

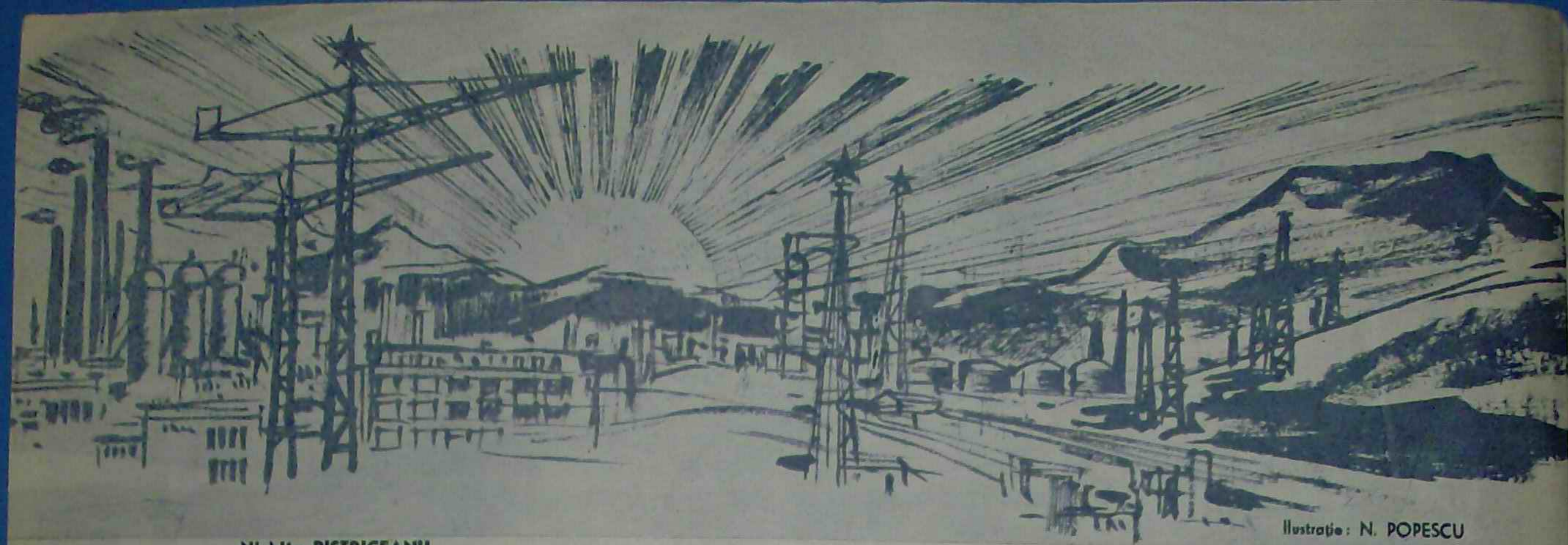
Pentru
**APARAREA
PATRIEI**

ANUL VII - Nr. 8
AUGUST 1961

- *si dintr-un*
- *Interrupator automat pentru P. C. cup*
- *Generatoare termoelectrice*
- *Receptor O.V.T. Ca. tr. l. l. l.*



TRĂIASCĂ
23
AUGUST



Nichita BISTRICEANU

Ilustrație: N. POPESCU

UN CÎNTEC DE SLAVĂ

Un cîntec de slavă să-nalț de-aș putea
Fierbinte, puternic, patetic,
Să-l cînt ție, patrie, dragostea mea,
Și ție, partid, călăuză și stea,
Și ție, poporul vrednic.

Un cîntec de slavă atîtor eroi
Ce-n vara aceea fierbinte,
Oprind al durerii și-al morții puhoi,
Trecînd fluvii, creste, în crîncen

Răzbeau spre apus înainte;
Ca riul cel veșnic al cărui șuvoi
L-adapă izvoare și ploii

Și celor pe vremuri atît de-ncercați,
Răpuși prin Doftanele țării,
Lor celor închiși, schingiuiți, împușcați,
Lor, toți ai partidului vajnici soldați
Pe țărmul cel dulce al mării,
Pe Dunăre, Jii, în orașe-n Carpați,
Cinstire adîncă purtați!

Cinstire poporului! Brațele lui
Ruinele-au dat laoparte;
Zvirlînd de pe socluri temute statui
La casa cea nouă-au bătut primul cui,
Așa precum scrie la carte;
Și-n luptă cu lupii colțoși, nesătui,
Sădit-au livezi de gutui

Iar casa se-nalță. Și-ai noștri copii
Într-nsa se simt tot mai bine.
Mai zbată-se-o vreme burgheze stihii,
Mai urle spre lună în ore tîrzii
Fugarii, la posturi străine.
Noi punem aicea, în vechile gii,
Pe mil de ani temelii

Partidului glorie!
Călit în primejdii, trecut prin amar,
Cu mintea-nțeleaptă, cu inima jar,
Al tot ce ni-i drag meșter faur,
Conduce poporul cu braț temerar
Spre-al vremii de aur hotar.

Pe timpuri și jugul și lanțul ne-au ros
Și vis era sfînta dreptate.
El fruntea din țărna spre soare
ne-a-ntors,
În rînduri de luptă adesea ne-a scos;
Ne-a pus în priviri demnitate,
În piepturi tărie, în fapte folos,
Și-n față un drum luminos.

Și-acum de ne-ndeamnă: „Străpungeți-mi
munți!”

Carpații de-a-latul străpungem
Și punem, cît sîntem de harnici și
mulți,

Puhoalelor stavile, văilor punți,
Comorile-adîncului smulgem.
Și-apoi — să zvîntăm asudatele frunți —
Poftim la ospete și nunți.

Frumoasă ni-i patria! Chipul ei azi
Umbrît-a icoana cea veche,
I-am șters orice urmă de chin și necaz;
Lumină și zîmbet îi joacă pe-obraz;
Cercel lucitor în ureche.
O dragă-i acolo la-al mării talaz
Și-aicea în munți, la Bieaz!

Să mergem prin țara un vast șantier
Și-o mare-aurie de grîne.
Ogorul-șuviță e tot mai stingher,

Sudorul de astăzi e fostul oier
Și cert — inginerul de milne.
Furnale, baraje se-nalță spre cer,
Coloși de beton și de fier.

Dorm bunii sub lespezi adînci
strămoșești,
Și plouă, și fulgeră vara.
Dar unde-a fost ieri legendarul
Borzești,
În satul uitat, neștiut, Săvinești,
În vechiul castel Hunedoara,
Oriunde te-ntorei, te oprești și privești,
Te crezi pe țărm de povești.

Că nu e puțin să vezi lacuri născînd,
Uzine, orașe-grădînă;
Și cabluri pe stîlpi ca soldații la
rînd,

De-a-drept peste creste și ape ducînd
În albe cătune lumină;
Pe cel altădată desculț și flămînd
Să-l vezi la tribună urcînd.

Și gîndul trăgîndu-te-așa-n viitor,
Purtîndu-ți privirile roată.
Să vezi pretutîndeni pămînt roditor
Să-ți știi undeva, sub un nuc foșnitor,
Și casa și masa bogată;
Și mîndru să fii că la tot acest spor
Ai pus hărnicie și dor.

Un imn cum nu-l altul să pot aș crea
Fierbinte, puternic, patetic;
Și lumii l-aș spune să-l știe și ea:
Slăvită fii, patrie, dragostea mea,
Slăvit fii, partid, călăuză și stea
Și-n vecl tu, poporul vrednic!

Clipe de neuitat

Ori de cîte ori trec pe podul Mihai Vodă, pașii mă poartă spre intrarea clădirii Sfatului Popular al Regiunii București. Acolo se află o placă de marmură dăltuită cu slove aurii. Citind textul în altă rînduri, am ajuns să-l cunosc pe de rost. Iată ce scrie: „În ziua de 24 August 1944, orele 4,30, ostașii romîni luptînd pentru apărarea Bucureștiului împotriva trupelor hitleriste, au luat cu asalt această clădire în care se afla comandamentul aviației germane. În urma luptelor purtate, întregul comandament german a fost făcut prizonier...”

Și întotdeauna plec de lângă placa de marmură, reamintindu-mi evenimentele zilelor acelea fierbinți ale lui August 1944. Pe-atunci eram mai tînr cu șaptesprezece ani. Purtam în spinare o ranișă grea, plină cu griji. Cea mai mare grijă era să-i surprindem pe hitleriști deodată, cînd se va da semnalul. Și-am pornit cu baionetele la armă, atunci cînd partidul a dat semnalul să sîrtecăm dușmanul care ne călcăse peste suflete, peste gînduri, peste dragoste, peste grădini, peste sonde, peste ogoare.

Mi se perindă și astăzi prin fața ochilor ziua aceea de cumpănă, 24 august 1944.

Stukas-urile, în picaj, bombardau inima Bucureștiului. Adăposturile erau tizite. La fel spitalele, școlile și instituțiile transformate în infirmerii. Fără curent, fără apă, fără hrană, Bucureștiul începuse lupta pe viață și pe moarte.

Dar fiara fascistă, incolțită, mușca lacomă cu bombe, cu proiectile, cu gloanțe.

Ardea aripa Ministerului de război, de lângă Cișmigiu. Pe aleea cu magnolii pe care astăzi se plimbă perechi de îndrăgostiți, acum șaptesprezece ani o fetișă a fost sîrtecată de bombe. Nu s-a găsit în groapa morții decît o sanda și-un picioruș de păpușă.

Flăcările barbariei ardeau pe Teatrul Național. Peste Shakespeare, peste Moliere și Tolstoi cădeau bombe incendiare. Dar n-a dat nimeni înapoi. Făceam parte din escadronul 3 al locotenentului Dumitrescu Gheorghe. Prin Cișmigiu speriat, neliniștit, în care oamenii alergau spre adăposturi, am trecut purtînd pe umeri piesele celor două branduri pe care le primisem din cazarma Malmezon.

N-am putut răzbi către Dimbovița, pe strada Gutemberg, fiind primiți cu foc din flancul stîng. Agentul locotenentului,

soldatul Pascu, zis și „ochi de viteză”, se cățăra pe zidul cazarmii pompierilor. După ce privi prin binoclu, vorbi repede:

— Don't ent, s-au făcut ai dracului. Trag din prefectura de Ilfov cu mitralierele.

Locotenentul Dumitrescu, un tînr înalt, subțire, cumpăni situația.

Întregul chei al Dimboviței era bătut cu foc. Un turism care tocmai trecea pe podul Mihai Vodă, fu ciuruit prin parbriz, iar șoferul căzu mort peste volan. Pe ușa mașinii se distingea crucea roșie.

— Ah, fiarele, nici medicamentele nu le lasă să ajungă la rîniși, izbucni agentul Pascu, sărînd de pe zidul pompierilor tocmai în clipa în care o rafală de automat mușcă din cărămidă.

Priveam cu ură clădirea cu etaj a prefecturii de Ilfov de unde hitleriștii improșcau moartea prin țevile mitralierelor.

Deodată, dinspre podul Izvor, apără un autocamion încărcat cu muncitori ce purtau pe minecă banderola tricoloră. În viteză, ajuns lângă cazarma pompierilor, coti la stînga, și la adăpostul zidului opri.

Detasamentul de muncitori înarmați coborî repede. Din cabina mașinii, un bărbat în vîrstă deschide ușa. Avea fața aspră nerasă, dar ochii lui blînzii străluceau a bunătate. Se dădu jos, și văzîndu-l pe locotenent se îndreptă spre el.

— Domnule locotenent, sînt comandantul detașamentului de muncitori. Vom lupta împreună. Avem un tun dat de Comandamentul militar al Capitalei. Tunarii ostași l-au împins pe roate pînă în capul străzii Izvor. Cîțiva muncitori le-au cărat lăzile cu proiectile. Ce facem? Ofițerul îl privi cu căldură pe vîrstnic. Apoi îi strînse mîna.

— Ați sosit la janc. Vom trage cu brandurile în clădire și vom ține sub foc ferestrele etajului pînă cînd tunul se va instala la capul podului, aici, la Mihai Vodă. Cineva trebuie să-i anunțe pe tunari.

— Fug eu, peste pod, don't ent, răsări lângă ofițer agentul soldat Pascu.

Tocmai așezam placa de bază a brandului. Mă opri din lucru privind la Pascu și la ofițer. Misiunea trebuia executată fără întîrziere dar era periculoasă. Locotenentul arătă cu mîna spre pod, unde zăcea ciuruit turismul Crucii Roșii.

— Nu se poate, agent. Sui mai bine în camion, fă un ocol prin fața Cișmigiuului, treci podul

Izvor și gata. Lămurit! Este ora 9,45; la orele 10, cum auzi brandurile și rafalele noastre pornești cu tunarii din capul străzii și ocupați poziția de tragere pe podul Mihai Vodă, în spatele turismului. Scoateți și pe bietul șofer de la volan și trimiteți-l cu camionul de salvare. Poate mai e oreo speranță.

— Am înțeles don't ent.

Agentul plecă. Am instalat aruncătoarele, am fixat elementele la tambur, în timp ce un pluton, pe zidul cazarmii pompierilor, ocupă poziția de tragere.

Celelalte două plutoane la semnal, trebuiau, să facă salt pînă la malul Dimboviței, traversînd cheiul, sub comanda locotenentului. Apoi fizînd de front fațada și intrarea, să învăluiească cu plutonul de pe zid și cu detașamentul de muncitori, sprijiniți de aruncătoare și tun.

La orele zece am început atacul. După cîteva clipe în iureșul luptei, l-am văzut pe agent însoțit de tunari cu tunul pe pod.

Nu știam ce se întîmplă încă acolo, pe taluzul rîului, unde locotenentul încerca să asalteze, în clădirea prefecturii de Ilfov, comandamentul aviației germane.

Cînd am terminat de tras cele zece bombe de aruncător, conform ordinului am alergat și noi către chei. Atunci am văzut pe-ai noștri, asaltînd. Au țîșnit de sub taluzul Dimboviței și trecînd strada au sărît gardul de fier al curții prefecturii.

Am ajuns la gard o dată cu ei. Prin ploaia de gloanțe l-am văzut pe locotenent în frunte, năvălînd pe scări. Deodată, s-a clătînat. S-a oprit o clipă locului, doar o clipă, după care i-am auzit vocea.

— După mine vitejilor! După mine Pascule!

Pe agent îl știam lângă tun, pe pod. Dar mare mi-a fost mirarea cînd l-am auzit la doi pași de mine răspunzînd:

— Înțeles don't ent!

Și-a făcut oînt înainte, și-n timp ce trăgeam din mers cu

pistoalele spre ferestrele de unde lătrau cățelele automate dușmane, i-am văzut pe amîndoi, ofițer și agent, izbind cu umărul în ușa mare de la intrare.

Ușa nu ceda. Era încuiată. Ofițerul a căzut în genunchi. Am ajuns cu tot lanțul de trăgători lângă el. Cu pumnul drept își apăsa partea stîngă a pieptului. Bluza mustea de stînge. Atunci Pascu a descărcat o rafală în claușa ușii. Un pocnet zdrăvăn și ușa cedat.

Ofițerul s-a ridicat și sprijinit de agent a intrat o dată eu noi în hol. De pe scări ne-a întîmpinat un foc ucigător. Ne-am culcat la pămînt și în aceeași clipă am aruncat grenade. Ne-am sculat și peste răbufnirea exploziilor, auzeam glasul locotenentului, clar, cristalin, puternic:

— Înainte vitejilor, înainte!

Am urcat în goană către etaj, cu sufletul la gură, cu mîna bătucită pe patul armei, luînd în vîrfurile baionetelor burți ghiftuite și guri lacome. În holul de sus ne-am întîlnit cu muncitorii cu banderole tricolore pe minecă. Reușiseră și ei, prin fundul curții, să asalteze clădirea pe scara de serviciu. Atunci am înțeles că lichidasem cuibul de viespi. Toată aparatura radio prin care comandamentul aviației germane de aici dirijase bombardamentul cu stukas-uri asupra Capitalei era în mîinile noastre.

N-am înțeles în acel moment de mare bucurie de ce vîrstnicul muncitor, omul cu părul cărunt și barba nerasă s-a descoperit.

Urmărindu-i mișcarea am privit spre scări. Și-atunci mi s-a pus un nod dureros în gît. Acolo, pe covor, zăceau ciuruiți de gloanțele dușmane, doi oameni dragi: locotenentul Dumitrescu Gheorghe și agentul escadronului soldat Pascu Ion. Sus, la o fereastră, un muncitor desfășura tricolorul, trăgînd înăuntru și rupînd în bucăți pinza fascistă cu zvastica pe ea.

Apoi am pornit mai departe către Băneasa, către Ardeal, răzbunînd moartea eroică a ofițerului și agentului pe care i-am purtat în amintire pe tot drumul greu, neasemuit de greu, al frontului.

Trăian UBA

Pentru patria noastră, Republica Populară Romîna!

ORGAN AL ASOCIAȚIEI
VOLUNTARE PENTRU
SPRIJINIREA APĂRĂRII
PATRIEI

Anul VII Nr. 8 — AUGUST 1961



Un oraș al tinereții



cător" și numai 58 nu au îndeplinit condiția. Aceste rezultate se datoresc în mare măsură și activiștilor voluntari precum și instructorilor care depun o muncă susținută, conștienți de importanța sarcinii ce le revin. Merită a fi evidențiați dintre aceștia tovarășii Calețeanu și Tătaru Dumitru.

Dar, continuă tovarășul Mocanu după o clipă de gândire, mai există și lipsuri. De exemplu comitetul A.V.S.A.P. de la Combinatul chimic este cam... inactiv. Acest lucru se datorește în bună măsură faptului că o parte dintre tovarășii din comitet mai au și alte munci pe

Autobuzul cotește din șoseaua principală și o ia la stînga pe un drum nou, asfaltat, ce se îndreaptă către culmile albastrii ale Făgărașilor de care ne apropiem din ce în ce. Cînd mașina se oprește în centrul orașului Victoria, pînă la poalele munților au mai rămas de mers yreo trei kilometri.

Cîțiva turiști, cu ruksacurile în spate o pornesc voinicește pe jos.

— Diseară dormim la „Cabana Podragul“.

— Noi la „Bilea - cascadă“

Le dorim și unora și altora drum bun și, fiind sosiți pentru prima dată în acest oraș, apărut de curînd pe harta patriei noastre căutăm să... ne orientăm.

Primul lucru pe care-l observăm sînt... florile. Flori de-o parte și de alta a străzilor, flori pe lingă case, flori în parcuri

peste tot mii și mii de flori, în special trandafiri. Casele construite în majoritate cu un singur etaj, stil vilă, îți dau impresia că te afli într-o frumoasă stațiune climaterică.

★

La Sfatul Popular facem cunoștință cu tovarășul Mocanu, un tînr cu trăsături energice. Este secretarul sfatului și totodată președintele comitetului orașenesc A.V.S.A.P. De la el aflăm o serie de date interesante cu privire la activitatea asociației.

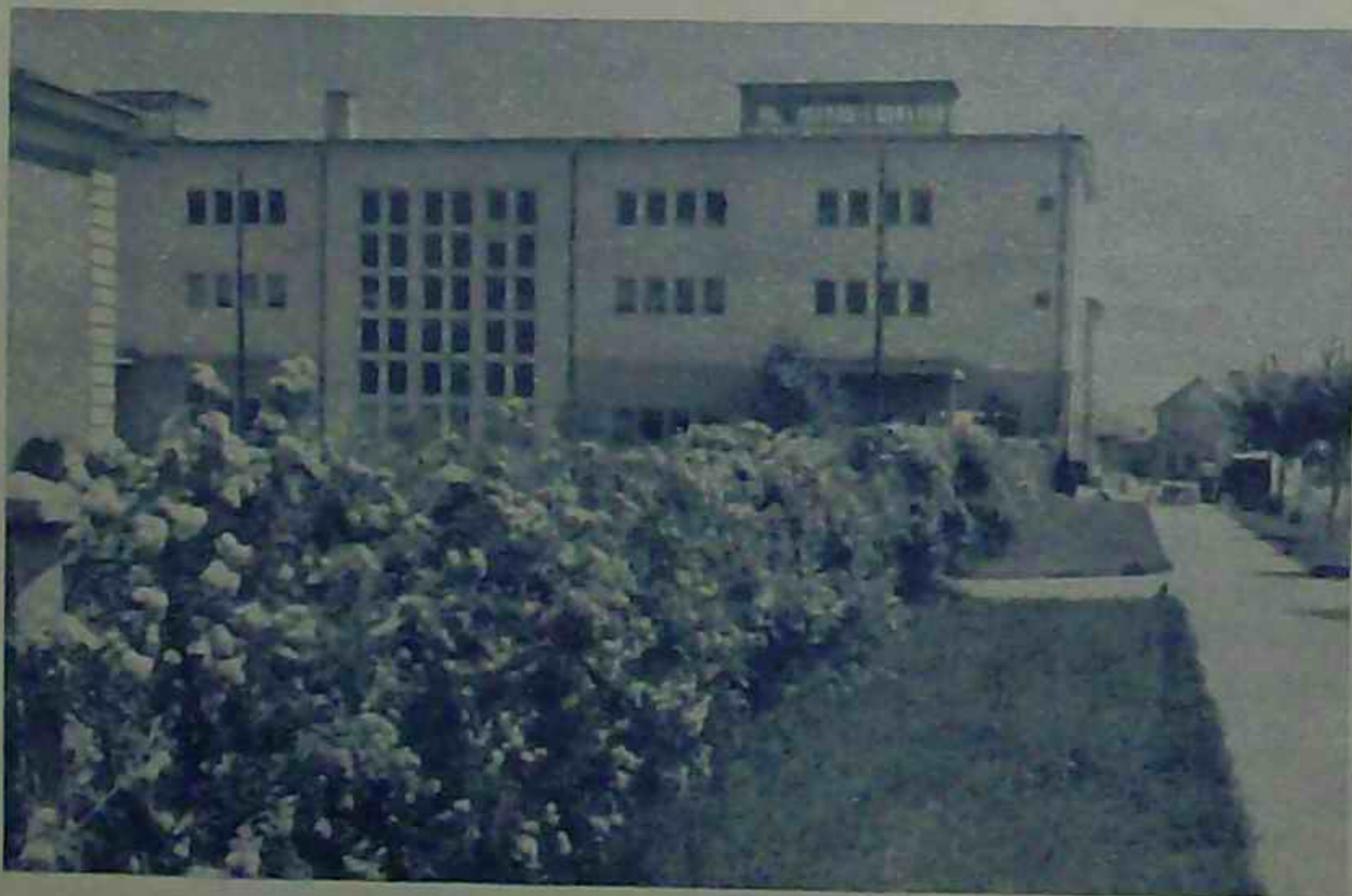
VICTORIA

— În orașul Victoria există mai multe organizații AVSAP dintre care cea mai importantă este aceea de la Combinatul chimic. Un mare număr dintre membri frecventează regulat lecțiile de pregătire generală, iar tirul cu arma de calibru redus a devenit un adevărat sport de masă fiind îndrăgit în special de tineret.

Cîteva cifre sînt elocvente: în ultimele luni au executat tragerea în poligon un număr de 896 membri, dintre aceștia 406 au obținut calificativul „foarte bine“, 244 „bine“, 188 „satisfă-

linie obștească, fiind prea aglomerați de sarcini. Cu sprijinul comitetului de partid, s-au luat însă măsurile necesare astfel că în curînd lucrurile se vor îndrepta.

De asemenea activitatea de propagandă a fost slabă. Am luat măsuri și în acest domeniu de activitate, organizînd de comun acord cu U.T.M. un ciclu de conferințe educativ-patriotice pentru tineret; iar cînd spunem „tineret“ înțelegem marea majoritate a locuitorilor orașului; pentru că media vîrstei în orașul nostru este de... 26 ani.



Mai avem în plan câteva excursii și un concurs de tir, între organizațiile A. V. S. A. P. Pentru aceasta avem nevoie și de sprijinul consiliului raional A. V. S. A. P.-Făgăraș.

★

În după-amiaza zilei, tovarășul Mocanu (de data aceasta în calitate de secretar al sfatului) ne-a însoțit într-o plimbare prin oraș, dându-ne, cu multă competență explicațiile necesare. Am trecut pe la marele magazin universal (parter și două etaje) pe la elegantul hotel și restaurant (cu nimic mai prejos de „Ambasador” sau „Lido” din București) pe la noua cantină, (un adevărat complex cu o capacitate de deservire de 1800 oameni), pe la fabrica de piine, (care poate produce 40000 piini zilnic).

Am văzut școala medie și noua școală de șapte ani. Împreună aceste două instituții de învățământ au aproape 2000 de elevi. Ne-am oprit ceva mai mult la ștrandul modern, în care apa rece de izvor poate fi încălzită cu o instalație specială, și la stadionul „Sinteza” unde tocmai se disputa un meci de fotbal din cadrul campionatului orașenesc.

La biblioteca publică am cercetat și câteva fișe personale. Un nume: Curmătoreanu Ilie, muncitor la Combinatul chimic; în numai 12 luni el a citit 120 de volume... „Setea” lui Titus Popovici, „Aurul” lui Boris Polevoi, „Opere filozofice” de Herzen... apoi Dostoevski, Tarle Dickens, Aurel Mihale, un șir interminabil de lucrări beletristice, politice, filozofice. Dar acest exemplu nu este unic; Mateiciuc Nicolae a citit și el în ultimul an 106 volume, iar Antonescu Gheorghe 55 de cărți în numai 8 luni.

În apropiere de bibliotecă se află teatrul cu 800 de locuri. În curând acesta va fi teatrul „vechi” pentru că noul local al teatrului este în curs de construire. Dar nu clădirea este lucrul cel mai important în activitatea acestei instituții de cultură. Formată numai din artiști amatori, majoritatea muncitori la Combinatul chimic, colectivul teatral din Victoria dă regulat spectacole cu un repertoriu bogat, din care nu lipsesc opere consacrate ale dramaturgiei clasice și moderne. Recent a avut loc cu un deosebit succes premiera piesei, inspirată din lupta partidului în perioada ilegalității, „Oameni care tac” de Voitîn. Spectatorii au fost impresionați atât de subiectul piesei cât și de calitatea interpretării



Deasupra munților se ridică ceața, dar la ștrand, soarele strălucește cu putere

cu nimic mai prejos decât a unei trupe de actori profesioniști.

După cum e normal și filmele care rulează în localitate sînt vizionate cu interes. În deosebi se bucură de aprecierea unanimă filmele realizate în ultimul timp de industria noastră cinematografică (de exemplu „Setea”). Dar numeroșii cineașii se întreabă pe bună dreptate de ce unele filme sînt proiectate aici după mai multe luni de la premieră; oare nu s-ar putea mai multă operativitate și în această privință?

După amiază străzile se animează. Parcul din centru se umple de lume. Unii se plimbă, alții merg după cumpărături prin magazine sau se duc în vizită la prieteni.

Călăuza noastră vine cu o propunere.

— Ce-ar fi să faceți o vizită cuiva, unui locuitor de aici din Victoria; să-i cunoașteți viața și preocupările.

Îmbrățișăm propunerea cu multă căldură.

— Atunci, continuă tovarășul Mocanu, să intrăm chiar aici; veți cunoaște pe un tovarăș care este și deputat în Sfatul nostru Popular.

Ne urcăm la etajul I al vilei din B-dul Lenin nr. 3. În apartamentul confortabil (antret, două camere, baie, bucătărie, balcon), facem cunoștință cu soții Ion și Maria Banea. Întimplător în această după-amiază sînt acasă deoarece așteaptă

musafiri. Altfel în orele lor libere au numeroase preocupări de toate felurile. Ion Banea, de profesie mecanic la Combinat, este după cum ni s-a mai spus și deputat în Sfatul Popular, face parte din conducerea asociației sportive „Sinteza” precum și din colectivul echipei de teatru.

Soții Banea așteaptă astăzi seară musafiri



„Grupa mare” a ieșit la plimbare

— Particip cu regularitate și la activitatea A.V.S.A.P., ne spune el. Sînt membru al asociației chiar de la înființarea organizației noastre.

Maria Banea este și ea deputată și totodată președinta comitetului de femei din oraș.

Care sînt preocupările acestor oameni în timpul lor liber? Excursiile, teatrul, literatura, muzica. Intenționează să-și cumpere o motocicletă (de altfel motociclismul pare să fie o pasiune generală în oraș), nou-tățile literare nu lipsesc din biblioteca lor personală, iar în ce privește teatrul tovarășul Banea deține rolurile principale din câteva piese cum sînt „Intrigă și iubire” de Schiller sau „Domnișoara Nastasia” de G.M. Zamfirescu.

★

O dată cu inserarea pe străzi și bulevarde se aprind luminile. Îți poți da seama atunci cît de mult s-a extins acest oraș, deși pe aceste locuri în urmă cu doisprezece ani excavatoarele și buldozerele abia începeau să defrișeze terenul.

— Ne iubim orașul pentru că l-am construit, pentru că îl vedem zi de zi cum crește, și se înfrumusețează în ochii noștri. Vrem să-l facem tot mai frumos, tot mai înfloritor.

Aceste cuvinte ale mecanicului Ion Banea sintetizează mîndria tuturor locuitorilor din Victoria de a trăi într-un oraș socialist, oraș născut ca atîtea alte lucruri minunate din patria noastră, prin voința și hotărîrea partidului nostru drag.

E. RIVENSON

foto: Șt. CIOTLOȘ

La 6 august s-au împlinit 32 de ani de la greva minerilor din Valea Jiului. Apărând interesele marelui capital, călăii regimului burghezo-moșieresc au răspuns cu gloanțe muncitorilor din „Valea plingerii”, cum era numită Valea Jiului, care s-au ridicat în acel singeros august 1929, sub gloriosul steag al Partidului Comunist, pentru pînă, pentru drepturi muncitorești, pentru o viață mai bună.

Sărbătorind în fiecare an Ziua minerului, ziua celor ce scot din măruntăiele pămîntului la lumină, marile bogății ale subsolului patriei noastre, poporul nostru cinstește și memoria celor căzuți la Lupeni în 1929.



CIFRE ȘI FAPTE EDIFICATOARE

În anul regimului de democrație populară s-au realizat în Valea Jiului:

— Minele Uricani, Vulcan, Cîmpa I și II; Centrala termoelectrică Paroșeni. Noi secții de preparație cărbune la Lupeni și Petrila; Separația de cărbune Vulcan; Stațiile de transformare Lupeni și Petrila; Fabrica de oxigen Livezeni; Fabrica de pînă Petroșeni; 3730 apartamente, 834 locuințe individuale, 18 cămine pentru ne-familii, cu 4168 paturi; 2 spitale — Lupeni și Petroșeni; Institutul de Mine din Petroșeni; Teatrul de Stat „Valea Jiului”; Complexul școlar Brala-Lupeni; 4 universități muncitorești; 5 cluburi și cinematografe; 35 noi săli de clasă; Școala populară de artă și cinaclul artiștilor plastici; Șosele, rețele electrice, rețele de canalizare etc.

masca de siguranță, lampa de miner aprinsă și mă invită să iau loc. Ne așezăm alături de ceilalți. Discutăm despre sport, despre cercul de pictură al minei despre motociclete. Și trenul pornește pe neașteptate, intrînd cu noi într-un tunel întortochiat și lung care duce spre gura de coborîre.

curent puternic de aer. Undeva, departe, lămpile electrice ale minerilor seamănă cu un buchet de stele mișcătoare. Pe lângă pereți sînt montate conducte de apă, conducte de aer, conducte ce transportă praful de piatră cu care se infundă golurile rămase prin exploatarea cărbunelui.

Am ajuns la gura abatajelor. Motoarele micilor locomotive de mină uruie neîntrerupt, trăgînd vagonetele încărcate cu cărbune. În fund se aud piriiturile infundate ale ciocanelor de abataj. Iată și oamenii: minerii.

— Noroc!

— Noroc bun!

Ciocanele bat, cu brațe vinjoase minerii încarcă transportoarele automate, ridică stîlpii armăturilor, înaintează virtos în stratul de cărbune.

Sîntem în sectorul III, abatajul frontal 2 S, sectorul grupei frunțase condusă de comunistul Ghioancă Sabin.

— Este grupa cea mai bună din mină, îmi spune inginerul Farcaș.

— Cît cărbune scoateți pe zi tovarășe Ghioancă?

Mă privește zîmbind. Pe fața cenușie de praful cărbunelui îi lucrează albul ochilor și dinții albi, de porțelan parcă.

Viata nouă ÎN VALEA JIULUI

Valea marilor pretaceri

— Ehei, nu degeaba li spuneam noi „valea plingerii”, povestește bătrînul miner. Și aerul era trist atunci, și locurile, iar oamenii... Cu greu poți înțelege azi. Numai la noi, la Lupeni, între 1920, după greva cea mare, și 1934, au fost accidentați mortal în mină 1265 muncitori, care n-au mai apucat să vadă lumina zilei. Apoi cîți mineri n-au pierit apăsați de boli, foame și mizerie?

Bătrînul, cu mustața stufoasă, căruntă, rămăsese pe gînduri, cu privirile spălăcite aruncate pe geam. Trenul urcă pe Valea Jiului.

„Intrînd în regiunea minieră— scria ziarul „Viața muncitoare” din aprilie 1929— te izbește faptul că, deși zi de lucru, pe uliță se plimbă mii de oameni. Goi, înghețați de frig, chinuți de foame, muncitorii, pilcuri-pilcuri, se sfătuesc între ei, forfotesc pe drumuri. Sînt șomerii...”

Erau oamenii care nu găseau de lucru nici vînzîndu-și forța brațelor la un preț derizoriu, pentru 14—16 ore pe zi. Erau minerii uneia dintre cele mai bogate văi ale țării.

Intr-un tîrziu, omul de lângă mine se întoarce, mă privi drept în ochi și mă întrebă:

— Știi ce s-a făcut pe Valea Jiului de cînd conduce clasa muncitoare, de cînd mergem pe drumul partidului? Stai să-ți spun. Din ziare, oricum s-ar scrie, nu poți înțelege tot ce s-a petrecut aici în ultimii ani...

Și bătrînul mi-a povestit cu înflăcărare despre Uricani, despre noul oraș Vulcan, despre Paroșeni, despre viața din Lupeni.

Privind de la geamul vagonului, cum ieși din Livezeni, și se întinde în față Valea Jiului, străjuită de munți, acoperită de picla albăstruie a fumului ce se înalță de la Vulcan, de la Paroșeni, de la Lupeni. Se poate spune fără să greșești că, pînă la Uricani, pe aici și sub pămînt clocotește viața.

Călătorie în mină

Sîntem în fața puțului central, la gura minei Lupeni, care poartă numele celui mai iubit fiu al poporului nostru, tovarășul Gheorghe Gheorghiu-Dej. Mă stăpînește un puternic sentiment de emoție. Cu 32 de ani în urmă aici, pe acest loc, minerii greviști au fost hăituiți de copiii regimului burghezo-moșieresc. Îmbrăcați în zdrențe, cu fețele trase, pămîntii, cu privirile aprinse, au făcut din piepturile lor acoperite cu praf de cărbune zid în fața armelor. Iar călăii au tras. Iată canalul prin care s-au refugiat cei scăpați din singerosul masacru. Sîntem la istorica gură a minei Lupeni...

Soarele fierbinte de iulie, scaldă fețele vesale ale tinerilor mineri, așezați pe cele două bănci laterale ale vagonetelor. Inginerul Iosif Farcaș, de curînd absolvent al Institutului din Petroșeni, îmi întinde cutia cu

De tavanul galeriilor sînt prinse becuri electrice care împrăstie o lumină difuză iar în locul mirosului de cărbune un puternic curent de aer proaspăt aleargă într-un singur sens, spre adîncuri, aspirat de un plămîn uriaș ascuns în pieptul muntelui. Din loc în loc se deschid alte și alte intrări laterale. Trenul nostru aleargă înainte, spre gura de coborîre la al nu știu cîtelea strat de cărbune, spre abataje. Dar iată-ne ajunși. Coborîm cu ascensorul în întineric. 100... 150... 180 metri. Din nou lumină electrică, din nou galerii, străbătute de același





— Cam 450—500 tone. Dar o să scoatem și mai mult. Sintem în întrecere cu echipa lui Petre Spinu și vrem să fim mereu în frunte.

— Cum este posibil l-am întrebat pe inginer. Sint numai 80 de oameni doar.

— Cu ajutorul mecanizării. Înainte, mijloacele de exploatare erau rudimentare. Nimeni nu se gîndea la condițiile de

lucru ale minerilor. De aceea producția era atît de scăzută iar accidentele atît de dese. Armarea se făcea cu lemn putred, cu scinduri slabe, care cedau presiunii straturilor. Azi se extinde tot mai mult armarea metalică. Apoi transportul se face acum 97% automat în abataje și 90% pe galerii. N-o să mai găsești trenuri trase de cai prin subteran. Nici tempera-

tura, după cum vedeți, nu este prea ridicată. Se poate lucra în bune condiții pentru că s-au instalat pompe uriașe care primelesc aerul din galerii în mod continuu.

Numai în 1960 pentru măsuri de securitate și protecția muncii s-au cheltuit la Lupeni 4.716.231 lei. Și s-au schimbat și condițiile de viață ale oamenilor.

Din abatajul III am trecut în IV E. Aici am întîlnit echipa de întreținere condusă de Miron Gavra.

— Noroc!

— Noroc bun!

— Tovarășe inginer, raportă Miron Gavra, sintem aproape gata. Miine se poate ataca frontal.

Inginerul îl felicită. Lucrările de pregătire pentru exploatarea noului strat au fost gata cu două zile înainte de termen.

Cînd am ieșit din mină, la gura puțului central, schimbul doi era gata de intrare în șut.

— Noroc băieți, îi salută inginerul.

— Noroc bun, răspuseră în cor.

Angajament îndeplinit

La una din ședințele comitetului A.V.S.A.P. pe mina Lu-

peni, cu cîteva luni în urmă, tovarășul Nicolae Crainic, președintele, spunea că în scurtă vreme, mina Lupeni va trebui să fie fruntașă pe raion și în munca de asociație. Iar acest angajament, ca și cele privind producția de cărbune, a fost îndeplinit înainte de termen.

— Activitatea noastră este organizată pe schimburi, spune tovarășul Crainic. Cei mai buni muncitori, fruntași în producție, au fost selecționați ca instructori A.V.S.A.P. Ei aduc o importantă contribuție la munca de pregătire a membrilor asociației.

În ultima vreme la Lupeni au fost organizate cinci adunări pe schimburi în care s-au ținut conferințe pe teme educativ-patriotice, iar o mare parte din membrii A.V.S.A.P. au participat la excursiile organizate la Doftana, cabana Roșu din Paring, cabana Straja și în alte părți. Cu mult entuziasm au participat membrii organizației la concursurile de tir. S-au evidențiat în muncă instructorii Nucă Ilarie, Ardei Dumitru, Ion Baci și alții.

Organizația A.V.S.A.P. pe mina Lupeni este fruntașă pe raion.

Viorel TONCEANU

ÎN POLIGON

E ora 15. Membrii organizației A.V.S.A.P. de la I.S.B.—Atelierele Berzei, (raionul Gh. Gheorghiu-Dej) s-au adunat cu toții în poligon. Pentru după amiaza aceasta, comitetul a programat executarea ședinței de tir.

Fiecare dintre cei prezenți sînt nerăbdători să intre pe linia de tragere și să arate ceea ce au învățat în ședințele pregătitoare. Pînă atunci însă, instructorul Gheorghe Lupulescu recomandă grupei sale cum să se comporte în poligon. Indicațiile primite sînt deosebit de prețioase. De felul în care trăgătorii vor ști să aplice în practică aceste sfaturi depinde în bună măsură rezultatul.

...Dar iată că tragerea s-a terminat. Se adună fiintele, se totalizează rezultatele. Cei mai mulți membri au obținut calificative „bune” și „foarte bune”.

Foto-text: L. GHERMAN



CONSTRUCTORII COMUNISMULUI - Cuceritorii Cosmosului

În momentul când milioane de oameni studiau cu cel mai mare interes proiectul de Program al P.C.U.S. care a emoționat întreaga lume, o știre venită din Cosmos, de pe bordul navei-satelit „Vostok-2” pilotată de cosmonautul sovietic maiorul Gherman Stepanovici Titov, vestea tuturor noua și strălucita victorie fără precedent a științei și tehnicii sovietice.

Cu câteva zile înainte de acest epocal eveniment omenirea luase cunoștință cu adâncă emoție că visul ei de veacuri comunismul va fi împlinit încă de către actuala generație de oameni sovietici. Prin măreția perspectivelor de progres și bunăstare ce le deschide omenilor sovietici și cu ei omenirii, prin termenele scurte fixate pentru realizarea celor proiectate și propuse oamenilor muncii spre fericirea lor, Programul P.C.U.S. pare din domeniul visurilor celor mai temerare. Noua știre primită din Cosmos, pe care de asemenea au visat să-l cucerească generații întregi de oameni, vine să confirme însă încă o dată, cu certitudine, că acest program se va împlini întocmai, că el de fapt se împlineste în fiecare zi de către oamenii sovietici, constructorii comunismului și cuceritorii Cosmosului.

Zborul cosmic de lungă durată al maiorului Gherman Stepanovici Titov încheiat cu succes, constituie o nouă confirmare grăitoare a măreței forțe a poporului care a construit socialismul și înaintează impetuos spre comunismul victorios. Datorită acestui zbor, omenirea a căpătat noi și importante cunoștințe și a făcut încă un mare pas pe calea spre împlinirea călătoriilor interplanetare spre binele său și al generațiilor viitoare.

Timp de 25 ore poporul nostru, prieten apropiat al poporului frate sovietic, a urmărit cu gândul și adâncă emoție drumul fără precedent printre stele al cosmonautului Titov. Și, ca și data trecută când Gagarin se întorcea victorios din zborul său triumfal, și de data aceasta, în momentul aterizării celui de al doilea cosmonaut pe Pământ, gândul nostru s-a îndreptat spre Moscova, spre gloriosul Partid Comunist al Uniunii Sovietice, spre oamenii sovietici care au împlinit cele mai mari realizări ale lumii: Marea Revoluție Socialistă din Octombrie, construirea socialismului, primul zbor al omului în Cosmos, iar într-un viitor foarte apropiat vor împlini comunismul.

Pentru oamenii muncii din U.R.S.S. și celelalte țări socialiste zborul maiorului Titov ea și zborul lui Iuri Gagarin, reprezintă un simbol: zborul nostru spre înălțimi pe care nici o piedică, nici un obstacol nu-l poate opri căci înălțimea spre care mergem se numește comunism.

Telegrama adresată de N. S. Hrușciov cosmonautului G. S. Titov

Mayorului TITOV GHERMAN STEPANOVICI, cosmonautul sovietic care a efectuat pentru prima dată în lume un zbor cosmic de 25 de ore.
Scumpe Gherman Stepanovici!

Sînt fericit să vă felicit cu căldură în legătură cu remarcabila faptă de eroism — zborul cosmic de 25 de ore la bordul navei-satelit „Vostok-2”.
Întregul popor sovietic, întreaga omenire progresistă își vor aminti întotdeauna de fapta dv. de eroism, ca de un exemplu de curaj și bărbăție în numele slujirii omenirii.

Fapta dv. de eroism a arătat încă o dată ce este capabil să împlinescă omul sovietic educat de Partidul Comunist.

Vă felicit din toată inima în legătură cu întoarcerea cu bine din călătoria cosmică, în patria dumneavoastră care vă îmbrățișează fierbinte.

Pe curînd la Moscova.
N. Hrușciov

7 August 1961.



La 6 august 1961 ora 9,00 (ora Moscovei) în Uniunea Sovietică a fost lansată pe o orbită de Satelit al Pământului nava cosmică „Vostok-2”, pilotată de cetățeanul Uniunii Sovietice, pilotul cosmonaut maiorul Gherman Stepanovici Titov.

Sarcinile zborului au fost:

— Studiarea influenței asupra organismului omenesc a unui zbor de lungă durată pe orbită și a coborîrii ulterioare pe suprafața Pământului;

— Studiarea capacității de muncă a omului aflat timp îndelungat în condițiile imponderabilității.

● Nava-satelit a fost plasată pe o orbită avînd îndepărtarea minimă de suprafața Pământului de 178 km, iar îndepărtarea maximă 257 km.

● Perioada inițială de revoluție a navei-satelit 88,6 min.

● Greutatea navei cosmice satelit „Vostok-2” (fără greutatea ultimei trepte a rachetei purtătoare) — 4.731 kg.

● Zborul cosmic de lungă durată al cosmonautului sovietic G.S. Titov a fost încheiat cu succes deplin; după 17 rotiri în jurul Pământului nava-satelit „Vostok-2” a aterizat în regiunea stabilită.

● Durata zborului: 25 ore și 18 minute.

● Distanța parcursă de „Vostok-2”: peste 700.000 km, de aproape două ori distanța Pământ-Lună.

● Aparatele navei și utilajul au funcționat normal.

● Cosmonautul a suportat excelent starea de imponderabilitate efectuînd lucrările prevăzute de sarcina de zbor.

În cursul zborului G.S. Titov a încercat sistemul de dirijare manuală a navei-satelit.

GHERMAN STEPANOVICI TITOV

Pilotul cosmonaut, maiorul Gherman Stepanovici Titov s-a născut în anul 1935 în satul Verhnee Jilino, raionul Kosiha, ținutul Altai, în familia unui învățător. El este de naționalitate rusă.

El a absolvit școala medie din Nalobiha din același raion. Din 1955 pînă în 1957 a urmat școala de aviație pentru piloți militari de la Stalingrad.

Pînă la efectuarea zborului cosmic Gherman Titov a fost candidat al P.C.U.S. În urma faptei sale de eroism, fără precedent, în cucerirea spațiului cosmic, printr-o hotărîre a C.C. al P.C.U.S. a fost confirmat membru al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice.

Este căsătorit. Soția lui — Tamara Vasilievna — s-a născut în 1937.

Declarația tovarășului Gheorghe Gheorghiu-Dej în legătură cu lansarea navei „Vostok-2” făcută corespondenților sovietici și romîni

Am aflat cu imensă bucurie vestea lansării în Cosmos a celei de-a doua nave cosmice pilotată de aviatorul cosmonaut Titov Gherman Stepanovici.

Aceasta este o uriașă victorie a științei, tehnicii sovietice, a oamenilor sovietici, a statului sovietic, a animatorului tuturor izbînzilor glorioase ale poporului sovietic — partidul lui Lenin.

Felicităm din toată inima pentru acest nou pas în cucerirea Cosmosului poporul sovietic, Comitetul Central al Partidului Comunist al Uniunii Sovietice, guvernul sovietic și personal pe Nikita Sergheevici Hrușciov, pe toți oamenii de știință care au contribuit la împlinirea acestui zbor, pe cuceritorul cosmonaut Titov.

Poporul român împărtășește pe deplin bucuria poporului sovietic, cărui îi urăm din toată inima noi împliniri mărețe.



LA VOLAN

inscrie și sălile de cursuri erau pregătite să-și primească elevii. Piese de motor, întregi sau sectionate, schemele și planșele cele mai diferite și chiar panourile și graficele ilustrând dezvoltarea pe care a luat-o în țara noastră construcția de autovehicule, toate erau menite să ofere un cadru adecvat însușirii acestei discipline. Și tinerii cursanți, în marea lor majoritate muncitori în fabricile și uzinele orașului, n-au ezitat să profite din plin de condițiile asigurate. Utemiști ca Ion Nistoreanu, cel care nu a lipsit la nici una din cele 99 de ședințe

În câteva cuvinte tovarășul Adamescu le-a făcut cunoscut celor prezenți programul zilei după care a anunțat că se poate trece la conducere. Prima mașină, la volanul căruia se urcă Chiriță Căpitănescu, este gata să pătrundă în poligon. Celelalte pornesc, formând un adevărat convoi, pe traseul accidentat din apropiere, recent omologat de organele de circulație. Rămânem să însoțim autocamionul care va lucra în poligon.

Mașina pornește din nou și tinărul, numai ochi la indicatoarele plantate de o parte și de alta a pistei, ascultă atent sfaturile instructorului. Vitezele se succed, una după cealaltă, lin, fără zvicnituri. Traseul devine tot mai dificil. Cîmpul este presărat cu tot felul de obstacole. Un indicator galben, cu un mare semn de exclamare, ne avertizează. Tinărul reduce viteza. Puntea pe care o trecem este îngustă și solicită multă atenție. Mai departe, alte semne de circulație îl previn pe conductor că drumul este accidentat, că sînt încrucișări de drumuri și chiar trecere copiișcoala. Dar iată și „poarta”. Instructorul supraveghează atent fiecare mișcare. Stăpîn pe volan Chiriță Căpitănescu se strecoară printre cele două „clopote” fără să le clinească.

Înapoi traseul spre platoul de plecare nu mai prezintă atîtea dificultăți. Un opt executat cu precizie, câteva semne „Oprește — Asigură-te — Pornește”, „La dreapta”, „Drum cotit” și cursa ia sfîrșit.

La volan se urcă acum tinărul Andone Ranciu iar apoi altul. Și tot așa, pînă spre seară, cursele se succed în poligon una după alta.

Pe drum, un nor de praf, stîrnit de mașinile cercului care reveneau în poligon, ne înștiințează că ceilalți instructori au terminat programul și că sînt gata să participe la bilanțul pregătirii din acea zi.

Așezați pe iarbă cei treizeci și doi de tineri ascultă cu interes aprecierile instructorilor despre modul în care s-au comportat la conducere. Pentru majoritatea celor de față cuvintele lor constituie aprecierea strădaniilor depuse luni de-a rîndul pentru a deveni buni conductori auto. Pentru alții — și aceștia sînt puțini la număr — sînt îndemnuri spre o și mai temeinică pregătire.

C. EUGENIU

Spre ora prinzului mercurul termometrului trecuse granița celor 30 de grade și tindea vizibil să-și depășească performanța. Ascensiunea-i impetuoasă mă neliniștea. La ora patru convenisem să mă întîlnesc cu Aurel Adamescu, instructorul șef al cercului de conductori auto din Galați, și să-l însoțesc la conducere. Îmi era însă teamă că pe o asemenea zăpușeală mulți dintre cursanți vor prefera, în schimbul conducerii unei mașini, undele răcoritoare ale Brateșului sau ale Dunării.

În apropierea poligonului îngrijorarea s-a dovedit însă nejustificată. Veniți din vreme, tinerii făcuseră treabă nu glumă. Cîmpul acesta, aflat în afara orașului, la o distanță de vreo trei kilometri, își schimbă complet înfățișarea. Peste tot fanioane în diverse culori și multe, multe semne de circulație. Dungi albe, trasate cu var, indicau manevre din cele mai diferite pe care cursanții trebuiau să le execute. Din loc în loc, scinduri de stejar, înguste și groase, închipuind punți peste șanțurile săpate cu săptămîni în urmă, constituie obstacole dificile. Iar în zare, acolo unde se termină pista de conducere — poarta, celebra „poartă de intrare în examen” cum îi mai zic băieții, își profilează barele din metal.

Sosirea tovarășului Adamescu stîrni animație printre cei care refugiindu-se de căldură stăteau acum la umbra autocamionelor. De cum l-au zărit băieții s-au împărțit în grupuri, fiecare lîngă mașina lui.

Îi privesc câteva clipe cum, disciplinați, așteaptă indicațiile instructorului și înțeleg pentru ce motiv cercul de conductori auto se numără printre cele mai



bune. De altfel, secretul succeselor obținute în pregătirea acestor membri A.V.S.A.P. rezidă în buna organizare. După cum îmi spunea unul din instructori, mulți dintre cei o sută de tineri, cît numără în prezent cercul, nici nu apucaseră să se

ținute pînă atunci, ca dulgherul Radu Tudorancea, din brigada de tineret care lucrează la blocurile destinate muncitorilor viitorului Combinat din Galați, ca Grigore Tanvuia și Spiridon Alexenco sînt mulți în acest colectiv de nădejde...



Nave românești

Industria constructoare de nave maritime și fluviale din țara noastră cunoaște o deosebită dezvoltare în anii puterii populare. Șantierele navale, înzestrate cu mijloace tehnice din cele mai moderne, construiesc în serie cargouri de 4500 tone dw, cabotiere de 1100 – 1700 tone dw, remorchere maritime și fluviale de 400 – 1200 C.P., motonave fluviale de 2000 tone capacitate, pasagere fluviale pentru curse internaționale cu o capacitate de 200 pasageri, tramvaie fluviale pentru 100 pasageri, costiere de 90 pasageri, șlepuri, ceamuri și tancuri de 700–1000 tone capacitate, nave sanitare etc.

Navele maritime și fluviale care se construiesc astăzi la noi satisfac cerințele economiei naționale, iar multe din ele se exportă, fiind foarte apreciate peste hotare.

În continuare prezentăm câteva din tipurile de nave ce se construiesc la noi.

★

La Uzinele Metalurgice Turnu-Severin se construiesc în serie un cabotier de 1100 tone pentru transportul mărfurilor. Nava, întărită contra ghețurilor sparte, cu aparatul motor situat la pupa, are următoarele caracteristici principale: lungime maximă 70,185 m; lățime maximă 10 m; pescaj 3,800 m; viteza 8,9–9 noduri; echipaj 27 persoane; combustibil și ulei 30 tone; apă dulce 22 tone; provizii 3 tone; deplasament 1840 tone; propulsie, motor Diesel de 720 C.P.

Corpul navei, asamblat prin nituire și sudură este în întregime metalic. Bordajul, pereții exteriori și plafonul compartimentelor de locuit sînt prevăzute cu izolație de plută expandată în plăci. Nava dispune de o instalație de ancorare la prova, acționată de un vinci electric și de o instalație de ancorare la pupa. Pentru manevre de legare, pe puntea dunetei se află un cabestan electric. Pentru mărfuri, nava dispune de trei magazii.

Manevrarea mărfurilor se face cu o instalație de încărcare compusă din 6 bigi a 2 tone, cîte două pentru fiecare magazie,

acționate electric. Instalația de guvernare este prevăzută cu o cîrmă acționată electric, ce poate fi manevrată și manual. Nava dispune de încălzire centrală cu apă caldă. Încăperile de locuit, încăperile sanitare etc. au ventilație artificială prin aspirație.

★

Despre cargourile de 4500 tone, construite la Șantierele Navale Galați, s-a vorbit mult în ultimul timp. Acest tip de navă s-a proiectat și s-a construit acum pentru prima dată în țara noastră. Ea constituie o mîndrie a constructorilor noștri navali, fiind executată la nivelul tehnicii moderne.

Dotat cu un motor Diesel, cargoul este destinat navigației pe liniile regulate din Marea Neagră, Marea Mediterană și Orientul Mijlociu. El are o autonomie de cca 5000 mile marine în marș continuu cu viteza de cca. 13 noduri și este destinat transportului de mărfuri uscate, mărfuri generale, cherestea, piei uscate și uleiuri vegetale, pentru care dispune de două tancuri speciale.

Nava are o siluetă atrăgătoare, dispune de o bună stabilitate și este prevăzută cu întărituri pentru navigație prin gheață spartă. Iată care sînt cîteva din caracteristicile ei principale: lungime maximă 100,60 m; lățime maximă 13,91 m; putere instalată 2500 C.P.; echipaj 30 persoane.

Construcția cargoului este de așa manieră calculată, încît el poate naviga în anumite condiții chiar și cu un compartiment inundat.

Spațiul pentru marfă este compus din trei magazii principale, o magazie specială pentru piei uscate sau mărfuri similare și două tancuri pentru uleiuri vegetale. Operațiunea de încărcare—descărcare se poate face cu ajutorul celor 10 bigi a 3–5 tone precum și cu ajutorul unei bigi de 20 tone, care au un randament ridicat.

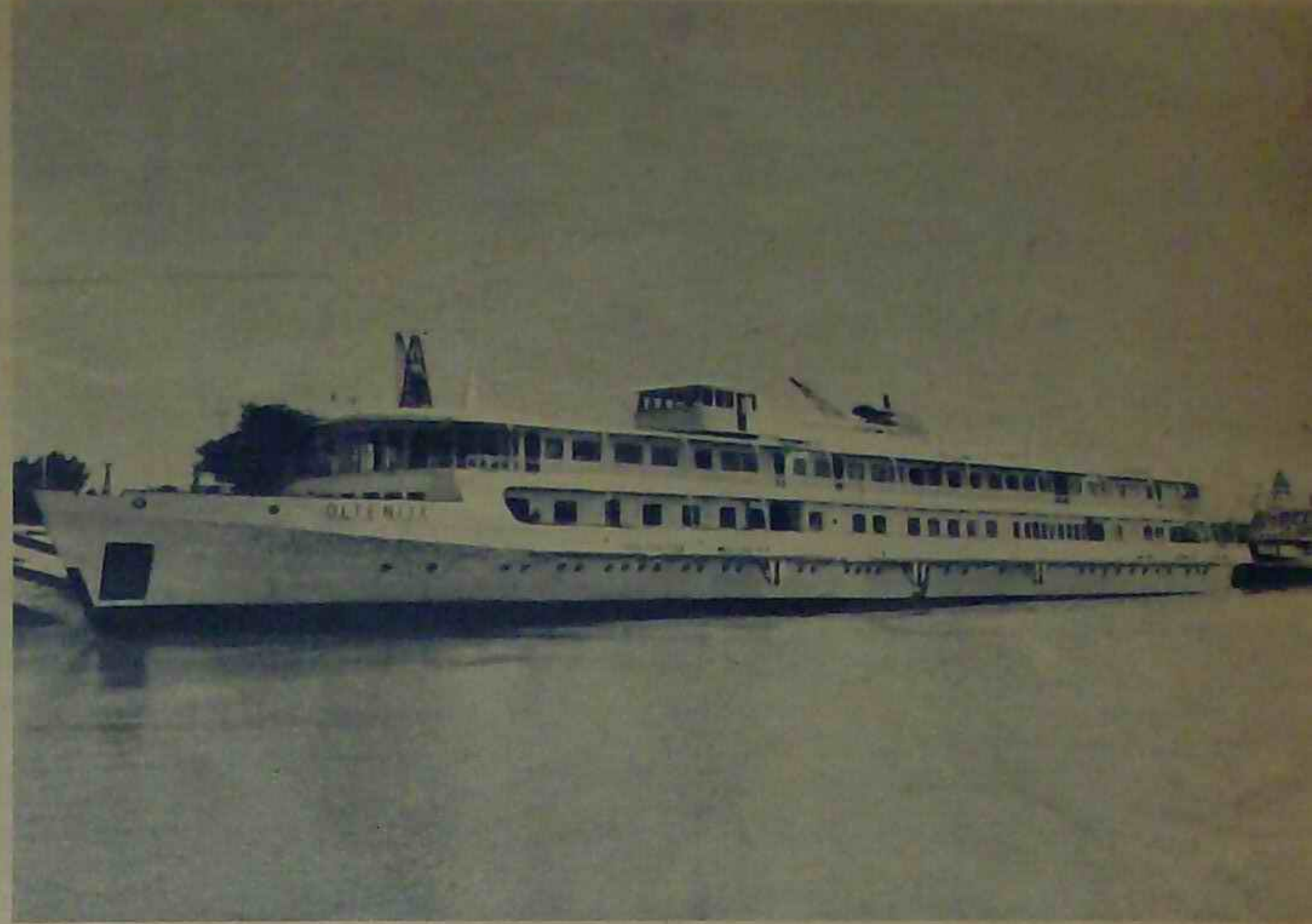
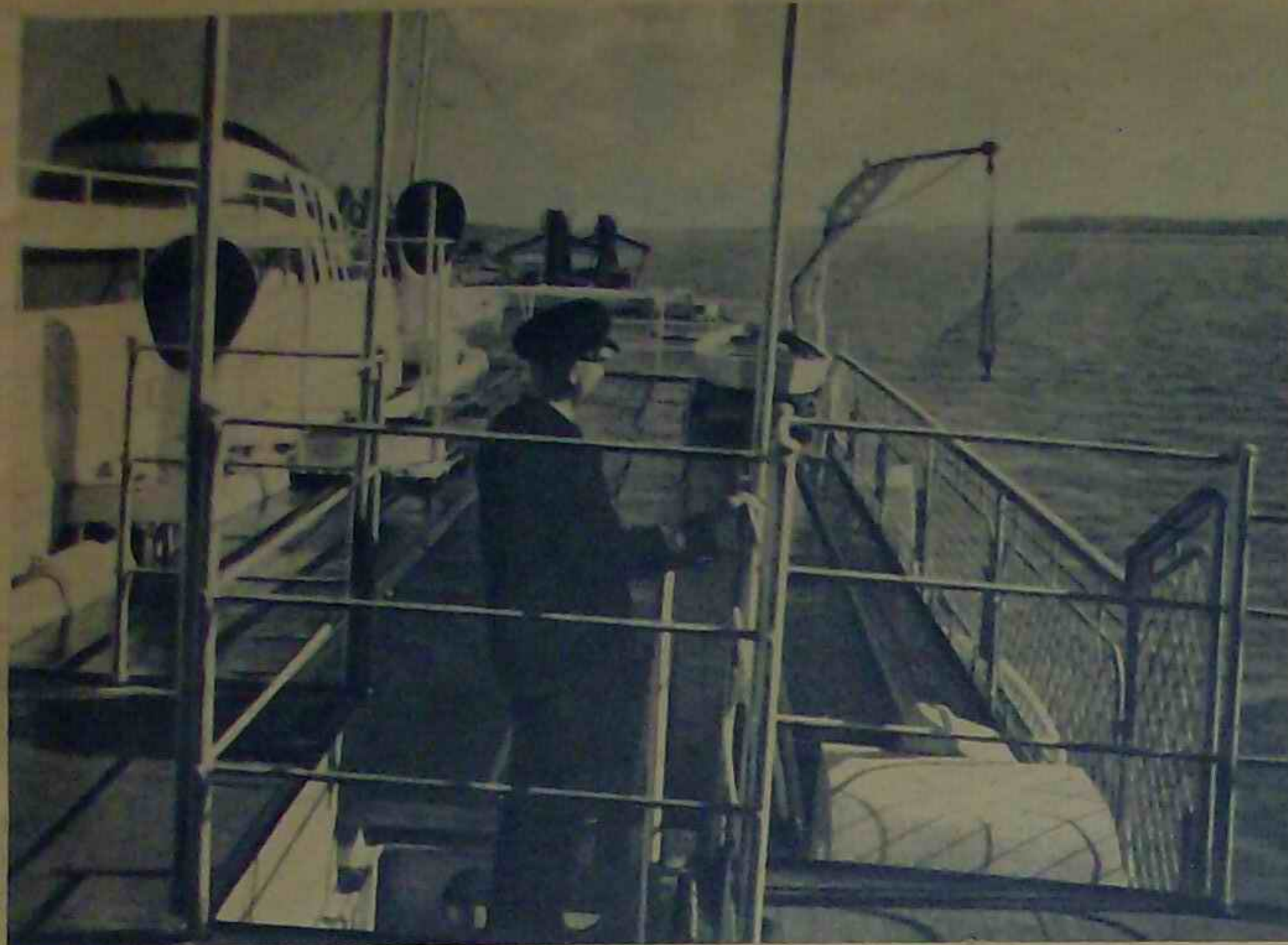
Instalațiile de corp ale navei sînt executate în conformitate cu stadiul tehnicii actuale și cu normele internaționale. Astfel vinciul instalației de ancorare și cabestanul de la pupa sînt acționate electric, iar servomotorul instalației de guvernare este de tip electrohidraulic cu manevră electrică de la comandă și manevră manuală din compartimentul mașinii cîrmei. Instalația de navigație este dotată cu radar, radiogoniometru, compas giroscopic, sondă ultrason, lochelectrohidraulic, axiometru electric, indicator electric al rotațiilor elicei, stație radiotelegrafică, stații de emisie, stații de recepție etc.

În afară de aceasta, nava mai dispune și de alte instalații moderne cum sînt: instalații pentru ventilația magaziiilor de marfă, instalații pentru ventilația și răcirea aerului în cabinele de locuit și în compartimentul motoarelor (avînd în vedere că nava este destinată și navigației în regiunile tropicale), instalații speciale cu avertizare automată pentru stingerea incendiilor, telegrafe electrice, telefoane, porta voce, instalație de încălzire etc. Compartimentul de provizii (pentru legume, carne și pește) este prevăzută cu instalație frigorifică iar bucatăria și spălătoria sînt electrice.

Motorul principal pentru propulsie este un motor Diesel marin, în 2 timpi, cu 5 cilindri, ce dezvoltă o putere de 2500 C.P., cuplat direct cu linia de axe. El este deservit de o serie de agregate auxiliare separate și acționate electric de rețeaua de forță a bordului. Pentru deservirea instalațiilor de forță și iluminat, nava este prevăzută cu o uzină electrică avînd patru grupuri electrogene de 220 V curent continuu cu o putere totală de 328 kW.

★

Nu de mult și-a început cursele pe Dunăre, între Galați și Viena, elegantul pasager fluvial „Oltenița”, prima navă de acest gen



construită în țara noastră. Ea este opera talentaților constructori navali din orașul dunărean al cărui nume e înscris pe bordaj.

Principalele caracteristici ale pasagerului sînt: lungime maximă 83,275 m; lățime maximă 14,800 m; pescaj în plină încărcare 1,50 m; deplasament în plină încărcare 813 tone; viteza 26 km/oră; locuri de dormit pentru pasageri 200; echipaj și personal de serviciu 51 persoane.

Propulsia este asigurată de trei motoare Diesel, fiecare a 600 C.P. ce acționează trei elice. Cantitatea de 40 tone combustibil pentru motoarele principale și auxiliare îi asigură o autonomie de 110 ore marș. Pentru cei 200 pasageri sînt prevăzute 64 cabine de clasa I și II, spațioase și comode. Fără posibilități de dormit, nava mai poate primi în plus încă cca. 180 pasageri.

Pe puntea intermediară se află un restaurant și un salon clasa I, iar pe puntea principală un restaurant și un salon de clasa II. Dedesubtul punții principale se găsește un club. Pregătirea mîncării pentru pasageri se face într-o bucătărie cu utilaj mecanic modern, inclusiv malaxor și cuptor electric pentru piine. Pentru deservirea pasagerilor la bord se mai află o frizerie, poștă, cabinet medical, spălătorie electrică.

Corpul navei este de construcție metalică, iar mobilierul interior din panel furniruit cu nuc, stejar, paltin, mahon etc. Pentru pardoseli s-au folosit materialele plastice. Toate încăperile de locuit și de serviciu sînt izolate termic și fonic. Cabinele, bucătăriile, blocurile sanitare, spălătoriile, boilerul etc., sînt alimentate cu apă în mod permanent, cu ajutorul unui hidrofor care menține tot timpul presiunea în instalație. Apa necesară este luată din Dunăre. Ea trece printr-un electrolizor, apoi printr-un filtru de epurare mecanică și prin lămpi bactericide, după care este înmagazinată în tancurile de rezervă. Intrarea în funcțiune a instalației de epurare și oprirea ei se face automat, în funcție de nivelul apei din tancuri.

Nava mai este prevăzută și cu alte instalații de apă caldă, calorifer, ventilație etc.

Centrala electrică este compusă din trei grupuri electrogene de 220 V curent alternativ, avînd o putere de 125 kW și un grup electrogen de avarie de 12 kW. Generatorul de avarie pornește automat în cazul în care generatoarele principale au fost avariate iar curentul s-a întrerupt în tabloul principal de distribuție. În staționare, nava poate fi alimentată cu energie electrică de la mal, prin două tablouri electrice instalate pe puntea principală în ambele borduri.

Iluminatul cabinelor, saloanelor, restaurantelor, punților de promenadă se face în majoritate cu lămpi luminescente de lumină albă-caldă și într-o mică măsură cu lămpi incandescente obișnuite.

Pentru nevoile de comunicație ale bordului, nava este dotată cu un grup de telefoane magneto-dinamice și cu o stație automată de telefoane cu 20 de numere. Legătura telefonică cu malul este asigurată printr-un aparat telefonic instalat în vestibulul de pe puntea principală. La bord există următorul utilaj de navigație: stație radar, care asigură conducerea navei în orice condiții de vizibilitate (pe timp de noapte și ceață); sondă acustică navală pentru măsurarea adîncimilor; loch electro-hidraulic pentru determinarea vitezei și a distanței parcurse; stație de emisie-recepție etc.

Prin instalațiile moderne de care dispune, prin linia ei elegantă, prin confortul interior ce-l poate asigura pasagerilor, „Oltenița” este una din cele mai bune nave de transport care circulă pe Dunăre. Împreună cu celelalte nave construite în ultima vreme, ea constituie o mîndrie a flotei noastre comerciale.

Ing. Const. VLAVIAN

CONCURSUL DE TIR PRIN CORESPONDENȚĂ PENTRU „MARELE PREMIU” AL C.C. — DOSAAF

Poligonul Tunari de lângă București a găzduit o importantă întrecere sportivă prietenească: în cursul lunii iunie s-au disputat aici probele celei de a IV-a ediții a concursului in-

ternațional de tir prin corespondență, organizat de DOSAAF-U.R.S.S. și dotat cu „Marele premiu” al Comitetului Central DOSAAF.

Trăgătorii noștri au așteptat cu multă bucurie acest concurs tradițional și s-au pregătit temeinic pentru el. Ei știau că vor trebui să-și măsoare forțele cu echipe reprezentative puternice, alcătuite din trăgători de mare valoare, unii din ei campioni și recordmen naționali sau mondiali.

La întrecere au luat parte loturile de trăgători ale asociațiilor patriotice voluntare de apărare din 12 țări: Uniunea Sovietică, R.P. Albania, R.P.

Bulgaria, R.S. Cehoslovacă, R.P. Chineză, R.P.D. Coreeană, R.D. Germană, R.P. Mongolă, R.P. Polonă, R.P. Română, R.P. Ungară R.D. Vietnam. Probele concursului au fost: armă liberă calibru redus 3 x 40 de focuri, pistol precizie și armă militară 3 x 20 focuri. Asociațiile participante la concurs au prezentat pentru fiecare probă câte o echipă formată din 10 trăgători.

Anul acesta, lotul reprezentativ al asociației noastre a fost format din trăgători bine cunoscuți ca: Iosif Sirbu, Marin Ferencatu, Iuliu Pieptea, Constantin Antonescu, Valeriu Panțuru, precum și din tineri începători

ca lăcătușul Gheorghe Paltenie din Cluj, studentul Mircea Antal din București și alții.

Prima probă desfășurată — proba de armă liberă calibru redus 3 x 40 focuri — a adus o surpriză. Cel mai bun rezultat l-a obținut, Laurian Cristescu, care a totalizat la cele trei poziții (culcat, genunchi și picioare) 1135 puncte (393 + 379 + 363). Maestrul emerit al sportului Iosif Sirbu a realizat doar 1129 puncte, situîndu-se pe locul 4. În urma lui N. Rotaru (1133 puncte), și M. Rusescu (1132 puncte), care au ocupat locurile 2 și respectiv 3. Pe locul 5, s-a clasat maestrul sportului



MUZEUL Iancu Jianu



In orașul Caracal au luat ființă în anii puterii populare trei muzee, cel mai tânăr dintre ele fiind Muzeul „Iancu Jianu”. El a fost creat în 1958, în casa în care și-a petrecut o parte din viață vestitul Iancu Jianu, luptător neobosit pentru dreptate socială.

Iancu Jianu s-a născut în orașul Caracal, în anul 1787, ca ultimul dintre cei patru fii ai paharnicului Costache Jianu. Tatăl său servise în armata rusească și fusese în nenumărate rânduri decorat pentru serviciile aduse. De la el a moștenit tânărul Iancu Jianu dragostea pentru dreptate și adevăr. Revoltat de abuzurile și împilările la care slujbașii domnești și boierii supuneau poporul de jos Iancu Jianu reușește să adune, prin 1810, o ceată de țărani răzvrățiți și împreună cu aceștia pornește lupta împotriva asupritorilor poporului. Acțiunile lor aveau drept scop pedepsirea și răzbunarea samavolnicilor de tot felul. Tovarășii de luptă ai lui Iancu Jianu atacă conacele boierești,ucid pe asupritorii cei mai haini și întreprind acțiuni de îndrăzneală și o repeziciune uluitoare, pe tot teritoriul Olteniei, precum și în județele Argeș, Olt și Teleorman. Lupta lui Iancu Jianu și a cetașilor săi se bucură de sprijinul și simpatia poporului care în versuri măiestrite le preamărește vitejia: *Ala e Iancu Jianu / Care bate cu tușanul / Poartă minie cu anul / Și dă banii cu găvanul; / Care umblă prin păduri / Cu șaisprezece panduri, / Cu ghebe și cu poturi / Cu opinci cu cataramă / Să nu-i bage lumea-n samă.*

Înarmați pînă în dinți, voinicii lui Iancu își fac apariția pe negîndite acolo unde silnicile boierilor erau mai mari. Acțiunile lor încununată de succes provoacă panică prin-

tre slujitorii domniei. În anul 1812 Iancu Jianu împreună cu o parte din tovarășii săi este prins de puterile domnești și întemnițat în ocele de la Telega. După cîteva luni reușește să evadeze și reia lupta cu o și mai mare înverșunare. Documente numeroase, din țară și de peste hotare, vorbesc pe larg despre acțiunile pe care le întreprind răzvrățiții. În 1816 Iancu Jianu este prins din nou. Boierii îl condamnă la moarte prin spînzurătoare. Dar și de data aceasta scapă, datorită presiunilor exercitate la curtea lui Vodă Caragea, de mulțimea rudelor lui apropiate sau îndepărtate, din județele Romanași și Dolj.

Cînd Tudor Vladimirescu dă semnalul răscoalei chemînd poporul la luptă, Iancu Jianu este printre cei dintîi care răspunde îndemnului. El aduce în oastea lui Tudor un număr mare de luptători și datorită meritelor sale este numit căpitan de panduri. În timpul răscoalei, Iancu Jianu îndeplinește misiuni importante. Astfel, în aprilie 1821, însoțit de stolnicul Constantin Bosănescu, duce scrisori la Silistra, lui Mehmet-Selim pașa.

În vară, răscoala de sub conducerea lui Tudor Vladimirescu este înăbușită în singe. Boierii răsuflă acum ușurați. Dar în 1823, cînd nimeni nu se mai aștepta, la București, încep să sosească vești că Jianu acționează „pe malurile Oltului... în fruntea unei bande formidabile”. Se mai susținea de asemenea că ar avea legături cu conducătorii mișcărilor revoluționare din Rusia din acea vreme și că aceștia l-ar sfătui să dezlănțuie o nouă răscoală. Dar diferențele iscate între Rusia și Turcia aplanîndu-se, Jianu răspunde celor care-l îndemneau la o nouă răscoală că „este prea tîrziu”. Urmărit de ura boierilor Iancu Jianu este arestat, în aprilie 1823,

sub învinuirea că voia să devină „un al doilea Tudor Vladimirescu”.

Moare la 14 decembrie 1842.

★

Muzeul înființat în casa care i-a aparținut, și declarat astăzi monument istoric, prezintă viața și lupta lui Iancu Jianu, precum și a oamenilor pentru care a luptat.

Dar să intrăm în muzeu. Clădirea veche de aproape două sute de ani, a fost refăcută prin grija organelor de partid și de stat, în 1957. De la intrare, o scară de lemn, în semi-spirală, duce la etaj, în sala cerdacului, prevăzută cu geamlic închis de toate părțile. Pe pereți sînt expuse fotocopii de pe documentele timpului precum și un mare panou în care sînt trecute datele mai importante din viața și lupta lui Iancu Jianu.

În încăperea următoare privirea ne este atrasă de portretul lui Jianu. Este înfățișat așa cum l-au descris contemporanii: un om mic de stat, rumen la față, ras, cu mustață deasă și scurtă, cu privire scrutătoare, de parcă s-ar fi concentrat în ea toată energia acestui viteaz despre care se spunea că prin groaza pe care o răspîndise în rîndurile boierilor devenise „stăpînul țării”. Într-o vitrină vedem o ghebă ornamentată cu găitane negre și roșii, în diferite motive geometrice, izvorite din nescata imaginație a poporului nostru. Este o haină din postav alb asemănătoare aceleia pe care o purtase și Iancu Jianu. O serie de documente scrise în alfabetul cirilic vorbesc despre părinții, soția și fiica lui. Mai multe schițe ilustrează momentele principale din lupta pe care a dus-o.

Să intrăm acum și în sala a doua, în care se află cele mai valoroase obiecte. Ne apropiem

Marin Ferecatu care a totalizat 1127 puncte.

O dată cu proba de armă liberă, la standul de lîngă intrarea în poligon, s-a disputat proba de pistol precizie. După o întrecere pasionantă, pe locul întâi s-a clasat Iuliu Piepștea, care a totalizat 555 puncte. După el, pe locurile 2, 3, 4 și 5, s-au clasat în ordine următorii concurenți: I. Nișu (543 p.), A. Claus (540 p.), T. Manicatu (540 p.) și T. Bodnărescu (535 p.).

Foarte disputată a fost și ultima probă a întrecerii — proba de armă militară — în care s-a tras la distanța de 300m. Favoritul probei era încă de la început maestrul sportului Va-

leriu Panțuru, care deține recordul republican (529 puncte). Și, într-adevăr, el n-a înșelat așteptările, reușind să ocupe locul întâi cu 516 puncte (176 + 168 + 172). După el s-au clasat în ordine: G. Antonescu (512 p.), L. Cristescu (507 p.), M. Antal (503 p.), Iamandi Muscă (502 p.).

Foarte îmbucurător e faptul că, participînd la concursul internațional de tir organizat de DOSAAF, trăgătorii noștri și-au îmbunătățit de la an la an rezultatele, atît individual cît și pe echipe. Iată, spre exemplu, cum a evoluat punctajul realizat pe echipe de lotul reprezentativ al asociației noastre

la ultimele trei ediții ale întrecerii: *armă liberă* — 11160 p. în 1959, 11188 p. în 1960, 11253 p. în 1961; *pistol precizie* — 5246 p. în 1959, 5304 p. în 1960, 5351 p. în 1961; *armă militară* — 4785 p. în 1959, 4955 p. în 1960, 5003 p. în 1961

„Evoluția rezultatelor obținute de la o ediție la alta, atît de noi cît și de sportivii celorlalte asociații patriotice surori — a declarat la sfîrșitul întrecerii de la Tunari maestrul sportului Valeriu Panțuru — demonstrează cum nu se poate mai bine popularitatea de care se bucură concursul organizat anual de Comitetul Central DOSAAF, seriozitatea cu care

trăgătorii din țările socialiste se pregătesc pentru întîmpinarea lui. Noi, trăgătorii romîni, sîntem hotărîți să ne pregătim și pe viitor cu perseverență pentru participarea la această întrecere sportivă prietenească, să reprezentăm cu cinste asociația în cadrul edițiilor din anii viitori”.

În clasamentul general pe națiuni, trăgătorii noștri au ocupat anul trecut locul III din 11 țări participante. Avem speranța că și rezultatul de anul acesta, pe care ni-l va comunica juriul internațional de la Moscova, va fi tot atît de bun.

D. SOMUZ

de o vitrină ce se găsește în dreptul unei ferestre. Pe plușul de culoarea vișinei se odihnesc un iatagan ferecat în aur și argint și un pistol cu cremene; sînt armele lui Iancu Jianu. O rază de soare pătrunde în vitrină și armele parcă căpătă viață și povestesc despre atacurile fulgerătoare date împotriva boierilor cruzi și neomenoși, împotriva stringătorilor de biruri care pentru a îndestula nesașiul exploataților supuneau pe țărani la chinurile cele mai groaznice.

În altă vitrină sînt expuse obiecte care vorbesc despre clipele de răgaz ale lui Iancu Jianu: o carte veche, cu coperșile de lemn legate în piele, prevăzute cu închizători de metal, pe ale cărei file sînt mai multe însemnări. Mina lui Iancu Jianu, obișnuită mai mult cu mînuirea meșteșugită a armelor decît cu scrisul, a însemnat cu slove tremurate și nesigure evenimentele mai importante din viața lui. Însemnările au fost făcute între anii 1833—1835, cînd în Caracal se puneau bazele celei dintîi școli. În aceeași vitrină mai sînt și alte obiecte care i-au aparținut: o călimară, o nisiparnișă, un cușitaș așezat pe un suport, toate lucrate din alamă și păstrate de urmașii lui, din generație în generație. Exponatele sînt cu atît mai valoroase, cu cît ele sînt mărturiile impresionante ale unui trecut întunecat, cînd știința de carte constituia o raritate. O gravură de pe la jumătatea secolului XIX, înfățișează pe Jianu într-o tabără ridicată în prundurile Oltului împreună cu 23 de luptători.

Întocmită pe bază de documente, o hartă indică drumurile lui Iancu Jianu prin țară. Sînt drumuri numeroase și lungi: spre Craiova, unde a apărut în fața divanului de judecată înfruntînd cu îndrăzneală și curaj pe boierii divaniști; spre Slatina, unde s-a întîlnit cu pandurii lui Tudor Vladimirescu; spre Chilia, în marginea Oltului, unde avea o casă întărită, cu ziduri groase de un metru, care se mai păstrează și astăzi; spre Telega, unde a stat închis mai multe luni; spre București, Sîlistra, Brașov și alte localități. Un tablou, executat cu măiestrie de tînărul pictor T. Catana, înfățișează pe Jianu urmărit de poteră, sărînd cu calul în apele învolburate ale Oltului. Arme de epocă, fotografii, texte explicative completează expunerea din această sală.

Ultima sală a muzeului, mai spațioasă decît celelalte, cuprinde piese care arată felul de trai al oamenilor pentru care a luptat Iancu Jianu. Vedem macheta unui bordei, simbolul mizeriei țăranelor de altădată, plugul de lemn, vechi de peste 150 de ani, apoi seceri și cosoare, lucrate de meșterii fierari ai satelor, de clăcașii întinselor latifundii ale moșierilor, boate și fedeleșe, cu minunate creștături de lemn, care dovedesc înclinația spre frumos a omului din popor; piese ale industriei casnice ca: strungul de lemn, ceacrul, dulapul de extras mătase, alergătorul, otrtelnița și multe alte piese, adevărate documente etnografice ale poporului nostru.

Muzeul „Iancu Jianu” din Caracal, situat pe strada Libertății, este vizitat de mii de oameni ai muncii, dornici să cunoască trecutul de luptă al poporului. Muncitori din întreprinderile și fabricile orașului, colectiviști din gospodăriile agricole colective din raion, elevi în grupuri organizate sau individual, vin aici să se instruiască, să cunoască și mai bine pe luptătorii din trecut împotriva asupritorilor. La rîndul lor membrii organizațiilor A.V.S.A.P. din oraș și din raion vizitează adeseori muzeul unde ascultă și conferințe pe diferite teme legate de trecutul de luptă al poporului nostru iar organizația A.V.S.A.P. a Școlii medii nr. 1 din Caracal și-a luat sarcina de a avea grijă de grădina din fața muzeului.

Cr. PĂTRU



Elicopterele în acțiune

Numeroase și variate sînt utilizările elicopterelor în domeniul muncii pașnice, constructive. În Uniunea Sovietică, în R.P. Chineză sau în R.S. Cehoslovacă, ele sînt folosite în construcții, în cercetările științifice, la pescuit, în transporturi. Dar în domeniul militar, care este rolul elicopterelor? Iată întrebarea care ne-au pus-o oștrii și căreia încercăm să-i dăm un răspuns în rîndurile ce urmează.

Elicopterele au fost utilizate pentru prima oară în scopuri militare spre sfîrșitul celui de al doilea război mondial. Încă de atunci, excepționalele lor calități de zbor — decolarea și aterizarea „la verticală”, iar în aer posibilitatea menținerii „la punct fix” — le-au impus ca excelente mijloace de transport în regiunile greu accesibile, fără drumuri, din munți, mlaștini sau păduri.

Elicopterele sovietice, create în ultimii ani de colectivele conduse de talentații constructori M.L. Mil, N.I. Kamov și A.S. Iakovlev, pot fi folosite în cele mai diverse misiuni, ziua sau noaptea, pe uscat sau dea-

supra apelor mării. Ele sînt înzestrate cu cele mai perfecționate mijloace de radionavigație și radiolocație, au cabine special amenajate pentru zbor la mari altitudini și moderne instalații împotriva givrajului, iar motoarele lor puternice funcționează sigur în orice condiții.

Aterizînd și decolînd ușor lângă un punct de comandă sau pe puntea unui vas de luptă, micile elicoptere sovietice Ka-15 și Ka-18 — adevărate „motociclete aeriene” care zboară cu viteza de 130 km/oră și au o rază de acțiune de 300 km — sînt excelente mijloace de transport pentru comandanți, observatori sau curieri speciali.

Puternicele elicoptere Mi-4, Mi-6 și Iak-24, transportînd cîte 12—40 ostași complet echipați, mașini de luptă, tunuri, rachete și alt armament modern, pot debarca mari unități de desant aerian. Viteza maximă a acestor elicoptere este de 180—220 km/oră, raza de acțiune 350—400 km iar plafonul maxim pînă la 5000—6000 m.



Cum acționează formațiile de elicoptere militare? Care sînt principalele acțiuni la care pot fi folosite ele?

Atacul prin surprindere

Cooperînd cu celelalte arme, formațiile de elicoptere pot debarca prin surprindere, unitățile de desant aerian, în cele mai importante puncte ale cîmpului de luptă sau chiar în spatele frontului inamic. Acțiunea se desfășoară în felul următor. În zona care urmează să fie atacată, apar mai întîi avioanele de vînătoare cu reacție care asigură protecția din aer. Curînd, la mică înălțime, sosesc cu viteză maximă elicopterele. Coborînd „la verticală”, ele aterizează în grupuri. Cînd roțile au atins pămîntul, ușile se deschid și ies ostașii, mașinile de luptă, tunurile antitanc, tunurile fără recul, remorcile pe a căror platformă sînt montate rachete tactice. Totul nu durează mai mult de cîteva minute, după care, cu motoarele funcționînd în plin, elicopterele decolează vertical și, în timp ce iau înălțime, depărtîndu-se însoțite de avioane, ostașii desantului aerian îmbarcați în mașini se îndreaptă cu viteză maximă spre obiectivul fixat.

Trupele de desant aerian transportate cu elicopterele pot avea un rol considerabil în desfășurarea luptelor, deoarece ele realizează foarte bine surprinderea. Iată, de exemplu, în cadrul unor manevre, 21 de elicoptere Mi-4 și Iak-24, au debarcat într-un timp scurt 254 de ostași înarmați și 20 tone de material de război, la 20 km în spatele „frontului inamic”, iar anul acesta la marea paradă aeriană de la Tușino, un grup de elicoptere grele au debarcat în fața spectatorilor în numai cîteva minute, mașini ce purtau rachete de tipul „pămînt-pămînt”.

Unitățile de parașutiști folosite în timpul ultimului război mondial erau adeseori decimate de inamic încă din aer, iar, dacă reușeau totuși să ajungă pe pămînt, ele se regrupau foarte greu și nu puteau să reziste prea mult pentru că erau slab înarmate. Acum, prin folosirea elicopterelor, se pot

transporta în siguranță unitățile de desant aerian precum și numerosul lor armament și tehnică de luptă și se pot lansa grupat, exact acolo unde este nevoie.

Adaptîndu-li-se tobe de eșapament speciale, unele elicoptere militare pot zbura aproape fără zgomot, fapt ce contribuie mult la realizarea surprinderii. Astfel de elicoptere sînt și excelente bombardiere de noapte, iar, înarmate cu rachete „aer-pămînt”, elicopterele militare fără zgomot pot ataca ziua, prin surprindere, coloanele de tancuri, concentrările de trupe și chiar mașinile de luptă izolate.

În ofensivă

În timpul ofensivei, cînd trupele înaintează repede pe direcția loviturii principale, cînd nu pot fi amenajate aerodroame iar mașinile n-au încă drumuri libere, numai elicopterele militare pot asigura legătura dintre unități și mari unități, transportînd rapid comandanții și curierii. De asemenea, însoțind coloanele motomecanizate sau coloanele de tancuri, ele pot executa misiuni de observare și cercetare, transmițînd prin televiziune imagini amănunțite din regiunile care intră în zona de operații.

Pentru respingerea contraatacurilor inamice susținute de tancuri și autotunuri,

elicopterele pot transporta chiar în prima linie baterii de tunuri antitanc. Totodată, ele pot muta de pe o poziție pe alta, în numai cîteva zeci de minute, companii și chiar batalioane, iar, dacă situația o cere, ele sînt capabile să ducă pînă în prima linie arme și muniții și să evacueze de acolo răniții.

Elicopterele pot participa efectiv la forțarea cursurilor de apă, iar în regiunile cu relieful accidentat, cu ajutorul lor, trupele de transmisiuni pot întinde cu foarte mare viteză (aprox. 120—130 km/oră) cabluri telefonice.

În unele materiale de specialitate se vorbește și despre folosirea elicopterelor, în special a celor mici, în acțiunile de observare și reglaj artileristic.

Pe mare

Elicopterele militare au posibilitatea să vină și în sprijinul marinei. Astfel ele sînt capabile să însoțească și să protejeze navele proprii, împotriva submarinelor și navelor inamice. De asemenea, ele pot alimenta în larg submarinele, menținîndu-se în aer „la punct fix”.

Elicopterele marinei pot participa la numeroase acțiuni de luptă, debarcînd prin surprindere trupele de desant aerian în spatele fortificațiilor de coastă și creînd astfel puternice „capete de pod”. Acest sistem este deosebit de indicat în condițiile de astăzi, cînd există bomba atomică și cînd marile grupări de nave militare aflate într-o anumită zonă, ar fi expuse distrugerii în masă.

★

Datorită caracteristicilor lor tehnico-tactice, elicopterele pot fi folosite și în alte acțiuni speciale decît cele menționate pînă acum și anume: la transportul răniților din linia întîia, la evacuarea trupelor aflate în încercuire, la salvarea echipajelor naufragiate etc.

Specialiștii militari apreciază că aportul elicopterului pe cîmpul de luptă este atît de mare, încît de serviciile lui nu se pot lipsi astăzi nici un fel de unități, începînd cu cele de infanterie și terminînd cu cele de rachete.

Ing. Ioan S. CONSTANTIN



Sportul SUBACVATIC

ÎN R.P. BULGARIA

Articol scris special pentru revista noastră de Toncio Hristov, redactor al buletinului „Podvoden Sport“ care apare la Sofia.

Unul din telefoanele Clubului nautic sună prelung. Cineva vine și ridică receptorul. De la celălalt capăt al firului se aude o voce care spune: „Avem nevoie de trei scafandri pentru repararea elicei la șalupa „Rindunica“. Vrem să începem lucrarea mâine“...

Convorbirea telefonică e adusă la cunoștința conducerii clubului și, a doua zi, trei membri din secția de scafandri se deplasează acolo unde este nevoie de serviciul lor...

Asemenea fapte se petrec acum destul de des. Scafandrii sportivi din cadrul Asociației Voluntare pentru Sprijinirea Apărării (DOSO) participă cu multă însuflețire la repararea navelor, la acțiunile de salvare sau la expedițiile științifice ce au drept scop cercetarea fundului mării sau lacurilor.

Sportul scafandrier din R.P. Bulgaria este foarte tânăr. Bazele lui s-au pus în 1958 prin înființarea secției de sport subacvatic de pe lângă Comitetul Central al DOSO. Trecând sub îndrumarea Asociației Voluntare pentru Sprijinirea Apărării, sportul subacvatic din țara noastră a început să se dezvolte, să desfășoare o activitate tot mai fructuoasă, așa încât acum există secții de scafandri sportivi pe lângă toate cluburile de marină ale DOSO din centrele maritime și din marile orașe ale țării. În cadrul acestor secții, conduse de secția republicană pentru sporturi subacvatice de pe lângă Comitetul Central al DOSO, se înscriu și se pregătesc sute de tineri. Pentru aceasta, ei au la dispoziție aparatura necesară, instructori cu experiență, material didactic. În sprijinul lor se editează și un buletin intitulat „Podvoden sport“ (Sportul subacvatic), care publică cele mai interesante și mai noi probleme tehnice din acest domeniu, precum și articole de metodică sau informații de natură organizatorică.

Înainte de a se înscrie la cursurile de inițiere organizate de secțiile de sporturi subacvatice ale cluburilor nautice, tinerii sînt supuși unui serios examen medical, asemănător cu cel ce se face aviatorilor. După trecerea cu succes a acestui examen, ei încep pregătirea.

Cursurile cuprind două etape: prima, în care se învață înotul pe sub apă fără aparatul special de scufundat, ci numai cu ajutorul labelor de cauciuc, a măștii și a tubului pentru respirat; și a doua, în care se trece la pregătirea de scafandrie propriu-zisă.

Începerea celei de a doua etape — care cuprinde cursuri teo-



Se fac însemnări de natură științifică la 25 m sub apă

retice și practice privind studiul fiziologiei și patologiei scafandrilor, întreținerea și folosirea aparaturii, tehnica subacvatică, organizarea muncii subacvatice și a salvării de la înec — nu este permisă decât acelor cursanți care au trecut cu bine examenul



Pregătiri pentru lmerslune

printr-un examen foarte serios, în urma căruia fiecare absolvent primește certificat de scafandru sportiv.

Secția republicană de sport subacvatic din țara noastră — devenită din 1960 membră a Federației internaționale de activități subacvatice — organizează în fiecare an competiții și expediții subacvatice. Aceste manifestări cuprind vinătoare sub apă, exerciții de salvare, exerciții de mînuire a aparatului de filmat, cercetări arheologice și hidrologice etc.

De un mare succes s-au bucurat cele trei mari expediții științifice subacvatice, organizate în țara noastră în 1959 și 1960, în cadrul cărora scafandrii sportivi ai DOSO, au adus un sprijin prețios cercetătorilor Academiei de Științe bulgare. Scufundîndu-se în Marea Neagră ei au descoperit vara trecută la o mare adîncime, o serie de interesante piese arheologice, printre care niște ancore antice de plumb, de o deosebită valoare științifică.

Instruindu-se ca scafandri sportivi, tinerii membri ai DOSO își oțelesc corpul, se pregătesc pentru a fi la nevoie dîrzi apărători ai patriei și contribuie, totodată, la acțiunile de interes științific, și la sprijinirea economiei naționale.

ce se dă la sfîrșitul primei etape.

Pregătirea teoretică are loc în lunile de iarnă, iar cea practică se organizează vara, la mare. În afara instructorilor, fiecare curs de inițiere dispune în mod obligator și de un medic specializat în medicină subacvatică.

Cursurile durează 15 zile. Cea de a doua etapă se termină



Amintiri

Capitala patriei noastre, în care oame-
nii muncii trăiesc liberi, în care
schelele urcă tot mai sus spre cer, în
care copiii zburdă și tinerii își croiesc
cu încredere planuri de viitor, a fost cu
17 ani în urmă locul unde s-a declanșat
insurecția armată, organizată și condusă
de Partidul Comunist. Au fost clipe grele.
Pentru victoria ei s-a dus o bătălie aprigă,
în care au căzut mulți fii ai poporului
muncitor, mulți patrioți despre care ne
amintim și ne vom aminti întotdeauna cu
recunoștință.

Trecem adeseori pe marile bulevarde
pline de tumult sau ne plimbăm agale pe
trotuarul liniștit al unei străzi de la mar-
ginea orașului și, deodată, în fața ne apare
o clădire pe care e prinsă o placă albă,
de marmură. Textul încrustat pe ea spune:
„Din această casă au pornit instrucțiuni
conspirative ale Comitetului Central al
Partidului Comunist Român în vederea pre-
gătirii insurecției armate populare de la
23 August 1944”. Pe unul din ziduri citim
adresa: Str. Costache Burcă Nr. 27...
Și câte asemenea plăci, câte asemenea
case, câte asemenea amintiri scumpe nu
există în întreaga Capitală sau în împreju-
rile ei!

Iată, ne oprim pentru câteva clipe în
fața porții de fier forjat a unei clădiri
nu prea mari, înconjurată de copaci
stufosi de pe strada Ștefan Gheorghiu
Nr. 1. Ce-a fost aici? Lăsăm gândurile să
se întoarcă spre trecut și în față ne apar
acele zile de neuitat...

În condițiile prielnice create de înfrin-
gerile zdrobitoare pricinuite trupelor
hitleriste și trupelor guvernului fascist
al lui Antonescu de către glorioasele Ar-
mate Sovietice pe teritoriul țării noastre,
Partidul Comunist a chemat poporul la
luptă directă împotriva dictaturii mili-
taro-fasciste, pentru întoarcerea armelor,
pentru alungarea cotropitorilor hitleriști,
pentru eliberarea patriei. În manifestele
sale care treceau pe ascuns de la om la
om, în emisiunile difuzate de postul de
radio „România Liberă” se spunea, „Popor
român! Părăsește războiul criminal nem-
țesc! Doboară clica trădătorului Antonescu
de la cîrma țării!... Alungă cu arma în
mîna pe cotropitorii hitleriști de pe pămîntul
pîngărit al patriei!...”

Cuvîntul partidului a avut un larg ecou
în rîndurile poporului. La Atelierele
C.F.R. Grivița, la uzinele „Lemaître” și
„Malaxa”, la S.T.B. și în alte locuri din
Capitală și provincie au început să se
formeze comitete ale Frontului Unic
Muncitoresc sau comitete patriotice, iar
imediat după aceea muncitorii cei mai
conștienți și mai hotărîți s-au înrolat în
formațiuni de luptă patriotică. Comanda-
mentul formațiunilor de luptă patriotică
și-a stabilit sediul aici, în această clădire
din fostul parc Filipescu.

... Să mergem mai departe. Să ne oprim
pe strada Armenească Nr. 15. În fața
noastră se află un imobil cu două etaje.
Dar aici, ce-a fost?

... Pentru pregătirea insurecției armate,
pentru reușita ei cît mai deplină, Partidul
Comunist și-a intensificat munca de
lămurire în rîndurile armatei. Comuniștii
stăteau de vorbă cu ostașii și cu ofițerii
români, arătîndu-le că adevăratul dușman
al poporului nostru e fascismul, că
datoria lor imediată este să întoarcă
armele și, în strînsă frăție cu ostașii
sovietici eliberatori, să alunge pe cotro-
pitori din țară.

Armata noastră, în majoritatea ei, a
început să fie convinsă tot mai mult de
acest lucru, iar un grup de ofițeri și gene-
rali patrioți s-a declarat de acord să sprijî-
ne marea acțiune ce se pregătea. Reprezen-
tanți ai acestui grup au venit în noaptea de
13 spre 14 iunie 1944 aici, în casa de pe
strada Armenească Nr. 15 și s-au întîlnit
cu tovarășii din conducerea Partidului
Comunist. S-au dus discuții de mare
însemnătate. A fost însușit planul in-
surecției armate propus de P.C.R. și s-a
hotărît ca locul de începere a acesteia să
fie orașul București. Totodată, partici-
panții la consfătuire au stabilit constituirea
unui comitet militar, care, sub conducerea

LÎNGĂ MONUMENTUL EROILOR PATRIEI

Aduceți flori de aur aici, voi pionieri,
Din nou cînd zori de August peste oraș
coboară!

Aduceți gîndul vostru crescut în primăveri
Ce-au înflorit din August ca nici o dată-n țară!

Aduceți amintirea acelei zile mari,
Cînd spulberînd zăbrele și sirmele ghimpate
A avîntat partidul coloane de stegari
Să dăruiască țării azururile toate!

Aduceți cînt fîlbinte ostașilor eroi
Ce-au sîngerat prin gloanțe, departe, pînă-n
Tatra

Să biruiască August și timpurilor noi
Să le clădim statuie ca fierul și ca piatra!

Aduceți tot ce-n suflet aveți în voi mai bun,
Pe treptele aceste, de unde pînă-n zare,
Lumină se revarsă și-n ultimul cătun
Și peste vremuri crește mereu în sărbătoare!

Aduceți flori de aur din trainicul prezent,
Din ce-a clădit Partidul, din tot ce va clădi,
Ca fericii noastre - pe piscuri - monument,
În vezi să-l dăinuiască, din August, marea zi!

Mihail COSMA

reșnic vii

Partidului Comunist, să ducă la îndeplinire sarcinile privind pregătirea militară a insurecției.

Întâlnirea din strada Armenească, organizată și alte consfătuiri. Acestea au avut loc într-o altă încăperire, situată în cartierul Luminoasă, pe strada Costache Burcă nr. 27. Printre măsurile hotărâte și aceea privind evadarea din lațurile Tg. Jiu a tovarășului Gheorghe Du-Dej și a altor cadre din conducerea partidului, care trebuiau să ia parte la pregătirea și desfășurarea insurecției. De asemenea, tot aici în dimineața din Vatra Luminoasă, au fost organizate și câteva formațiuni de luptă și ținute sub pază, după declararea insurecției armate, membrii guvernului antonescian, arestați la Palat în dimineața zilei de 23 August.

Pe lângă guvernul fascist antonescian a fost organizată și formațiunile de luptă patriotice împreună cu unitățile militare române. Început numai de la început, sub conducerea Partidului Comunist și comitetului stabilit anterior, să ocupe instituțiile din Capitală și din județele țării, și să dezarmeze trupele hitleriste. Reacțiunea însă, în dimineața zilei de 24 August, a admis trupelor să se retragă nestingerite din Capitală, dându-le astfel posibilitatea să se retragă în afară pentru a înăbuși lupta dreaptă pe care o începuse în această situație greă, Partidul Comunist s-a adresat maselor populare să ia în armă. Au răspuns mii de oameni și de cetățeni patrioți care s-au organizat în formațiuni de luptă, pentru armarea și capturarea obiectivelor din Capitală și pentru stăvili-rea atacului organizat de hitleriști. În lupte crâncene în Parcul Filipescu și în alte părți, la școala superioară de aviație comandamentul aviației germane și clădirea fostei prefecturi de

În aceste lupte s-au jertfit mulți eroi și mulți fii devotați ai poporului român în suflete năzuința sfântă de a avea patria liberă și independentă. În aceste lupte, au fost încrustate în Capitală cuvinte de slavă și recunoștință. Într-o curte în curtea fostei școli suferite de război, azi sediu al Academiei Militare, o placă comemorativă glăsuiește: „Pe data de 24-25 August 1944, unitățile române luptând pentru curățirea

rea Bucureștiului de trupele hitleriste, au atacat din mai multe părți dealul și clădirea Academiei Militare unde se afla Misiunea militară germană din România. După lupte îndrăgite, ostașii români au înfrânt rezistența trupelor hitleriste și au curățit localul Academiei de inamic. Glorie ostașilor români care au luptat împotriva fasciștilor germani, pentru libertatea și independența patriei noastre”.

...leșim din București pe șoseaua care duce spre Ploiești. În față ne apare podul Băneasa. Și pe aici au fost lupte dârze. În zorii zilei de 24 august, trupele hitleriste au făcut încercări disperate să pătrundă pe aici în Capitală. În jurul orei 6 dimineața, una din coloanele blindate germane a reușit să ajungă pînă în apropierea podului. Ea a fost oprită și nimicită acolo de ostașii români care au obligat prin luptă restul trupelor germane să se retragă.

Ne apropiem de pod. Pe piciorul din dreapta se află o placă de marmură. Ea vorbește trecătorilor despre eroismul celor care cu 17 ani în urmă au stăvilit aici puhoiul crotopitorilor hitleriști ce amenința Capitala... Apoi, pornim mai departe spre Băneasa și Tunari, spre Otopeni și Pipera, unde ostașii români cot la cot cu membrii formațiunilor de luptă patriotică, au dat lovituri de moarte dușmanului, nimicindu-l fără cruțare, asigurând astfel victoria insurecției armate organizată și condusă de partid.

Ne întoarcem în Capitală. Pe cerul de vară, fără nori, se profilează majestuoase turnurile Casei Scînteii iar în zare se văd noile blocuri ale orașului. În inimă ne stăruie puternic sentimentul de recunoștință față de cei care au luptat și s-au jertfit în zilele lui August 1944, față de ostașii sovietici eliberatori, față de partidul nostru drag, care a organizat și condus insurecția armată victorioasă, iar acum ne călăuzește cu mîna sigură pe drumul măreț al desăvîrșirii construcției socialiste

D. LAZĂR
Fotografii Șt. CIOTLOȘ



ÎN ZILIA DE 24 AUGUST 1944 ORELE 4,30 OSTAȘII ROMÂNI LUPTÂND PENTRU APĂRAREA BUCUREȘTIULUI ÎMPOTRIVA TRUPELOR HITLERISTE AU LUAT CU ASALT ACEASTĂ CLĂDIRE ÎN CARE SE AFLA COMANDAMENTUL AVIAȚIEI GERMANE. ÎN LERMA LUPTELOR PURTATE ÎNTREGUL COMANDAMENT GERMAN A FOST FĂCUT PRIZONIER.

SLAVĂ OSTAȘILOR ROMÂNI CARE AU LUPTAT PENTRU LIBERTATEA ȘI INDEPENDENȚA PATRIEI NOASTRE!



Explicații foto: 1) — În acest imobil de pe strada Costache Burcă nr. 27 a fost adus guvernul antonescian după arestare. 2) — Podul Băneasa. Aici au stăvilit ostașii români și membrii formațiunilor de luptă patriotică atacul hitlerist asupra Capitalei. 3) — În această clădire a fost comandamentul aviației germane, pe care formațiunile de luptă patriotică și ostașii români l-au ocupat în dimineața zilei de 24 august 1944.

Lupta modernă

Intr-unul din numerele recente ale revistei sovietice „Voennie Znanie” a apărut un articol semnat de colonelul P. Miasoedov, candidat în științe militare, în care se tratează pe baza unor informații apărute în presa străină, problema particularităților de bază ale luptei moderne. Lăm mai jos conținutul acestui articol cu unele prescurtări.

În ultimii ani armamentul și tehnica de luptă au suferit modificări esențiale. Tot mai larg s-au introdus și se introduc în dotarea armatelor arma nucleară, tehnica reactivă, automată și radioelectronică. Au sporit în mod simțitor forța și eficacitatea armei de distrugere în masă, se perfecționează continuu mijloacele de transport spre obiectiv a încărcăturilor de distrugere, se modifică și se mărește considerabil posibilitatea de conducere și de transport a trupelor pe câmpul de luptă.

Toate acestea determină o modificare structurală a principiilor strategiei și tacticii.

Arma nucleară sporește extraordinar de mult puterea de foc a armatelor. Folosirea pe câmpul de luptă a acestei arme permite obținerea în numai câteva ore a unor rezultate pentru care în trecut erau necesare sute de mii de lovituri de tun. Un singur proiectil nuclear mijlociu spre exemplu, care are un echivalent de 20.000 tone trolil, poate distruge o porțiune de teren pentru care ar fi nevoie, în condițiile folosirii artileriei clasice, de o salvă trasă de 8—10.000 tunuri de câmp.

Viteza și forța cu care pot fi executate loviturile atomice contribuie la realizarea surprinderii asupra adversarului pentru că, în afară de acțiunea fizică, ele afectează în mod simțitor și starea morală a trupelor.

Într-una din revistele americane de specialitate se arată că acțiunile militare actuale sînt influențate în mod hotărîtor de întrebunțarea tehnicii reactive. Rachetele — menționează revista — vor permite executarea unor lovituri extrem de rapide de la distanțe apreciabile.

În războiul trecut, pentru executarea unei lovituri masive pe direcțiile principale de atac erau necesare sute de tunuri și aruncătoare pentru un singur kilometru de front. Acum — așa cum scrie unul din autorii străini — o asemenea concentrare a mijloacelor de foc nu mai este necesară, ci de-a dreptul periculoasă, deoarece poate duce la pierderi extrem de mari.

De aceea bazele de lansare a rachetelor trebuie instalate la distanțe mari față de zona activă de lucru a trupelor, pentru că raza lor de acțiune și viteza de zbor foarte mare creează posibilitatea de a fi folosite cu eficiență chiar și de acolo.

Viitoarele acțiuni de luptă a trupelor, arată o altă revistă străină, se vor caracteriza prin atacuri impetuoase, hotărîte, decisive. Dacă în războiul trecut au existat deseori lungi perioade de apărare a unor poziții, blocarea și asedierea pentru un anumit timp a trupelor dușmane, acum aceste operațiuni vor fi foarte rare. Țările beligerante, precizează revista, vor căuta să obțină decizia luptei prin acțiuni ofensive hotărîte.

Unii autori afirmă că noile condiții create nu vor exclude participarea într-un eventual război viitor a concentrărilor de trupe. Ba, din contră, ei sînt de părere că lupta va fi caracterizată prin participarea masivă a celor mai diferite forțe și mijloace, deoarece

fiecare din părțile beligerante va căuta să folosească extrem de rapid rezultatele obținute prin acțiunea armelor de distrugere în masă, introducînd în luptă zeci de mii de infanteriști înarmați cu armament automat și transportați cu autovehicule și transportoare blindate.

Se apreciază că noțiunea de infanterie și-a pierdut vechiul înțeles. Acum, această armă a devenit modernă, este motorizată, posedă mari calități manevriere și este dotată cu armament automat de putere sporită.

O largă întrebunțare își vor găsi în lupta modernă și tancurile, care au o mare putere de izbire și sînt capabile să fructifice repede și cu mult efect rezultatele obținute în urma folosirii armelor de distrugere în masă. Tancurile sînt foarte rezistente față de loviturile atomice, pot străbate nestingherite porțiunile de teren infectate radioactiv.

În afară de tancuri și de infanterie motorizată, în lupta modernă vor mai participa un mare număr de tunuri și avioane precum și alte genuri de arme și tehnică militară.

Posibilitățile mereu crescînde de foc și manevră a trupelor a determinat extinderea zonei de desfășurare a operațiunilor militare. După părerea specialiștilor militari americani, misiunea unei subunități în ofensivă, spre exemplu, trebuie să aibă o adîncime de 50 de km în decurs de 48 ore.

Aceiași specialiști arată că, față de existența armelor de distrugere în masă, trebuie luate întotdeauna măsuri pentru împrăștierea la maximum a trupelor, imediat ce necesitatea concentrării lor masive a trecut. Totodată, ei apreciază că o caracteristică dominantă a unui viitor război va fi trecerea rapidă, fără pauze, de la o acțiune de luptă la alta, de la ofensivă la apărare și invers, precum și ducerea operațiunilor pe orice vreme și în orice condiții, atît ziua cît și noaptea.

Lupte deosebit de active se pot duce în condițiile actuale atît pe pămînt cît și în aer, unde își găsesc întrebunțarea aparate de zbor de o mare varietate, pilotate de la bordul lor sau de la distanță. De asemenea, de o largă folosire se vor bucura și trupele de desant aerian, care pot fructifica repede o situație creată în urma atacului cu armele nucleare, deoarece fiind aeropurtate, pot trece fără riscuri peste porțiunile de teren infectate radioactiv.

În timpul războiului trecut operațiunile militare se desfășurau mai mult sau mai puțin planificat, iar trupele păstrau un timp îndelungat gruparea de luptă stabilită inițial. Acțiunile se duceau succesiv, de la un obiectiv la altul. În cursul ofensivei trupele cucereau rînd pe rînd pozițiile fortificate ale inamicului, ducînd lupte pentru fiecare dintre ele. De regulă, subunitățile acționau cot la cot sprijinindu-se reciproc cu focul. Capacitatea de luptă a trupelor se reimprospăta în decursul acțiunii prin complectări și regrupări. Comandanții și statele lor majore aveau posibilitatea să conducă neîntrerupt trupele, în condiții destul de bune, iar aprovizionarea cu muniții și alimente se făcea în modul dinainte stabilit.

După părerea specialiștilor străini, operațiunile militare moderne nu mai seamănă cu cele din trecut. Acum, lupta se va desfășura

cu totul neuniform, atît de front cît și în adîncime. În zone relativ mici ale frontului este posibilă desfășurarea în același timp a acțiunilor de ofensivă, sau de apărare. Lupta cot la cot a subunităților nu mai este posibilă. Foarte adesea, vor exista acțiuni de luptă izolate, duse în direcții diferite, cu intervale mari între unități și subunități. Adeseori va fi imposibilă o susținere reciprocă cu foc și o strînsă colaborare tactică. Ca rezultat al acestei situații, unitățile și subunitățile vor fi nevoite adesea să ducă lupta în incercuire, să respingă atacul inamicului cu frontul întors, să mute efortul de la un flanc la altul etc.

Una din publicațiile militare americane este de părere că, în lupta modernă, gruparea trupelor, creată pentru rezolvarea unei anumite misiuni tactice de luptă, poate fi foarte lesne zădărnicită prin lovituri cu arma nucleară și printr-un atac rapid al infanteriei și tancurilor. Aceasta cu atît mai mult, cu cît refacerea dispozitivului de luptă prin intermediul rezervelor și a trupelor din linia a doua, este aproape exclusă, deoarece acestea pot fi scoase din luptă în același timp cu trupele din linia întâia.

Existența armei nucleare modifică complet caracterul luptei împotriva poziției inamicului. Acum, unitățile și subunitățile nu mai au timp să pregătească îndelung un atac, ci ele sînt nevoite să acționeze fulgerător, din marș, fără a avea timp să se desfășoare în poziții de luptă. De aceea, lupta modernă pretinde o mare mobilitate a trupelor, posibilitatea acestora de a acționa cu repeziune în orice situație s-ar afla, de a lichida repede o breșă făcută în propriul dispozitiv, de a trece nevătămate peste zonele infectate radioactiv.

Au apărut noi particularități și în ceea ce privește activitatea comandanților. Conducerea trupelor, în condițiile luptei moderne, unde fazele se succed repede, a devenit foarte complicată. După părerea specialiștilor străini, de la comandanți și de la statele lor majore se cere acum o reacție imediată față de situațiile nou create.

Factorul timp capătă în lupta modernă o importanță de prim ordin în ceea ce privește cîștigarea și menținerea inițiativei. În războiul trecut prețul timpului se măsura în ore sau chiar în zile. Acum au importanță covârșitoare minutele și secunde. Iată de ce, în prezent, în armatele multor țări se studiază cu cea mai mare atenție problema sporirii continue a mobilității conducerii trupelor și se iau măsuri tot mai hotărîte pentru reducerea personalului din organele de conducere și pentru folosirea tot mai largă a mașinilor electronice de calculat.

Acestea sînt cîteva din particularitățile de bază ale luptei moderne, menționate în diverse articole și studii ale specialiștilor militari străini. Avem convingerea însă că omenirea nu va ajunge să trăiască dezastul unui nou război. Forța lagărului socialist, puterea sa de apărare și uriașa voință de pace a milioanele de oameni de pe întreg pămîntul sînt un obstacol serios în calea tendințelor agresive ale cercurilor războinice. În ziua de azi, imperialiștii nu se mai pot juca după bunul lor plac cu viața popoarelor.

Leszno 1961

CEL DE AL VII-LEA CAMPIONAT INTERNAȚIONAL DE ZBOR FĂRĂ MOTOR DIN R. P. POLONĂ

La jumătatea drumului dintre cele două orașe industriale poloneze Wrocław și Poznań, într-un cadru pitoresc, înconjurat de păduri, de lacuri și de mori de vânt ruginite de vremuri, se află așezat orașelul Leszno. Pînă în ultimul deceniu, despre Leszno se vorbea foarte puțin, dar o dată cu dezvoltarea planorismului, numele acestei localități a devenit din ce în ce mai cunoscut. El este punctul strategic în drumul curentilor favorabili zborului fără motor, a mult căutaților curenți de undă lungă, care au trezit interesul planoriștilor din toată lumea. Aici s-a creat unul dintre cele mai mari centre de perfecționare în zborul fără motor din R.P. Polonă, iar pe căile aeriene ce pornesc de la Leszno s-au stabilit numeroase recorduri de zbor, prin care planoriștii polonezi și străini au cîștigat frumoasa insignă internațională „C” de aur cu unul, două sau trei diamante. Tot aici s-au ținut pînă în prezent numeroase concursuri internaționale și campionate mondiale de zbor fără motor.

Între 4-18 iunie anul acesta, la Leszno a avut loc campionatul in-

ternațional de zbor fără motor, („micul campionat european” cum era în general numit) la care au luat parte planoriști din 13 țări: R.P. Polonă, U.R.S.S., R.S. Cehoslovacă, R.P. Romînă, R.P. Bulgaria, R.P. Ungară, R.D. Germană, R.P.F. Iugoslavia, Austria, Elveția, Franța, Italia și Anglia.

S-au prezentat la start 55 de concurenți, dintre care 40 zburători din R.P. Polonă și 15 străini, cîte doi din U.R.S.S., R.D. Germană, și R.S. Cehoslovacă și cîte un participant din celelalte țări.

Probele de concurs au fost deosebit de grele și nu rareori au pus pe piloți în fața celor mai dificile probleme de tactică a zborului fără motor. Ele au constat din: I. un zbor de distanță, dus-întors, pe ruta Leszno — Griezno-Leszno — 204 km; II. un zbor de distanță pe un triunghi de 306 km — Leszno-Ostrow-Swiatniki-Leszno; III. un zbor de distanță, dus-întors, pe ruta Leszno-Ostrow-Leszno — 184 km; IV. un zbor de distanță pe un triunghi de 104 km, Leszno-Gola-Wasosz-Leszno; V. un zbor de distanță cu țel fix, pe ruta Leszno-

Lodz; VI. un zbor de distanță pe un triunghi de 210 km, Leszno-Witaszyce-Kobjlnika-Leszno; VII. un zbor de distanță cu țel fix pe ruta Leszno-Hrubieszow — 526 km.

Planoarele pe care s-a zburat au fost de tipul „Muha-Standard” construite în R.P. Polonă.

Între participanții la campionatul internațional s-au numărat o serie de piloți cu renume în zborul fără motor, cum sînt: Eduard Makula din R.P. Polonă, Zejda Vladislav — R.S. Cehoslovacă, Vladimir Czuwjkow — U.R.S.S.; Gabor Kotras — R.P. Ungară, Mircea Finescu — R.P. Romînă. Iar lupta pentru primele locuri a fost foarte strînsă, deși condițiile meteorologice au fost în general nefavorabile, cu zile cînd cerul era complet acoperit, iar viteza vîntului împingea acul giruetei pînă la 45-46 km/oră.

În cele șapte probe de concurs, planoristul romîn Mircea Finescu a avut o comportare meritorie. Dacă la prima probă concurentul nostru s-a clasat pe locul 36 din 55 concurenți, obținînd 466 puncte, la proba a V-a a ajuns pe locul II

din cei 55 de concurenți, cu o performanță de 74,8 km/oră totalizînd un număr de 956 puncte.

În proba a 6-a însă din cauza unei tactici greșite, urmărind realizarea unei viteze mari, a intrat într-o zonă acoperită, care l-a obligat să aterizeze, ratînd proba și coborînd în clasamentul general pe locul 20.

Cu toată pierderea din proba a 6-a, el nu s-a descurajat, iar în proba a 7-a (ultima probă) a atins în zbor distanța de 511 km stabilind un nou record al R.P.R. de distanță liberă și obținînd al doilea diamant la insigna internațională „C” de aur al zborului fără motor. (Primul diamant l-a obținut tot în R.P. Polonă la concursul internațional de zbor fără motor din anul 1954).

În clasamentul general pe locul I, II și III s-au clasat concurenții polonezi Pieczewski Jozef, Popiel Jerzy și Gorzelak Marian.

În clasamentul pe țări situația a fost următoarea:

Locul I — R.P. Polonă; locul II — R.S. Cehoslovacă; locul III — U.R.S.S.; locul IV — R.P. Ungară; locul V — R.P. Romînă; locul VI — Franța; locul VII — Italia; locul VIII — R.D. Germană; locul IX — R.P.F. Iugoslavia; locul X — R.P. Bulgaria; locul XI — Anglia; locul XII — Elveția și locul XIII — Austria.

În cadrul campionatului s-au remarcat în mod deosebit printr-o excepțională comportare reprezentanții țărilor socialiste.

Campionatul de la Leszno, nu a constituit numai o măsurare a forțelor în zborul fără motor, ci și un prilej de întîlnire și stabilire de legături prietenești între sportivi din diverse țări. Iar buna organizare a întrecerilor și a timpului petrecut în R.P. Polonă, a dat posibilitate sportivilor să facă acest lucru. Vizitarea Varșoviei a tîrgului internațional de mostre de la Poznań, precum și a altor localități, ca și dragostea cu care au fost înconjurați sportivii străini, au lăsat amintiri de neuitat.

FRUNTAȘĂ PENTRU A TREIA OARĂ

Organizația A.V.S.A.P. de la Șantierul Naval Maritim Constanța se numără printre organizațiile cu o bogată activitate. De trei ani ea este deținătoarea fanionului de „Fruntașă pe orăș”, iar cu prilejul unei analize a activității desfășurate recent ea a fost evidențiată de consiliul orășnesc A.V.S.A.P.

Aceste succese se datoresc în primul rînd îndrumării și sprijinului direct și permanent al comitetului de partid din șantier. Comitetul A.V.S.A.P. desfășoară o muncă de calitate, în toate sectoarele de activitate, în strînsă colaborare cu toate celelalte organizații de masă. Pentru a face față importantelor sarcini care îi revin, comitetul A.V.S.A.P. a prevăzut, încă de la începutul anului, adoptarea unor măsuri concrete care să ducă la realizarea sarcinilor.

În ultimele luni, în urma muncii de popularizare a asociației, peste două sute de muncitori au fost atrași în rîndurile A.V.S.A.P., făcînd în acest fel ca organizația din șantier să cuprindă peste 60 la sută din totalul salariaților.

Pe linia educației patriotice comitetul a organizat conferințe și convorbiri la care au participat peste 600 de membri. În ultimul timp în colaborare cu comitetul sindical s-au organizat vizite la muzeul Doftana, Cetatea Istria, „mozaicul roman” din Constanța și în alte locuri.

Pentru rezultatele frumoase obținute în cel de al doilea trimestru al acestui an fanionul de fruntaș în munca de asociație în SNMC s-a înmînat secției întreprinderii, al cărei birou în frunte cu Vasile Pitei și Ion Chiriac a muncit susținut.

Un fapt care demonstrează temeinica pregătire a membrilor A.V.S.A.P. din șantier, îl constituie și acela că la recentele pedințe de tragere, 84 la sută din participanți au obținut calificative bune și foarte bune.

Comitetul A.V.S.A.P. al șantierului este convins că și întrecerea inițiată între secții în cinstea zilei de 23 August, va aduce noi succese în munca organizațiilor de secții.

M. ARDELEANU
corespondent

Patre ISTRATE

intrând în valuri. Cronometrele au fost declanșate. Eliberat, îmbrăcat numai în centura de salvare, sportivul înnoată spre punct. Zece secunde... cinsprezece... stop! Parașutistul a atins cu palma punctul...

Cea de a V-a probă a campionatului R.P.R. de parașutism proba de salturi cu parașuta pe apă, pentru prima dată introdusă la

Campionatul republican de parașutism

noi într-un campionat republican, a fost epuizată, astfel că, în curând vom afla și rezultatul acestor întreceri care au fost însoțite, așa cum spunea cineva pe aerodrom, de o ploaie de recorduri.

★

Campionatul republican de parașutism pe anul 1961, a unit la start două categorii de sportivi: pe de o parte maeștri ai sportului și sportivi cu o îndelungată experiență, iar pe de altă parte tineri care s-au afirmat în ultimii doi ani, având în urmă abia 100—150 de salturi cu parașuta.

Și nu rare ori de-a lungul celor cinci probe am aplaudat reușitele salturi ale tinerilor Gheorghe Negoită din Ploiești, Mircea Ciobanu muncitor la C.F.R. București, Ștefan Băcăuanu tehnician la Industria Țumbacului A — București și alții.

După o pregătire specială, de o lună de zile, deasupra aerodromului Strejnic — Ploiești s-a înălțat racheta verde, semnalul de începere a concursului.

Cele cinci probe au fost: I salt de la 600 m cu deschiderea imediată a parașutei și aterizarea la punct fix; II salt de la 1000 m cu deschiderea întârziată a parașutei și aterizare la punct fix; III salt de la 1500 m cu deschiderea întârziată a parașutei și aterizare la punct fix; IV salt de la 2000 m cu deschidere întârziată a parașutei, între 25—30 secunde și evoluții de stil în timpul căderii și V salt de la 500 m cu deschiderea imediată a parașutei și aterizare la punct fix, pe apă.

Parașutiștii au intrat în concurs într-o „formă” deosebită. Încă în timpul concursurilor pregătitoare au fost stabilite șapte recorduri republicane și două valoroase recorduri mondiale. La bărbați, maestrul sportului Gheorghe Iancu a aterizat de două ori chiar pe punctul fix, zero metri, stabilind recordul mondial absolut în proba de salt de la 1000 m cu deschiderea întârziată a parașutei, iar la femei, maestra sportului Elisabeta Popescu a stabilit un nou record mondial prin performanța de 3,105 m distanță de punctul fix la proba de salt de la 1000 m cu deschiderea întârziată a parașutei. Parașutistele noastre au obținut performanțe deosebite la această

probă și în cadrul campionatului. Astfel, Elena Băcăuanu, maestra a sportului a corectat recordul Elisabetei Popescu, cu o performanță de 2,585 m ca după câteva minute parașutista Angela Năstase — Galați — să stabilească la aceeași probă valorosul record mondial de 1,725 m distanță de punctul fix. Tot în cadrul campionatului au mai fost stabilite alte patru recorduri republicane, la diferite probe.

Așadar, expresia amintită la început este justificată. Campionatul R.P.R. de parașutism pe 1961 a fost într-adevăr însoțit de o ploaie de recorduri. Felicitări, curajoșilor parașutiști!

Pe primul loc în clasamentul individual la bărbați, s-au clasat: Gheorghe Iancu (proba I-a), Ștefan Băcăuanu (proba II-a), Gheorghe Negoită (proba III-a), Nicolae Velicu (proba IV-a) și Ștefan Badioc (proba V-a).

La femei s-au clasat pe primul loc: Elena Băcăuanu (proba I-a), Angela Năstase (proba II-a), Elisabeta Popescu (proba III-a), Elena Băcăuanu (proba IV-a) și Angela Năstase (proba V-a).

În clasamentul general individual, pe primele trei locuri s-au clasat:

Bărbați: Valentin Turcanu — 1664,599 pct; Ion Negroiu — 1546,978 pct. și Nicolae Velicu — 1539,654 pct.

Femei: Elena Băcăuanu — 1452,267 pct; Angela Năstase 1367,661 pct. și Elisabeta Popescu — 1250,301 pct.

V.T.-MUREȘ

Foto: ȘT. CIOTLOȘ



O clipă încă și maestra sportului Elena Băcăuanu va sări în gol. Poate noul salt îi va aduce un nou record.

Tehniciana Angela Năstase - Galați campioană mondială de parașutism.



Campionul R.P.R. de parașutism pe anul 1961, Valentin Turcanu de la aeroclubul Iași.

Maestrul sportului Gheorghe Iancu campion mondial absolut. Performanța din două salturi consecutive - zero metri!



Cele două bărci de cauciuc ancorate la mijlocul lacului Herăstrău, una lângă alta, par de departe o frunză de nufăr îngălbenită. În jurul lor, la mică distanță, bărcile noastre se mișcă neliniștite pe valuri, în așteptare. Arbitrii își potrivește cronometrele. Comisarilor de start sînt neliniștiți, așa cum se întimplă în fața marilor întreceri. Și iată, dinspre Bordei, peste vârful plopilor, apare avionul. „Gata!”, strigă cineva. „Atenție!”

Asistăm nu la un concurs nautic, așa cum se poate bănui, ci la a cincea probă a campionatului R.P.R. de parașutism, iar cele două bărci de cauciuc ancorate pe oglinda apei nu sînt altceva decît punctul fix spre care își vor pilota curajoșii parașutiști căderea.

A.N.2-ul virează larg, pe apă sînt aprinse lumînările fumigene pentru determinarea precisă a vîntului și... primul om se desprinde de aparat, la înălțimea de 500 m. Parașuta se deschide parcă în aceeași clipă și parașutistul se leagănă ușor. Nu! Nu se leagănă. Lucrează cu febrilitate. Minuiește suspantele, se apropie. Iată-l, dezlegîndu-și chingile parașutei și ca o săgeată

DRUMUL GLORIOS AL AVIOANELOR

MIG

Fără îndoială că mulți din cititori au admirat siluetele suple ale avioanelor cu reacție care își depăneau pe fondul cerului firul argintiu al propriului lor drum. Nu toți știu însă că aceste „păsări de oțel“ sînt opera cunoscătorilor constructori sovietici de avioane Mikoian și Gurevici și constituie încununarea unor eforturi îndelungate.

Seria avioanelor MIG. își are începutul în primii ani ai Marelui Război pentru Apărarea Patriei și continuă încă, îmbogățindu-se și perfecționându-se necontenit.

La începutul anului 1939, Institutul pentru cercetări aviatice din U.R.S.S. a prezentat Ministerului Apărării proiectele a trei avioane de vânătoare — LAG-G-1, IAK-1 și MIG-1 — executate de trei birouri de construcții diferite, conduse respectiv de inginerii Lavocikin, Iakovlev și Gurevici. Aceste prototipuri au fost construite avînd ca obiective principale realizarea unor aparate cu plafon de zbor ridicat, viteză ascensională mare, maniabilitate bună și o mare putere de foc.

Datorită unei munci perseverente și judicios organizate, precum și înaltei calificări a cadrelor tehnice, colectivul condus de Mikoian și Gurevici a terminat realizarea avionului MIG-1 la jumătatea anului 1939, adică numai după 6 luni de la începerea lucrărilor. Au urmat apoi probele de rezistență și încercările în tunelul aerodinamic. În martie 1940 avionul a fost supus probelor de zbor iar în august al aceluiași an a fost omologat, realizînd performanțe care întreceau toate aparatele asemănătoare din timpul acela: înălțime maximă de zbor — 12.000 m, iar viteză maximă în zbor orizontal — 628 km/oră.

Avionul de vânătoare MIG-1 era monoloc, cu aripă joasă, de construcție mixtă, echipat cu un motor cu piston. Fuzelajul era alcătuit din două părți asamblate între ele prin patru feruri. Partea anterioară era confecționată din tuburi de oțel și înveliș de placaj, iar partea posterioară din lemn, fiind executată dintr-o bucată cu deriva. Cabina pilotului, inițial (la primele exemplare) deschisă, iar apoi închisă cu o cupolă mobilă din plexiglas, se încadra în profilul fuzelajului, asigurînd vizibilitatea în față și părțile laterale.

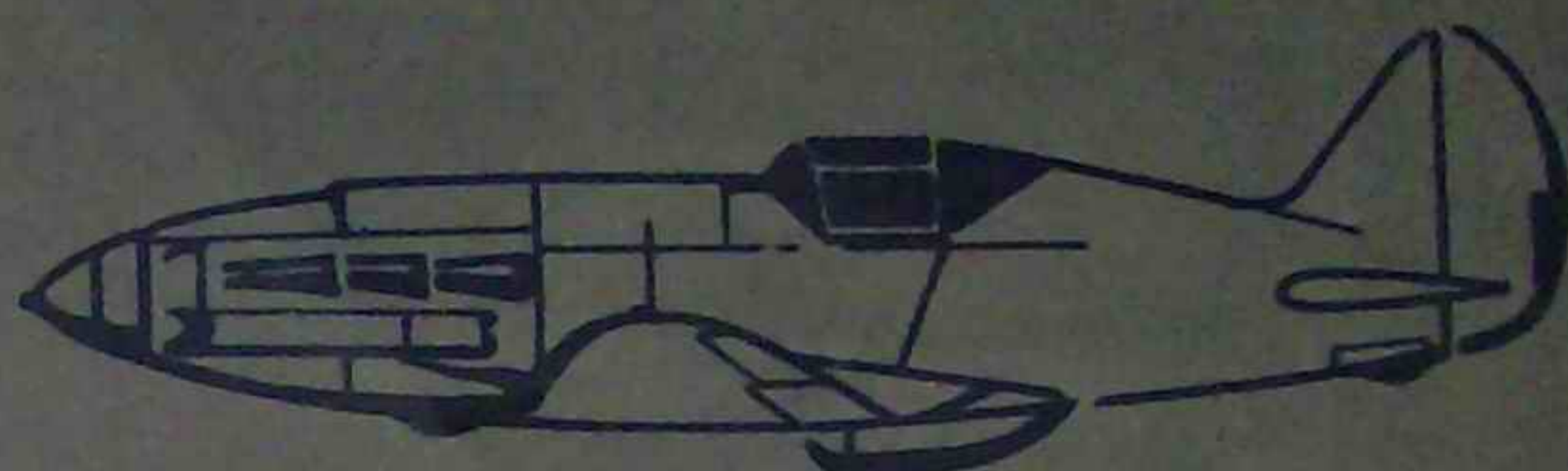
După realizarea primului lot de avioane MIG-1 și trimiterea acestora pe frontul antihitlerist, cei doi constructori au studiat posibilitatea perfecționării lor, elaborînd variantele MIG-3 și MIG-5, caracterizate printr-o putere de foc sporită și echipate cu aparatură



MIG-1
1-61



MIG-1/II



MIG-3



MIG-3/II



MIG-5

radio pentru zbor de noapte și în condiții meteorologice grele.

De la bordul avionului MIG-3 renumitul pilot A. Pokrișchin supranumit „stăpînul cerului“, a doborât primul avion german de tip „M-109“ inaugurînd lista a 59 de victorii pînă la sfîrșitul războiului.

Avionul MIG-5, spre deosebire de variantele anterioare, era echipat cu un motor în stea, mai puternic, ceea ce a permis creșterea vitezei de zbor.

Un moment important în procesul evolutiv al avioanelor MIG îl constituie apariția, către sfîrșitul războiului, a variantei MIG-9 la care propulsia se realiza cu ajutorul unui motor aeroreactiv cu compresor axial. Ulterior a fost conceput și realizat avionul aeroreactiv MIG-15 ale cărui performanțe excepționale au fost unanim apreciate.

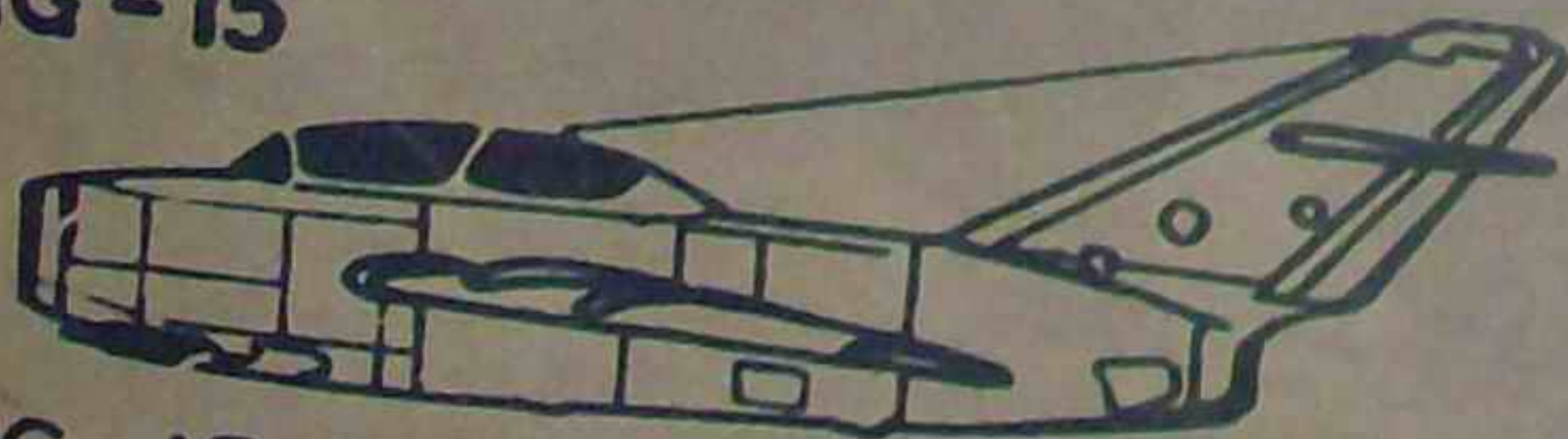
Avionul cu reacție MIG-15 este în întregime metalic, monoloc și monomotor, cu aripă mediană. Fiind echipat cu aparatură radio specială el poate acționa în orice condiții meteorologice, atît ziua cît și pe timpul nopții. Fuzelajul, de construcție cocă, este format din două părți. Partea anterioară conține prizele și dispozitivul de admisie, precum și



MIG-9



MIG-15



MIG-15 UTI



MIG-17

cabina etanșă a pilotului. În cabină este montat un scaun catapultabil care permite la nevoie salvarea pilotului la viteze de zbor mari. Partea posterioară a fuzelajului conține compartimentul motorului și ampenajele. Profilul aripii este laminar.

Propulsia avionului se realizează cu ajutorul unui turbo-reactor cu compresor centrifugal tip RD-45, capabil să dezvolte o tracțiune la punct fix de 2270 kg.

Principalele date tehnice ale avionului MIG-15 sînt: anvergura — 10 m; lungimea — 11,1 m; înălțimea — 3,1 m; suprafața portantă — 17,25 m²; greutatea totală — 5028 kg; viteza maximă — 1100 km/oră; viteza minimă — 190 km/oră; viteză ascensională — 50 m/sec; plafonul — 15000 m; distanța maximă de zbor — 2000 km; timp de zbor — 2 ore.

În afară de Uniunea Sovietică, avionul MIG-15 a fost produs în serie în Cehoslovacia, sub denumirea de S-102 și S-103 și în Polonia sub denumirea de Lim-1 și Lim-2.

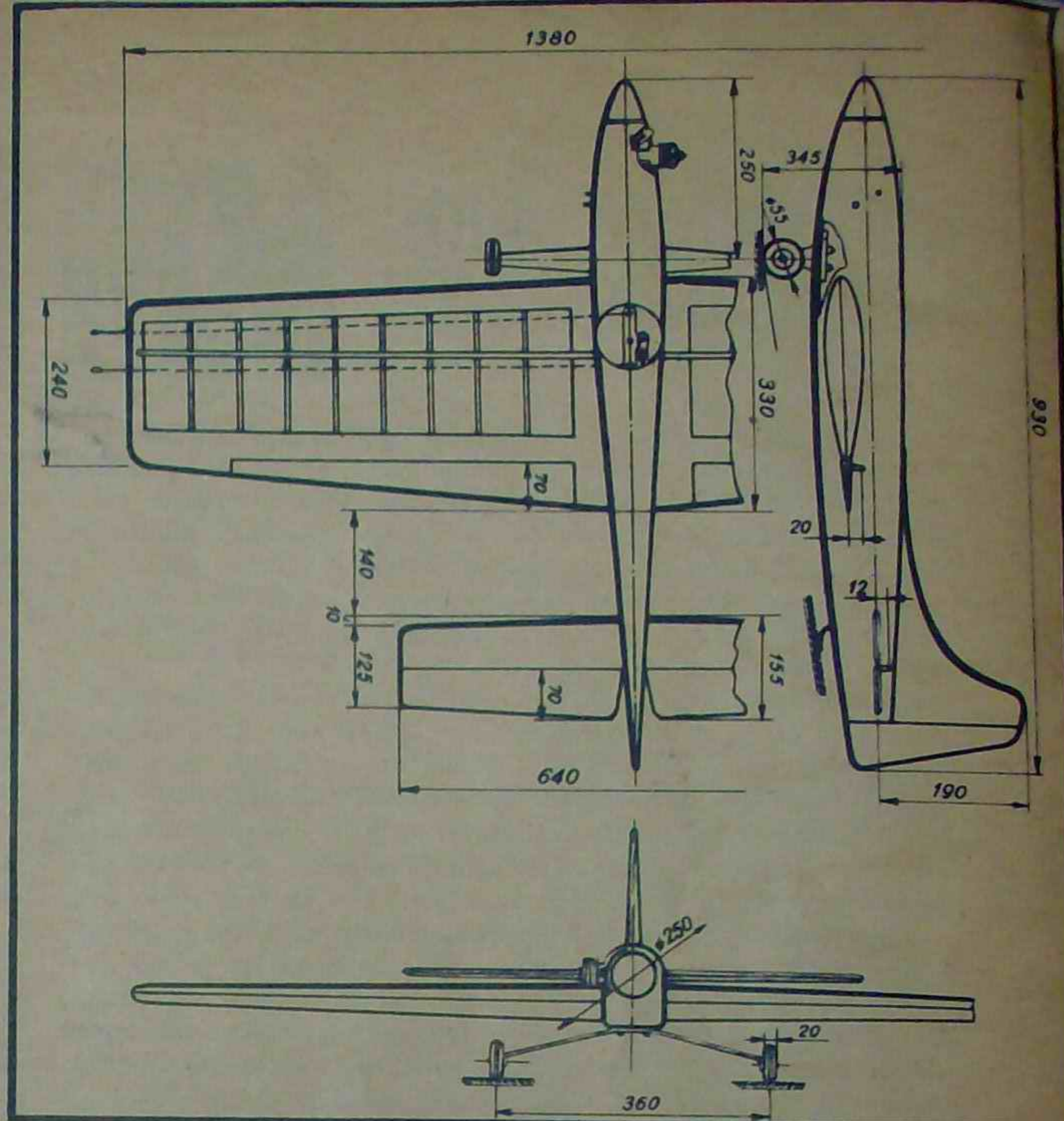
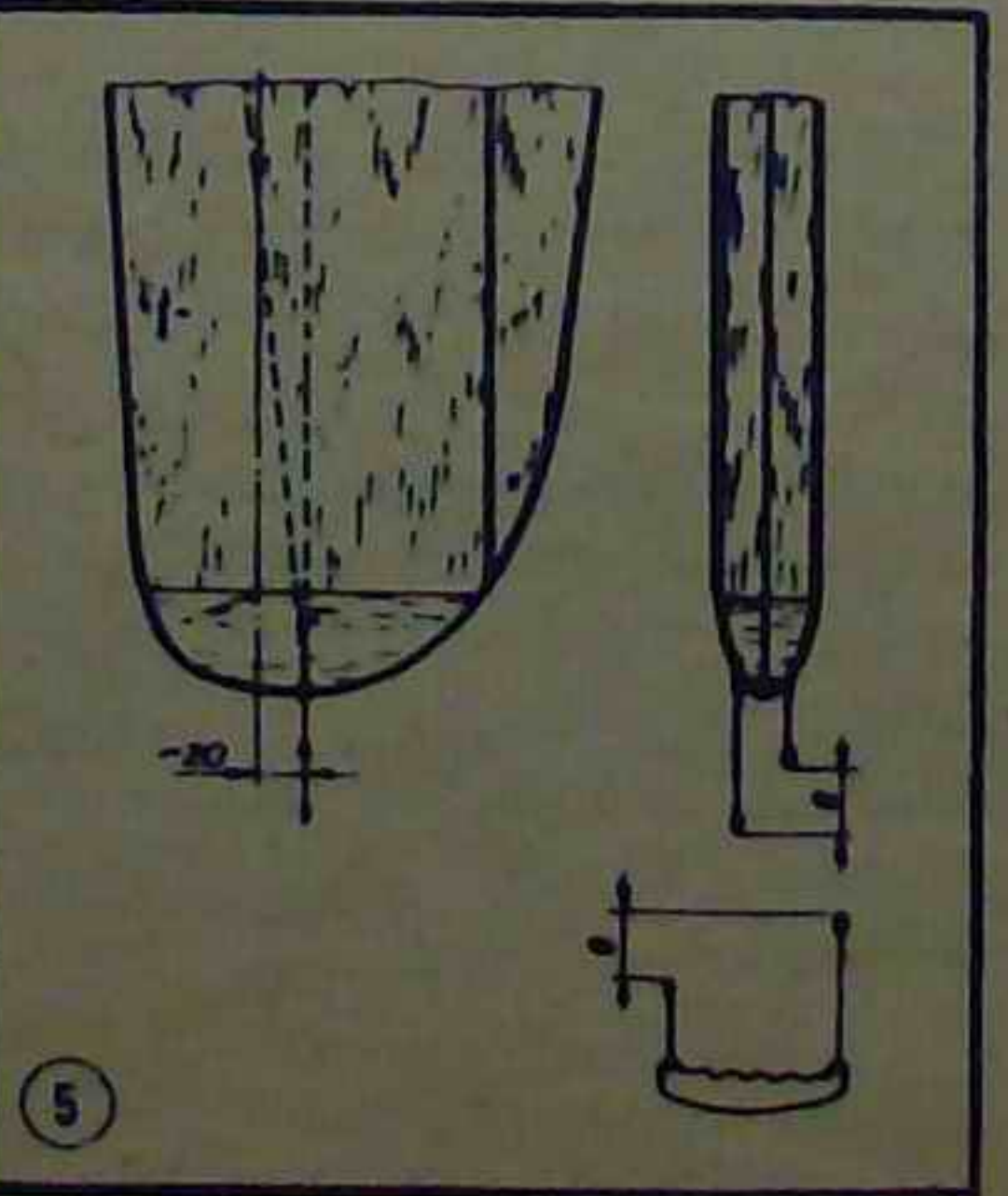
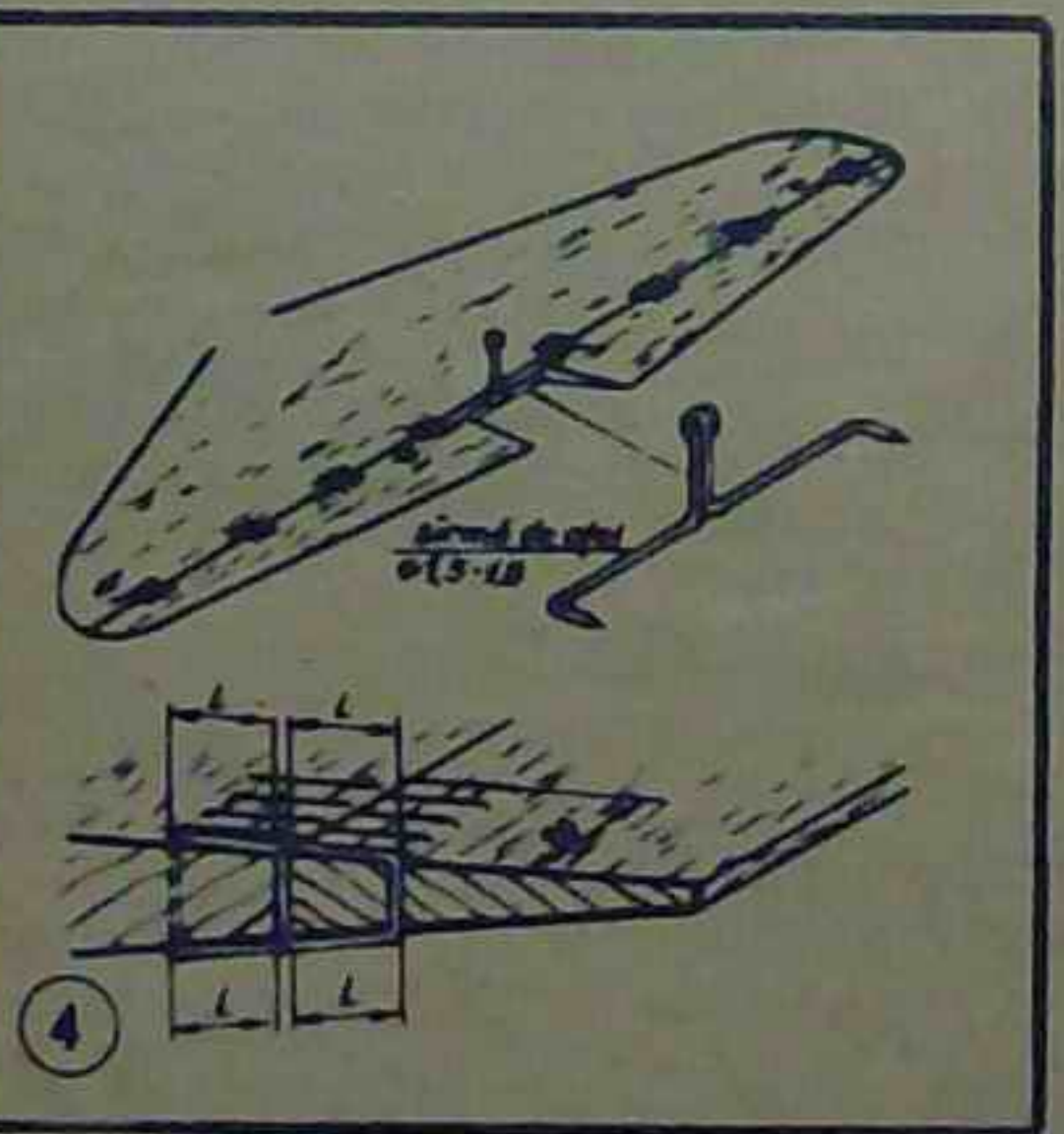
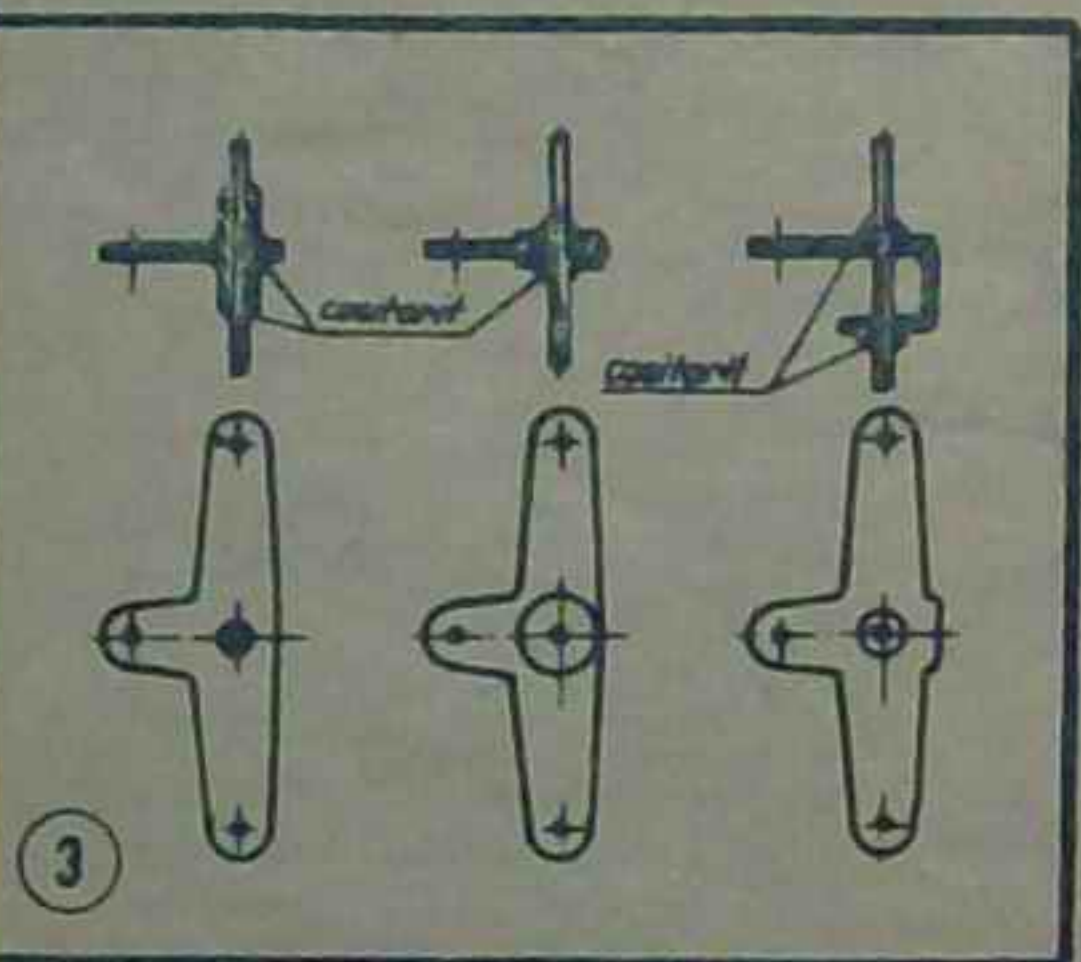
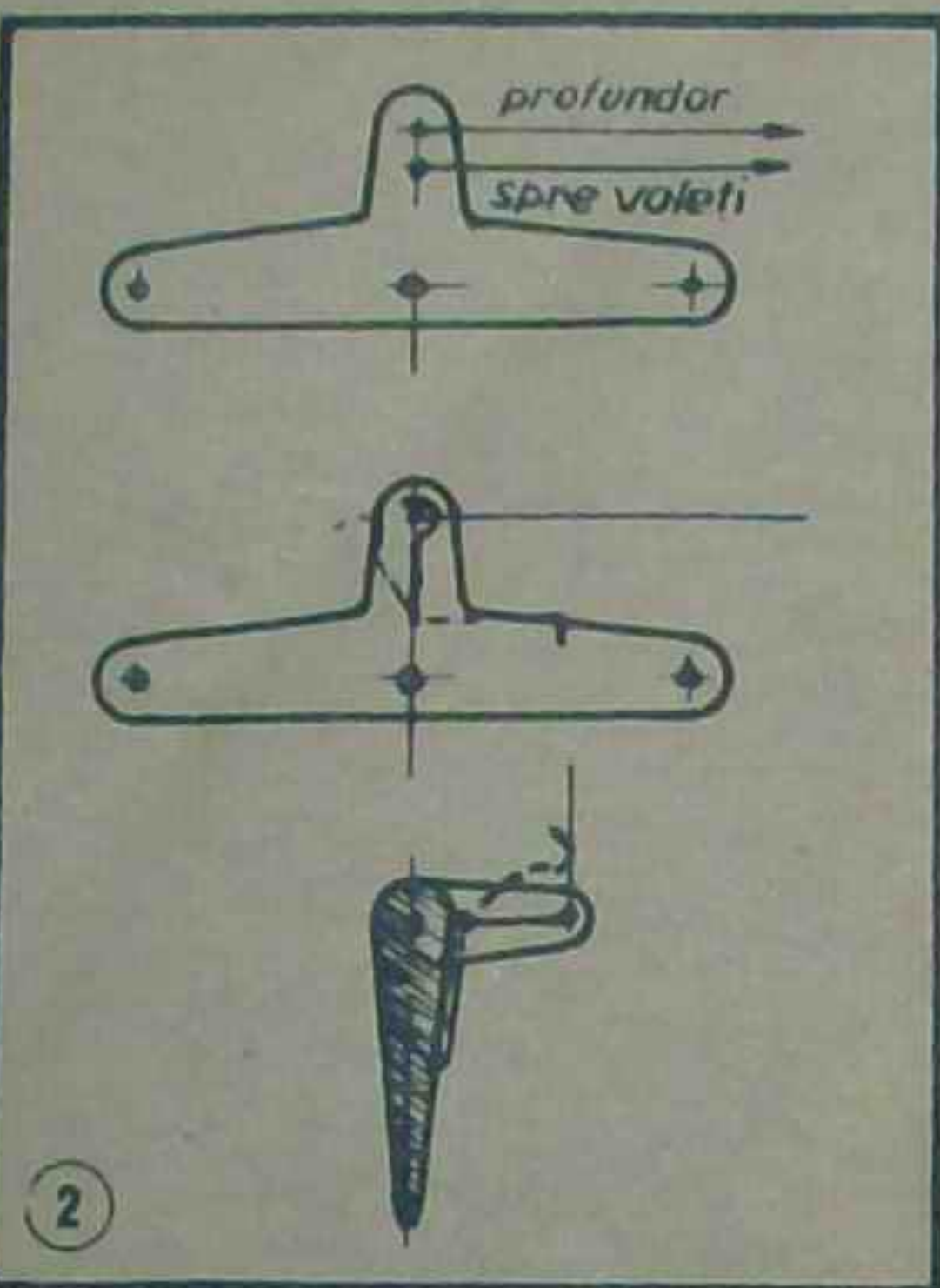
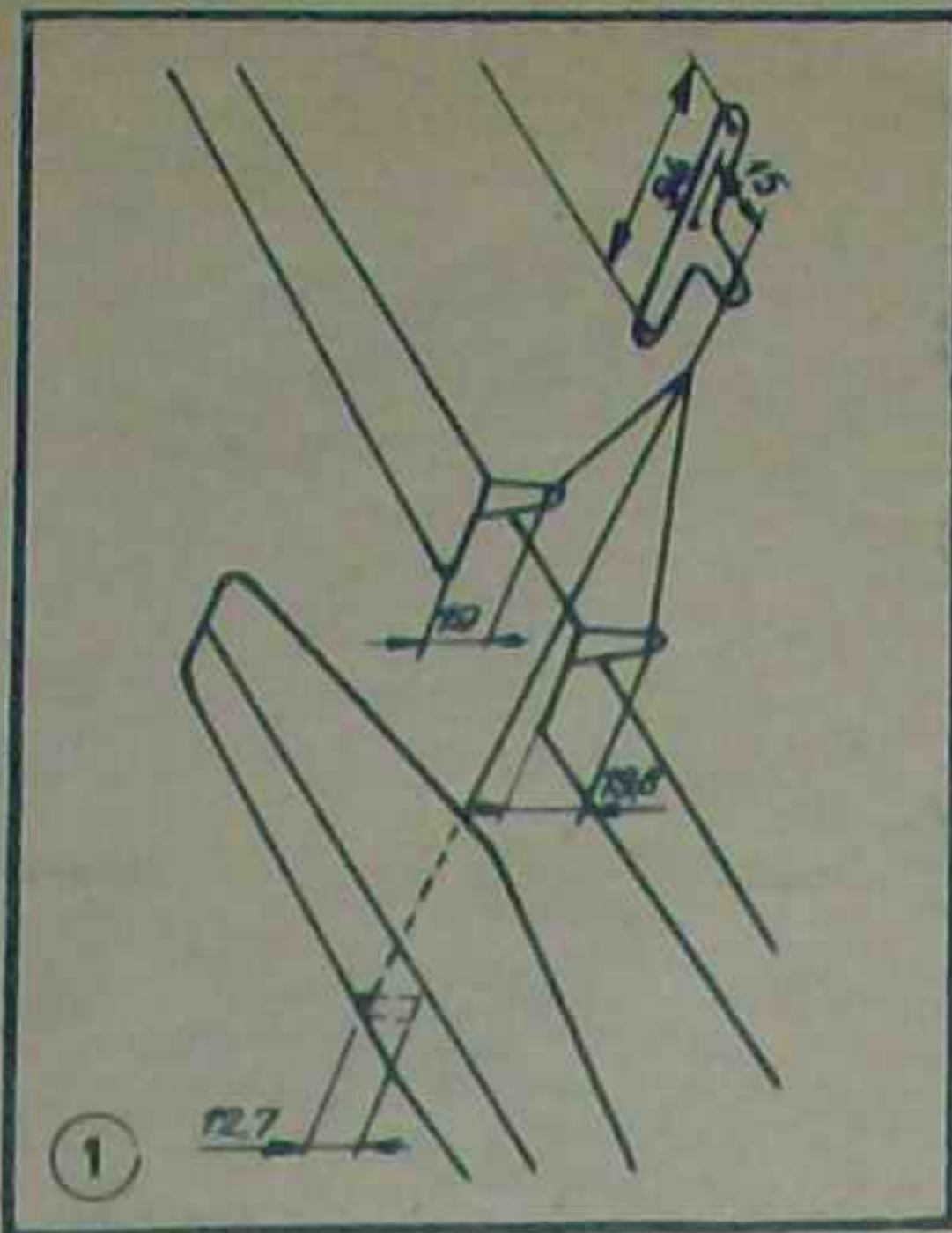
MIG-15 a mai fost construit în varianta MIG-15 UTI, cu două locuri în tandem, destinat antrenamentului și instrucției de luptă și în varianta MIG-15 bis echipat cu motor VK-1 cu tracțiunea la punct fix de 2700 kg.

La 20 august 1957, parașutistul sovietic N. Nichitin a stabilit, de pe bordul avionului MIG-15 UTI un record mondial la salturile cu parașuta, cu deschidere întirziată. Părăsirea avionului s-a făcut prin catapultare din a doua cabină la înălțimea de 15383 m.

O variantă îmbunătățită a avionului MIG-15 bis o constituie MIG-ul 17, care în 1953 a intrat în producție de serie echipat fiind cu motorul VK-1 F cu cameră de postcombustie, capabil de a realiza o tracțiune suplimentară atunci cînd condițiile tactice impun aceasta.

Marea serie a avioanelor MIG, care au cunoscut un vertiginos drum ascensional, nu se oprește aici. După 22 de ani de strînsă colaborare, constructorii Mikoian și Gurevici experimentează noi aparate, cu proprietăți de zbor care situează MIG-ul printre avioanele cele mai moderne din lume.

Ing. C. TEODORESCU-ȚINTEA



Aeromodelism

Pentru a treia oară campion

În ultima vreme, cele mai disputate campionate mondiale de aeromodelism sînt cele de acrobație aeriană, în cadrul cărora F.A.I.-ul a introdus un supliment de evoluții, complexe și deosebit de dificile (Suplimentul programului de acrobație adoptat de F.A.I. a fost publicat în numărul trecut al revistei noastre). Aceasta impune aeromodeliștilor, pe lângă un temeinic antrenament în pilotare, îmbunătățirea construcțiilor, prin folosirea unor soluții noi și ingenioase și prin echiparea modelelor cu motoarele cele mai corespunzătoare. Modelul pe care îl prezentăm alături îndeplinește aceste condiții. Aeromodelistul sovietic E. Kondratenko a cîștigat cu el trei ani la rînd campionatul unional de acrobație. Construit în întregime din lemn de balza, aeromodelul este echipat cu un motor cu bujie incandescentă de tip Kometa.

Aeromodelul poate fi construit după cotele din desen, realizându-i o linie clasică și aerodinamică.

Din experiența aeromodeliștilor

Pentru ca aeromodelele captive de acrobație să fie cit mai manevrabile în zbor, aeromodeliștii încearcă mereu noi soluții de construcție. Iată câteva din acestea, experimentate de aeromodeliștii maghiari.

În fig. 1 este prezentat un sistem de acționare diferențială a voletilor, indicîndu-se dimensiunile utilizate. Diferența între mărimea deplasării voletilor se obține prin lungimile diferite ale brațelor de pîrghie. Fig. 2, prezintă sistemul de montaj al unui mic arc de oțel la capetele tijelor de acționare a profundorului, pentru preluarea uzurilor și fisurilor care apar după un anumit timp în articulație. Tot pentru aceasta se recomandă și acționarea profundorului și voletilor cu tije separate.

Un rol însemnat în coordonarea comenzilor la aeromodelele captive îl are triunghiul de comandă. El trebuie să fie cit mai mobil și mai precis lucrat. Fig. 3 indică diferite sisteme de lagăre pe care este fixat triunghiul. În fig. 4 este redată o pîrghie care face legătura între triunghiul de comandă și profundor. Ea este realizată din sîrmă de oțel de 1,5—1,8 mm diametru, care se înmoaie înainte de a fi îndoită. Tot aici este indicat și un mod foarte sigur de fizare a profundorului. Partea mobilă se coase de partea fixă cu ajutorul unei ațe subțiri și rezistente. Lipirea se face numai pe porțiunea arătată prin inițiala „L”. Iar pentru ca în timpul zborului sîrmele de comandă ale aeromodelului să nu se agațe reciproc, ducînd la avarierea aeromodelului, lucru destul de frecvent, aeromodeliștii maghiari au încercat cu succes ieșirea lor din aripă pe verticală (cota „e” din fig. 5 indică decalajul firelor de comandă la ieșirea din aripă).

Toate aceste procedee, care sînt destul de ușor de realizat, creează avantaje evidente aeromodelelor captive de acrobație.

Ing. I. BUIU

Printre cele mai reușite construcții, în domeniul aparatelor de zbor fără motor, din clasa standard, se numără și planorul polonez SZD-24 „Foka”, planor de înaltă performanță, construit la Institutul experimental de planorism din Belsk.

În anul 1958, în R.P. Polonă a fost instituit un concurs pentru proiectarea unui planor de performanță, clasa standard, cu care sportivii polonezi să participe la campionate și concursuri. Proiectul admis sub inscripția „Mewa” („Pescăruș”) a fost prelucrat de ing. Okarmus și Mynarski și a constituit baza planorului „Foka”. Primul zbor a fost efectuat în 1960 după care pilotul Adam Witek a participat cu el la campionatul mondial de planorism din 1960.

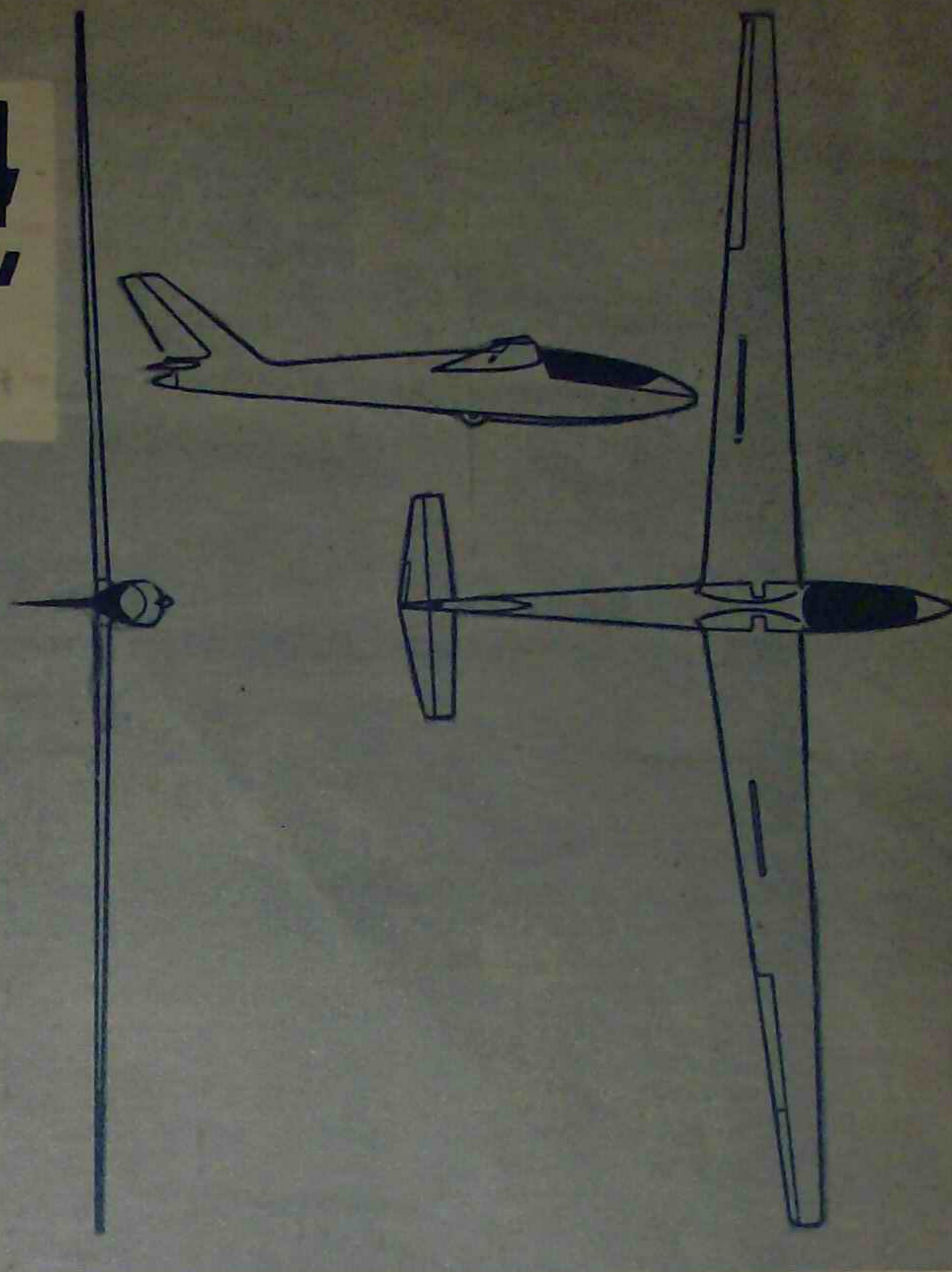
Aparatul SZD-24 este o construcție din lemn, cu aripile realizate din panee montate pe mese care servesc în același timp și ca gabarite. Suprafața aripii este foarte netedă și respectă cu strictețe profilul NACA 63-3-618 la bază, și NACA 4415 la capete. Eleroanele sunt formate din două piese relativ mici iar flapsurile au o cursă de 60% din adâncimea profilului, în sus și în jos. Capetele aripilor au o

SZD-24 „FOKA”

bordură de protecție. Ampenajul vertical cu direcția sint în formă de săgeată. Fuzelajul este și el din lemn, cu partea din față laminată cu sticlă. Cabina este foarte joasă și este acoperită cu o capotă formată dintr-o singură bucată de plexiglas care se culisează înainte. În spatele cabinei există un spațiu de rezervă. Instalațiile de aterizare ale planorului SZD-24 „Foka” sunt formate dintr-o roată cu frână, o patină și o bechie.

Date tehnice:

Anvergură — 14,98 m; lungime — 7m; înălțime — 1,4 m; suprafața portantă — 12,6 m²; alungire — 18; greutate gol — 210 kg; greutate în zbor — 300 kg; încărcătură — 24,7 kg/m²; finețe — 34 la 86 km/oră; cădere — 0,66 m/sec la 75 km/oră; viteză maximă — 240 km/oră; viteză minimă — 62 km/oră.



ȘTIRI AVIATICE • ȘTIRI AVIATICE • ȘTIRI AVIATICE • ȘTIRI AVIATICE

NOI RECORDURI MONDIALE DE PARAȘUTISM

Recent, la Viena a avut loc ședința comisiei de parașutism a F.A.I. cu care ocazie a fost adoptată o hotărâre referitoare la lărgirea rețelei recordurilor mondiale de parașutism.

Conform cu această hotărâre în codul F.A.I. a fost inclusă ca probă pentru recorduri individuale și în grup, lansările cu parașuta combinate de la 2 000 m înălțime, cu aterizare la punctul fix, ziua și noaptea, atât la categoria bărbați cât și la categoria femei.

Primele recorduri mondiale la această nouă probă, introdusă în codul F.A.I. au fost realizate de către sportivii cehoslovaci. Astfel, nu de mult a fost omologat de către F.A.I. recordul mondial la lansări individuale de la înălțimea de 2000 metri cu aterizare la punctul fix, stabilit de către maestrul emerit al sportului Iu.

Eglicika. Abaterea medie realizată de la centru cercului a fost de numai 3,9 metri.

De asemenea a fost stabilit un record mondial la lansările în grup de la înălțimea de 2000 metri cu aterizarea la punct fix la categoria bărbați și un record la categoria femei. La bărbați grupa formată din antrenorul emerit V. Kuceriavii, maestrul emerit al sportului Iu. Eglicika și parașutistul I. Kaleba au aterizat la 4,62 metri de la centrul cercului. La categoria femei recordul la această probă a fost stabilit de către parașutistele cehoslovace M. Stancikova, M. Fatiova și A. Iuberskaia, abaterea medie realizată față de centrul cercului fiind de 3,02 m.

PERFORMANȚE DE VALOARE ALE AEROMODELIȘTILOR CHINEZI

În ultimul timp, aeromodeliștii chinezi au realizat o serie de performanțe valoroase. Astfel,

aeromodelul planor radiocomandat construit de Siun-Sin-Cen s-a ridicat la înălțimea de 1443,92 m, modelul de elicopter construit de Sumin-Tzin-Tiu a zburat în linie dreaptă 91,51 m, iar modelul elicopterului cu motor cu piston de 2,5 cmc al lui Gao-Tiu-Fi s-a menținut în aer timp de 2 ore 5 minute.

Toate aceste realizări ale sportivilor chinezi depășesc recordurile oficiale mondiale.

ÎNTÎLNIRE ÎNTRE PARAȘUTIȘTII SOVIETICI ȘI CHINEZI

La sfârșitul lunii mai, pe aerodromul Tușino, s-a desfășurat un concurs internațional prietenesc între parașutiștii sovietici și chinezi, după programul campionatului mondial de parașutism. În urma unei pasionante lupte sportive, victoria a revenit parașutiștilor sovietici atât pe echipe cât și individual.

La femei, locul I a fost ocupat de Tatiana Voinova U.R.S.S. — 1. 776,811 pct, locul II de Vera Zubova U.R.S.S. — 1. 688,168 pct, iar locul III de Flora Soldadze U.R.S.S. — 1. 606,833 pct.

La bărbați locul I i-a revenit parașutistului Vasili Raevski U.R.S.S. — 1. 827,516 pct, locul II Tze-Cen-Sian R. P. Chineză — 1. 808,278 pct, iar locul III. N. Anikeev U.R.S.S. — 1. 780,953 pct.

În timpul desfășurării concursului a fost stabilit un nou record mondial la proba de salt în grup de la 1500 metri înălțime cu aterizarea la punctul fix. Echipa sovietică compusă din cunoscuții parașutiști O. Kazakov, V. Raevski, N. Anikeev, R. Silin și S. Kiselev au obținut o abatere medie de 6,28 metri de la centrul cercului. La aceeași probă echipa chineză a stabilit un nou record național, realizând o abatere medie de 7,45 metri de la centrul cercului.

Problema înălțării planoarelor în aer, a lansării lor, a fost rezolvată în mod diferit de-a lungul anilor în funcție de construcția aparatelor, de evoluția tehnicii și de experiența de zbor.

La începuturile planorismului, aparatul construit de Otto Lilienthal era atât de ușor încât pilotul îl putea ține în spate. Așezat pe o pantă, aștepta

cele două capete, în timp ce aparatul era reținut de coadă printr-un sistem de ancorare prevăzut cu declanșator. Legătura dintre sandow și planor se făcea printr-un inel metalic agățat într-un cirlig fixat în botul aparatului. Când sandowul era aproape întins, prin tracțiunea celor două echipe, se declanșa sistemul de reținere al planorului care, sub influența

toată lumea. Planorul este agățat de coada avionului printr-un cablu a cărui lungime variază între 10 și 40 m.

Prinderea cablului de avion și respectiv de planor, se face printr-un sistem de declanșare ce poate fi comandat de către cei doi piloți.

Ansamblul avion-planor poate urca și se poate deplasa la locul și înălțimea dorită, unde se

la unul din capetele terenului de zbor. Se derulează cablul de pe tambur și traversând aerodromul se prinde de sistemul de declanșare din botul planorului. Cu ajutorul motorului, cablul este reînfașurat apoi cu mare viteză pe tambur. Aparatul de zbor decolează, urcă pe o pantă foarte accentuată, apropiindu-se de automosor. Atunci când ajunge la cca. 60° față

metode de lansare a planoarelor

un moment când vântul bătea constant și alerga la vale pînă când viteza era suficientă pentru a zbura. Pilotul strîngea atunci picioarele și rămînea atârnat de planor tot timpul zborului, iar aterizarea o făcea tot pe picioare, sau pe o mică patină. Acest lucru era posibil datorită greutateii mici a aparatului și a vitezei de zbor foarte mici.

Nici variantele utilizate după Lilienthal, prin care planoarele erau purtate pe spate de doi ajutori postăți la mijlocul fiecărei aripi, precum și autolansarea de pe pantă atunci când viteza vîntului era egală sau mai mare decît viteza minimă de zbor a planorului, nu mai corespund de mult.

Prin 1908-1910 a început să se folosească lansarea planoarelor prin catapultă, folosind energia potențială a unei greutăți (fig. 1) iar mai apoi lansarea cu ajutorul unei frînghii agățate în botul planorului și trasă de oameni. În felul acesta se imprima planorului viteza inițială necesară zborului.

Aurel Vlaicu, pionierul aviației românești, în primele sale încercări de zbor de la Binținți, a legat frînghia planorului de câțiva cai, care alergînd, înălțau planorul în aer ca pe un zmeu.

Dezvoltarea acestui sistem a constat în înlocuirea frînghiei cu un mînunchi de fire de cauciuc numit „sandow”. Cele 800-1200 fire subțiri de cauciuc ale sandow-ului erau protejate printr-o cămașă de material textil. El se așeza în formă de V în fața planorului (fig. 2) iar două echipe de tineri trăgeau de

elasticității cauciucului și a vitezei de deplasare a oamenilor, se înălța în aer.

Acest sistem mai este folosit și astăzi, dar numai pe terenurile la care lansarea se poate face de pe o pantă suficient de mare.

O dată cu descoperirea posibilităților de zbor plutit în zonele de șes, prin utilizarea curenților termici, s-au perfecționat și metodele de lansare în planorismul modern. Este vorba de remorcaj. În acest sistem înaintarea planorului remorcat printr-un cablu este accelerată treptat pînă la viteza necesară zborului și este ridicat în același timp la o înălțime care îi permite executarea unor evoluții sau utilizarea curenților ascendenți. Pentru remorcarea se folosește automobilul, automosorul sau avionul.

Remorcajul de avion a fost încercat încă în anul 1919 însă deabia începînd din 1931 a devenit o metodă de lansare care s-a răspîndit treptat în

produce declanșarea. Acest sistem de lansare deschide cele mai largi posibilități pentru folosirea curenților ascendenți, chiar cînd aceștia se găsesc la distanțe mai mari de aerodrom. Remorcajul de avion este folosit pe scară largă și pentru readucerea planoarelor din zboruri de distanță. Dar costul relativ ridicat al acestui sistem de lansare a făcut ca să se generalizeze pe terenurile de șes o metodă mai ieftină, care în forma ei modernă a ajuns la o eficacitate remarcabilă: remorcajul la automosor.

Faza premergătoare a remorcajului la automosor a fost remorcajul de automobil, dar el a fost abandonat pentru că necesita terenuri întinse pe care automobilul să poată alerga cu viteza de 70-80 km/oră.

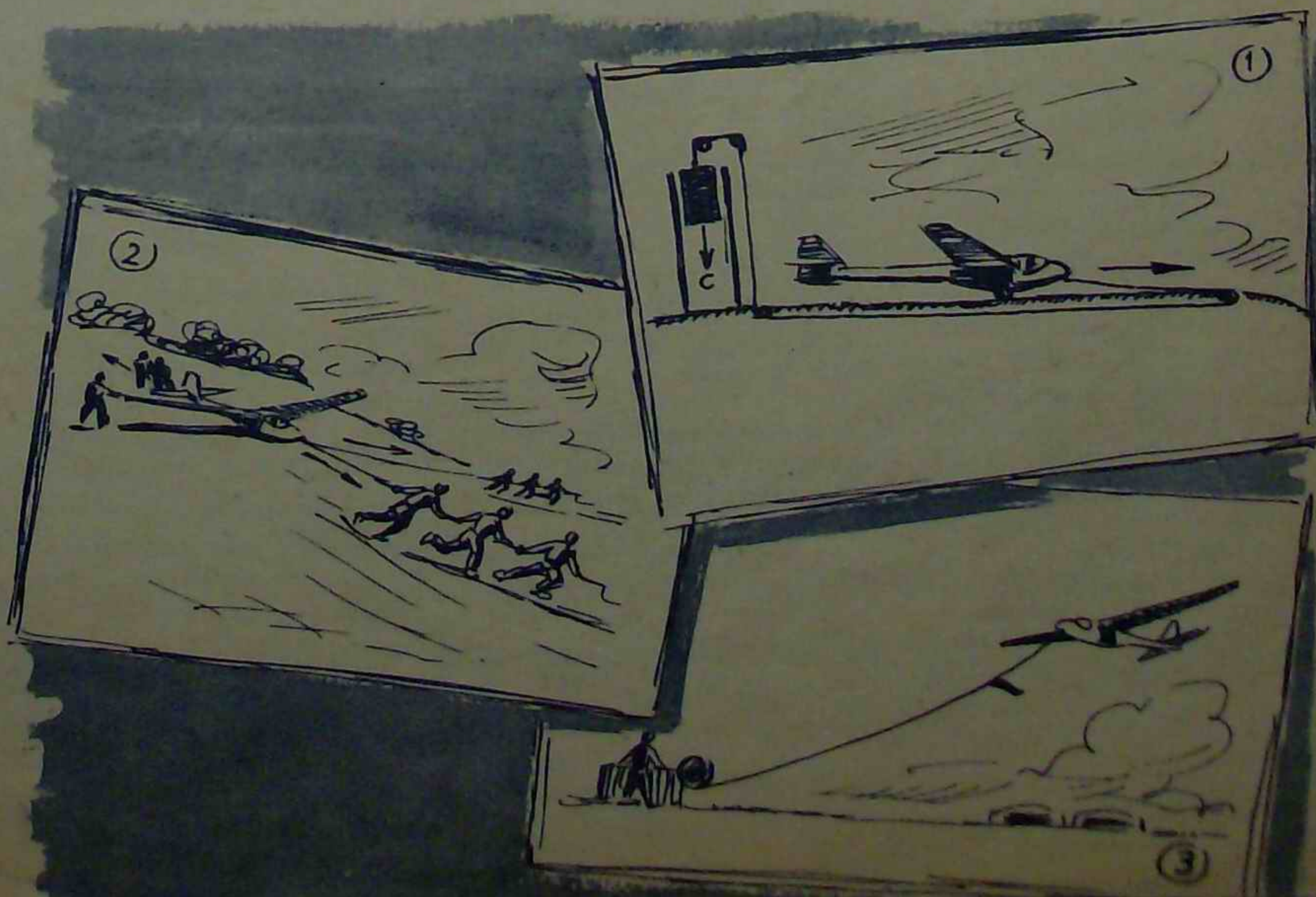
Automosorul este un agregat prevăzut cu un motor (60-120 C.P.) și unul sau doi tamburi pe care se înfașoară un cablu de oțel de 3,6-4,2 mm, lung de 1000-1200 m. El este așezat

de el este declanșat cablul care cade pe pămînt iar planorul își începe zborul liber, în căutarea curenților ascendenți. În acest fel se pot atinge în interval de 1-2 minute înălțimi între 200-600 m. (Fig. 3)

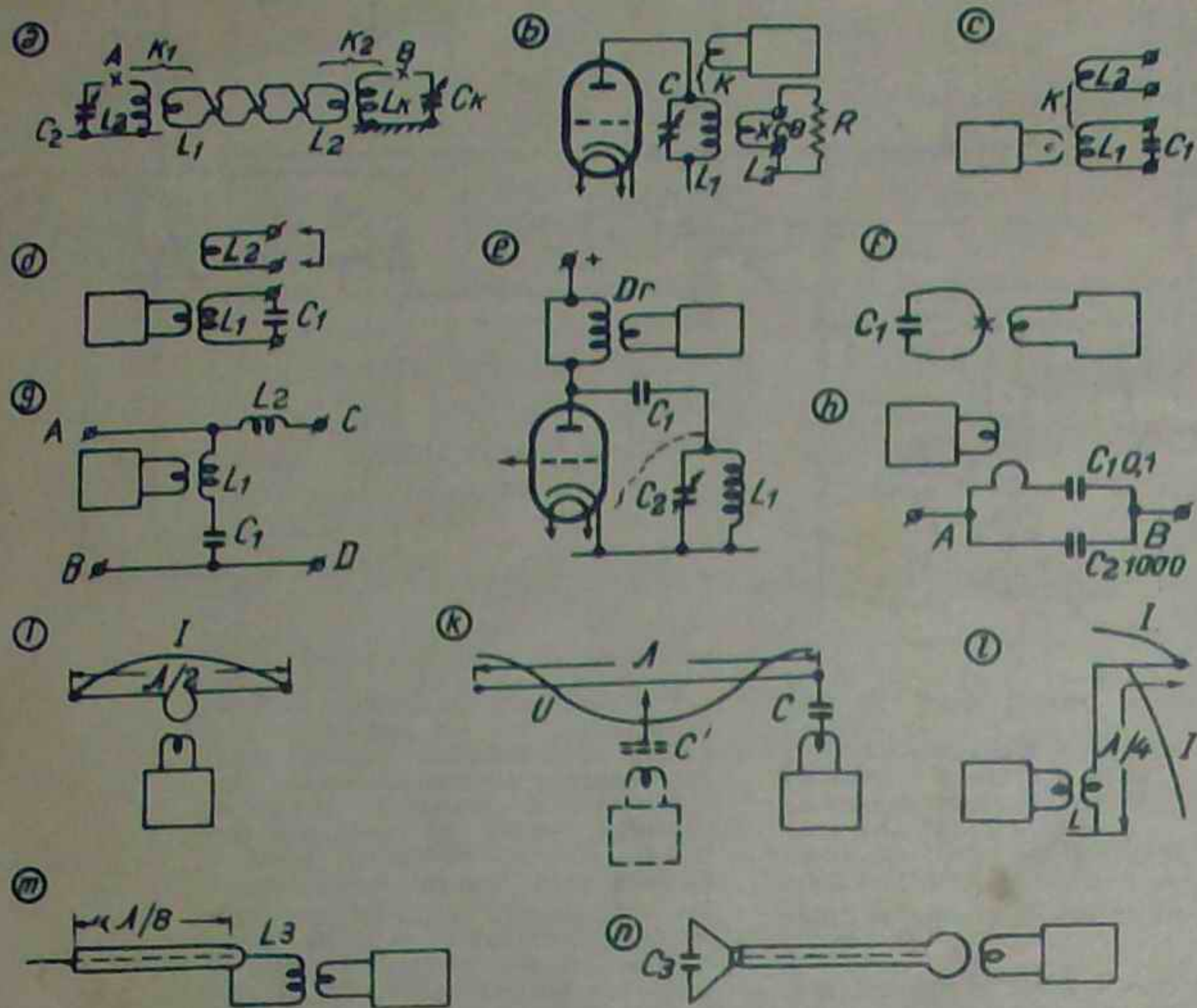
Este mijlocul de remorcaj cel mai răspîndit și de aceea nu se mai poate concepe o activitate de zbor fără motor, fără prezența unui automosor.

Dar încercările de a ușura lansarea planoarelor continuă. Specialiștii pun la punct noi sisteme cît mai simple și mai eficiente. S-au construit planoare cu motor auxiliar pentru lansare, cu elice sau turbopropulsore, planoare cu lansare prin pulsoreactoare sau fuzee. Toate aceste încercări vor reuși fără îndoială să stabilească metode mai moderne, care să ducă la simplificarea problemei lansării planoarelor și prin aceasta la răspîndirea frumosului sport al zborului fără motor.

Ing. Mircea FINESCU



MĂSURĂTORI cu frecvenț- metrul heterodină



Cunoscut și sub denumirea de undametrul dinamic sau grid-dip-metru, frecvențmetrul heterodină este întâlnit adeseori în literatura de specialitate. Pe lângă întrebuințarea sa de căpetenie — măsurarea frecvențelor circuitelor acordate — frecvențmetrul heterodină poate aduce servicii radioamatorului care știe să-l folosească și în alte măsurători de radiofrecvență absolut necesare pentru funcționarea în bune condiții a unei stații de radioamator. Tocmai despre aceste măsurători puțin cunoscute se va ocupa acest articol.

Frecvențmetrul heterodină, este un generator de radiofrecvență cu un tub; în circuitul de grilă al tubului se află un aparat cu ac indicator (miliampermetru). Dacă bobina frecvențmetrului este legată inductiv cu un circuit oarecare, atunci la acordarea circuitului în rezonanță cu frecvența frecvențmetrului instrumentul cu ac va arăta scăderea curentului de grilă al tubului. Frecvențmetrele heterodină se deosebesc prin simplitatea montajului și într-o serie de cazuri pot înlocui alte aparate complicate și costisitoare cum ar fi Q-metrul. Acest lucru îl face deosebit de convenabil și folositor.

Măsurarea frecvențelor de rezonanță cu ajutorul undametrului dinamic se realizează cuplând slab, prin apropierea și apoi depărtarea bobinei undametrului de bobina circuitului de măsurat, pînă cînd, la rotirea butonului scalei undametrului se poate face o citire suficient de exactă a frecvenței indicată de scăderea curentului de grilă. Cu cît cuplajul este mai slab, cu atît măsurătoarea este mai exactă. De notat că la un cuplaj prea slab acul instrumentului indicator nu va devia sensibil îngreunînd citirea; cu puțină experiență radioamatorul va reuși să se plaseze cu aparatul de măsurat în punctul optim situat între cele două extreme. Pentru cuplarea undametrului cu bobinele care se află în punctele greu accesibile ale montajului, poate fi folosit un element de cuplaj suplimentar ca în fig. 1 a. L_1 și L_2 sînt bobine relativ mici și de aceeași mărime ca inductanța, legate între ele cu fire scurte răsucite (linie link). Aceste bobine conțin una pînă la două spire pentru gamele de unde scurte. La circuitele cu factor de calitate mare se poate face un cuplaj capacitiv între capetele „calde” ale circuitelor cu ajutorul unei condensator de 1—3 pF. În cazul măsurătorilor asupra circuitelor cuplate trebuie amortizat puternic, sau se

dezacordează circuitul care nu se măsoară în momentul respectiv; acest lucru se poate face prin montarea în paralel cu circuitul a unei rezistențe.

Măsurarea coeficientului de cuplaj K între două bobine se poate executa foarte ușor cu ajutorul undametrului dinamic. La una din bobine și anume la aceea cu inductanță mai mare (L_1) se leagă un mic condensator fix (fig. 1c și d) și se măsoară frecvența circuitului acordat obținut (f_1), L_2 avînd capetele libere; se măsoară după aceea frecvența de rezonanță (f_2) legînd pe L_2 în scurtcircuit. Avînd cele două frecvențe putem calcula acum ușor coeficientul de cuplaj K al celor două bobine cu ajutorul formulei:

$$K = \sqrt{1 - \left(\frac{f_1}{f_2}\right)^2}$$

De notat că la bobinele cu priză coeficientul de cuplaj se măsoară în același mod deoarece legarea în serie a două bobine nu afectează mărimea coeficientului de cuplaj K .

Prin acest procedeu se pot măsura coeficienți K între 0,1 și 0,7. La valori mai mici diferența $f_1 - f_2$ nu este măsurabilă iar la coeficienții mai mari f_2 nu se pot măsura precis.

Determinarea frecvențelor de rezonanță la bobinele de șoc. Aceste măsurători se fac cu bobinele gata montate. În mod obișnuit se măsoară rezonanța serie (de curent) și cea derivație (de tensiune) a secțiunilor bobinei de șoc. Pentru verificarea rezonanțelor serie, într-o bobină de șoc se scurtcircuitază bobina și se cuplează cu frecvențmetrul, efectuîndu-se verificarea. Rezonanțele serie în gamele de lucru ale bobinei de șoc pot da naștere la tulburări grave în funcționarea etajului respectiv ca scăderea puterii, întreruperi ale oscilațiilor, modificarea frecvenței prin salturi și alte neajunsuri de acest fel.

Frecvențele de rezonanță ale condensatoarelor legate într-un circuit, pot fi de asemenea determinate cu ajutorul undametrului heterodină. În general, radioamatorii, nu iau în considerație această măsurătoare socotînd aceste frecvențe destul de depărtate de gamele lor de lucru, datorită inductanțelor mici ale firilor de conexiuni. Trebuie totuși să atragem atenția asupra faptului că un condensator de 0,05 μ F în condiții normale de montaj poate forma împreună cu firele de legătură,

un circuit acordat pe o frecvență în jurul lui 3 MHz; acest fapt poate produce tulburări grave în funcționarea oscilatoarelor sau etajelor amplificatoare de radiofrecvență.

Pentru măsurarea frecvenței de rezonanță a unui condensator izolat, se leagă cele două fire de conexiune în scurtcircuit și se cuplează inductiv (fig. 1g) bucla astfel formată cu undametrul, efectuîndu-se mai departe măsurătoarea rezonanței în mod obișnuit. Bineînțeles, lungimea celor două fire de conexiune va fi de aproximativ egală cu aceea din montaj. Dacă condensatorul este montat într-un circuit oarecare, atunci pentru cuplaj se face o mică buclă. În cazul a două condensatoare în paralel (fig. 1h) se pot produce rezonanțe de tip derivație între punctele A și B, anulînd complet rolul condensatoarelor.

Acordarea antenelor cu ajutorul frecvențmetrului dinamic este o operație indispensabilă tuturor radioamatorilor emițători. La determinarea frecvenței de rezonanță a antenei se întrebuițează cuplajul inductiv (fig. 1 i și k) sau cuplajul capacitiv (fig. 1j) după cum antena este excitată în curent respectiv în tensiune. Este foarte important să se aleagă cuplajul corespunzător pentru a efectua o măsurătoare corectă. Cuplajul inductiv se poate realiza cu 1—2 spire iar cel capacitiv cu ajutorul unui condensator de 2—5 pF. În cazul undelor ultrascurte este suficientă apropierea undametrului de capătul antenei. Pentru o precizie cît mai mare se recomandă efectuarea măsurătorilor „în curent” deoarece acestea sînt

mai puțin influențate de apropierea obiectelor și persoanelor din jur, față de măsurătorile „în tensiune” care sînt foarte sensibile chiar și la apropierea mîinii operatorului.

Antenele alimentate prin fider cu unde progresive, nu-și schimbă frecvența de rezonanță la decuplarea fiderului de la antenă, dacă este făcută corect adaptarea antenă — fider — emițător. Din practică s-a constatat că se obțin rezultate mai precise la măsurătorile de antene atunci cînd se folosesc undametre alimentate la baterie.

La aceste măsurători, frecvența de rezonanță este indicată întocmai ca și la circuitele acordate.

Impedanța caracteristică Z_0 a cablurilor coaxiale se poate determina ușor cu undametrul dinamic. În acest scop se ia o bucată de cablu coaxial cu o lungime ceva mai mică de $\lambda/8$ (în care λ este lungimea de undă pe care se fac măsurătorile), și se determină frecvențele de rezonanță a două circuite: primul compus din capacitatea cablului și inductanța etalonată L_e (fig. 1b) și cel de al doilea compus din inductanța cablului și capacitatea cunoscută C_e (fig. 1m). La prima măsurătoare undametrul se cuplează cu L_e iar în cel de al doilea caz se cuplează prin bucla care scurtcircuitază firul interior și conductorul exterior al cablului. Cu ajutorul formulei

$$f = \frac{1}{2\pi\sqrt{LC}}$$

se determină pentru cele două măsurători capacitatea liniară a cablului C_c și inductanța liniară L_c . Cunoscind pe C_c și L_c se poate calcula impedanța caracteristică a cablului cu formula: $Z_0 = \sqrt{\frac{L_c}{C_c}}$.

★

Din cele expuse se poate ajunge ușor la concluzia că undametrul dinamic este un aparat absolut necesar tuturor radioamatorilor. Posibilitățile lui multiple nu au fost epuizate în acest articol. El poate fi folosit în multe alte reglaje și măsurători de radiofrecvență cum ar fi de pildă acordul preliminar al etajelor intermediare și de putere din emițătoare, reglajul etajelor de radiofrecvență din receptoare etc. Datele de construcție ale unui astfel de aparat au fost prezentate și în nr. 6/1961 al revistei.

Ing. Ovidiu OLARU

În excursie, acasă, sau pe stradă, un aparat portabil poate aduce mari satisfacții. Desigur nu poate fi vorba decît de un aparat de radio cu transistoare, care prin dimensiunile sale reduse dă o asemenea posibilitate.

Sînt radioamatori sau pur și simplu „amatori” care ar prefera să-și construiască singuri un asemenea aparat pătrunzînd și în tainele radioului. Pentru dinși prezentăm în rîndurile ce urmează schema unui aparat construit și experimentat, aparat care prin simplitatea sa, prin numărul redus de piese și prin performanțele sale va satisface toate exigențele.

De la început trebuie spus că aparatul va fi cu atît mai mic cu cît piesele folosite vor fi mai mici.

În fig. 1 este dată schema, care folosește două transistoare și o diodă cu germaniu. Transistoarele sînt din grupa II6. Bineînțeles pot fi folosite și alte tipuri de transistoare cu caracteristici similare (II13, II14, II16, OC810 etc.).

Pentru a reduce cuplajul antenei se face legătura prin intermediul

RECE

unui condensator de 30—40 μ F. Circuitul oscilant este obișnuit și folosește o bobină care are 45 spire sîrmă de 0,2 mm dubluizolată, bobinată pe un baston de ferită, sau pentru cel care nu posedă așa ceva, se poate înlocui cu o bobină avînd 60—70 spire din același sîrmă bobinată pe o carcasă tip „ferocart”. Pe bobină se vor lua 2—3 prize pentru legarea optimă a detectorului sau a antenei. Condensatorul de acord este semivariable, de cca 170 pF pentru cazul cînd dorim posturi fixe sau în caz contrar un condensator variabil cu aer de 500 cm. Dioda se leagă cu germaniul către baza primului transistor. Difuzorul trebuie să aibă o rezistență de 200 Ω sau se poate folosi oricare

EMITĂTOARE

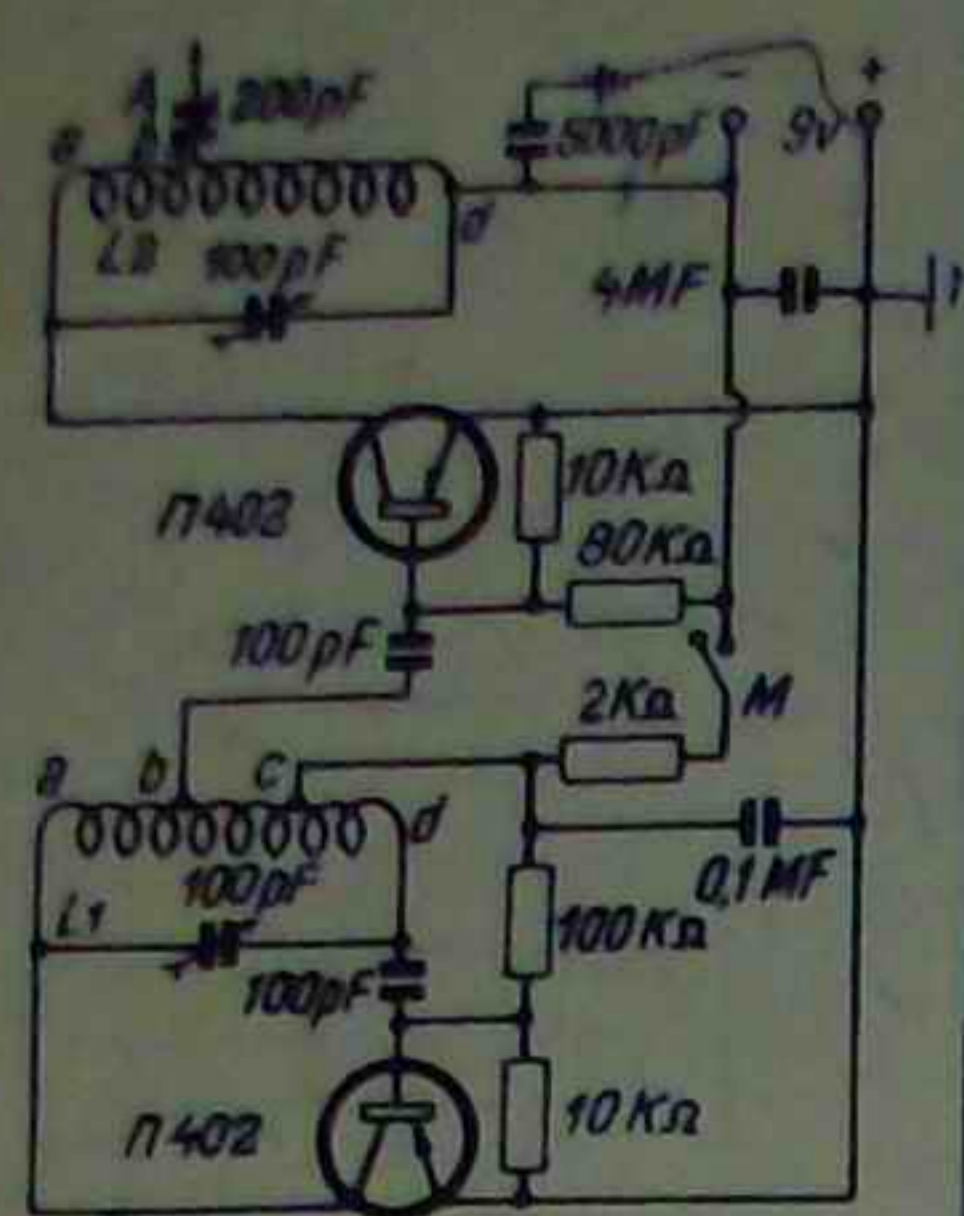


Fig. 1

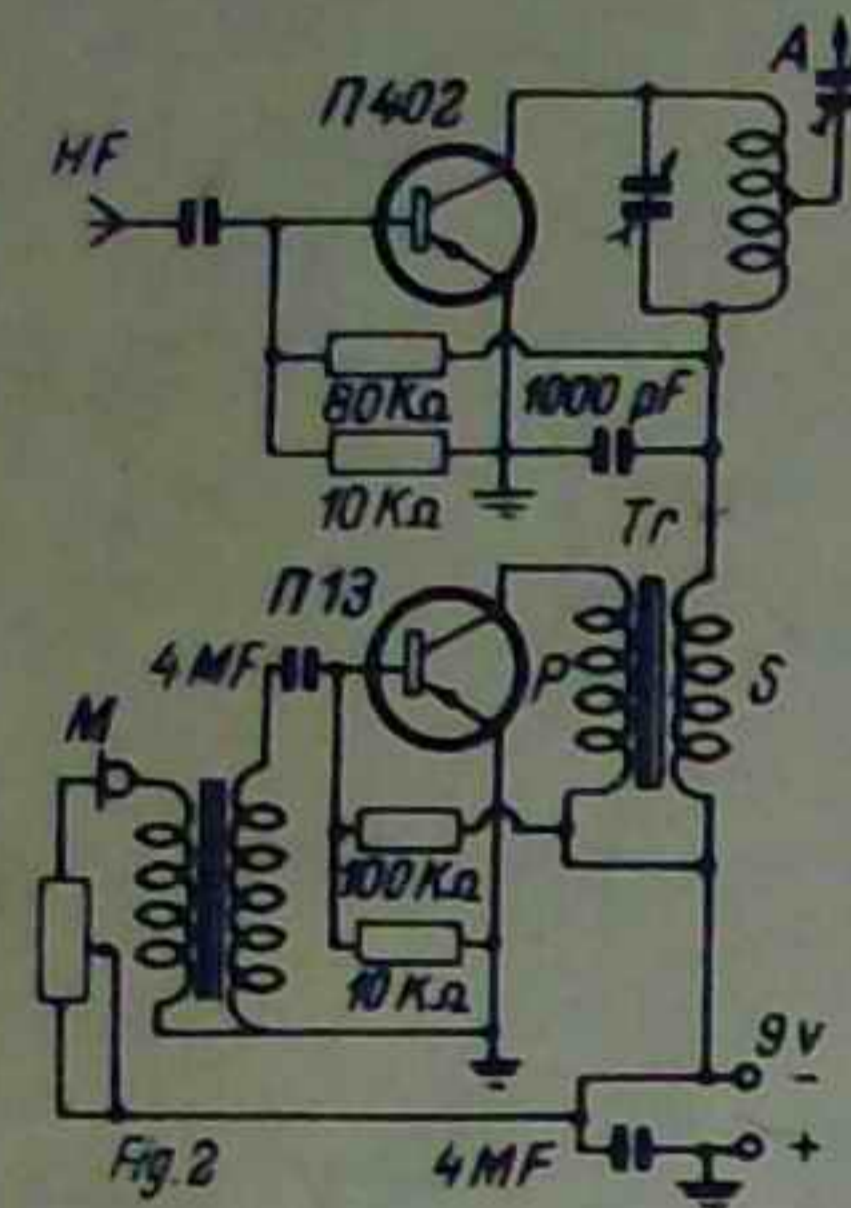


Fig. 2

În ultimul timp se bucură de o largă răspândire aparatele de recepție cu transistoare, care datorită volumului mic și consumului redus s-au impus ca cele mai bune aparate portabile. Pe lângă întreținerea largă în domeniul aparatelor portabile, transistoarele sînt din ce în ce mai folosite de către radioamatori în construcția receptoarelor pentru trafic. În articolul de față vom descrie două montaje de emisie cu transistoare, experimentate, care pot fi folosite cu succes în traficul de radioamator.

Montajul descris în fig. 1 are două transistoare de tipul P402, dintre care unul servește ca oscila-

tor și al doilea ca amplificator de radiofrecvență. Etajul oscilator este montat după schema în trei puncte și generează curenți de radiofrecvență pe benzile de 3,5; 7 sau 14 MHz, cu ajutorul circuitului oscilant cu bobină schimbătoare. Baza transistorului din etajul oscilator este polarizată prin rezistențele de 100 K Ω și 10 K Ω.

Alimentarea etajului oscilator se face prin intermediul unei rezistențe de 2 K Ω șuntată de un condensator și este întreruptă în punctul M unde se instalează manipulatorul.

Cuplajul cu etajul amplificator de radiofrecvență se face prin intermediul unui condensator de 100 pF de pe o priză a bobinajului L₁, indicată în schemă cu litera b. Priza de reacție pozitivă notată cu litera c este astfel determinată încît să asigure o adaptare corectă între impedanța colectorului și a bazei oscilatorului.

Prin intermediul condensatorului de cuplaj curenții de radiofrecvență generați de oscilator sînt aplicați pe baza celui de al doilea transistor montat ca amplificator de radiofrecvență. În circuitul colectorului se găsește bobinajul L₂ la capetele căruia apar curenții de radiofrecvență amplificați. Transferul energiei de radiofrecvență din acest circuit în antenă se face printr-o priză pe bobinajul L₂, care permite adaptarea impedanței circuitului acordat de ieșire cu impedanța antenei folosite. Punctul de cuplaj pe bobinajul L₂ este indicat cu litera b. Datele de realizare a bobinajelor identice L₁, L₂ se găsesc în tabelul nr. 1. Precizăm că priza pe bobinajul L₂ a fost determinată în cazul folosirii unei antene Hertz de 20,20 m. În cazul folosirii altui tip de antenă această priză se determină experimental. Alimentat la 9 V (două baterii de buzunar) emițătorul consumă la

etajul de radiofrecvență circa 6 mA deci o putere de 54 miliwați.

Pentru lucrul în telefonie se folosește modulația pe colectorul transistorului din etajul amplificator de radiofrecvență. Pentru aceasta ne servim de un modulator cu un singur etaj de amplificare în audiofrecvență cu transistorul P13 sau unul similar. Etajul amplificator este montat după schema clasică. Curenții de audiofrecvență de la microfonul M sînt aplicați prin intermediul unui transformator ridicător cu raport 1/30—1/40 pe baza transistorului amplificator de audiofrecvență (fig. 2). Se folosește un microfon cu cărbune sau un microfon dinamic capabil să dea curenți de audiofrecvență suficient de puternici pentru a excita etajul de audiofrecvență.

Etajul de audiofrecvență modulează colectorul tranzistorului P402 din etajul de radiofrecvență prin transformatorul TR. Acest transformator se confecționează astfel. Pe un miez de 3 cm² secțiune se bobinează pentru primar 2000 spire conductor de cupru emailat cu diametrul de 0,10 mm iar la secundar 2500 spire din același conductor.

Dacă se respectă valorile pieselor se obține o modulație de 90—95% de bună calitate, și cu un procent mic de distorsiuni. Pentru mărirea puterii emițătorului se pot pune în etajul amplificator de radiofrecvență doi transistoare de tipul P402 în paralel, în care caz puterea consumată în acest etaj este la cca 100 miliwați. Pentru modularea unui asemenea etaj de radiofrecvență este însă necesar un modulator cu două etaje și anume un P13 montat ca amplificator urmat de un etaj contratimp cu două transistoare P13 care modulează prin transformator etajul final de radiofrecvență.

Folosind emițătorul descris mai sus se pot face legături locale permanente, iar în condiții optime de propagare se pot face legături la distanțe destul de mari față de puterea consumată. Astfel pe 7 MHz cu acest emițător autorul a realizat legături în CW pe o distanță de 230 km (Pitești-Reșița) cu un control RST de 448.

Emițătorul descris mai sus permite radioamatorului să se familiarizeze cu fenomenele din transistoare atunci cînd acestea lucrează ca generatoare de radiofrecvență și ca amplificator de radiofrecvență și totodată să satisfacă deosebită a realizării legăturilor radio cu puteri—de sute de ori mai mici decît cele folosite în mod curent.

Ing. Gh. STĂNCULESCU

Nr. crt.	Banda MHz	Nr. de spire	Diametrul casei mm	Lungimea bobinaj mm	Conduct. folosit	Secțiunile bobinaj.			Obs.
						a—b	b—c	c—d	
1	3,5	35	30	30	cupru email 0,5mm Ø	15	12	8	
2	7	17	"	20	"	6	6	5	
3	14	8	"	10	"	2	3	3	

leși axul condensatorului variabil și întrerupătorul I. De asemenea se vor da niște găuri simetric așezate pentru a permite transmiterea vibrațiilor difuzorului în mediul înconjurător.

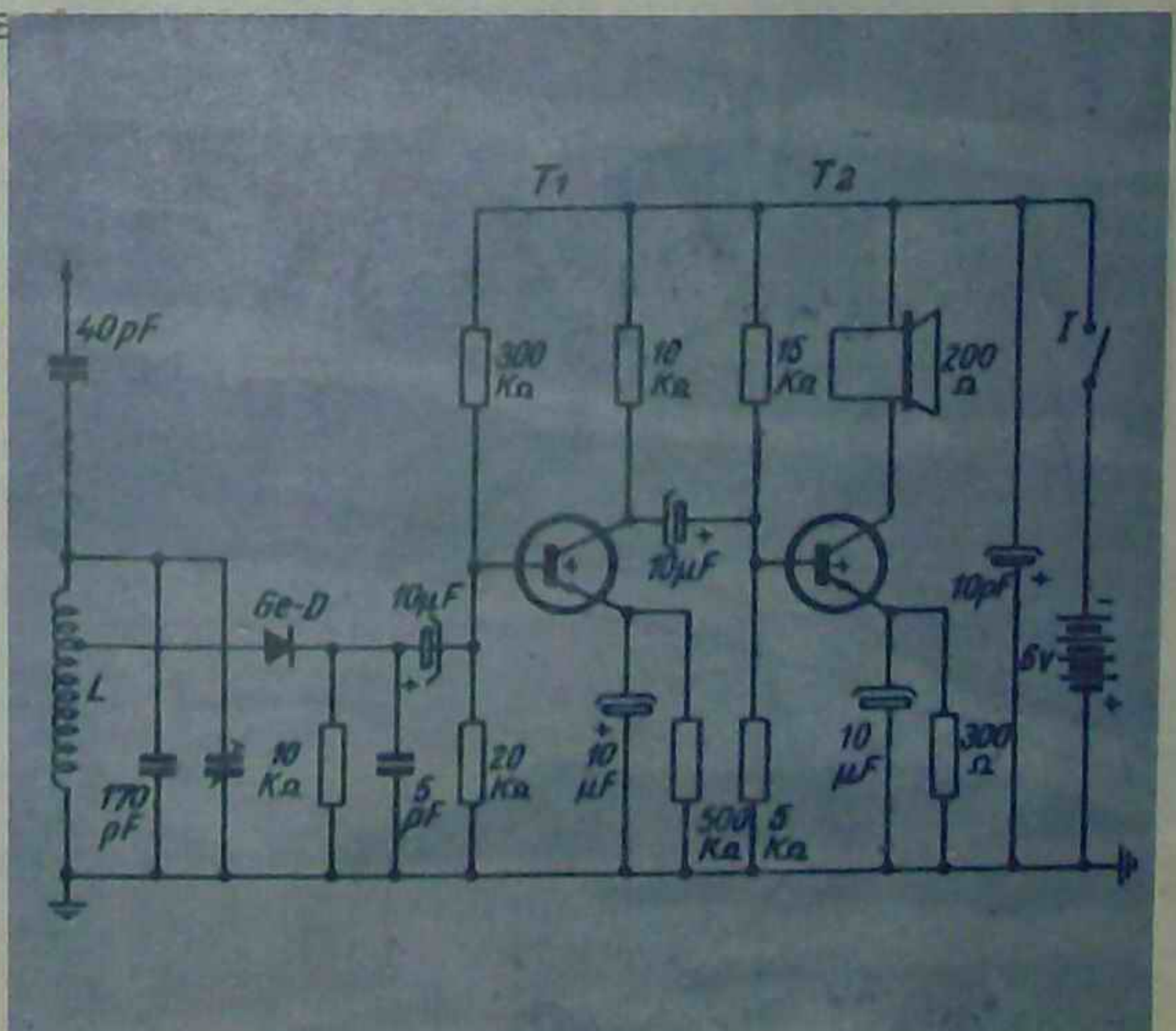
Din punct de vedere al așezării pieselor acest aparat simplu nu ridică nici o problemă el putînd fi construit chiar de un radioamator cu puține cunoștințe în domeniul transistoarelor, cu condiția ca să efectueze legături cît mai scurte.

După terminarea construcției se va face o verificare minuțioasă după schemă, urmînd apoi punerea lui în funcțiune.

Acest aparat nu necesită reglaje suplimentare, dacă a fost corect construit, el funcționînd de la prima încercare. De notat că valorile rezistențelor și ale condensatoarelor nu sînt critice, ele putînd fi înlocuite cu valori apropiate.

În încheiere atragem atenția asupra polarității bateriei: o greșeală de legare poate deteriora transistoarele.

Paul TOPORAȘ



PTOR

difuzor permanent dinamic dacă-l cuplăm prin intermediul unui transformator de ieșire. Datele acestui transformator sînt: secțiunea miezului de fier 0,6 cm²; primarul 600 spire sîrmă de cupru emailat de 0,15 mm și secundarul 85 spire sîrmă de 0,3 mm emailată (difuzorul se leagă la secundar iar primarul se leagă în locul difuzorului pe schemă).

Pentru alimentare pot fi folosite două baterii rotunde a câte 3 V legate în serie sau chiar două baterii pătrate de 4,5 V legate tot în serie.

Asamblarea aparatului se va face pe o placă de pertinax care va fi înclinată într-o cutie tip savonieră de dimensiuni adecvate. Prin cutie vor

GENERATOARE TERMOELECTRICE

Printre sursele de electroalimentare ale radioreceptoarelor, termoelementele sînt mai puţin cunoscute, deşi din punct de vedere economic sînt mai convenabile decît elementele galvanice.

Principiul funcţionării termoelectrogenatoarelor, este simplu şi se bazează pe fenomenul fizic al apariţiei unei diferenţe de potenţial electric cînd se încălzeşte punctul de contact între două metale diferite. Forţa electromotoare care ia naştere este în funcţie de natura metalelor şi temperatura punctului de contact, cu condiţia ca la celălalt punct de contact să existe o temperatură cît mai scăzută. Unind mai multe termoelemente, în serie sau paralel, se obţine o termobaterie care transformă energia termică direct în energie electrică. Deşi în cazul metalelor obișnuite randamentul unui termoelement este sub 1%, prin perfecţionarea şi folosirea semiconductorilor s-a ajuns la un randament ridicat de 8-10%. Termoelectrogenatoarele moderne folosesc cupluri de metale aliate sau metalo-ceramice.

Pentru cei care doresc să construiască o baterie termoelectrică dăm mai jos un tabel cu caracteristicile metalelor ce se pot întrebuinşa în acest scop.

Iată forţele electromotoare a cîtorva cupluri de metale, cînd diferenţa de temperatură a punctelor de contact calde faţă de cele reci creşte cu 1%.

Bismut - Stibiu, 101 microvolţi
 Constantan - Fier, 53 "
 Constantan - Cupru, 40 "

În fig. 1 este dată schema unei baterii termoelectrice. Dacă ar fi încălzită uniform toată masa termoelementelor, la aceeaşi temperatură nu ar rezulta nici o forţă electromotoare: în punctele de contact a şi b ar lua naştere f.e.m. egale ca valoare şi de semn contrar de aceea f.e.m.

Tabela metalelor şi aliajelor folosite ca termoelemente, în funcţie de rezistivitatea specifică la 20° C şi de punctul lor de topire.

Metale	Simbol	Natura	ρ_x Ω mm/m	Punct de topire C	Compoziţie
Aluminiu	Al	metal	0,029	658	
Argint fin	Ag	"	0,0162	960	
Blismut	Bi	"	1,2	271	
Cupru curent	Cu	"	0,0172	1 083	
Fer	Fe	"	0,143	1 530	
Iridiu	Ir	"	0,09	2 350	
Mercur	Hg	"	0,082	—	
Nichel	Ni	"	0,56	1 452	
Platină	Pt	"	0,10	1 770	
Plumb	Pb	"	0,208	327	
Alumel	—	aliaj	0,10	1 400	94 Ni; 2,5 Mn; 1,5 Al; 1 Si; 0,5 Fe.
Constantan	—	"	0,49	1 200	60 Cu; 40 Ni;
Ojel	—	"	0,14	1 600	0,6 C; rest Fe.
Platiniridiu	—	"	0,11	2 200	90 Pt; 5...20 Ir.

totală ar fi nulă. Începutul şi sfîrşitul sudurilor a' se pot considera ca o singură sudură de tip a.

În cazul cînd temperatura sudurilor perechi a şi neperechi b este diferită, la bornele bateriei în circuit deschis apare o f.e.m. în funcţie de diferenţa de temperatură între punctele „calde” şi „rece”.

Electrozii termobateriei trebuie să aibă un contact perfect cu o rezistenţă interioară mică în punctul de contact. Aripioarele de răcire ale dispozitivului trebuie să fie strîns lipite de electrozi. Sudurile metalelor trebuie să nu oxideze şi să reziste la temperaturi interioare de 380°C iar sudurile exterioare la temperatura de 70...80°C.

Termogeneratoarele de construcţie industrială, de tip sovietic, au diferite puteri: de exemplu generatorul TGK-1, dă o putere de 1,6 w; TGK-3 (3w, 2V şi 1,5A); TGK-10 (10 w); TGU-15 (15 w) etc. Toate acestea au cîte două baterii, una pentru alimentarea filamentelor şi alta pen-

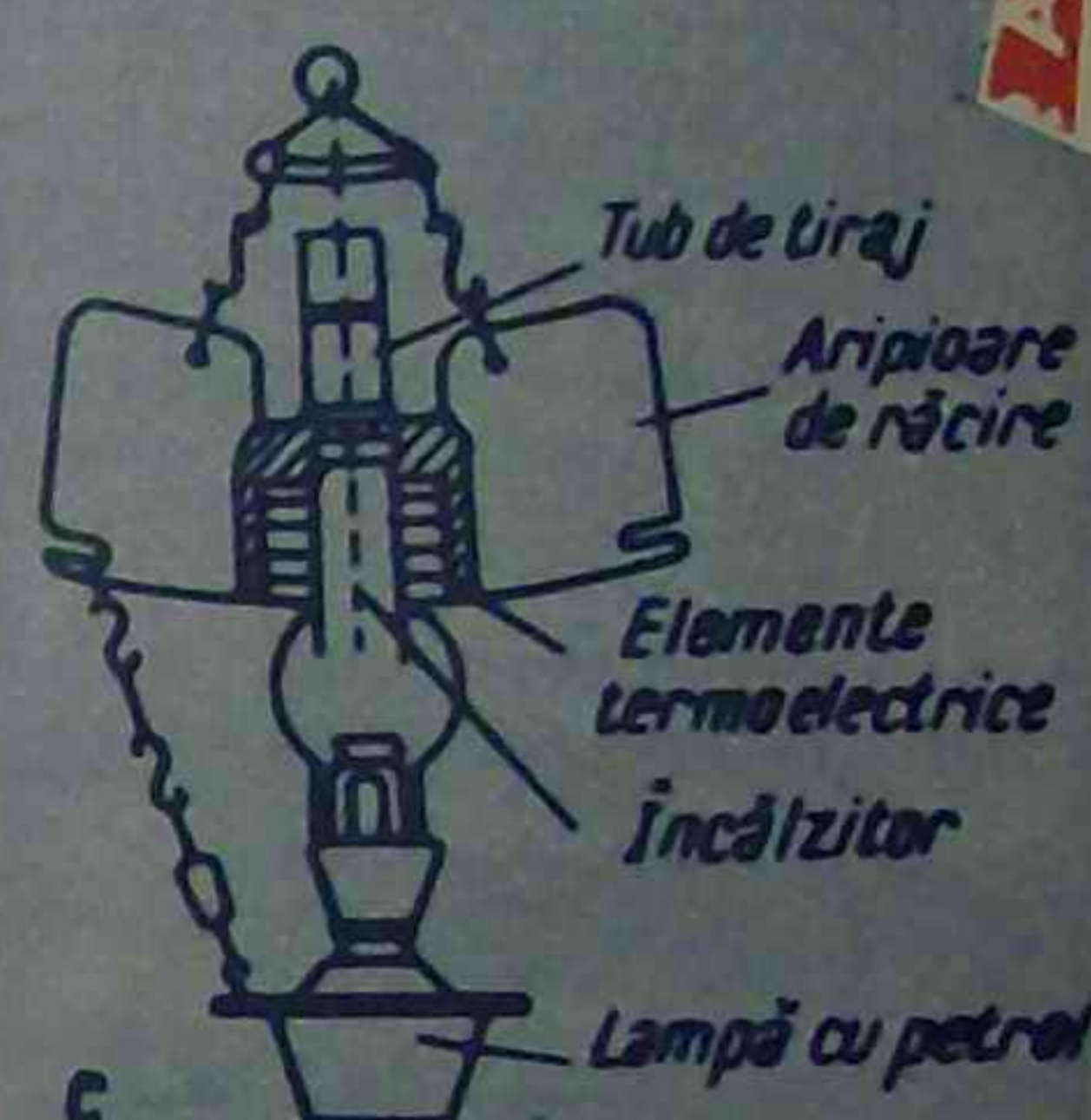
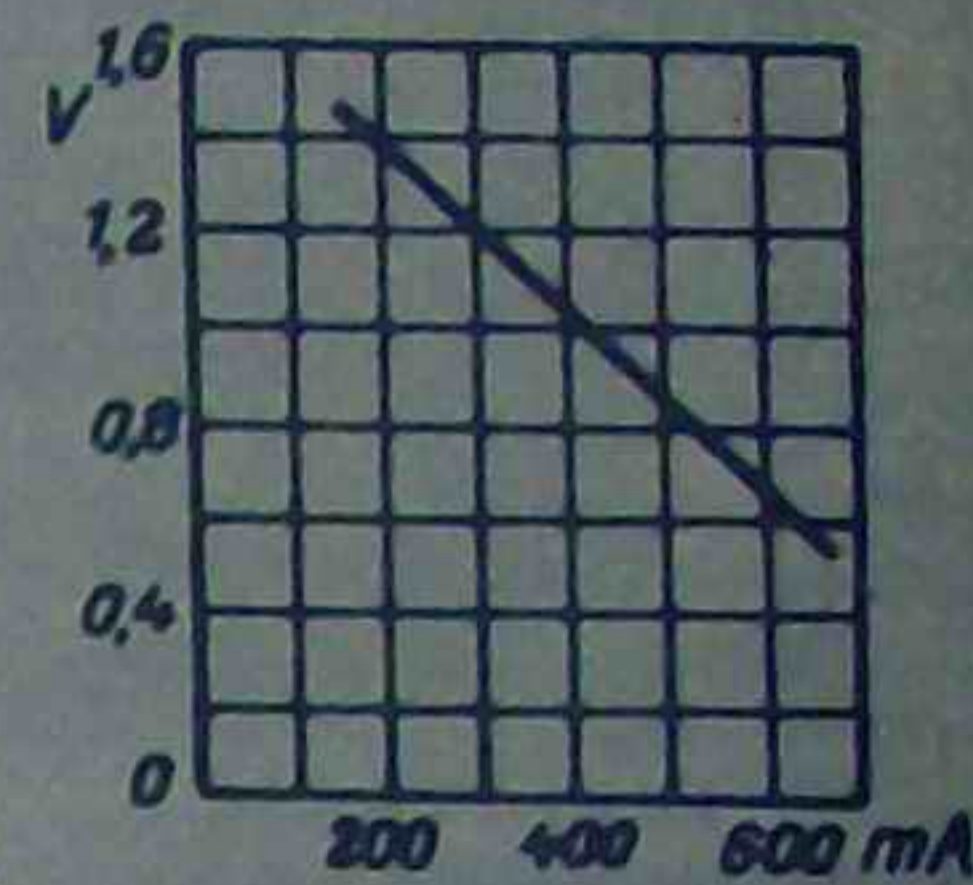
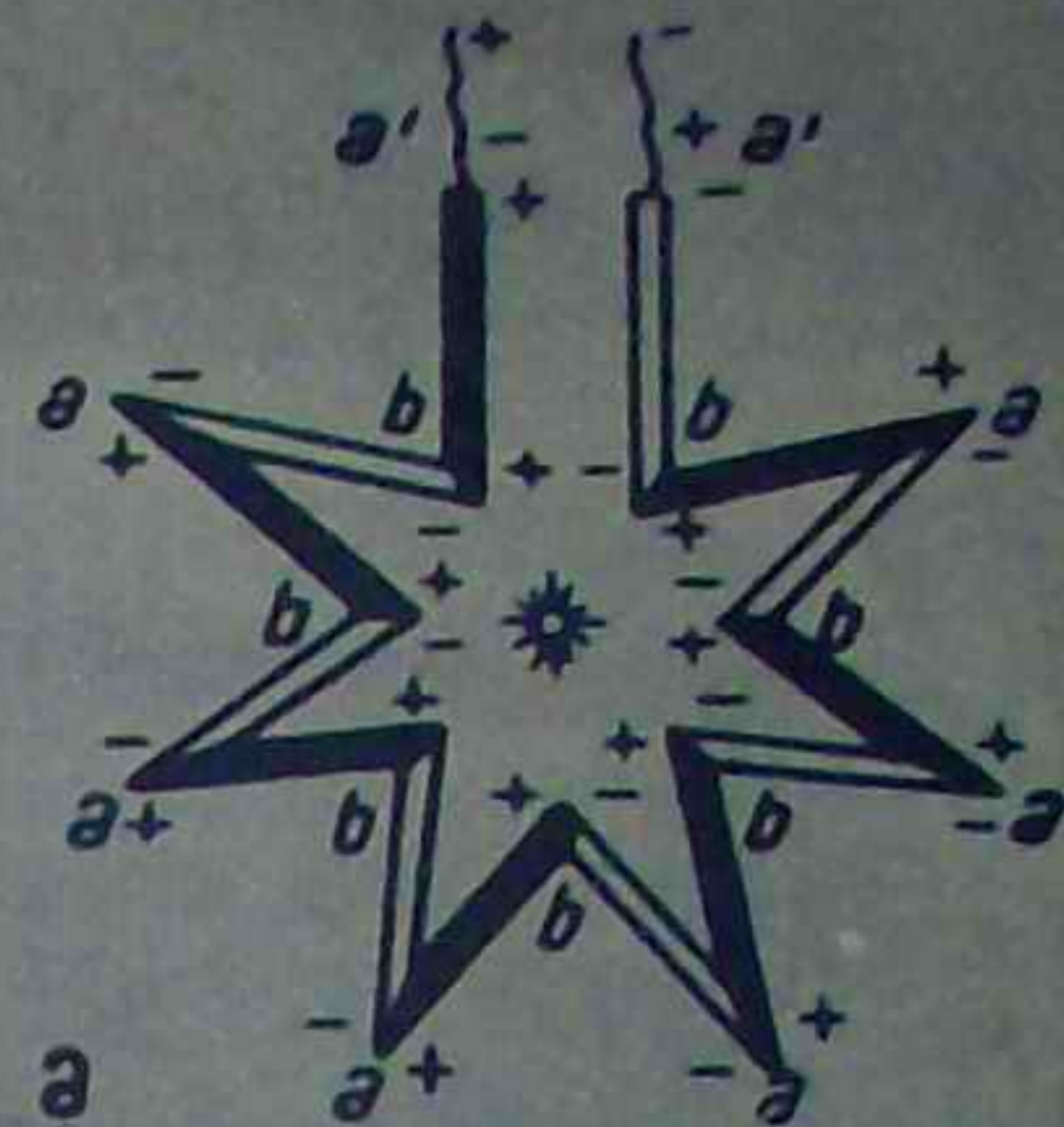
tru alimentarea anodică a radioreceptoarelor prin intermediul unui vibrator. Noile modele TGK-2-2 şi TGK-3-1, au tot cîte două baterii, dar una din ele furnizează direct tensiunea înaltă eliminînd astfel vibratorul şi deci o sursă suplimentară de zgomot pentru radioreceptor.

Caracteristica de sarcină (fig. 1 b) a generatorului TGK-3 (fig. 1 c), arată că stabilitatea tensiunii furnizate poate fi comparată cu cea a acumulatorilor.

Termoelectrogenatoarele folosesc drept sursă de energie termică, o lampă cu petrol, asigurînd totodată şi iluminatul încăperii. La o baterie de 20 elemente se consumă 70 gr. petrol pe oră.

Bateriile termoelectrice au avantajul că un scurtcircuit al electrozilor nu provoacă distrugerea lor. Durata de funcţionare a unei baterii termoelectrice se ridică la cîteva mii de ore.

Ing. D. CODĂUŞ



RECEPTOR O-V-I LA BATERIE

Dorinţa tuturor constructorilor din localităţile rurale încă neelectrificate este o construcţie simplă, necostisitoare şi un consum mic de energie, pentru ca bateriile să ţină timp cît mai îndelungat. Receptorul a cărui descriere urmează îndeplineşte aceste condiţii şi este destinat pentru recepţia posturilor apropiate, care emit pe unde lungi (725-2000m) şi pe unde medii (185-600 m). El funcţionează în cască sau în difuzor asigurînd o intensitate sonoră suficientă pentru o cameră de dimensiuni mijlocii. Receptorul cîntăreşte împreună cu bateria 1,5 kg şi poate fi construit sub o formă portabilă.

Schema de principiu a receptorului este arătată în fig. 1. Circuitul de intrare este format din două bobine secţionate, L₁ şi L₂ şi un condensator de capacităţea fixă C₂. Pentru recepţia în gama undelor lungi se foloseşte bobina L₁ şi în acest caz se cuplează antena la buşele A₁ şi A₂. Pentru gama de

unde medii se racordează bobina L₂ iar antena se conectează la buşele A₃ şi A₄. Pentru trecerea de la o gamă la alta, comutarea bobinelor se face cu comutatorul P₁ folosind o furcă de scurtcircuitare. Acordul fin se face din miezul de magnetită care se găseşte în interiorul carcasei cu bobina.

Primul tub, 1K1P, funcţionează ca detector. În circuitul anodic al tubului se află rezistenţa de sarcină R₂. De la această rezistenţă tensiunea de joasă frecvenţă trece prin condensatorul de separaţie C₇ pe grila de comandă a celui de al doilea tub. Rezistenţa R₃ din circuitul grilei ecran serveşte pentru coborîrea tensiunii pe această grilă.

Al doilea tub, 2P1P, se foloseşte în calitate de amplificator de putere în joasă frecvenţă. Negativarea necesară acestui tub se formează pe rezistenţa R₅ şi se trimite pe grila de comandă prin rezistenţa R₄.

Pentru mărirea sensibilităţii aparatului se foloseşte reacţia pozitivă fixă. În acest scop în anodul celui de al doilea tub se leagă bobina de şoc B₅₁. Prin C₄ tensiunea de reacţie se trimite în circuitul de intrare. Mărirea necesară a reacţiei se stabileşte în reglarea receptorului prin modificarea capacităţii lui C₄. Folosirea reacţiei fixe simplifică mult manipularea aparatului.

condensatorul C₈, cuplat între anodul şi grila de comandă a tubului T₂ serveşte la introducerea reacţiei negative de audio-frecvenţă. Punerea în funcţiune a receptorului se face cu ajutorul intrerupătorului P₂.

Bobinele L₁ şi L₂ se execută conform datelor din fig. 3, pe o carcasă din prespan de diametru 22 mm şi lungă de 110 mm. Bobina L₁ este bobinată în două straturi. Mai întîi se bobinează 360 spire din sîrmă dublizată de 0,12-0,15 mm. Apoi, în acelaşi sens se bobinează al doilea strat tot din 360 spire cu aceeaşi sîrmă. Bobina L₂ are 140 spire, cu sîrmă dublizată de 0,3 mm; se va executa o priză la spira 70-a. Bobina de şoc B₅₁ se bobinează suprapus pe rezistenţa R₄ de 0,5 w, avînd 350 spire din sîrmă de cupru emailat de 0,12 mm. Capetele bobinajului se lipesc la capetele rezistenţei.

Punerea în funcţiune a receptorului. Un aparat bine asamblat începe să funcţioneze îndată ce este legat cu sursele de alimentare. Mînînd comutatorul într-una din poziţiile extreme de exemplu pentru recepţia undelor lungi, se cuplează antena la buşele A₁ sau A₂. Rotînd uşor butonul de acord, se găseşte poziţia în care postul local se aude cel mai bine; după aceea se modifică capacităţea lui C₄ cu ajutorul unei şurubelniţe pînă la obţinerea sensibilităţii maxime. Pentru recepţia posturilor pe unde medii comutatorul se pune în cea de-a doua poziţie, iar antena se introduce în buşea A₃ sau A₄.

Receptorul încercat şi pus în punct se introduce într-o cutie din lemn de mărime adecvată.

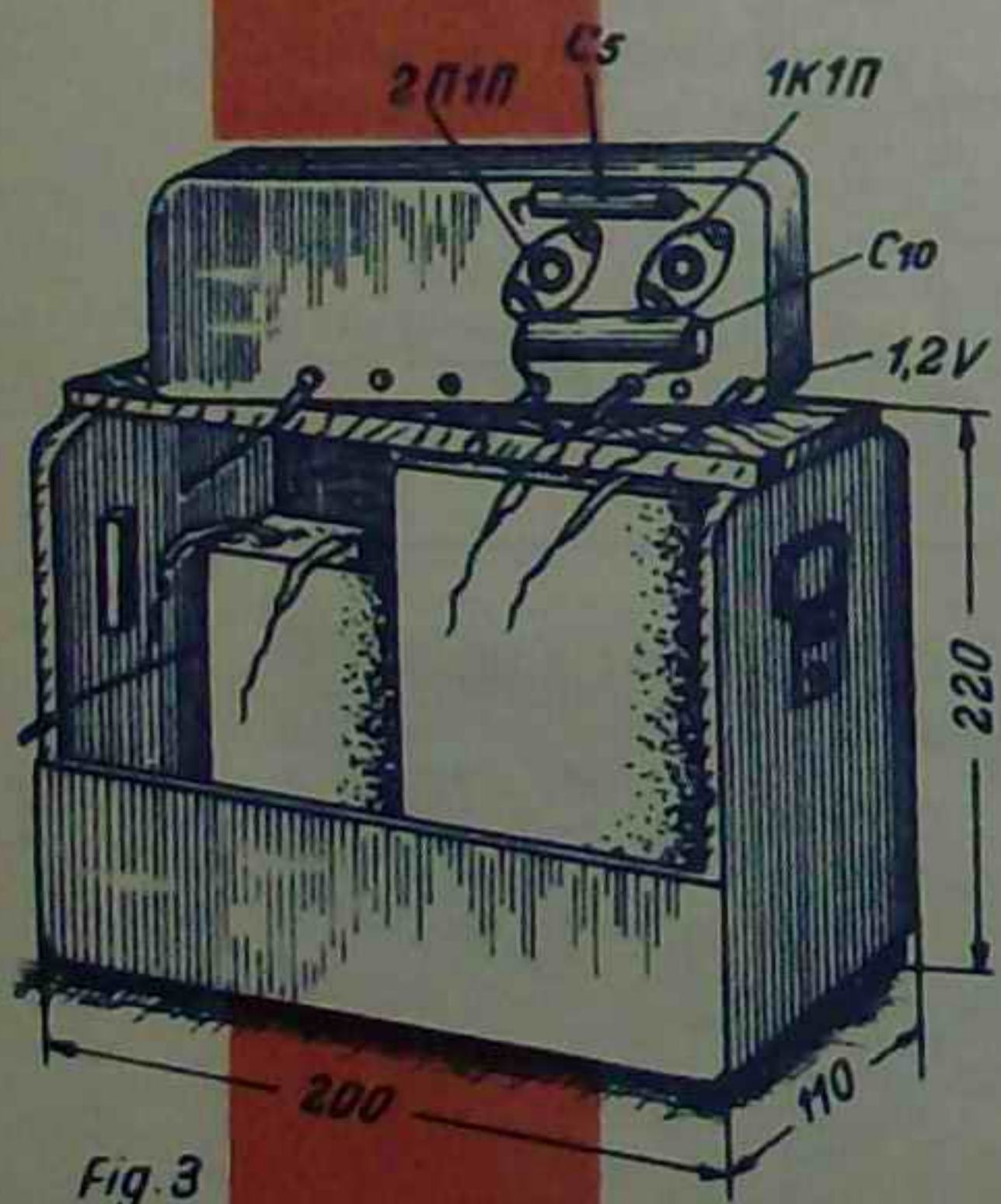


Fig. 3

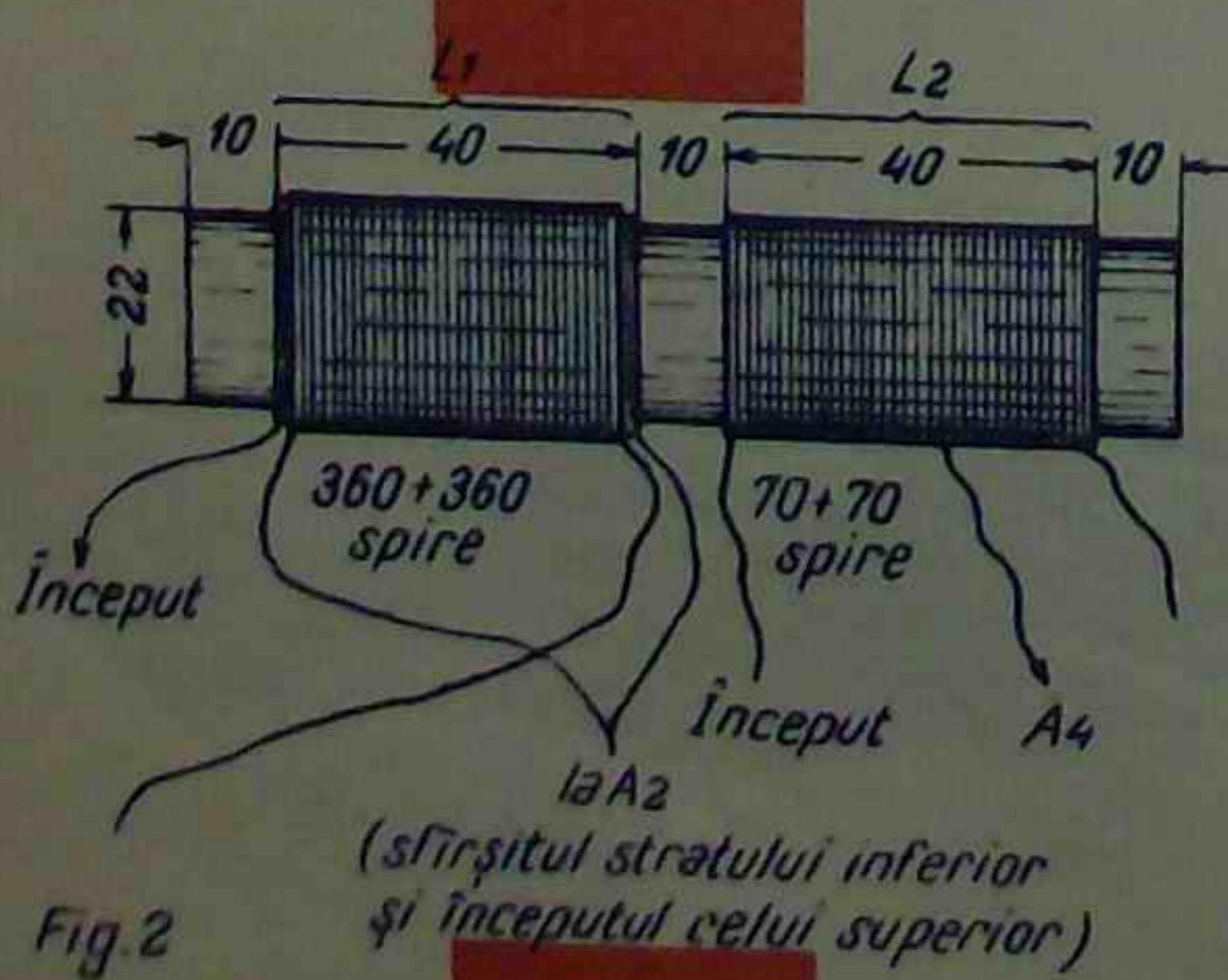


Fig. 2

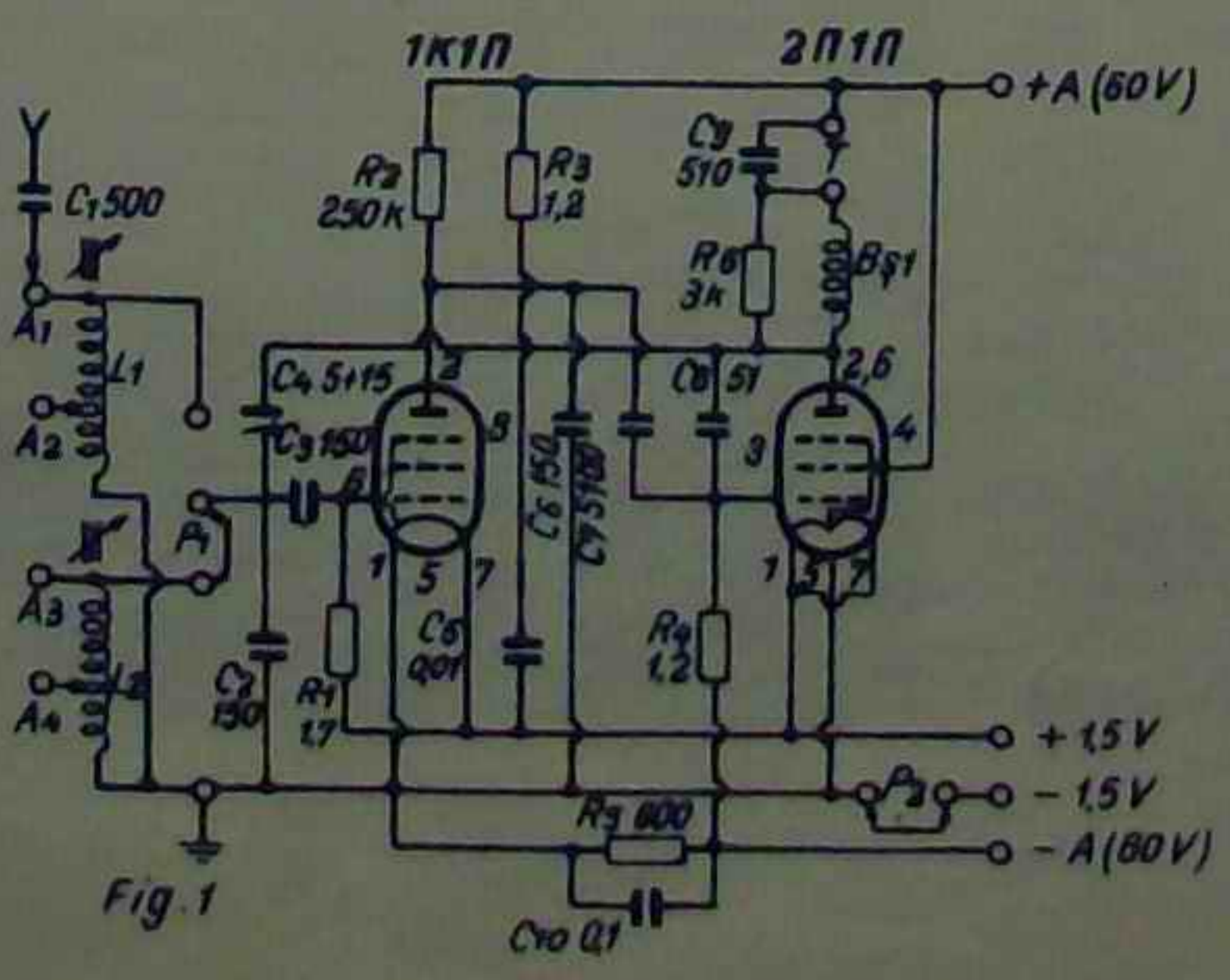


Fig. 1

RADIO RADIO RADIO

MIZA VESTBERLINEZĂ

ȘI IMPASUL „ECHILIBRISTICII

ÎN PRAGUL RĂZBOIULUI”

La bursa „războiului rece”, problema germană, cu fitilul ei vestberlinez mereu aprins, este cotată de mai mulți ani ca element indispensabil al politicii de pe poziții de forță. Ceea ce se petrece în prezent în Occident vine să confirme recrudescența unei politici absurde aventuriste ce tinde să reediteze jocul primejdios la care s-a dedat la vremea lui, cu atîta insucces, răposatul John Foster Dulles. În ciuda zarvei războinice care acompaniază confecționarea de paradă a unei așa-zise „fermități occidentale” în problema germană, reluarea vechiului joc compromis — cu toate măsurile militare și amenințările isterice minuțios sincronizate — trădează nu forță ci un evident șantaj, o evidentă derută internă în lagărul adeptilor războiului rece. Hotărîrea de a se folosi problema Berlinului occidental pentru ațîțirea psihozei războiului și intensificarea pregătirilor militare ale S.U.A. și țărilor N.A.T.O. în ansamblu, a fost adoptată — așa cum arată New York Herald Tribune — după „o dramă lăuntrică destul de chinuitoare”. Evident „drama lăuntrică” n-a fost determinată nici de scrupule umanitare nici de dileme politice, ci pur și simplu de existența unor grave disensiuni chiar în sînul guvernului american, ca să nu mai vorbim de prăpastia uriașă ce desparte politica „pe marginea războiului” de voința de pace a popoarelor.

Impasul actual al politicii puterilor occidentale este după cît se pare unul din cele mai grave, întrucît, așa cum sublinia deunăzi teoreticianul militar englez Liddell Hart „elementul fundamental al problemei Berlinului este acela că rușii ocupă o poziție de neînvinși, iar occidentalii o poziție de neapărat”.

Poziția de neînvinși a Uniunii Sovietice și a celorlalte țări socialiste în problema germană și în cea a Berlinului occidental constă în primul rînd în faptul că este justă și realistă, preconizînd soluții concrete menite să ducă la o reglementare pașnică. Dimpotrivă, poziția de neapărat a S.U.A. și a țărilor N.A.T.O. decurge din teama lor de destindere, din tendința lor de a menține cu orice preț încordarea internațională și din incapacitatea lor de a produce argumente logice în sprijinul forfotei războinice provocatoare în legătură cu problema Berlinului de vest.

În urmă cu cîțiva ani, fostul primar al Berlinului occidental Ernst Reuter, își asigura bossii americani că „orașul de front” constituie „cea mai ieftină bombă atomică”, fiind totodată „ranga cu ajutorul căreia putem forța ușa spre Răsărit”. Adenauer și Brandt dau astăzi asigurări asemănătoare Washingtonului grăbindu-se totodată să pună mîna pe arma atomică.

Anii au trecut, s-au petrecut schimbări esențiale în lume, dar amatorii de aventuri militare continuă să se cramponeze de poziții vechi, șubreze, de neapărat. Mărturia recentă a lordului Boothby merită consemnată: „Mie mi se pare că astăzi există prea puțin realism în atitudinea noastră față de Germania în general și față de Berlin în special. Noi înșine sîntem în mare măsură răspunzători de situația actuală”.

Cei ce încă în 1955 își mărturiseau fățîș și

prin declarații oficiale intenția de a menține „pe un timp nelimitat” ocupația Berlinului occidental, se așează acum în mod ostentativ de-a curmezișul drumului ce duce la rezolvarea pașnică a problemei germane, supralicitînd miza vestberlineză printr-un joc provocator fără șanse de succes.

Sub pretextul „fermității”, ei se opun propunerilor sovietice de semnare a tratatului de pace cu Germania și proferează amenințări sterile ce pot intimida doar pe cei cu nervii slabi.

Drept răspuns la propunerile logice, firești ale Uniunii Sovietice, în occident se face numărătoarea diviziilor, se fac speculații în legătură cu eventuale mobilizări de trupe, se elaborează cu tam-tam măsuri militare „de urgență”, au loc consilii militare și, mai ales, se țin discursuri despre pretinsa „apărare” a Berlinului occidental.

În acest spirit profund ostil unei reglementări pașnice, cele trei puteri occidentale au dat un răspuns negativ memorandumului sovietic în problema germană, fără a propune în schimb nimic concret și constructiv în această problemă atît de vitală pentru interesele păcii în Europa și în lumea întreagă.

Cît de lipsită de realism și de luciditate este atitudinea puterilor occidentale și în primul rînd cea a S.U.A. reiese și din faptul că „echilibristica în pragul războiului”, practică cu demență în problema Berlinului, este dezaprobată și combătută chiar și de către unii adepți fervenți ai politicii americane „de pe poziții de forță”. Astfel pînă și un comentator ultra-reacționar ca David Lawrence își exprimă deschis îndoiala în ce privește eficacitatea unei eventuale „mobilizări” militare spectaculoase pentru intimidarea Uniunii Sovietice. Articolul intitulat semnificativ „Nu mai sîntem în 1914”, arată cît de ridicole, lipsite de valoare ar fi asemenea măsuri în secolul proiectilelor balistice și al avioanelor de bombardament cu rază lungă de acțiune.

Pe bună dreptate a declarat tovarășul Hrușciiov în cuvîntarea ținută la recepția în cinstea absolvenților academiilor militare sovietice: „Acum nu numărul diviziilor va fi factorul decisiv. Într-un război nuclear rolul principal îl vor avea rachetele, bombele atomice și cu hidrogen”.

Acum, un ziarist american tributar războiului rece, James Reston, caută să „explice” cauzele impasului occidental, „În occident — scrie el — noi nu sîntem jucători de șah, ci jucători de poker. În problemele războiului și păcii, noi sîntem instabili, capricioși și puțin nebuni... Noi nu sîntem logici nici măcar în ceea ce ne privește pe noi...” Ziaristul american conchide în acest sens că „pregătirile militare ale S.U.A. în legătură cu Berlinul vor intra în istorie ca acțiunea cea mai nelogică din analele triste ale diplomației”.

Într-adevăr nimic nu putea fi mai compromițător pentru puterile occidentale ca încercarea de a recurge la bluff militar compromis. Opinia publică mondială nu poate trece cu vederea faptul că propunerilor pașnice făcute de U.R.S.S.

Într-o problemă vitală pentru pacea lumii li se opune perspectiva unui al treilea război mondial. Cinismul protagoniștilor manevrei provocatoare merge atît de departe încît ei „sondează” opinia publică după vechile șabloane americane, organizînd „anchete publice” prin care cei întrebați sînt invitați să răspundă dacă vor să moară într-un război pentru „apărarea” Berlinului occidental. Sînt confecționate în pripă răspunsuri categorice în favoarea unui cataclism atomic, dar numărul celor care nu vor război fiind copleșitor pretutindeni, cavalerii războiului rece nu-și ating ținta. De altfel după cum reiese și din ancheta întreprinsă de revista americană „News Week” în cele 50 de state ale S.U.A., oamenii simpli își manifestă dorința vie de a trăi în pace și nu de a pieri în infernul unui nou război.

„Nu cred că trebuie să riscăm un război pentru Berlin” — spune Helen Mc Call, învățătoare și mamă a patru copii. Mii și mii de asemenea glasuri se ridică în S.U.A., în Anglia și în Franța. Personalități de seamă și ziare influente fac apel la rațiune și condamnă „imobilismul occidentalului” în problema Berlinului. „Trebuie să ducem tratative cu înțelepciune și insistență”, scrie „Yorkshire Post”.

Pentru preîntîmpinarea unei evoluții dezastuoase, feldmareșalul Montgomery a propus retragerea trupelor tuturor statelor, inclusiv a celor care au trupe în Germania și la Berlin, în limitele frontierelor lor naționale.

Toate aceste opinii converg spre soluționarea pașnică a problemei Berlinului occidental.

Propunînd încheierea Tratatului de pace cu Germania și insistînd pentru lichidarea focarului de provocări războinice din Berlinul occidental, Uniunea Sovietică aduce o contribuție hotărîtoare la lichidarea rămășițelor celui de-al doilea război mondial și la curmarea războiului rece, ceea ce ar netezi calea realizării unui acord cu privire la dezarmare.

„Uniunea Sovietică — a spus N. S. Hrușciiov în cuvîntarea rostită la posturile de radio și televiziune sovietice — stăruie asupra încheierii imediate a Tratatului de pace cu Germania nu pentru că ar urmări avantaje speciale pentru sine. Nu intenționăm să acaparăm Berlinul occidental. Nu urmărim schimbarea actualelor frontiere ale Germaniei. Nu atentăm la Germania occidentală. Singurul lucru pe care-l urmărim este întărirea păcii prin încheierea Tratatului de pace cu Germania”.

În comunicatul cu privire la consfătuirea primilor secretari ai Comitetelor Centrale ale partidelor comuniste și muncitorești din țările participante la Tratatul de la Varșovia, se arată că toți participanții la consfătuire au exprimat părerea unanimă că problema încheierii Tratatului de pace cu Germania și a normalizării pe această bază a situației din Berlinul occidental s-a copleșit de mult și că rezolvarea ei nu suferă amîinare. S-a subliniat că a trăgăna la infinit încheierea Tratatului de pace cu Germania înseamnă a contribui conștient la agravarea primejdiei unui nou război în Europa, și nu numai în Europa.

Este timpul ca puterile occidentale să privească lucid faptele și să renunțe la jocul lor primejdios.

Poporul german însuși se pronunță pentru grăbirea reglementării pașnice de mult așteptată. Din glas voinței lui de pace, tovarășul Walter Ulbricht, președintele Consiliului de Stat al R.D. Germană a declarat: „Tratatul de pace și crearea unui oraș liber demilitarizat, Berlinul occidental, constituie pentru națiunea noastră cheia spre pace și spre reunificarea Germaniei! Iar de această pace, de acest tratat de pace, poporul nostru german are nevoie ca de pîinea cea de toate zilele”.

La fel gîndesc toate popoarele și în primul rînd acele popoare care au avut direct de suferit de pe urma războaielor sîngeroase dezlănțuite în trecut de militarismul german.

D. BABOIAN

MAREA SĂRBĂTOARE A POPORULUI DIN R.P.D. COREEANĂ

Poporul-frate coreean aniversază anul acesta, la 15 august, unul din cele mai memorabile evenimente petrecute în istoria lui milenară — eliberarea Coreei de nord de sub jugul imperialismului japonez de către glorioasa Armată Sovietică.

În perioada care s-a scurs din august 1945, în nordul Coreei, unde a luat naștere R.P.D. Coreeană, au fost înfăptuite profunde transformări economice și sociale. Deși munca pașnică din R.P.D. Coreeană a fost întreruptă oțiva ani de perfida agresiune imperialistă, poporul coreean datorită activi-

țara noastră, au raportat partidului și guvernului succesele lor.

Marina noastră are o bogată tradiție de luptă.

După 23 August 1944, în luptele purtate de marinarii români, alături de marinarii sovietici, pe Dunăre și pe litoralul Mării Negre, s-a cimentat pentru totdeauna prietenia de arme dintre marinarii români și sovietici.

Participând la acțiunea de dragaj pe Dunăre, transportând trupe în condițiile unor grele bombardamente dugmane și zdrobind armatele fasciste în retragere, scufundând vase și strângând cuiburile de rezistență ale fasciștilor de pe maluri, bravii marinari au săvârșit mărețe fapte de vitejie. Pe piepturile multora din ei strălucesc ordine și medaliile românești și sovietice.

prestigiu, de o mare prețuire în rândul oamenilor muncii. Ea a realizat legătura permanentă a partidului cu masele largi pe care le-a educat și le-a organizat.

După eliberarea patriei noastre, „Scnteia” a devenit organizator și mobilizator al oamenilor muncii în opera de construcție socialistă. Ca un adevărat seismograf, ziarul a înregistrat în paginile sale minunatele victorii pe care poporul român le-a obținut sub conducerea partidului, de-a lungul acestor ani glorioși, pe drumul fâuririi unui viitor luminos. Din minunatul său palat ridicat la marginea Bucureștiului, „Scnteia” înflăcărează acum oamenii muncii în opera lor creatoare și pașnică de transpunere în viață a Directivelor celui de al III-lea Congres al partidului, în efortul lor de desăvârșire a construcției socialiste.

Oameni curajoși

Tușino este un teren situat în regiunea de est a Moscovei, întins și neted, ca stepa ucraineană. De mult timp aviatorii sportivi sovietici, membrii ai Aeroclubului Central al Aviației sportive, au ales acest loc pentru antrenamentele și concursurile lor de zbor. Aici se desfășoară și serbările populare tradiționale, în cinstea Zilei Flotei Aeriene Sovietice.

La 9 iulie 1961 la Tușino a avut loc din nou o mare festivitate: Parada aeriană în cinstea Zilei Flotei Aeriene a U.R.S.S. Spațiul imens al aerodromului, pantele dealurilor ce-l înconjoară, totul era înțesat de o mulțime pestriță. Oare câți spectatori se aflau aici? Un milion? Peste un milion? Se pare că milionul fusese depășit — Toate drumurile Moscovei duceau în această zi spre Tușino...

Serbarea anterioară la Tușino a avut loc acum trei ani, dar pentru ritmul actual de dezvoltare al aviației acesta nu este un termen scurt. Cîte noutăți și surprize rezervă sărbătoarea de astăzi! Și festivitatea de la 9 iunie a justificat toate așteptările.

Dar iată, parada a început. Pe fondul unui nor alburii apare elicopterul-gigant, care poartă sub fuzelaj...ce credeți? O casă. Zidurile casei sînt colorate viu și ea se vede clar pe fondul norului. Este o veritabilă casă de locuit, în care se poate instala un grup de geologi plecați în expediții. Elicopterul coboară deasupra unei temelii pregătite dinainte pe aerodrom și așează pe ea casa cu aceeași grijă cu care o mamă își culcă pruncul în leagăn...

Apoi pe cer își face apariția un ciudat aparat de zbor; o combinație originală de avion și elicopter. Pe orizontală, aparatul zboară cu viteza unui avion, dar decolează și aterizează fără rulaj, vertical, ca un elicopter. Această aeronavă este foarte potrivită pentru regiunile unde nu există aerodromuri.

Uniunea Sovietică este prima țară din lume care a înzestrat liniile aeriene de pasageri cu puternice avioane cu reacție (Tu-104). Acum, la Tușino, spectatorii au văzut o serie întreagă de noi avioane de pasageri (Tu-114, Tu-124, Il-18, An-10, An-24).

O măiestrie excepțională au demonstrat aviatorii sportivi.

...Un avion trece acum prin înaltul cerului. De el se desprinde pe neașteptate un punct întunecat. Cade vertiginos, iar pe pământ, spectatorii, dîndu-și seama că acolo sus sînt oameni, scot involuntar exclamații de îngrijorare. Secundele par nelămurat de lungi, iar punctul negru cade mereu, crește...În sfîrșit, se împarte în trei, părțile se depărtează una de alta și, deasupra lor se deschid brusc parașutele, așteptate cu atîta înfrigurare de cei peste un milion de spectatori.

Trei parașutiști sportivi au executat un salt cu deschiderea întîrziată a parașutei. Ei au părăsit avionul, fiindu-se strîns de mînă, au căzut în grup timp de 20 secunde, apoi despărțindu-se energic, au deschis cupolele salvatoare. Totul a fost executat cu sînge rece și cu o deosebită măiestrie.

Pe arena uriașă a cerului parașutiștii sînt înlocuiți de planoriști, iar pe aceștia îi urmează piloții sportivi. Și fiecare evoluție, începînd cu caruselul lent, ca un vals, al planoarelor și terminînd cu zborul răsturnat al avionului cu reacție, au stîrnit admirația spectato-rilor. Toți acești sportivi sînt muncitori, profesori, ingineri, oameni sovietici care practică sportul aviativ în timpul lor liber.

La grandioasa festivitate de la Tușino masele de oameni au putut vedea, pentru prima oară, cabina navei „Vostok”, pe care Iuri Gagarin a executat istoricul său zbor în Cosmos. Această cabină are, în general, forma unei rachete, vopsită în culoare albă. Toți au rămas uimiți de dimensiunile ei. Chiar pentru elicopterul puternic, care a purtat-o deasupra aerodromului, părea o încărcătură destul de grea.

ariپی puternice

OAMENI ȘI FAPTE

țării pline de abnegație desfășurată sub conducerea Partidului Muncii, în frunte de tovarășul Kim Ir Sen, a obținut succese remarcabile în opera de construire a socialismului.

Bucurîndu-se de roadele colaborării cu țările frățești socialiste, R.P.D. Coreeană a izbutit într-un timp scurt, nu numai să înlăture distrugerile provocate de război dar să și facă mari pași înainte, pe calea dezvoltării sale economice și culturale.

În prezent oamenii muncii nord coreeni lucrează cu avînt pentru îndeplinirea și depășirea importanțelor sarcini prevăzute în planul de șapte ani 1961—1967.

În vreme ce în Coreea de nord poporul muncitor înaintea cu pași siguri pe drumul construirii socialismului, în Coreea de sud, aflată sub dominația cercurilor conducătoare americane și a slugilor lor, poporul este exploatat și terorizat.

Împitat, asuprit, poporul Coreei de sud s-a ridicat la luptă hotărîtă împotriva asupritorilor. Valul miniei populare a măturat de la conducerea statului pe Li Sin Man. Sprijinite puternic de cercurile imperialiste americane burghezia și moșierimea sud coreeană au adus la cîrmă noi marionete care fac jocul capitaliștilor din Wall-Street. Poporul coreean își continuă însă lupta pentru libertate, pentru unificarea țării.

Credincios politiciii sale pașnice, guvernul R.P.D. Coreeană a făcut în nenumărate rânduri propuneri pentru unificarea țării și transformarea întregii Coree într-un stat democrat și iubitor de pace.

ZIUA MARINEI R.P.R.

La 6 august, poporul muncitor a sărbătorit Ziua Marinei R.P.R. În această zi, stăpînitorii apelor albastre, matrozii, ofițerii și amiralii Forțelor Maritime Militare, echipajele vaselor comerciale românești care tale mările și oceanele, tehnicienii și inginerii șantierelor navale din

În cel 17 ani care s-au scurs de la eliberarea țării, partidul nostru a acordat o atenție deosebită întăririi marinei noastre militare și dezvoltării neconținute a flotei comerciale a țării noastre. Înconjuțați de dragostea fierbîntă a poporului, marinarii militari obțin succese de seamă în pregătirea lor de luptă și politică, sînd de strață întinderilor albastre ale apelor noastre.

În anii regimului de democrație populară în țara noastră a fost creată o industrie maritimă dezvoltată; vasele comerciale și de pasageri românești, brăzdează mările și oceanele lumii, purtînd cu mîndrie pavilionul țării noastre.

De ziua Marinei R.P.R. bravii noștri marinari militari, constructorii de nave și toți cei ce servesc cu dragoste marina, închină succesele lor partidului clasei muncitoare, creatorul marinei noastre noi.

30 DE ANI DE LA APARIȚIA „SCINTEII”

Acum 30 de ani, la 15 august 1931, a văzut lumina tiparului primul număr al ziarului „Scnteia”, organul Comitetului Central al Partidului Comunist din România.

Tipărit în condiții deosebit de grele, în adîncă ilegalitate, ziarul a desfășurat încă de la început o neobosită muncă pentru a răspîndi în rîndul maselor linia partidului, pentru a organiza și mobiliza clasa muncitoare în lupta împotriva exploatareii capitaliste și moșierești.

Urînd exemplul presei leniniste, „Scnteia” a fost în permanență un intransigent demascator al exploatareii, un îndrumător și însuflețitor al maselor în lupta lor pentru drepturi legitime, pentru înlăturarea vechilor rînduiri, pentru cucerirea puterii de către clasa muncitoare, pentru socialism.

„Scnteia” s-a bucurat încă de la început de un mare

KARL LIEBKNECHT

Se împlinesc anul acesta, la 13 august, 90 ani de la nașterea lui Karl Liebknecht, militant de seamă al mișcării muncitorești germane, unul dintre întemeietorii Partidului Comunist din Germania și întemeietor al mișcării comuniste a tineretului.

Născut în familia unui luptător revoluționar — tatăl său, Wilhelm Liebknecht, era adept al socialismului științific creat de Marx și Engels și conducător de seamă al muncitorimii germane — Karl Liebknecht se alătură din tinerețe mișcării muncitorești, în rîndurile căreia a devenit cunoscut ca un organizator talentat și un luptător activ și curajos împotriva oportunistului. Conducător entuziast și prieten apropiat al tinerimii, el a creat în 1903 prima organizație socialistă de tineret din Germania. Patru ani mai tîrziu, el este unul dintre inițiatorii Congresului internațional al tineretului care a avut loc la Stuttgart.

Lupta neșovăitoare împotriva militarismului agresiv german trece ca un fir roșu prin întreaga lui activitate. În 1913, ca deputat, Liebknecht demască de la tribuna parlamentului german uneltirile capitalului internațional împotriva păcii.

El desfășoară o activitate revoluționară împotriva războiului, votînd în Reichstag împotriva creditelor de război și demascînd imperialismul german.

În plin război, Liebknecht și alți fruntași ai mișcării socialiste germane adepți ai ideilor marelui Lenin, au întemeiat grupul Spartacus — mai tîrziu Uniunea Spartacus — nucleu al viitorului partid comunist.

În 1918, Karl Liebknecht a fost arestat, pentru că lansase la un miting chemarea „Jos războiului!” „Jos guvernului!” și condamnat la patru ani muncă silnică. Sub presunea maselor populare, în octombrie 1918, în perioada avîntului revoluționar, a fost pus în libertate.

În decembrie 1918, Karl Liebknecht la parte activă la crearea Partidului Comunist din Germania. După înăbușirea insurecției muncitorilor berlinezi din ianuarie 1919, Liebknecht a fost arestat și asasinat la 15 ianuarie, împreună cu Rosa Luxemburg.

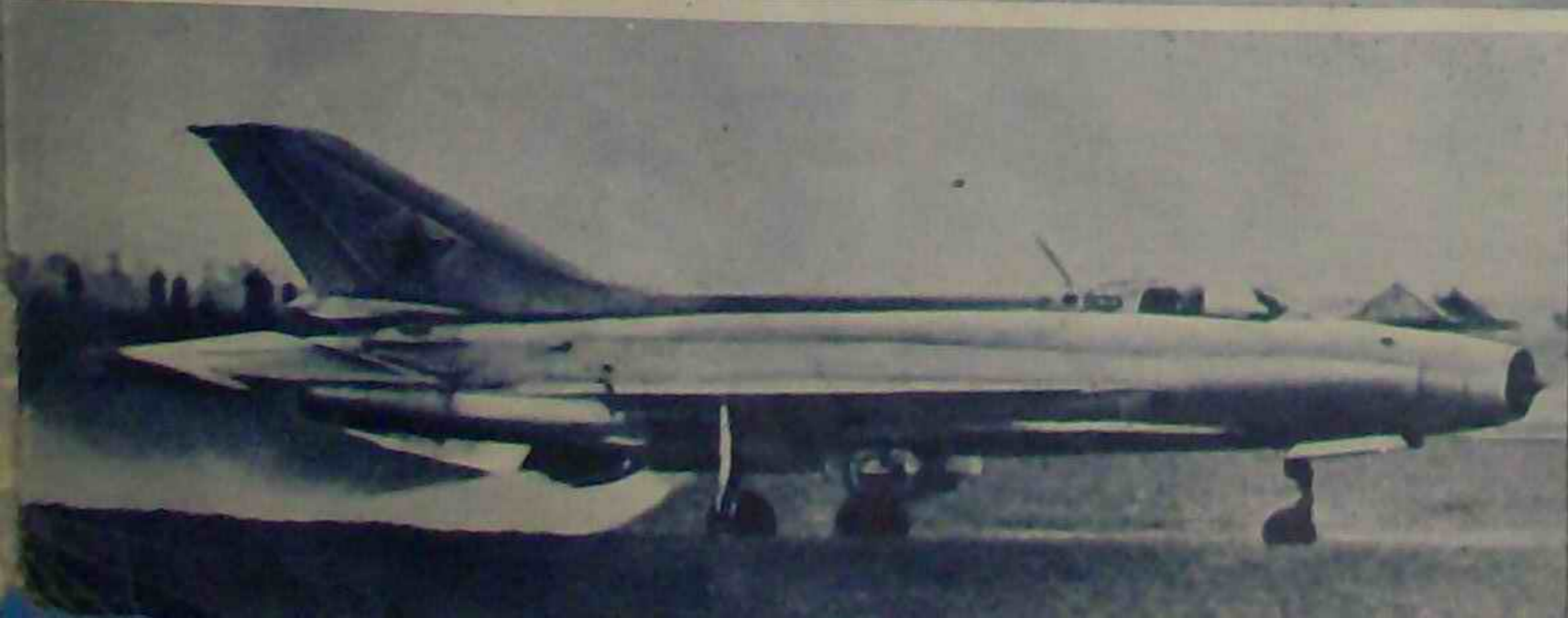
COPERTA I: Desen de N. POPESCU
COPERTA II: Desen de Iosif COVA

REDACȚIA: București, B-dul Dacla nr. 13 — Raionul
I. V. Stalin. Telefon: 11.69.64, 11.13.25

Tiparul: Comb. Poligr. Casa Științei „I.V. Stalin”,
București.

c. nr. 41227

B235



În încheierea parăzii a evoluat aviația militară. Pe cer au trecut în coloane, în grupuri și cite unul avioane purtătoare de rachete, de diverse tipuri. O impresie deosebit de puternică au produs avioanele noi, cele mai moderne din lume, de construcții cu totul originale. Aceste mașini minunate, care au forma asemănătoare unei săgeți, dispăreau din câmpul vizual aproape instantaneu, încît mulți spectatori le-au confundat cu rachete.

— Da, avem cu cine și cu ce să apărăm țara noastră de orice agresor, comentau spectatorii privind cu mîndrie avioanele militare care treceau deasupra aerodromului Tușino.

În ce privește observatorii din apus, care au asistat la paradă, impresiile lor sînt destul de reușit rezumate în cuvintele corespondentului United Press International, Shapiro. El a comunicat la New-York:

„Au fost prezentate cel puțin zece noi tipuri de avioane. Pe unele din ele le puteai mai curînd auzi decît vedea. Noi bombardiere supersonice cu rază de acțiune mare și medie și avioane de vîntoare cu reacție, treceau ca fulgerul pe cerul senin, dispărînd din fața ochilor înainte ca atașaii militari străini să-și poată îndrepta binocurile asupra lor”.

Muncitorul de la uzina de automobile din Varșovia Stanislav Lopatinski, care a urmărit festivitatea de la Tușino, la televizor, a spus:

— Este fantastic, este cel mai mare lucru pe care l-am văzut. Nu am cuvinte să-mi exprim admirația. Slavă oamenilor sovietici, slavă Țării Sovietice, care stă neclintită de straja muncii pașnice a popoarelor.

PROIECTE



**PROGRAMUL
PARTIDULUI COMUNIST
AL UNIUNII SOVIETICE**

PROIECT

1.000