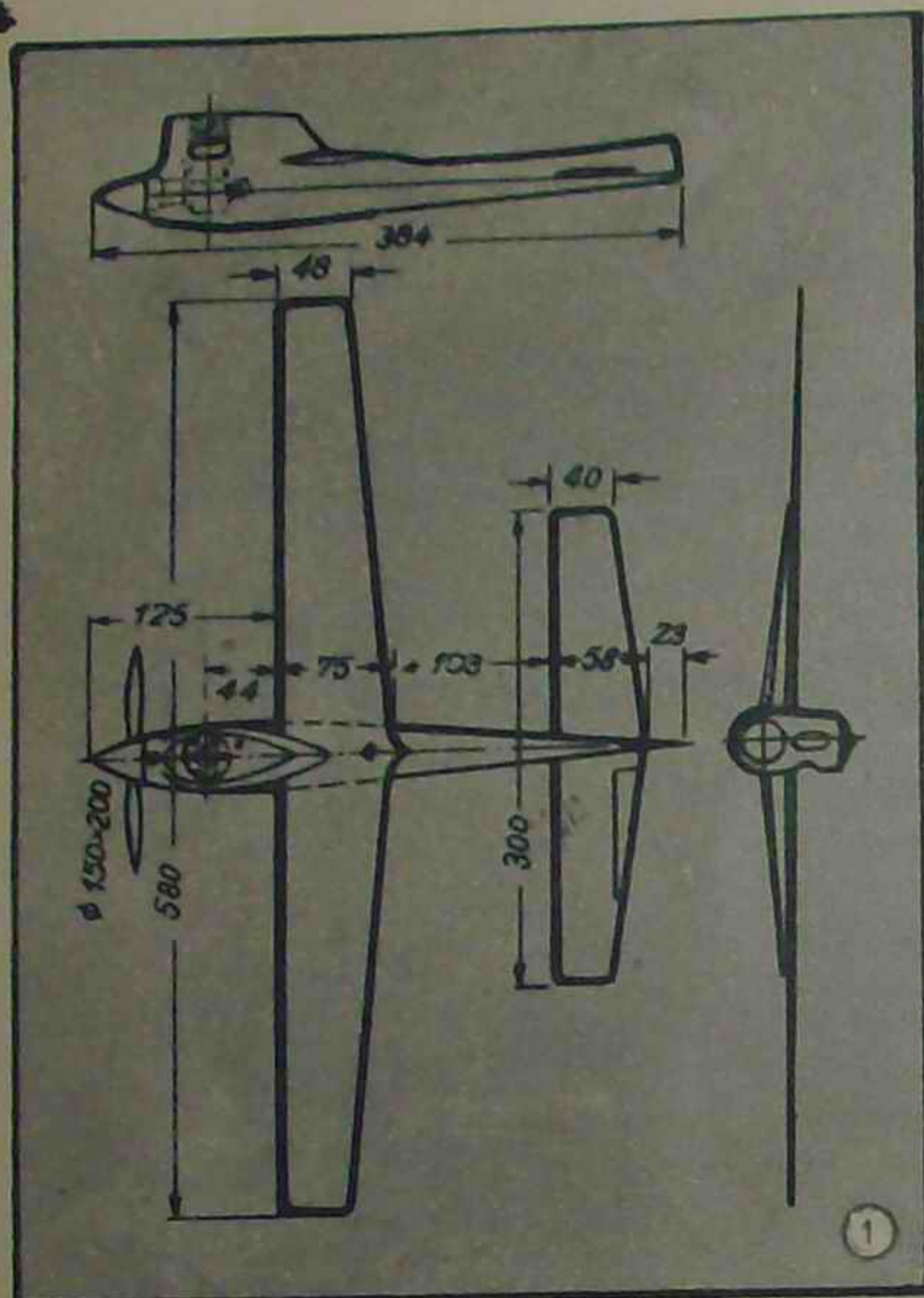
În ce privește linia constructivă, aeromodelele captive de viteză, în general, nu au suferit modificări prea mari față de anul trecut. Dimensiunile impuse de noul regulament F.A.I., deși la început păreau excesive, s-au dovedit a fi rezonabile, ușurând mult decolarea modelelor



și permițând obținerea unor performanțe de valoare.

Un model clasic de viteză, conform noului regulament, este modelul aeromodeliștului maghiar Toth Imre, campionul mondial pe 1958, care a realizat o viteză de 216 km/oră (fig. 1). De construcție mixtă, modelul are partea inferioară a fuzelajului turnată din aluminiu, servind totodată și drept batiu, iar partea superioară din lemn. Soluția aceasta este, de altfel, aproape generală în ultimul timp. Modelul a fost echipat cu motorul Moki S-1, construit de Centrul Maghiar de Aeromodelism. Acest motor s-a dovedit superior motoarelor italiene Super Tigre și motoarelor engleze Carter.

Ca o tendință constructivă nouă, în anul trecut, au apărut aripile zburătoare de viteză, prezentate de aeromodeliștii cehoslovaci. Tipic pentru această categorie este modelul lui I. Koci, cu care acesta s-a clasat pe locul 3 la campionatul mondial din 1958, realizând viteza de 209 km/oră (fig. 2). Partea inferioară a fuzelajului este, la fel, construită din dural, partea superioară din lemn, iar aripa din placaj. În zbor, aceste modele s-au dovedit a fi cel puțin la fel de stabile ca și aeromodelele normale de viteză.



LOOPINGUL PE SPATE ȘI ÎN FAȚĂ

(urmare din pag. 21)

aducându-l în stare verticală. Pentru continuarea rotirii, parașutistul va întinde picioarele, așezându-le în fața curenților de aer, în timp ce, pentru a-și menține echilibrul corpului, va întinde brațele lateral pînă la înălțimea umerilor, făcînd o extensie spre spate. Fileurile de aer în acest timp vor acționa în moduri diferite, de aceea mișcările se vor executa cu multă precizie. Ajungînd în poziția pe spate, parașutistul va rămîne cu brațele desfăcute și cu picioarele „în echer” urmînd ca rotirea în continuare să se producă datorită forței de inerție. Ajungînd la poziția inițială, el își va restabili căderea. Rapiditatea executării loopingului depinde de viteza mișcărilor. El

mișcare energetică și simetrică ridică brațele deasupra capului și trage picioarele sub corp (fig. 2). Prin această mișcare, forțele aerodinamice vor acționa mai puțin asupra picioarelor care sînt strînse sub corp și mai mult asupra mîinilor. Cuplul de forțe format va modifica poziția corpului.

poate fi efectuat în 1—3 sec. Trebuie atrasă atenția asupra faptului că mișcările asimetrice duc la răsturnarea corpului în stînga sau dreapta, iar executarea lor prea lentă duc la o rotire incompletă a corpului. Greșelile inerente, la începători, sînt acelea că mișcările sînt întrerupte. Întinderea brațelor și strîngerea picioarelor sub corp ei o fac bine, dar cînd ajung la mișcarea următoare întîrzie. Aceasta, fără discuție că va duce la căderea în picioare și apoi la o răsturnare laterală.

Baza aerodinamică a loopingului în față este aceeași, doar că, de data aceasta, parașutistul execută mișcările invers.

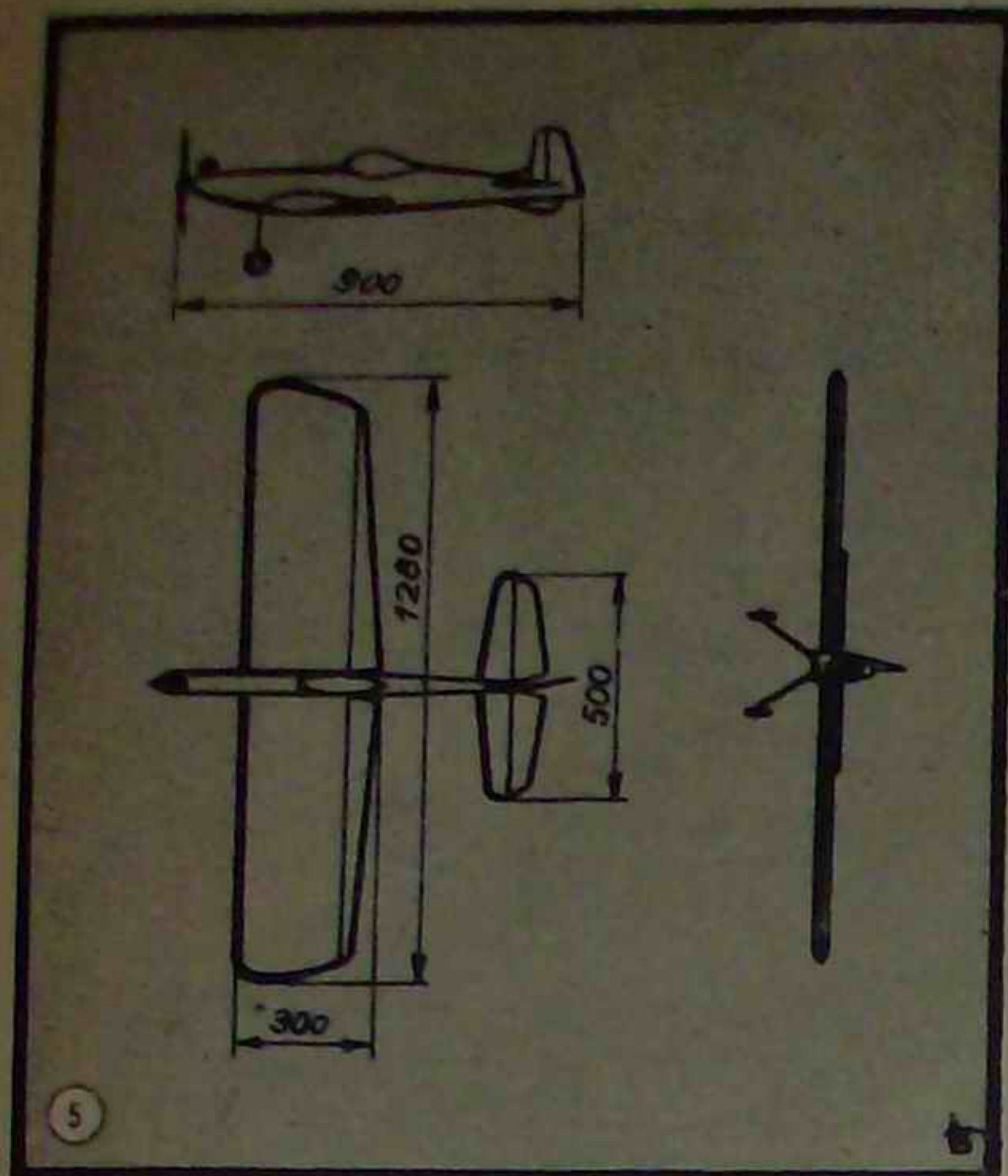
Strînge mîinile pe lîngă corp, alături de picioarele pe care le păstrează întinse și în același timp, printr-o mișcare energetică, apleacă capul în față. Prin această mișcare el va ajunge în poziția verticală, cu capul în jos. Pentru continuarea rotirii, va duce treptat picioarele în față (echer) și va întinde în același timp mîinile în față (Fig.3). Forța aerului îl va întoarce pe spate. Atunci va ridica brațele deasupra capului, iar picioarele le va strînge sub corp (fig. 4). Ajungînd în poziția verticală, cu capul în sus, parașutistul va îndoi puțin picioarele în spate și va desface brațele în V (fig. 5). Corpul va reveni la poziția orizontală inițială.

Fără îndoială că greutatea pe care le impune loopingul în față sînt mai mari. Mișcările sacadate și întîrziate a brațelor și picioarelor duc la rămînerea în poziția pe spate. Aceasta datorită faptului că poziția pe spate este stabilă și este greu de evitat. Situațiile acestea se pot înlătura însă printr-o bună pregătire a tinerilor parașutiști la sol.

Însușirea tehnicii executării loopingului în spate și în față se impune cu atît mai mult, cu cît ne așteaptă întîlniri sportive interne și internaționale în care va trebui să apărăm cu cinste prestigiul parașutismului nostru sportiv.

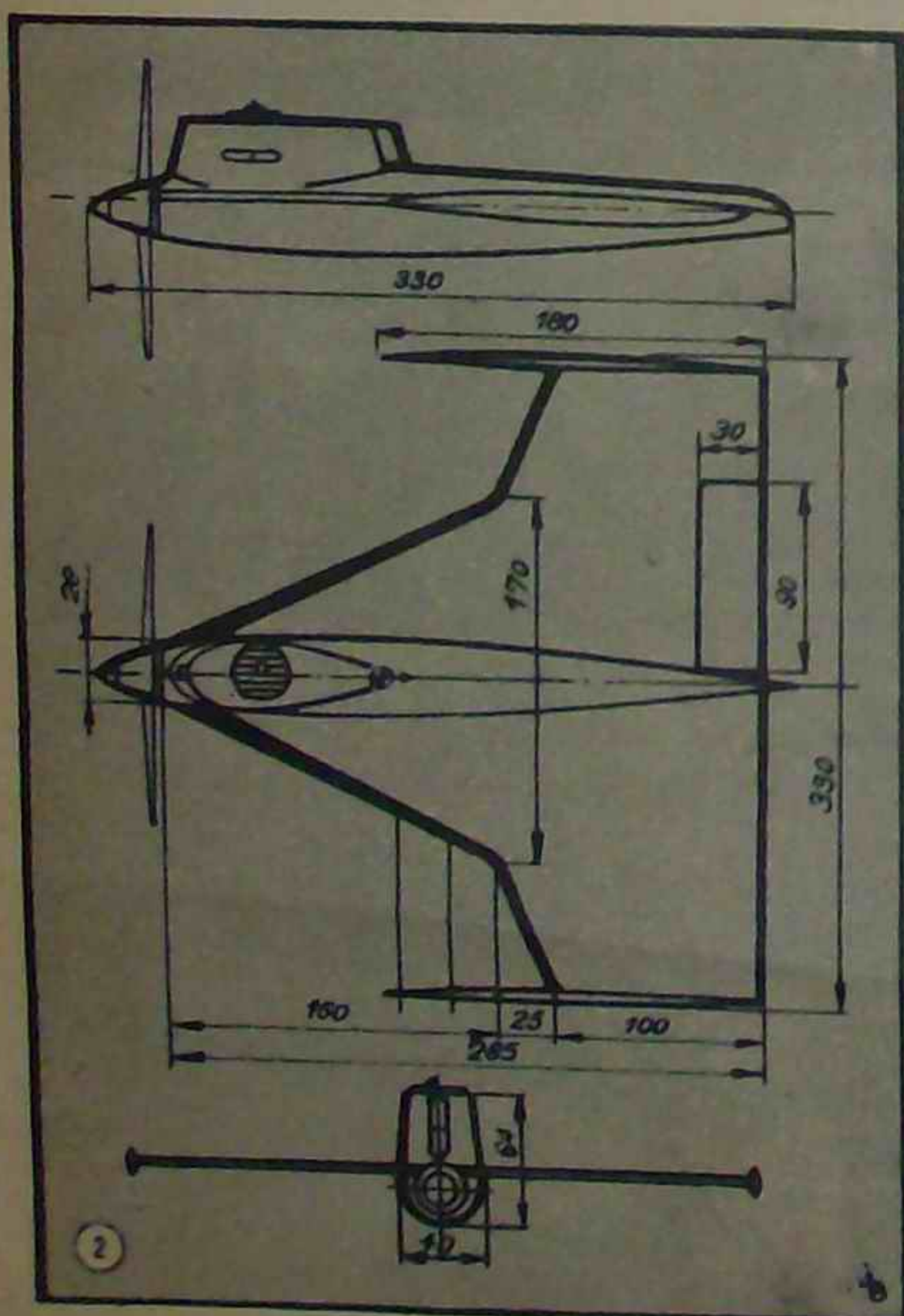
L. TESCHLER
instructor de parașutism-Chej





După felul cum a fost îmbrățișată de aeromodeliștii noștri categoria aeromodelor captive de curse, sperăm ca în anul 1959 să asistăm la realizarea unor performanțe la un nivel apropiat celor mai bune performanțe mondiale. Deși nici aici nu avem motoare speciale, activitatea câtorva dintre aeromodeliștii noștri fruntași a dovedit că pregătind bine motoarele și alegând cu grijă combustibilii și elicele se pot obține rezultate bune. Modelele s-au remarcat prin viteză mare de zbor, care le permite parcurgerea unui număr mare de ture fără realimentare.

Modelul din (fig. 3) este tipic în acest sens. El a atins 149 km/oră, zburând 38 de ture cu o singură alimentare. Antrenamentele, precum și buna pregătire tehnică a motorului și modelului, în scopul unei alimentări și porniri sigure, explică vitezele medii, destul de mari, realizate în această categorie. În figura 4 prezentăm rezervorul acestui model. Datorită suprafeței cu bilă de la tubul de alimentare



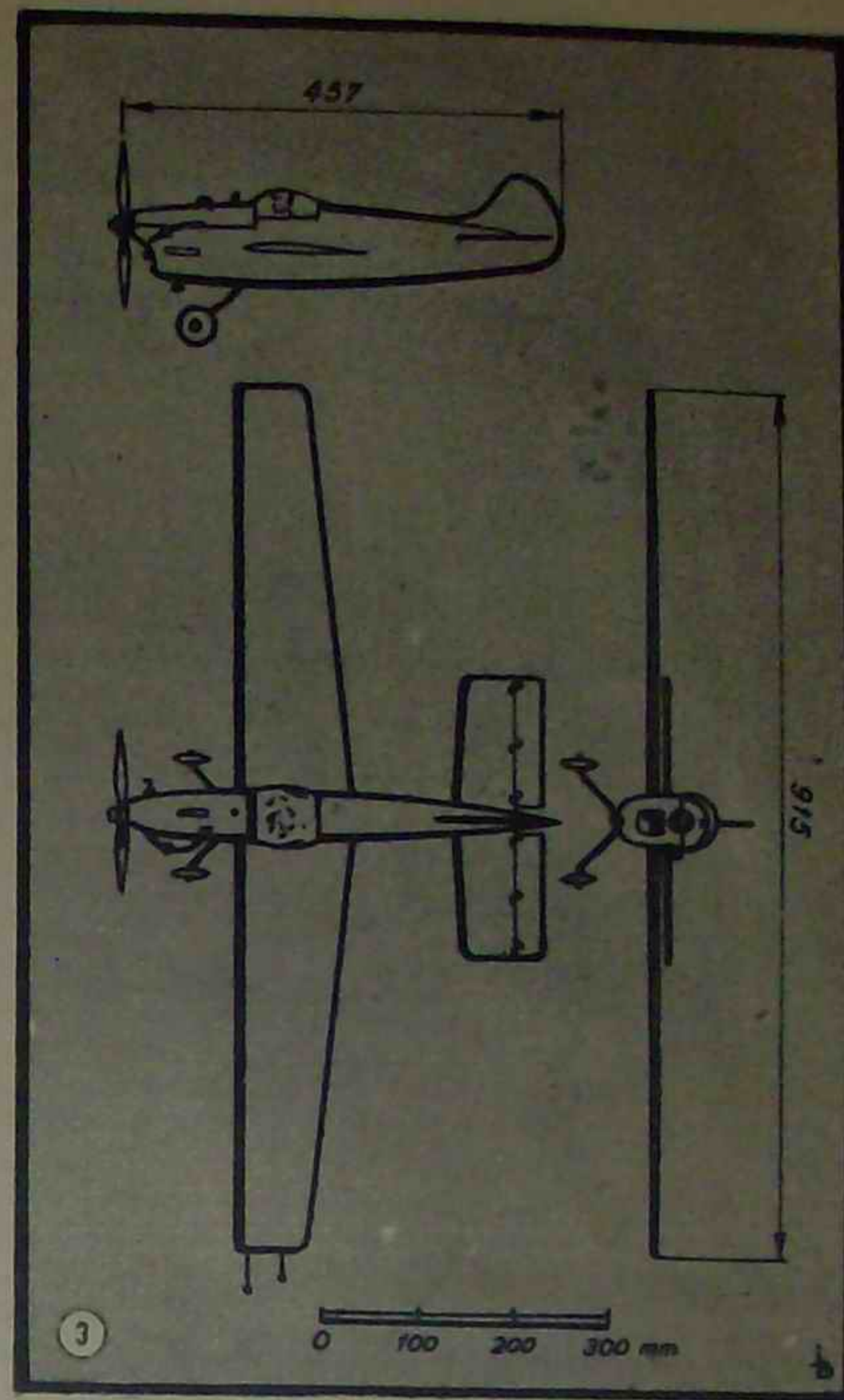
acest rezervor asigură o umplere rapidă, evitând pierderile de combustibil în zbor.

În categoria aeromodelor captive de acrobație, aeromodeliștii noștri au obținut unele succese. Utilizarea motoarelor cu autoaprindere de 2,5 cm³ în categoria acrobație, limitează însă dimensiunile modelelor și consumă cantități mari de combustibil scump, în comparație cu motoarele cu bujie incandescentă, care au o durabilitate mult mai mare și consumă combustibil de aproximativ 5-6 ori mai ieftin.

În figura 5, prezentăm aeromodelul de acrobație al aeromodelistului maghiar Egervary Geza, campionul național maghiar și unul dintre cei mai serioși pretendenți la titlul mondial, la campionatele mondiale de la Bruxelles. Având o linie foarte simplă, aeromodelul echipat cu un motor cu bujie incandescentă de 5 cm³ a dovedit calitatea de zbor foarte bune în executarea figurilor acrobatică.

De altfel, ultima ședință a comisiei internaționale de aeromodelism a F.A.I., printre alte hotărâri, a adus unele modificări în regulamentul de acrobație, măbind numărul de figuri impuse cu câteva figuri noi. În ce privește construirea aeromodelor captive, aeromodeliștii pot folosi, de asemenea, experiența câștigată de ei în practica aeromodelistică.

Ing. I. BUIU



C O R E S P O N D E N T I I N E I N F O R M E A Z Ă :

De curind, în orașul Roman, a avut loc, din inițiativa comitetului organizatoric orășenesc A.V.S.A.P., solemnitatea dezvelirii unui monument ridicat în memoria marelui cronicar moldovean Miron Costin. Festivitatea care s-a desfășurat pe locul unde în 1691 Miron Costin a fost decapitat, s-a bucurat de prezența unei numeroase asistențe. Cu acest prilej, din partea comitetului orășenesc de partid a luat cuvântul tovarășul Hanganu Nicolae, care a scos în evidență importanța ridicării acestui monument.

Printre cei prezenți se aflau membrii asociației noastre de la I.M.S.-Roman, Șantierul I.C.S.I.M.-Roman, precum și de la Școala Tehnică de Mecanizare Agricolă, care au contribuit la ridicarea monumentului.

(Ion LOZINCA)

Recent, în sala de festivități a Institutului de Proiectare a Construcțiilor Industriale — I.P.C.I. — din București s-a desfășurat un valoros schimb de experiență între responsabili cu propaganda și agitația din organizațiile A.V.S.A.P. ale raionului I.V. Stalin. Referatul tovarășului Nicolae Bugală despre felul cum se desfășoară munca de propagandă și agitație în organizația de la Combinatul Poligrafic Casa Școlii „I. V. Stalin” a fost urmat de vii discuții. Luând cuvântul Zaveu Bolangiu

de la I.P.C.I., Parțac de la Întreprinderea Poligrafică „13 Decembrie 1918” și alții, au arătat că numai printr-o susținută muncă de popularizare a felurilor înalt patriotice ale asociației noastre se poate obține o pregătire de bună calitate în cercurile de specialitate. Ei au evidențiat, de asemenea, metodele folosite și au recomandat organizarea de seri tematice, cât și o mai intensă folosire a emisiunilor stațiilor de radioamplificare, a gazetelor de perete, a fotomontajelor confecționate cu aspecte luate chiar din viața organizației respective etc.

În cuvântul său, șeful sectorului de propagandă și agitație al comitetului raional I. V. Stalin a reliefat foloasele pe care le prezintă pentru munca de asociație asemenea întâlniri și a dat unele indicații de felul cum trebuie desfășurată pe viitor munca în această direcție.

(Rodica DUMITRESCU)

Despre succesele colectivității „gospodăriei milionare „Drumul lui Lenin” a mers vestea până dincolo de limitele regiunii Bacău. Oamenii harnici, colectivității din Tîbucani (raion Tg. Neamț) obțin rezultate frumoase și în munca de asociație. Cei peste 500 de membri A.V.S.A.P. din comună iau parte cu regularitate la lecțiile și conferințele organizate de comitetele A.V.S.A.P. și la acțiunile cu caracte-

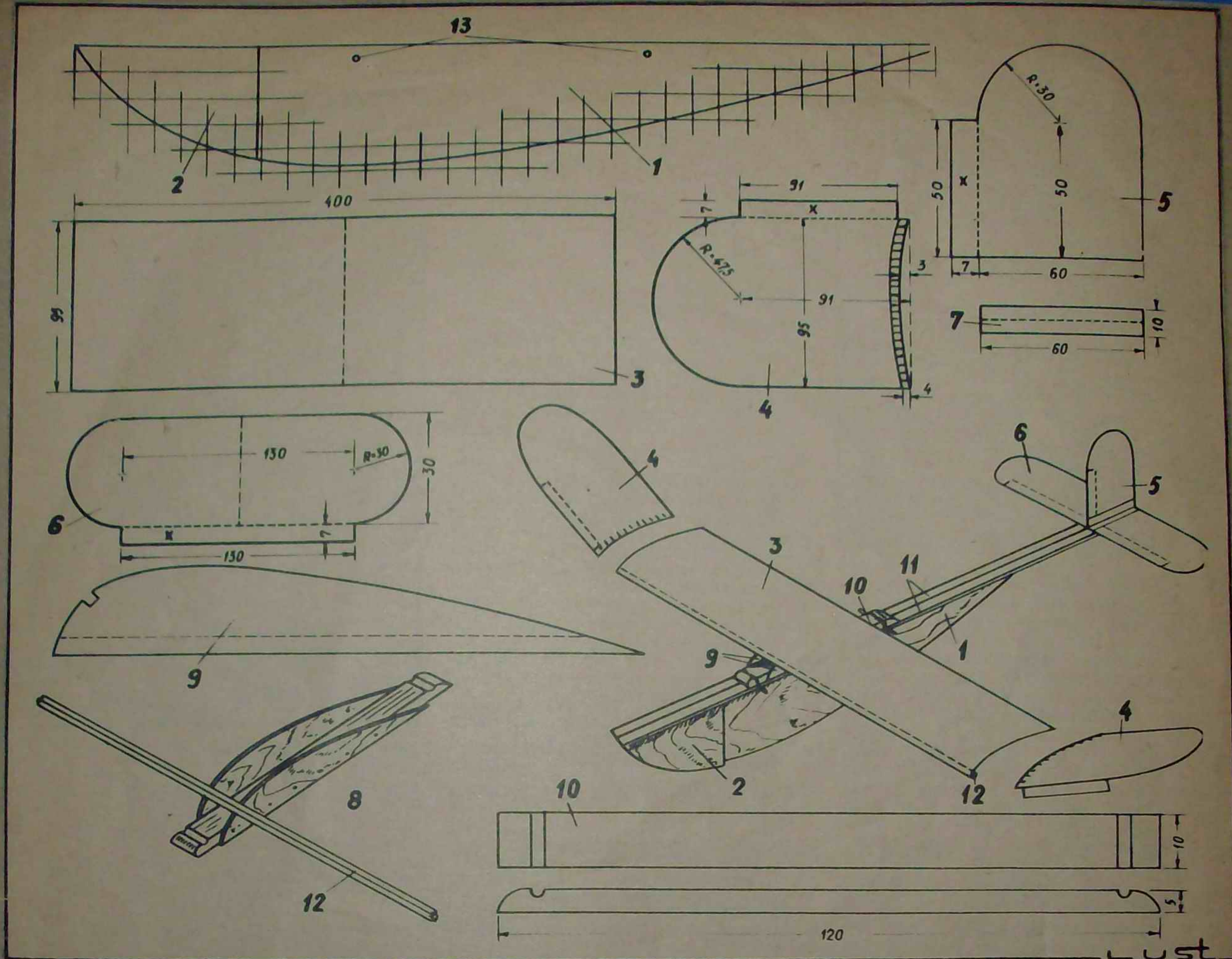
ter obște. O participare susținută la pregătirea generală o au și cei 120 tineri din comună. În această privință un merit deosebit revine tovarășilor Emil Olaru, Ion Baluță, Constantin Gînju, A. Gh. Jenică, Vasile Tătaru.

(N. D. KARNAZIU)

Încă din primele zile ale noului an de învățămînt, în cadrul organizației A.V.S.A.P. de la Cooperativa „Oțelul” din Aiud a fost creat un cerc de conducători auto. La primele ședințe, participarea cursanților a fost dintre cele mai bune. Ulterior, ea a început însă să lase de dorit. Sezînd acest aspect, comitetul A.V.S.A.P. a cerut sprijin președintelui cooperativei. Solicitat, acesta a propus ca instructor al cercului auto să fie numit Valentin Demeter care, cu patru ani în urmă, a obținut carnetul de șofer într-unul din cercurile A.V.S.A.P., iar acum profesază noua meserie.

Supravegherea îndeaproape a desfășurării lecțiilor de către comitet, preocuparea conducerii cooperativei pentru munca de asociație, cât și atenția pe care o acordă pregătirii cursanților, noul instructor a determinat învierea muncii și în această direcție.

(Gheorghe BENGA)



UN AEROMODEL PENTRU ÎNCEPĂTORI

Construcția modelului se începe prin desenarea pieselor la scara 1 : 1. Fuzelajul (1) se mărește cu ajutorul pătrățelilor (latura unui patrat fiind de 1 cm), se copiază pe placaj de 1 mm și se taie cu traforajul. Botul (2) se copiază în dublu exemplar pe placaj de 2 mm. Pe marginea superioară a fuzelajului se lipește, de o parte și de alta, câte o baghetă de 2 x 4 mm și lungă de 42 cm. Lipirea botului (2) se face atât de baghete (11) cât și de fuzelaj (1), de o parte și de alta.

Aripa centrală (3), capetele aripilor (4), direcția (5) și profundorul (6) se desenează direct pe hîrtia de desen din care vor fi confecționate, folosind pentru aceasta cotele ce sînt date în schița de mai sus (cotele sînt date în mm). Apoi piesele se taie cu foarfeca, marginile notate cu „x” îndoiindu-se și lipindu-se pe

partea cealaltă a lor. Direcția se prinde de profundor cu ajutorul pieselor (7) care se fac în dublu exemplar. Piese (7) se îndoaie la 90° după linia punctată și se lipește de fiecare parte a direcției. Direcția cu cele două piese (7) care formează astfel o talpă se lipește de profundor (6) la centru.

Pe una din laturile lungi ale aripilor centrale (3), se lipește o baghetă (12) de 2 x 2 mm și lungă de 40 cm. Apoi aripa (3) se montează pe piesa centrală (8) care se compune din două nervuri centrale (9), din placaj de 1 mm și din piese de legătură (10), care se confecționează din baghete de 10 x 5 mm. Piesa (10) are la capete câte o creștătură pentru prinderea cu cauciuc a aripilor. Bagheta bordului de atac al aripilor se introduce în locașurile celor două nervuri centrale (9). Capetele aripilor (4) se li-

pesc după ce în prealabil au fost puțin curbate și crestate pe porțiunea indicată pe desen. Lipirea trebuie să fie astfel făcută, încît cele două capete să fie simetric ridicate față de aripa centrală. Prin acest fel de lipire se dă diedrul aripilor.

Atragem atenția că piesele (9) și (10) sînt desenate în schița de mai sus la scara 1 : 1, ele urmînd a fi copiate direct pe materialele din care vor fi confecționate.

În cele două găuri (13) de pe fuzelaj (1) se introduce câte un băț de chibrit, de care

se va prinde cauciucul ce leagă aripa de fuzelaj.

Construit cu grijă și atenție, modelul va ieși centrat din construcție, gata de zbor.

Dacă modelul are tendința de cabrare, vom îndoi ușor în jos partea din spate a profundorului. Vom proceda invers dacă modelul are tendința de picaj. Pentru lansarea cu ajutorul cablului, vom face în partea inferioară a fuzelajului o creștătură cu briceagul în dreptul primului băț de prindere a aripilor.

(Din seria de modele ale Centrului Experimental de aeromodelism)



Cellulele fotoelectrice



E misiunea electronică a metalelor și a corpurilor metalice, provocată de iluminarea lor cu lumină de diferite lungimi de undă, poartă denumirea de efect fotoelectric exterior. Acest fenomen a fost descoperit în 1887, de către savantul rus Stoletov, care a iluminat puternic o placuță de zinc, măsurând cu un galvanometru sensibil curentul produs (fig. 1). Mai târziu, cei doi electrozi au fost închiși într-un balon de sticlă bine închis, din care s-a scos aerul. În urma cercetărilor ulterioare au fost stabilite experimental principalele legi ale efectului fotoelectric:

1° — *Legea lui Stoletov*: Numărul de electroni care părăsesc metalul în unitate de timp, datorită iluminării lui, este proporțional cu intensitatea luminii care cade pe metal.

2. Prin iluminarea metalului cu lumină de o anumită culoare variabilă, adică a cărei lungime de undă se schimbă mereu, se observă că la o anumită limită λ_0 , caracteristică pentru metalul cercetat, efectul fotoelectric încetează. Pentru lungimi de undă mai mari ca λ_0 , efectul fotoelectric nu se produce nici pentru intensități luminoase foarte mari.

Aceste legi, stabilite pe cale experimentală nu au putut fi explicate decât în 1905, când Einstein a creat teoria acțiunii reciproce dintre lumină și corpurile solide. Conform acestei teorii, prin iluminarea fotocathodului, electronii închiși în el primesc energia luminoasă în porțiuni discrete, numite cuante, a căror energie este determinată doar de frecvența luminii. Dacă energia electronului, după obținerea unei cuante de lumină, devine suficient de mare pentru a învinge forțele de care este reținut electronul în catod, atunci el se desprinde de acesta și, sub acțiunea cimpului electric al bateriei exterioare, este atras către anod.

De aici se vede că, dacă frecvența luminii este mai mică decât o valoare ν_0 , energia dată de cuante electronilor nu este suficientă pentru a provoca smulgerea lor din catod și, deci, efectul fotoelectric nu se produce.

Curenții fotoelectrici obținuți într-o astfel de celulă cu vid sînt, de obicei, foarte mici, chiar pentru o intensitate mare a luminii. S-a descoperit că, introducînd în celulă un gaz inert (argon sau neon) sub presiune mică, se poate mări mult sensibilitatea celulei fotoelectrice și curentul fotoelectric crește. Dezavantajul acestei celule este că, datorită ionizării gazului, apare o inerție a celulei, inerție ce devine supărătoare mai ales atunci cînd fluxul luminos variază rapid.

Spre deosebire de efectul fotoelectric studiat pînă acum, denumit și exterior, există și forme ale efectului fotoelectric, la care, sub acțiunea luminii nu are loc direct ruperea de electroni de pe suprafața metalului. Acestea alcătuiesc efectul fotoelectric interior și varianta lui, efectul fotoelectric cu strat de blocaj.

La efectul fotoelectric interior, energia luminoasă acumulată servește la excita-

rea electronilor din interiorul substanței, mărind astfel conductivitatea ei electrică.

Această formă de efect fotoelectric apare în general la semiconductori (seleniu, sulfură de thaliu, oxid de cupru).

Caracteristica substanțelor cu efect fotoelectric interior (rezistența fotoelectrică) este existența unui „curent de repaus”, adică a unui curent care există și în întuneric, deoarece chiar și în acest caz rezistența acestor substanțe are valori finite de ordinul megomilor). La iluminarea celulei, această rezistență scade, dar scăderea aceasta are loc în mod treptat, ceea ce cauzează inerția mare a celulelor fotoelectrice.

La efectul fotoelectric al stratului de blocaj, (variantă a efectului fotoelectric interior) sub acțiunea luminii apare o tensiune electro-motoare între două substanțe ce sînt în contact. Acest efect se manifestă deosebit de puternic la un strat de oxid de cupru pe cupru, seleniu pe fier sau sulfură de taliu pe argint. Se știe că un strat de oxid de cupru pe cupru are proprietăți de redresare. Electronii trec numai în sensul de la oxidul de cupru la cupru și nu invers, adică există o trecere de la semiconductor spre metal. Dacă se iluminează oxidul de cupru, de exemplu, în el sînt excitați electroni care pot trece prin „stratul de blocaj”, format la suprafața de separație dintre oxidul de cupru și cupru, în sensul de la semiconductor la metal, dar nu invers. În acest fel, surplusul de electroni din cupru și lipsa lor din oxidul de cupru produc o diferență de potențial determinată, care provoacă apariția unui curent în circuitul exterior. Valoarea diferenței de potențial ce apare este determinată de produsul dintre curentul fotoelectric și rezistența stratului de blocaj.

Bazîndu-ne pe principiul de funcționare al celulei fotoelectrice, se pot imagina diferite dispozitive aplicabile la automatizarea proceselor de producție, la asigurarea pazei invizibile, sonorizarea cinematografului, măsurări de iluminări etc.

Un montaj foarte des întrebuintat în aplicațiile practice este cel reprezentat în figura 2. Funcționarea sa este următoarea: celula fotoelectrică este legată în serie cu o rezistență de valoare foarte mare R , numită și rezistență de sarcină, prin care grila tubului electric primește de la bateria de negativare o polarizare continuă; curentul fotoelectric I , trecînd prin rezistența de sarcină, produce la bornele ei o cădere de tensiune $I \times R$, al cărei sens este contrar tensiunii de negativare. Dacă celula nu e iluminată, curentul fotoelectric e nul, deci grila tubului se găsește numai sub acțiunea polarizării dată de baterie, polarizarea aleasă suficient de mare pentru ca tubul să fie blocat.

În cazul cînd asupra celulei cade un flux luminos, negativarea tubului se va micșora, datorită căderii de tensiune $I \times R$.

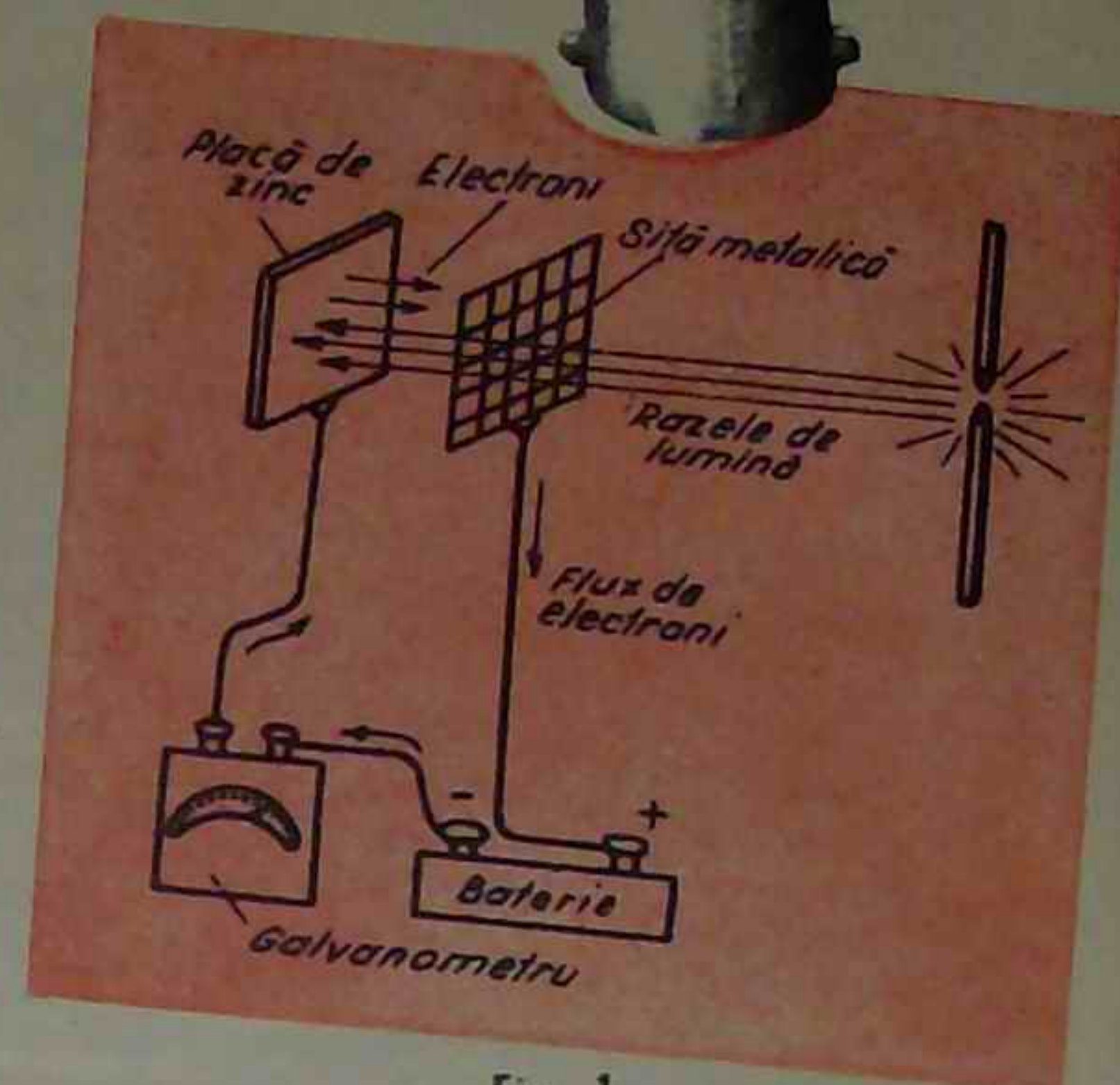


Fig. 1

curentul prin tub va crește și releul va fi acționat, închizînd circuitul de semnalizare.

Dacă fluxul luminos va fi întrerupt de trecerea pieselor finite de pe o bandă rulantă și dacă la contactele releului electromagnetice se cuplează un contor electromagnetice, vom realiza un dispozitiv de numărare a pieselor produse de o secție de fabricație.

După același principiu se poate realiza un indicator de nivel pentru lichide ne-transparente. De data aceasta, la un releu electromagnetice se va lega un circuit de semnalizare care va atrage atenția personalului atunci cînd nivelul lichidului se va abate de la nivelul prescris.

Pentru semnalizarea automată a gradului de umiditate, în drumul razelor luminoase se plasează o lamelă de sticlă a cărei transparență variază în funcție de picăturile de apă condensate pe ea, adică de umiditate, atunci cînd umiditatea depășește un anumit nivel, iluminarea celulei scăzînd, curentul printr-un releu scade foarte mult, provocînd închiderea contactelor de semnalizare.

Pilele fotoelectrice constituie azi una din cele mai importante aplicații ale celulelor fotoelectrice. Viitorul însă ne rezervă multe surprize în materie de fotoelectricitate

M. STOICA

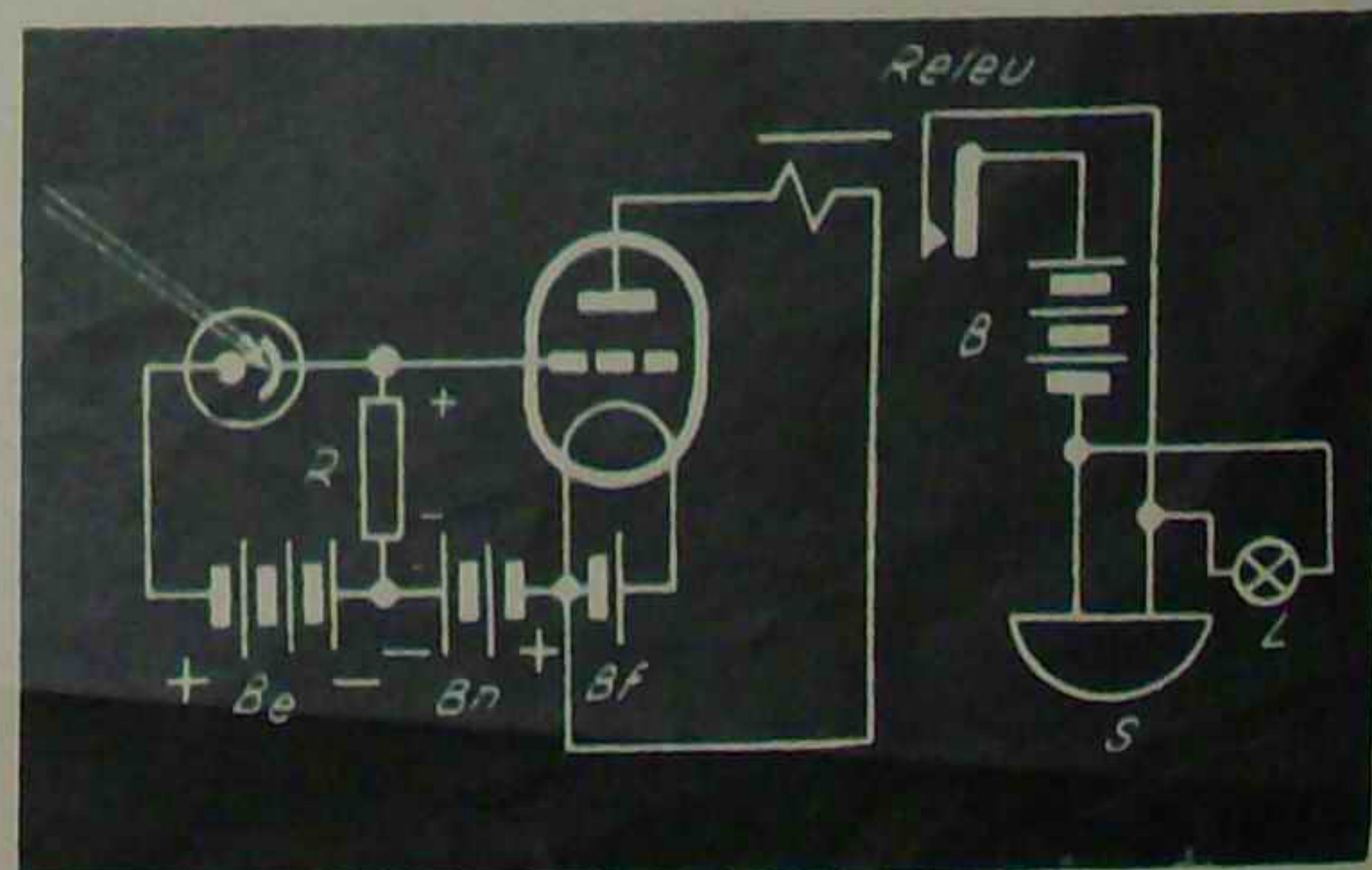
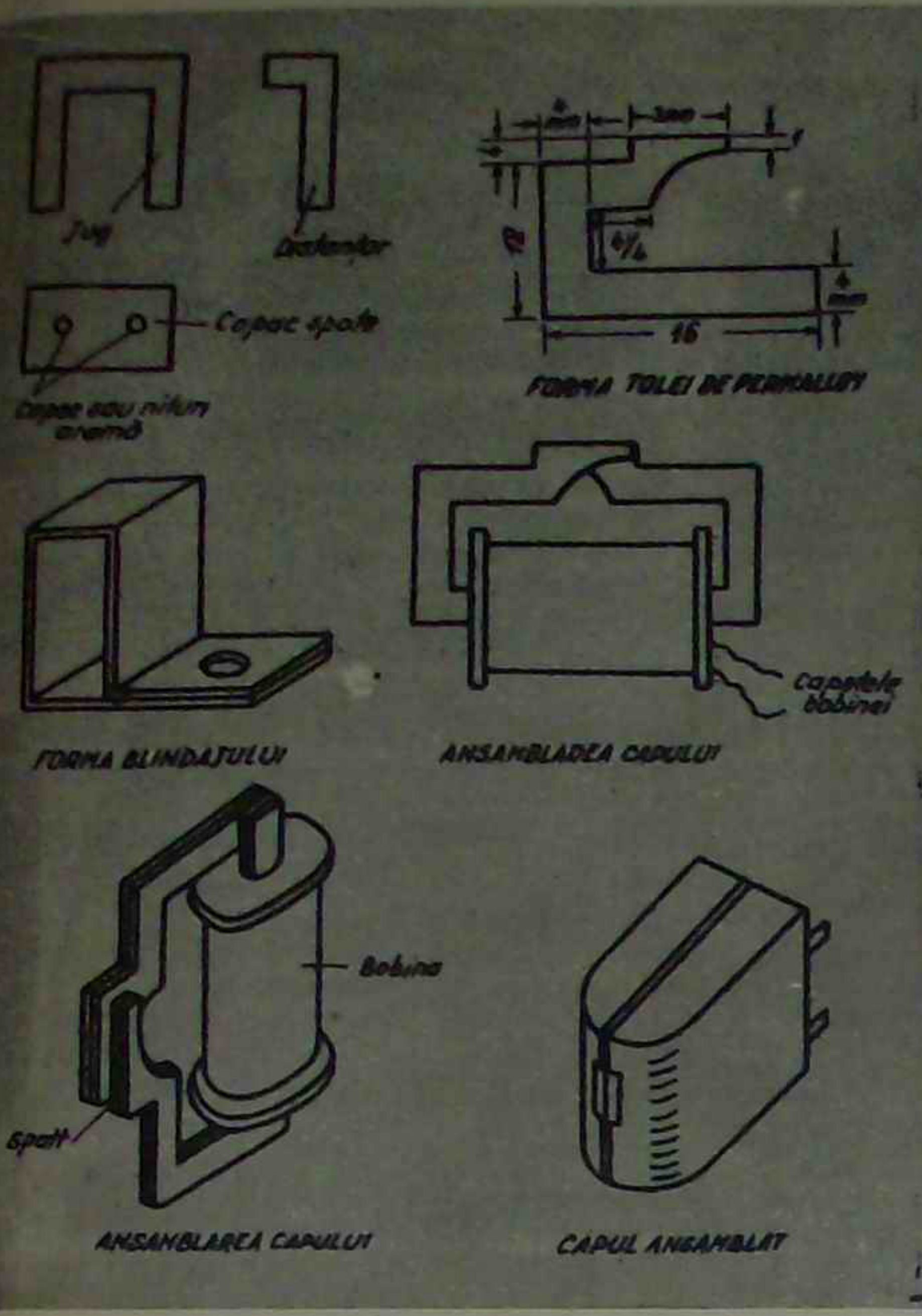


Fig. 2

Sfaturi pentru radioamatori



Dacă chimia și-a demonstrat de mult utilitatea sa în domeniul industrial, nu e mai puțin adevărat că ea poate să fie folosită și radioamatorul sub diverse forme și în diferite ocazii. În articolul de față vom prezenta o serie de procedee sau rețete chimice, frecvent folosite în tehnologia construirii aparatului de radio, utile și radioamatorilor.

Orice aparat se realizează pe un șasiu, de obicei de aluminiu. De asemenea, în restul construcției se face uz de diverse fragmente de tablă de aluminiu, de duraluminu sau piese mici confecționate din aceste metale. Lucrul frumos al aluminiului, prin prelucrări mecanice se strică, și de aceea, piesele capătă un aspect urât. Se pot obține aspecte foarte frumoase ale pieselor sau tablelor de aluminiu, ori duraluminu, dacă se vor supune următorului tratament chimic; se vor introduce într-o soluție rece de sodă caustică, nu prea concentrată (10—20%), în apă, la care s-a adăugat și puțină sare de bucătărie. Este recomandabil ca materialele înainte de a fi introduse în baia cu soluție de sodă, să fie curățate cu benzină în părțile unde eventual ar fi murdărite cu grăsimi minerale (ulei, vaselină etc) sau smoală. După introducerea în soluție, se observă că aici se produce un fel de fierbere, cu degajare de bășici ce conțin un gaz. Gazul acesta este hidrogen și dacă se prelucrează cantități mari de materiale într-un spațiu restrâns, trebuie făcută o bună ventilație, deoarece sînt pericole de explozie, la cea mai mică scînteie.

Coroziunea pe suprafața metalului este în funcție de concentrația soluției, de temperatura soluției și de durata corodării.

În urma tratamentului nu se va obține o suprafață de oglindă, ci una mată, mai lîsă sau cu asperități, suprafață care totuși dă un efect frumos. O soluție diluată în general dă suprafețe lise. Soluțiile concentrate și mai ales calde dau suprafețe cu corodări pronunțate. Durata de cufundare în

soluție poate fi cuprinsă între cîteva minute și un sfert de oră, sau mai mult, după efectul pe care îl urmărim. Trebuie remarcat faptul că orice material cu bază de aluminiu sau mai ales duraluminu, după tratamentul în soluție de sodă caustică, va căpăta un aspect murdar, negricios. Spre a se obține aspectul, frumos, dorit, imediat după scoaterea din baie, se va spăla bine în apă curgătoare și apoi se va cufunda într-o altă soluție apoasă cu un conținut de cca. 10—20% acid azotic. Aici, se va agita 2—3 minute și apoi se va scoate afară, după care se va spăla foarte bine cu apă curgătoare. După spălare, fără a atinge piesa cu mîna, ea se va șterge imediat cu o cârpă curată.

În lipsa sodei caustice, operația se poate face și cu sodă de rufe obișnuită sau chiar cu o soluție concentrată de leșie de cenușe. În aceste cazuri, se vor obține rezultate mai bune, dacă soluțiile vor fi încălzite. De asemenea, în locul acidului azotic, se va putea folosi și o soluție concentrată de oțet (de 9%), caldă.

Piesele de cupru, alamă sau bronz, pot fi curățate perfect și făcute să devină strălucitoare, cu o nuanță aurie, dacă vor fi tratate astfel: mai înainte se vor curăța de grăsimi sau impurități organice, prin spălare cu benzină. După aceea, se vor introduce într-o soluție de sodă caustică în apă, cu o concentrație de cca. 20—30%, unde se vor ține cufundate, agitîndu-le din cînd în cînd, timp de 10 minute. Operația merge mai bine și mai repede, dacă se face la cald. După aceea se vor scoate piesele și se vor spăla bine cu apă curgătoare și apoi se vor introduce într-o altă soluție, de acid sulfuric 10—30%, în apă, unde de asemenea se vor ține cufundate cca 10 minute, agitîndu-le din cînd în cînd.

Se vor scoate, se vor spăla bine cu apă curgătoare și se vor introduce pentru foarte scurt timp (cîteva secunde, pînă la cel mult 30 secunde) agitînd puternic, încontinuu, în cea de-a treia soluție.

montează pe un șasiu de aluminiu, avînd dimensiunile: 213 x 184 x 45 mm.

În partea stîngă a șasiului, se află un comutator tip tambur în interiorul căruia se vor monta toate bobinele L_1 — L_{25} . Partea dreaptă a șasiului se va ocupa de blocul de condensatoare variabile C_1 , C_2 , C_7 . Tot aici se vor așeza bobinele de medie-frecvență și soclurile pentru tuburi.

Pe axul blocului de condensatoare, se montează un disc cu diametru de 90 mm, pe care se trece o așă brută, înfășurată în jurul axului butonului de acord. La capătul din față al blocului este fixat un ac lung de 75 mm, confecționat din sîrmă de 1,5 mm diametru. Scala se decupează din foi de aluminiu cu grosimea de 1 mm și se fixează pe colțare. Pe scală, se vor face 5 semicercuri cu gradații ce corespund frecvențelor din gamele de undă pentru radioamatori. Pe fața laterală din stînga a șasiului, se află prizele pentru conectarea căștilor, iar pe cea din dreapta bornele pentru antenă și pămînt. Regulatorul de volum, butonul de acord, butonul comutatorului de game și întrerupătorul heterodinei a II-a/P₂ sînt scoase pe panoul frontal.

Bobinele L_1 , L_{25} , sînt înfășurate pe 15 tuburi de 20 mm, așezate în interiorul comutatorului cilindric. Datele de construcție ale bobinei sînt date în tabelul alăturat.

Ajustarea inductanțelor se va face cu miezuri de ferocart cu diametru de 7 mm.

Alte piese ale receptorului. Receptorul folosește transformatori de medie-frecvență acordați pe 460 KHz. Transformatorul de ieșire este confecționat din tole E15, grosimea grupului de tole este de 15 mm. Înfășurarea primară are 5000 spire, iar cea secundară 1250 spire.

Ambele înfășurări sînt executate cu conductori izolați de 0,1 mm.

Bobinele L_{26} și L_{27} a celei de a doua heterodine se înfășoară pe o carcasă de 12 mm diametru. Bobinele sînt cu miez de ferocart. Bobina L_{27} are 200 spire, iar bobina L_{26} —100 spire. Ambele bobine sînt executate din conductori izolați de 0,12 mm.

Acordarea și punerea la punct a receptorului. Acordarea receptorului se face cel mai bine cu ajutorul generatorului de semnale obișnuite. Mai întîi se face acordul circuitelor de medie-frecvență, apoi circuitele de radiofrecvență a receptorului.

Inițial, cu ajutorul generatorului se aplică o frecvență care să corespundă jumătății unei game, la grila de comandă a tubului — 1A1P — și schimbînd poziția miezurilor de ferocart se va obține ca frecvența să corespundă cu mijlocul scalei. Se conectează apoi generatorul la borna antenei intrarea în aparat și prin acordarea fină a inductanței circuitului de intrare se va obține sensibilitatea maximă. La acordarea pe frecvența imagine, trecerea semnalului să fie minimă. Dacă prin mutarea miezului de ferocart nu se obțin rezultate bune, va trebui să apropiem sau să depărtăm spirele bobinelor.

Prima heterodină a receptorului trebuie să funcționeze pe o frecvență mai înaltă decît cea pe care o recepționăm.

Aparatul prezentat mai sus va mulțumi pe orice constructor pretentios în privința selectivității și sensibilității.

(Prelucrare după revista sovietică „Radio”)

Ing. Ioan CIPERE

| Bobina | Game MHz | Nr. spire | Felul înfășurării pe bobina | Sîrma d=mm |
|-----------------|----------|-----------|-----------------------------|------------|
| L ₁ | 28 | 5 | cu pas | 0,15 |
| L ₂ | 21 | 7 | " | 0,15 |
| L ₃ | 14 | 12 | spiră lângă spiră | 0,15 |
| L ₄ | 7 | 12 | " | 0,15 |
| L ₅ | 1,75 | 20 | " | 0,15 |
| L ₆ | 28 | 5 | cu pas | 1,5 |
| L ₇ | 21 | 7 | " | 1,5 |
| L ₈ | 14 | 12 | spiră lângă spiră | 1 |
| L ₉ | 7 | 27 | " | 0,8 |
| L ₁₀ | 1,75 | 70 | universal | 0,5 |
| L ₁₁ | 28 | 5 | cu pas | 1,5 |
| L ₁₂ | 21 | 8 | " | 1,5 |
| L ₁₃ | 14 | 12 | spiră lângă spiră | 1 |
| L ₁₄ | 7 | 27 | " | 0,8 |
| L ₁₅ | 1,75 | 70 | universal | 0,5 |
| L ₁₆ | 28 | 3 | cu pas | 1,5 |
| L ₁₇ | 21 | 6 | " | 1,5 |
| L ₁₈ | 14 | 9 | spiră lângă spiră | 1 |
| L ₁₉ | 7 | 20 | " | 0,8 |
| L ₂₀ | 1,75 | 50 | universal | 0,3 |
| L ₂₁ | 28 | 5 | cu pas | 0,15 |
| L ₂₂ | 21 | 7 | " | 0,15 |
| L ₂₃ | 14 | 12 | spiră lângă spiră | 0,15 |
| L ₂₄ | 7 | 15 | " | 0,15 |
| L ₂₅ | 1,75 | 20 | universal | 0,15 |

după care imediat se vor cufunda în apă curgătoare, în care la începutul cufundării se vor agita de asemenea.

Soluția a treia este un amestec de 1,5 părți în volum de acid sulfuric concentrat (D=1,84) cu o parte tot în volum de acid azotic concentrat (D=1,48 - 1,51) la care se adaugă o cantitate oarecare de sare de bucătărie și puțină apă. De pildă, la o cantitate de amestec acid cam de ordinul de mărime al unui pahar de băut apă (cca 250 cm³) se va adăuga o linguriță plină de sare de bucătărie și cca două lingurițe de apă. În acest amestec, nu e periculos dacă se toarnă apa peste acid, dar bineînțeles nu toată deodată, ci cu încetul.

Acidul sulfuric se va turna peste acidul azotic, de asemenea cu încetul, amestecând încet încet cu o vergea de sticlă. Soluția aceasta, care se încălzește de la sine în timpul preparării, va fi lăsată să se răcească și apoi se va folosi. Se atrage atenția că este foarte corozivă și degaje vapori nesănătoși, chiar când este rece. Mai ales când este proaspăt preparată, nu se va păstra astupată etanș fiind pericol de explozie, deoarece degaje de la sine gaze (bioxid de azot și clor). Operațiile de preparare și de folosire a acestei soluții se vor face într-un loc foarte bine aerisit, sau preferabil în aer liber. Obiectele ce urmează a fi tratate cu

aceste soluții nu vor fi apucate cu mâinile, ci permanent, în timpul tratamentelor, vor fi suspendate de un cîrlig de sîrmă de cupru. După ultima spălare puternică cu apă curgătoare, piesele se vor șterge bine cu o cîrpă uscată și curată.

Aceast procedeu de curățare, care dă rezultate excelente, poate fi folosit pentru părțile metalice de alamă sau alte aliaje ale cuprului, de la soclurile tuburilor electronice, la comutatoare etc, însă numai la cele cu izolament ceramic care nu este distrus de soluțiile acide. La piesele montate pe pertinax, textolit și chiar bachelită curată, nu se recomandă imersarea pieselor în întregime, împreună cu dielectricul în soluții, deoarece acizii vor distruge aceste materiale, diminuându-le proprietățile dielectrice.

Piesele ceramice murdare se pot curăța prin spălare cu apă și săpun de rufe, frecându-le cu o periuță de dinți. Urmele de depozite metalice de pe corpurile ceramice poroase, neglazurate, se scot prin imersarea acestora în amestecul de acid sulfuric cu azotic, indicat mai sus.

Piesele de fier se pot curăța bine de rugină prin introducerea în acest amestec acid și apoi frecarea cu o perie aspră. Asemenea piese pot căpăta un lustru agreabil, dacă sînt cufundate apoi mai mult timp într-o soluție concentrată de acid fosforic.

Obiectele de alamă pot fi brunate foarte frumos în modul următor:

Se prepară mai întîi soluția de brunare, plecîndu-se de la o cantitate oarecare de sulfat de cupru (piatră vinată) care se dizolvă în apă. La această soluție se adaugă cu încetul, amestecînd puternic cu o vergea de sticlă, o soluție concentrată de sodă de rufe. Se formează un precipitat de culoare verzuie, care este carbonatul de cupru. Acest precipitat se separă de restul soluției, prin filtrare. După ce se spală bine de cîteva ori cu apă, se adaugă la acest precipitat o soluție concentrată de amoniac. Se va adăuga atîta soluție, pînă ce întreaga cantitate de precipitat se va dizolva. În ultima instanță trebuie să se obțină o soluție limpede, albastră ca cerneala. Piesele de alamă ce urmează a fi supuse brunării, după ce vor fi fost bine spălate cu benzină și apoi curățate cu cele trei soluții menționate anterior (sodă caustică, acid sulfuric și amestecul de acid sulfuric cu azotic) se vor introduce în această soluție unde vor fi ținute mai mult timp, agitînd din cînd în cînd. În funcție de timpul de ședere, piesele capătă o nuanță de la cafeniu pînă la negru. Odată atinsă, nuanța dorită, piesele se vor spăla bine cu apă și se vor șterge cu o cîrpă curată și uscată. Pentru a se obține un efect mai frumos, după uscare, piesele se vor șterge cu puțin ulei mineral. Bru-

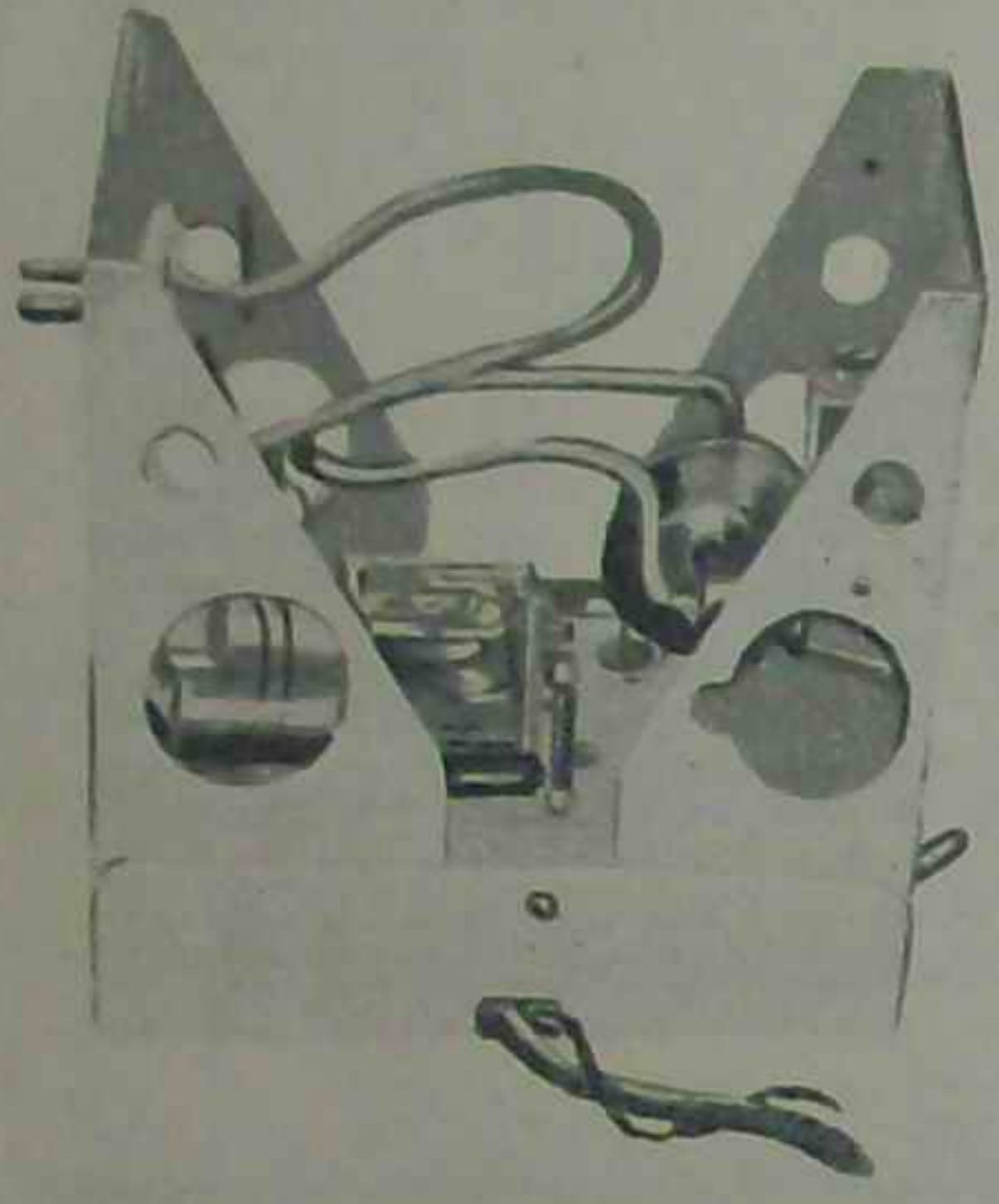


Fig. 3 Emițătorul pe 144 MHz construit de YO5LS

Cu vreo doi ani în urmă, radioamatorii din București începuseră experiențele pe unde ultracurte. Primele stații au lucrat în 56 și mai apoi în 144 MHz. După puțin timp, bucureștenii au uitat de unde ultracurte și de atunci nu s-a mai auzit nici un „CQ de YO3 pe aceste benzi.

YO5-ul - Baia Mare - și-a început activitatea pe aceste benzi ceva mai tîrziu, însă a

PENTRU AMATORII DE UNDE ULTRASCURTE

după o activitate de experimentare perseverentă. S-a împlinit un an de cînd radioamatorii băimăreni culeg succese frumoase pe 144 MHz. Faima lor a depășit granițele și astăzi radioamatorii din Cehoslovacia, Polonia, Ungaria, cunosc prea bine pe „UKW“-iștii din Baia Mare.

Recent corespondentul nostru - Szentmikosy Tomas - YO5LS ne-a împărtășit cîte ceva din realizările și experiența radioamatorilor din Baia Mare.

În urma unui an de activitate aceștia și-au însușit frumoase cunoștințe teoretice și practice, au construit aparatura necesară măsurătorilor și echipamentul de emisie-recepție, participînd cu deosebit succes în două concursuri internaționale.

Echipamentul de măsură a fost construit fără nici un ajutor, pornind cum se spune, de la zero.

Erau necesare undametre etalonate pentru măsurarea frecvenței. S-a început cu

binecunoscutul sistem al firelor lui „Lecher“. Mai tîrziu s-au construit undametre cu absorbție, care s-au etalonat cu ajutorul firelor. Undametrul din figura 1 constă dintr-un bec de lanternă, inseriat cu o buclă (spiră) și un trimer cu aer. Foarte practic s-a dovedit a fi montajul din figura 2 care, construit pe o placă de plexiglas, permite măsurarea frecvenței, a intensității cîmpului și chiar controlul modulației.

În materie de emițătoare s-au făcut experiențe cu auto-

Fig. 3 S₁ - S₄: 30 spire CuE 0,4, ø 6 mm. S₅: 60 spire CuE 0,3 ø 4 mm, pe carcase de calit.
L₁ L₂ L₃: 3 spire Cu argintat 1 mm. Lungimea înfășurării 15 mm. Diametru bobinei 15 mm.

Fig. 4 Poziția 1 - emisie, poziția 2 - recepție. L₁: 3 spire ø 15 mm, cupru argintat de 2 mm, lungimea bobinajului 20 mm. L₂: 2 spire ø 15 mm, cupru argintat 2 mm, lungimea înfășurării 8 mm.
Dr 1-2: 64 spire, ø 5 mm sîrmă 0,15 Cu-mătase. Dr 3-4: 26 spire, ø 5 mm sîrmă 0,3 CuE. Dr 5: 3800 spire pe fier 1,5 x 1,5 cm, sîrmă 0,1 CuE.

Fig. 1

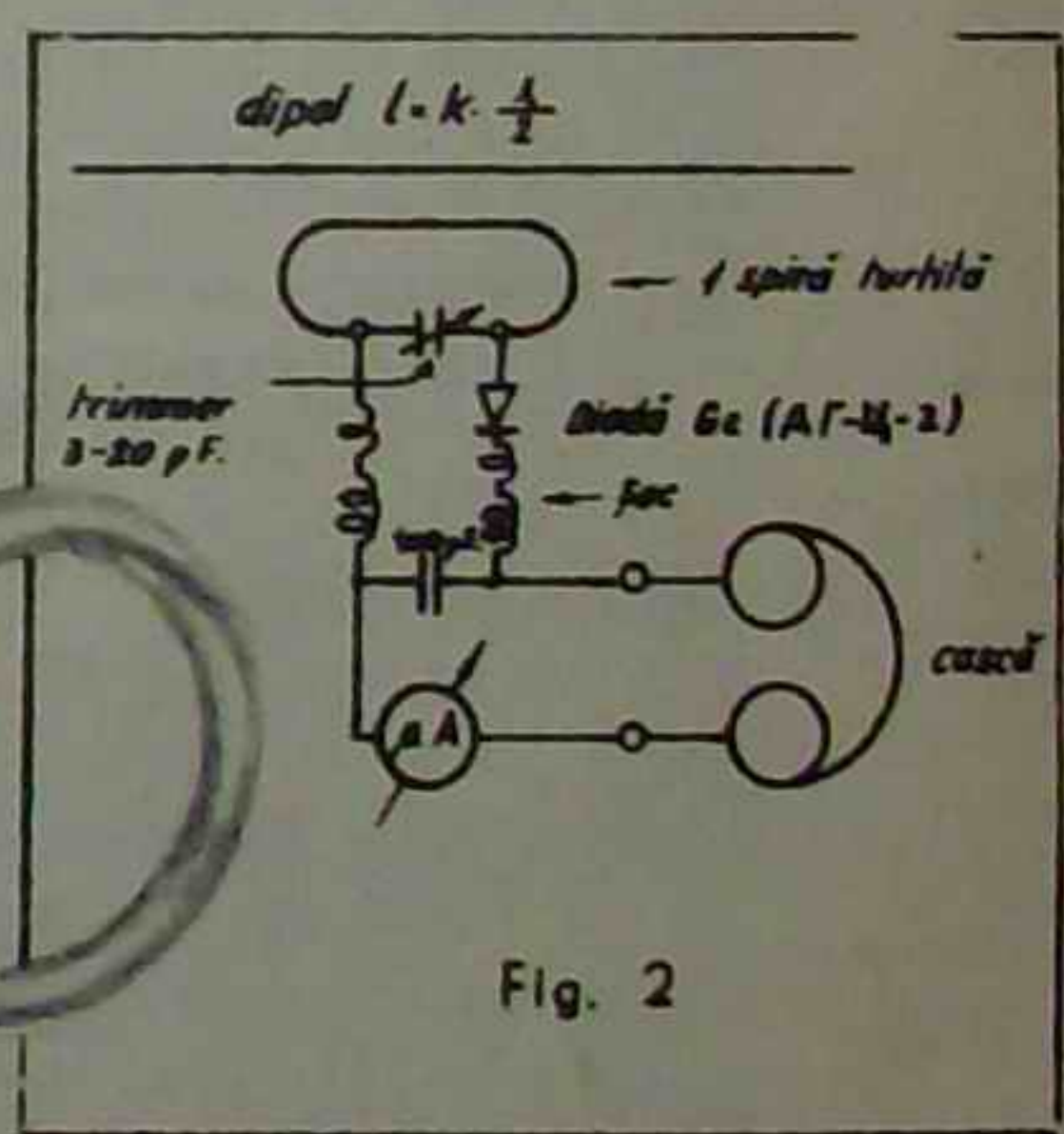


Fig. 2

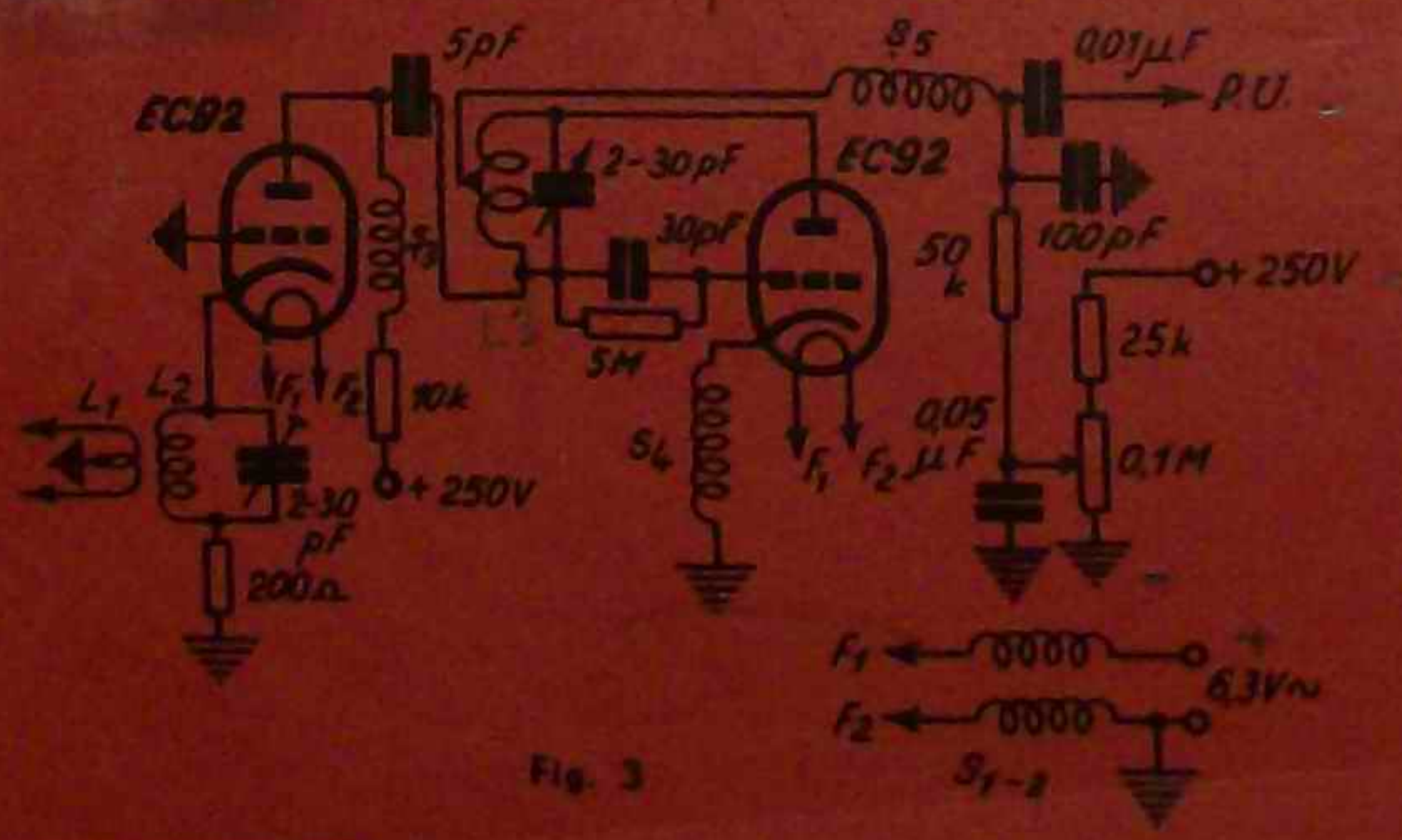


Fig. 3

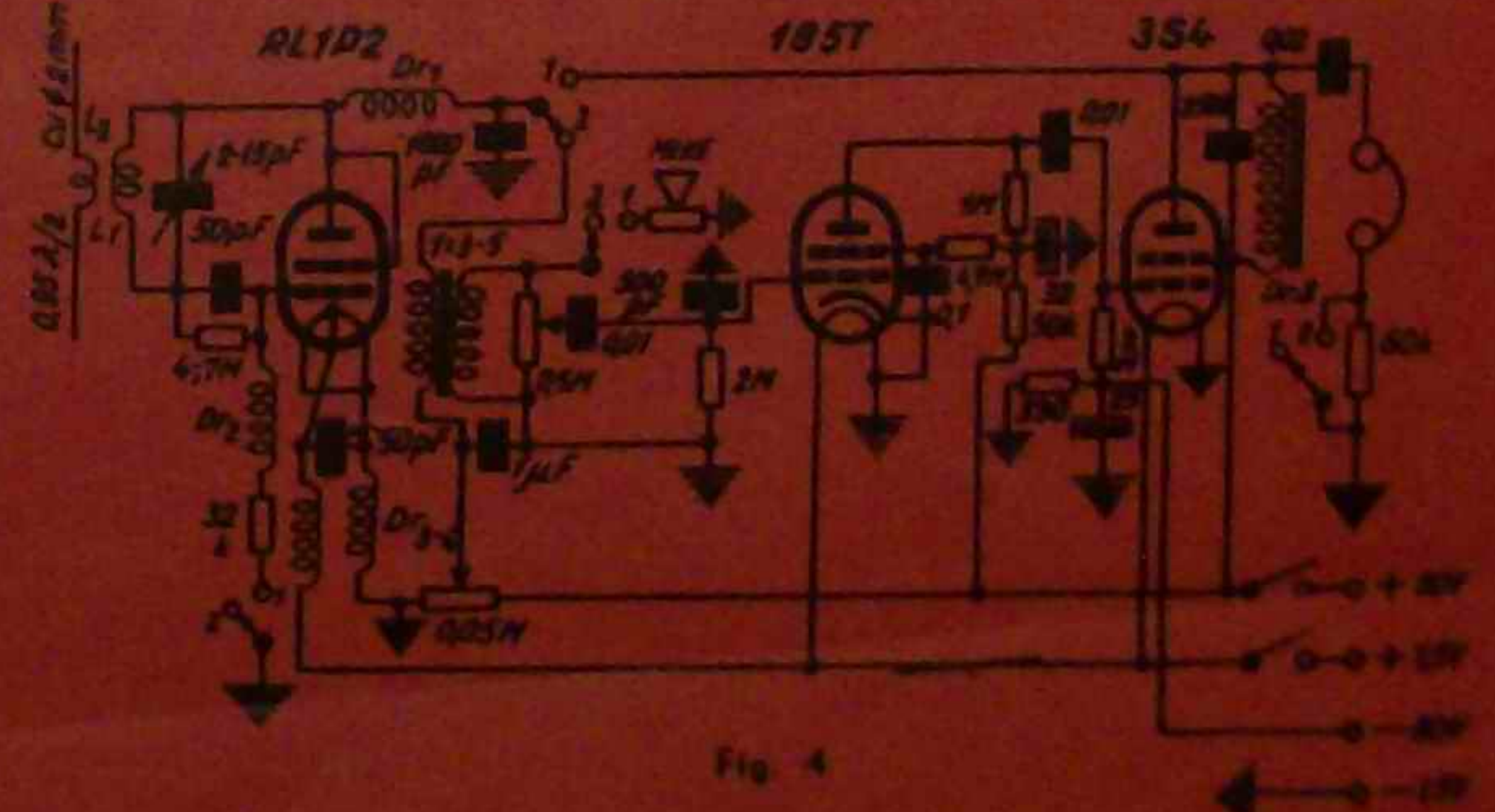


Fig. 4

narea această este destul de rezistentă la frecare. Soluția folosită se poate păstra mult timp fără a se altera.

Piesele de fier se pot și ele bruna frumoasă, pe o altă cale, mult mai simplă, la cald. Astfel, obiectul de fier preferabil, bine lustruit, este încălzit la o flacăra de gaz, până la o temperatură de 600—700°C (roșu slab de tot) și apoi se cufundă repede într-un vas conținând ulei mineral de orice tip (preferabil în ulei cit mai viscos, eventual chiar uzat). După o oarecare răcire, piesa se scoate afară, se scurge excesul de ulei de pe ea și se reîncălzește de data aceasta cu mai multă grijă, până la 300—400°C.

Uleiul se va volatiliza, parțial carbonizându-se, depunând un strat negru și lucios, foarte rezistent, de carbon, pe piesa supusă brunării. Ar fi de citat, în continuare, multe alte rețete chimice utilizate în radio, dar am preferat să le expun mai întâi pe cele care se referă la construcția mecanică a aparatului radio.

Ing. Liviu MACOVEANU YO3RD

oscilatoare și emițătoare cu mai multe etaje.

Din practică s-a observat că tuburile cele mai bune pentru 145 MHz în oscilator sînt LD2, LD5, EL41 și EL84; tubul LS50 dă un randament mai slab. Pentru oscilatoare este necesară o construcție mecanică rigidă, care nu vibrează, blindajele trebuie larg dimensionate și nu se vor întrebuița decât izolanți de bună calitate (calit trolitul etc). QSO-urile locale nu necesită mai mult ca 0,1 pină la 1 watt putere și o antenă bună.

În privința receptoarelor, radioamatorii din Baia Mare au început cu superreacții și au continuat cu convertoare. S-a constatat că superreacția este mai potrivită pentru radioamatori. Figura 3 reprezintă una dintre cele mai reușite scheme de receptor realizat de YO5LJ.

Radioamatorii băimăreni s-au ocupat și de emițătoare-receptoare. Dintre toate cel mai reușit este cel arătat în figura 4, construit de YO5-118, Kolozsvari Sandor. Un aparat asemănător a construit și YO5-178, Ilea Dumitru. Cu asemenea aparate s-a primit controlul S9 la distanța de 10 km. Asemenea aparate pot fi întrebuițate cu succes pe marile șantiere.

Ar fi bine ca realizările tovarășilor noștri de la Baia Mare să constituie un exemplu pentru radioamatorii din întreaga țară, deoarece este bine cunoscută importanța undelor ultracurte, pentru economia națională.



CALENDAR



La 3 aprilie 1944 a murit, în București, pictorul Octav Băncilă, autorul a numeroase și valoroase picturi din viața grea a muncitorilor, țăranilor și soldaților din România burghezo-moșierească.

Octav Băncilă și-a petrecut copilăria la Iași (în cartierul Sărărie), chiar în casa unde se tipărea revista „Contemporanul”. De aici au și început legăturile lui cu mișcarea muncitorească. Crescut și ajutat de o soră mai mare, el a reușit să urmeze Școala de Arte Frumoase din Iași. După absolvire — grație unei burse obținută prin concurs, dar care mai târziu i-a fost tăiată — a plecat pentru perfecționare la München.

La întoarcerea în țară (1898), artistul a început să lucreze cu pasiune teme cu caracter social, iar peste doi ani (în 1900) a deschis la Iași prima sa expoziție, care s-a bucurat de un mare succes. În creația lui Băncilă, perioada cea mai însemnată a fost cea cuprinsă între anii 1905—1920, cînd — sub influența creșterii mișcării muncitorești din România — el a luat poziție deschisă alături de proletariat și de țăranii muncitori împotriva asupritorilor. Pictorul a fost un devotat prieten al muncitorilor, le-a luat deseori apărarea — „Îndrăzneală” pe care a plătit-o cu închisoarea (1921).

Printre pinzele cele mai valoroase ale lui Octav Băncilă pot fi amintite: „Muncitorul șomer”, „Fierarii”, „Muncitorul și țăranul”, „În zi de grevă”, „Muncitorul”, „Revoluția și Dreptatea”, „În atelier”, „1907”, „Înmormintarea”, „Recrutul”, „Dezertorul”, „Muncitorul” (pictat în timpul revoluției ruse de la 1905) etc, etc.

Octav Băncilă a fost un autentic artist-cetățean, conștient de rolul însemnat al artei sale, în a cărui operă s-au reflectat cu talent și convingere cloacurile sociale. Pentru puterea cu care s-a manifestat ca artist revoluționar în anii săi de maturitate creatoare, el rămîne unul dintre marii noștri pictori realiști, care prin pozițiile sale înaintate merită din plin dragostea și admirația oamenilor muncii din țara noastră (născut în Corni-Botoșani, la 27 ianuarie 1872).

La 4 aprilie 1944 a murit (în urma unui bombardament aerian asupra Bucureștilor, în vîrstă de numai 28 de ani) luptătorul comunist Vasile Tudose, secretar al C.C. al Uniunii Tineretului Comunist.

Născut într-un sat pe care harta nici nu-l menționa (Pițigala-Muscel), cel de-al 12-lea copil al unui țăran sărac, Vasile Tudose a rămas orfan de mic. Mînat de nevoi, el a venit „la oraș”; avea numai 13 ani cînd a intrat ucenic la Atelierele C.F.R. — Grivița. Aici, Vasile Tudose a simțit din plin exploatarea la care erau supuși muncitorii și în special tinerii și femeile. El a luat contact cu mișcarea muncitorească și a fost primit în rândurile Uniunii Tineretului Comunist. Alături de Vasile Roaită și de alți tineri comunisti, Vasile Tudose a participat sub conducerea partidului la eroicele lupte din ianuarie-februarie 1933.

Pînă în anul 1940 — cînd a fost arestat de siguranța burghezo-moșierească — Vasile Tudose a muncit neobosit, îndeplinind cu cinste numeroase sarcini. Între anii 1940—1943 a fost încarcerat la Jilava. La ieșirea din închisoare, și-a reluat cu și mai multă vigoare activitatea revoluționară. Ca secretar al C.C. al U.T.C., el a muncit cu abnegație și eroism pînă în ultima clipă a vieții.

Pilda vieții de luptător devotat poporului muncitor, pe care a dat-o muncitorul revoluționar Vasile Tudose, va rămîne vie în inimile oamenilor muncii din patria noastră, care sub conducerea partidului construiesc socialismul.

La 4 aprilie 1945, trupele fasciștilor germani au fost izgonite de pe pămîntul Ungariei de către Armata Sovietică, alături de care a luptat Armata Romînă. Această zi — în care poporul ungar și-a dobîndit adevărata independența și libertate — a deschis o etapă nouă în istoria sa; ea este cea mai mare sărbătoare națională a R.P. Ungare.

După eliberarea țării s-a înfăptuit industrializarea socialistă, s-au obținut succese în dezvoltarea socialistă a satului, au înflorit cultura și învățămîntul, comerțul, a crescut nivelul de trai al poporului.

Cînd în 1956 R.P. Ungară a fost tîlhărește și sîngeros lovită de contrarevoluția pusă la cale în Ungaria de către reacțiunea internațională, în complicitate cu cea internă, în scopul restaurării capitalismului, Uniunea Sovietică și celelalte țări ale lagărului socialist și-au manifestat solidaritatea deplină cu poporul frate ungar, sprijinind lupta sa pentru înfrîngerea contrarevoluției și salvarea cuceririlor sale revoluționare.

Poporul român se bucură din inimă de avîntul economiei și culturii, de ridicarea continuă a nivelului de trai al maselor muncitoare din Republica Populară Ungară, de succesele obținute în construcția socialistă de către harnicul și talentatul popor ungar.

Aceste succese se datoresc în primul rînd faptului că Partidul Muncitoresc Socialist Ungar se călăuzește neabătut în activitatea sa după învățătura marxist-leninistă; ele sînt o dovadă de netăgăduit a încrederii și sprijinului de care partidul se bucură în rîndurile maselor largi ale poporului ungar.

De sărbătoarea națională a Ungariei prietene — Zina eliberării — oamenii muncii din R.P.R. urează poporului frate ungar succese depline în lupta sa pentru construirea socialismului.

La 24 aprilie 1574, Domnul Moldovei, Ion Vodă (numit de boieri „cel Cumplit”), în alianță cu trupele căzăcești de sub conducerea hatmanului Sviercevski, a zdrobit trupele invadatoare turcești, aliate cu feudații unguri — la Jiliștea (sud-vest de Focșani).

Victoria strălucită a oastei moldovene, condusă de Ion Vodă, a fost rezultatul acțiunilor întreprinse de Domnul Moldovei de a se sprijini nu pe boieri, ci pe țărmogvești și pe țăranii liberi. Încercările lui în politica internă de a lupta împotriva fărîmării feudale și a organiza largi reforme în favoarea țăranilor, a permis lui Ion Vodă de a refuza — cu toate insistențele boierimii trădătoare — să plătească haracul turcilor, dîndu-i posibilitatea alcătuirii (în vederea apărării) a unei armate puternice, gata oricînd să-și apere patria.

Atunci cînd turcii au invadat Moldova pentru a-l pedepsi pe Ion Vodă și a-l înlocui cu unul aservit intereselor lor, oastea moldoveană a reușit să-l înfrîngă, să pătrundă adînc în Țara Romînească și să elibereze Brăila (care era o raia turcească).

Datorită însă trădării marilor boierimi, peste puțină vreme (10 iunie 1574, la Roșcani) turcii au înfrînt oastea lui Ion Vodă.

Lupta eroică dusă de Domnul Moldovei n-a rămas fără urmări. Ea a făcut să crească ura țăranilor împotriva boierimii și a adus un suflu de încredere în posibilitățile de eliberare de sub jugul turcesc. De asemenea, alianța lui Ion Vodă cu cazaclii constituie încă o mărturie prețioasă asupra frației de arme cu popoarele Rusiei de-a lungul veacurilor.



Alarmă la Pentagon

DE CE SCADE MORALUL ARMATEI AMERICANE



A

larmele false ale Pentagonului sînt cunoscute. De obicei ele zvonesc iminența unor atacuri imaginare — cu și fără „sarfurii zburătoare” — îndreptate, pasă-mi-te, de „forțele comunismului” contra S.U.A. Țipetele isterice ale generalilor americani (în isonul senatorilor războinici și al miniștrilor americani, care cer să se aloce noi miliarde pentru sporirea forțelor militare agresive ale S.U.A. De astă dată însă Pentagonul este cuprins de o alarmă veritabilă și aceasta în legătură cu ceea ce, de mai multă vreme, este socotit „călciiul lui Achile” pentru armata S.U.A. și anume: scăderea catastrofală a moralului militarilor americani. Boala este mai veche și Pentagonul îi caută leacul nu de azi, de ieri. Războiul din Coreea a fost — cum afirmă însuși experții militari americani — o piatră de încercare în ce privește valoarea reală a moralului forțelor armate ale S.U.A. Încă în 1955, comentatorul militar american Hanson Baldwin — care de obicei face elogiul „neomilitarismului” din S.U.A. — a tras semnalul de alarmă, publicînd în „New York Times Magazine” un articol care a răscolit atunci opinia publică americană, în legătură cu dezastrul moral al armatei S.U.A.

Analizînd situația creată în rîndurile forțelor terestre, navale și aeriene americane, Hanson Baldwin constata cu vădită îngrijorare: „moralul soldaților și mai ales cel al militarilor de carieră a coborît la un nivel atît de scăzut cum n-am mai putut observa în cei 25 de ani de cînd sînt comentator militar”.

Nu știm dacă Baldwin a fost admonestat atunci pentru această dezvăluire revelatoare, fapt este însă că multă vreme după aceea, cercurile oficiale americane au păstrat o tăcere absolută în legătură cu starea de spirit ce domnește în armată. Cum însă adevărul nu poate fi ținut multă vreme sub obroc, în ultima vreme au răzbătut în presa americană noi relații în legătură cu agravarea situației la care se referea comentatorul militar al lui „New York Times Magazine”. Dintr-o problemă internă a armatei, moralul scăzut al militarilor americani a devenit o acută problemă de stat, care face acum obiectul unor nesfîrșite dezbateri, cercetări, inspecții și analize în forurile oficiale.

Care sînt faptele? Față de gravitatea situației, revista americană „Newsweek” întreprinde o adevărată anchetă condusă de Peter Wydon ale cărei rezultate inițiale sînt redade, pe mai multe pagini, sub titlul neechivoc: „Falimentul nostru moral”.

Raportul special al grupului de corespondenți condus de Wydon deplînge faptul că, în timp ce guvernul american cheltuiește mereu noi miliarde de dolari pentru scopuri militare, „moralul periculos de scăzut” al armatei și îndeosebi lipsa totală de popularitate a forțelor armate, face ca S.U.A. să aibă o armată insuficient instruită. „S.U.A. — se spune textual în raportul sus-amintit — nu dispune decît de o armată pe jumătate instruită, mereu pe jumătate gata și doar în parte sătulă”.

Este adevărat că nu de mult Congresul S.U.A. a început audieri în legătură cu o eventuală majorare a soldelor, dar nu banii reprezintă motivul principal al scăderii moralului armatei. Printre cauzele de bază ale „fiasco-ului moral”, „Newsweek” citează în primul rînd „esența concepției militare și civile” a actualei conduceri a S.U.A., în al doilea rînd „lipsa de perspectivă a militarului american”, iar în al treilea rînd „condițiile existente în însuși serviciul militar”.

Atît din raportul lui Wydon, cît și din declarațiile unor experți ai Pentagonului reiese limpede că obiectivele agresive ale actualei politici externe americane nu reprezintă un stimulent pentru soldatul și ofițerul american. Cu atît mai mult cu cît la Washington se recunoaște oficial că „eventualul inamic reprezintă o forță redutabilă”. În asemenea condiții este lesne de înțeles de ce unul din sergenții diviziei I-a de pușcași marini i-a declarat lui Wydon: „N-aș vrea să merg azi la luptă”. La rîndul său, un ofițer dintr-un batalion de proiectile teleghidate a spus: „Așa cum acționăm noi în prezent, putem muri cu toții încă înainte de a lansa vreunul din blestematele proiectile”.

În aceste declarații sînt cuprinse deopotrivă neîncrederea în propriile lor forțe, conștiința inferiorității militare, lipsa specifică de combativitate a unor militari, care nu știu pentru ce trebuie să moară într-un eventual război.

Într-adevăr, cum poate fi ridicat moralul unui ostaș trimis să cotopească, la distanțe de mii și mii de kilometri de patria sa, pămînturi străine, să distrugă orașe și sate pașnice și să piară sub steagul de pirat al agresiunii. Invazia din Coreea n-a fost un caz izolat. Iar debarcarea în Liban și jocul aventuros din strimtoarea Taivan n-au fost decît etapele succesive ale unuia și aceluiași joc periculos. Ziariștii-anchetatori trimiși de „Newsweek” au aflat în această privință și părerea unui militar — specialist în rachete teleghidate, trimis în Sardinia pe bordul unui crucișător american. Vorbînd despre disprețul cu care este tratat de către „cei de sus” militarul american, ofițerul a declarat: „Ei nu-ți explică niciodată situația. Totdeauna faci ceva, dar nu știi pentru ce. Eu însumi nu știu acum pentru ce am plecat”. Aici nu-i vorba firește de secretul militar sau de respectarea ordinului superior. Aici e vorba de faptul că militarul american este obligat să acționeze ca un robot, pentru a putea fi folosit — asemenea soldatului hitlerist de odinioară — în operațiuni militare, criminale, tîlhărești. Însuși revista „Newsweek”, referindu-se la declarația ofițerului, recunoaște că, „există o strînsă legătură între moralul ostașului și misiunea care poate fi înțeleasă”.

Faptele arată că oricît li se ascunde misiunea reală pentru care sînt pregătiți, militarii americani simțesc caracterul ei nejust și ca atare sînt veșnic nemulțumiți.

„Nemulțumirile de azi — se spune în raportul special al lui Wydon — se manifestă la fel în toate compartimentele armatei și sînt mai profunde decît în trecut”.

Americanii fug de armată, pentru că n-o iubesc și nu pot suferi tratamentul neomenos la care sînt supuși, în schimbul unei neînsemnate majorări a soldelor. „Bani nu vor atrage pe tinerii americani într-o profesie proastă”, admite generalul Maddux, directorul Oficiului pentru nevoile efectivelor militare de pe lîngă Pentagon.

La Casa Albă și la Ministerul de război al S.U.A. este considerat de-a dreptul descurajant faptul că majoritatea celor care refuză să se reangajeze și pleacă din armată sînt tocmai oamenii cu serioasă calificare tehnică, militară.

„Consecințele acestei situații sînt înspăimîntătoare” scrie „Newsweek”. În fiecare an forțele terestre ale S.U.A. pierd un număr de oameni care ar putea forma laolaltă efectivul a 21 de divizii de luptă. De asemenea, au părăsit forțele navale tot atîția oameni care ar fi putut forma echipajul tuturor vaselor de război americane din Atlantic și Pacific. În ce privește aviația, într-un singur an, 4.000 de piloți, a căror instruire a costat 480 milioane dolari, „au întors spatele unchiului Sam”.

În prezent, cercurile conducătoare militare și civile caută cu înfrigurare calea ieșirii din impas. Numai că, pe cît se pare, șansele redresării moralului armatei americane sînt infime. Un sondaj de presă efectuat printre militarii americani cantonați în diferite puncte ale globului arată că majoritatea acestora au răspuns negativ la întrebarea: „Dacă vi s-ar mări soldele ați rămîne mai departe în armată?”. Ceea ce înseamnă că moralul armatei americane nu poate fi ridicat nici prin mărirea soldelor, propusă de Comitetul special condus de Ralph Cordiner, care a fost însărcinat de președintele Eisenhower să găsească „o nouă filozofie pentru conducerea politicii față de efectivele militare”. Casa Albă și Pentagonul caută piatra filozofală, în vreme ce din unitățile militare americane vin vești tot mai proaste în ce privește starea de spirit a soldaților și ofițerilor. Boală veche, boală fără leac, scăderea continuă a moralului forțelor armate americane nu poate fi oprită prin paleative ridicole, ca acela propus de generalul Maddux: „să se renunțe la cuvîntul „militaritate”. Așa cum capitalismul nu poate scăpa de flagelul crizei cu oricîte firme „populare” s-ar împopoțona, tot astfel moralul falimentar al armatei americane nu poate fi redresat cu așa-zisele „soluții stimulativă” ale lui Cordiner sau prin alte paleative. Are dreptate „Newsweek” cînd recunoaște că între moralul ostașului și misiunea ce i se atribuie, există o strînsă legătură.

Prețul abonamentelor: un an: 36 lei; șase luni: 18 lei; trei luni: 9 lei. REDACȚIA: București.

Bulevardul Dacie Nr. 13 Raionul „I. V. Stalin”. Telefon: 11.69.64

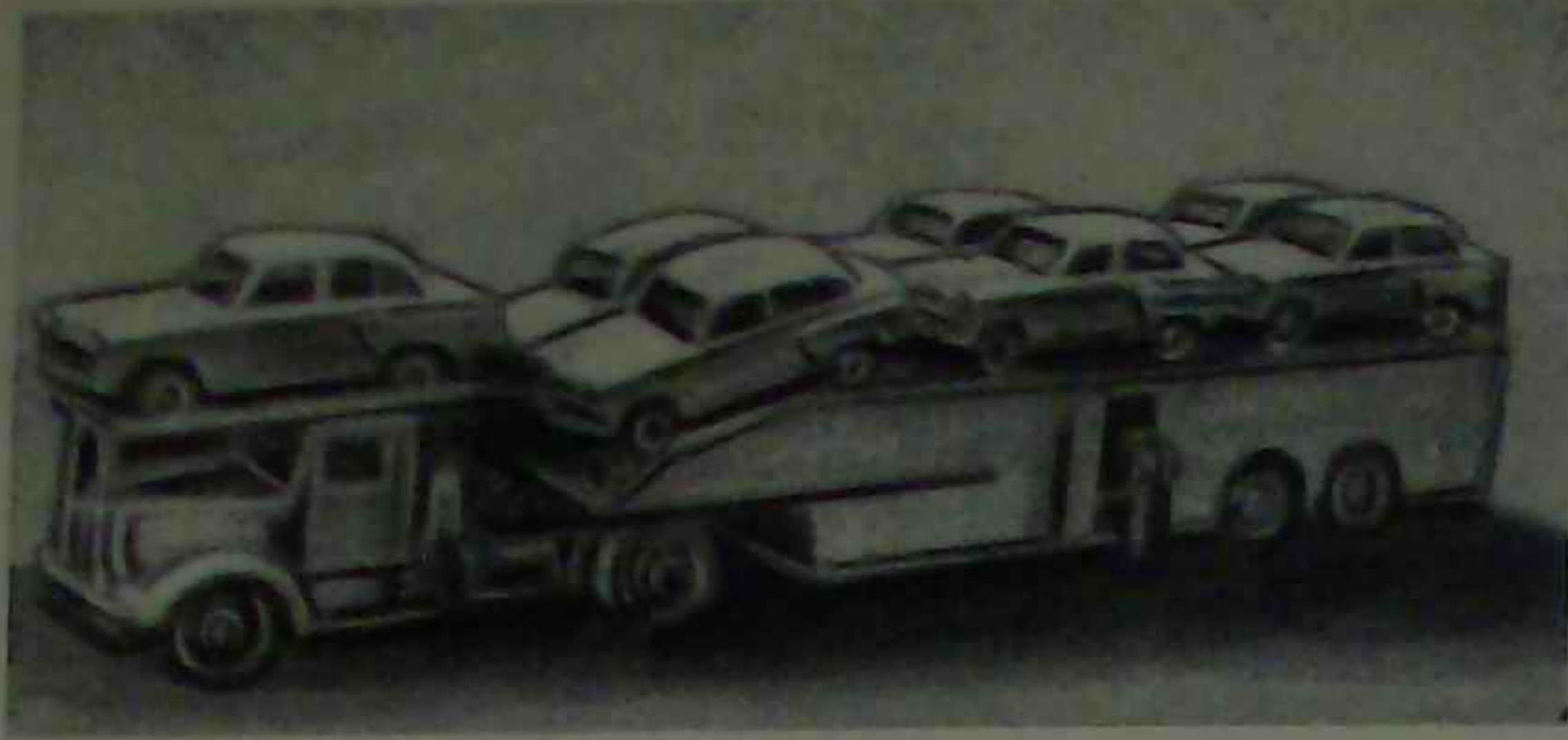
TIPARUL: Combinatul Poligrafic Casa Școlii „I. V. Stalin”-București

C. Nr. 90.393

Prețul lei 3

B.162

D. BABOIAN



AUTOTRENUL „NAMI”

Actualmente, un colectiv de constructori de la Institutul de cercetări pentru automobile din Moscova definitivează lucrările experimentale a autotrenului „NAMI”. Acest autovehicul este destinat transportului autoturismelor nou fabricate de la uzinele constructoare la locurile de desfacere. În acest scop, el poate transporta zece autoturisme „Moskvici-402” sau șase autoturisme „Volga” (sau „Pobeda”); unul din-

tre acestea se plasează deasupra cabinei și trei în interiorul autotrenului. În plus, pe platformă, se mai pot plasa șase turisme „Moskvici-402” sau trei „Volga”.

La încercările efectuate până acum, autotrenul a corespuns intrutotul cerințelor, asigurând o viteză de transport de 38 km/h cu un consum de 47 l la 100 km, în condiții grele de timp. Încercările au arătat că acest gen de transport este cu mult mai rentabil decât transportul feroviar sau autotransportul turismelor.

MATERIALELE PLASTICE ȘI AUTOMOBILELE

Materialele plastice câștigă zi de zi o importanță tot mai mare. Astfel, în cursul primului septenal, industria sovietică de automobile urmează să primească 100.000 tone de materiale plastice. De altfel, modul în care va fi folosit acest material, precum și economia de metal ce se va realiza, sînt ilustrate în pavilionul „Industria chimică” al Expoziției consacrate realizărilor economice ale U.R.S.S.

În timp ce în 1958 greutatea to-

tală a pieselor confecționate din material plastic întrebuințate în construcția automobilelor era, în medie, de 2,5 kg, în 1965 ea va fi de 20 kg. Folosirea mereu sporită în industria automobilelor a maselor plastice — acest material deosebit de ieftin și rezistent — permite economisirea în următorii șapte ani a 200.000 tone tablă de oțel și a 6.500 tone metal neferos. Pe de altă parte, suprafețele de producție vor putea fi și ele reduse.

EMIȚĂTOR RADIO PENTRU RACHETE

De curînd, inginerii din Leningrad au conceput un aparat de emisie pentru transmiterea automată a semnalelor lansate de rachetele utilizate în cercetarea straturilor superioare ale atmosferei. În construcția acestui emițător ușor, inginerii sovietici au folosit cele mai moderne tuburi electronice, triode cu cristal și sisteme de înregistrare. Aparatul cântărește doar câteva sute de grame.

AUTOCAMIONUL „UAZ — 450 D”

De curînd, uzinele de automobile din Ulianovsk au început producția în serie a unui nou tip de autocamion ușor denumit „UAZ-450 D”. Mașina are o mare capacitate de progresiune în terenuri grele, fiind echipată cu două diferențiale și pneuri speciale, antiderapante.

Cabina autovehiculului este plasată pe motor, dînd posibilitate ca, la aceeași mărime a platformei, să se măsoare distanța între osii; ca

urmare, mașina este mai scurtă, mai manevrabilă, iar capacitatea ei de a aborda obstacolele a crescut. În afară de aceasta, soluția modernă cu cabina pe motor creează bune condiții de vizibilitate, micșorînd unghiul de vedere din față.

Producerea eforturilor necesare învingerii rezistențelor la înaintare este asigurată de un puternic motor în V, de cea mai modernă construcție.



TINERETE ȘI ENTUZIASM

Odată cu venirea primăverii, în preocupările cotidiene ale tineretului patriei noastre a intrat o nouă problemă: brigăzile de muncă patriotică. Munca patriotică a devenit un atribut al tineretului nostru, ea mobilizînd zeci de mii de tineri muncitori, elevi și studenți, tineri din agricultură, la lucrări de folos obștească, pe marile șantiere ale construcției socialiste. Săptămîna Mondială a Tineretului a constituit un prilej de manifestare a entuziasmului cu care tinerii participă la întărirea industriei, prin adunarea deșeurilor de fier, și la dezvoltarea agriculturii, prin acțiunile organizate de sprijinire a lucrărilor agricole de primăvară.

Încadrați în brigăzile de muncă patriotică, membrii asociației noastre răspund cu conștiinciozitate la chemările organizațiilor de partid și U.T.M. Iată cîteva exemple din activitatea acestor brigăzi organizate în întreprinderile Capitalei.

Numai într-o singură zi, tinerii de la „Postăvăria Romîna” au reușit să amenajeze în curtea întreprinderii un frumos teren sportiv și să colecteze peste 2000 kg de fier vechi, pe care l-au și predat depozitelor I.C.M.

Asemenea lor, tinerii de la Întreprinderea de Utilaj Terasier (I.U.T.) au adunat din incinta unității lor 32 tone de fier vechi, a cărui valoare se ridică la suma de 11.470 lei.

O frumoasă activitate desfășoară brigăzile de muncă patriotică create la Institutul de Cercetări a Materialelor Lemnoase (I.C.M.L.). Tinerii acestei unități au hotărît să sprijine gospodăria de stat „Pantelimon” în efectuarea muncilor de sezon. Brigada condusă de tînărul Gheorghe Bibiș a efectuat împrăștierea a șapte tone îngrășămintă naturală în via gospodăriei. Cu mult entuziasm muncesc în această brigadă membrii A.V.S.A.P. Stan Traian și Andrei Radu. O importanță deosebită o acordă tinerii de la I.C.M.L. și acțiunii de strîngere a deșeurilor metalice.

Ei au participat, de asemenea, la lucrările executate pe Șantierul 4 Construcții de Locuințe de pe Bulevardul Muncii, unde au descongestionat terenul din jurul blocurilor construite.

Acestea sînt doar cîteva din succesele unor brigăzi de muncă patriotică și ele vor fi îmbogățite printr-o activitate continuă și entuziastă.

CETĂTENI

prin



realizăm

STRÎNGEREA

DEȘEURILOR DE FIER, FONTĂ ARAMĂ, ALAMĂ, BRONZ, ALPACA, PLUMB, ZINC ȘI ALUMINIUM

PREȚUL 3 LEI

