

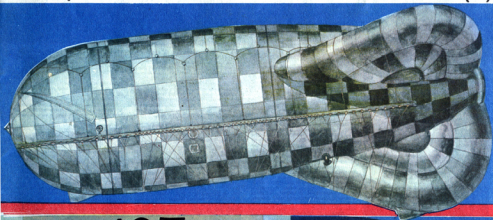
MODELISM

SUPLEMENT

Tehnium

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

3—1989—(24)



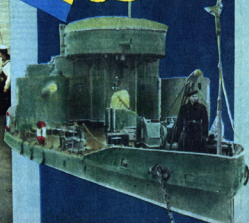
M407

EX BUCOVINA



MONITORE ROMANEȘTI IN AUGUST

1944



ADRESA REDACȚIEI: BUCUREȘTI, PIATA SCITEI NR. 1, COD 79784
OF. P.T.T. 33, SECTORUL 1, TELEFON 17 60 10, INT. 1230

PREȚUL
6 LEI

ACTIVITATEA AEROSTATISTĂ ROMÂNĂ ÎN ANII PRIMULUI RĂZBOI MONDIAL

În timpul războiului de independență națională, alături de izbucnirea armatei române, au existat servicii pe care s-a contribuit important la victoria finală a armatei, activități care au putut cântări în favoarea lor, servicii în domeniul aerostatic. Aceste activități au fost organizate în cadrul serviciilor de aerostatic, organizate în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prezentăm activitatea aerostatică în perioada 1914-1918. În această perioadă au fost organizate servicii de aerostatic în cadrul serviciilor de aerostatic. Aceste servicii au fost organizate în cadrul serviciilor de aerostatic.

La 18 august 1918, aerostaticul a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

În perioada războiului aerostaticul a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

În vederea organizării serviciilor de aerostatic și a activității aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic.

Se evidențiază activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

Personalul aerostatic în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

Constatăm, în acest caz, organizarea serviciilor de aerostatic în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

Pe lângă activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic, au fost organizate și activități aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marșalului Carol I, din data 17/18 august 1917, medicul șef al trupașului nr. 42, căpitanul Ion Bălan, este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

Pe lângă activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic, au fost organizate și activități aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic.

La 2 iunie, compania a 4-a de aerostatic din cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

Pe lângă activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic, au fost organizate și activități aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.

La 10 februarie 1917 se produce un schimb în cadrul serviciilor de aerostatic.

Prin ordinul Marelui Carol I, din data 10/11 februarie 1917, căpitanul Ion Bălan este numit medic șef al serviciului de aerostatic.



Legenda fotografiei

1. Fotografie din timpul transportului balonului. Sub stăpânirea aerostatică au fost organizate servicii de aerostatic.

2. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

3. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

4. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

5. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

6. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

7. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

8. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

9. Activitatea aerostatică în cadrul serviciilor de aerostatic. Acest serviciu a fost organizat în cadrul serviciilor de aerostatic.

MONITARE ROMÂNESCÎ ÎN RĂZBOUL ANTIIMPERIALIST



salute de dragii români (secția aspiant M. Georgescu) între Molodova Veche și Baziș (km. 1 975).
„Basarabia” avea să poarte numele celui mai important port sovietic de pe Dunărea lăunată: acolo se vor înfăptui, de altfel, navele după încercările destinate.

În august 1951 U.R.S.S. a înlocuit marina română la Delta marelui râu în 1944. În cadrul Forței Fluviale aveau să primească indicativul M401—M407. Sub pavilion înțeles, cu stema revoluției pe peler, vor fi folosite câteva ani, în compania de instrucție. În 1958—1960 vor fi clasate și date la înot.

NICOLAE KOSIANSKI

La a 45-a aniversare a revoluției de eliberare socială și națională, antifascistă și antiimperialistă

Începând din primăvara lui 1944, cete capte montare ale forței fluviale românești fuseseră constituite în 3 grupe de luptă, unul pe linia Chilia, cu două unități, unul la Tulcea, tot cu două unități, și treilea în rezervă la Brăila pe canalul Arșeu, cu trei unități. Navele pătrunseseră pe o porțiune de autostază, cea din Delta și de obicei înghină unul din marile, acoperite cu plase de camuflaj pe intrarea superstructurii. Plasele aveau ochiurile umplute cu petece pătrunzătoare, cu stuf și oronchi înverzite deasupra. În așa fel încluzi micar un observator aerian să nu poată decodifica navele de marginea reșea a vegetației de pe mal.

În ziua de 23 August, la amiază, fața de situație operativă, două din montarele de la Arșeu, „Bucovina” și „Basarabia”, au fost trimise la Tulcea, unde se afla Comandamentul Forței Fluviale (C.F.F.), dar după comunicarea teoriei României de partea Națiunilor Unite cele două nave au fost trimise înapoi în zona Arșeu, pe canalul Vîlcu. Pe drum, noaptea, „Basarabia”, acostat în aval de Fieni, la mila 66,5, a fost bombardat de patru ori de aviație, dar a doua zi a ajuns la Arșeu.

Montarele „Bucovina” (fost „Sava”) și „Basarabia” (fost înghină) fuseseră parți în primul război mondial din flota sub-marină-gară de Dunăre și fuseseră atribuite în 1921 marinei române în baza prevederilor tratatului de la Trianon (4 iunie 1920). În prezența și în timpul celui de-al doilea război mondial, artileria lor fusese modernizată. „Bucovina” în 1936—1937, „Basarabia” în 1942—1943. Ambele navele deplasau de cele 2 turele duble scolare de 127 mm Skoda-Bofors, în prova și în pupa, și de un armament ușor AA, cuprins în cele 1—3 ture de 37 mm însemnate, 2 ture de 20 mm. Căptan pe Spardek și mitraliera jumătate Hotchkiss de 13,2 mm. Pe „Basarabia”, tunetele noi aveau o formă pătrată, cu ambele pentru încercările autonome a pistolat, puse cu stufi ceva mai lungi (30 de centimetri).

Caracteristicile respective erau 580 t, lungime 58 m, lățime 12,5 m, pescaje 1,3 m, înălțime primă 5 580 t, lungime 60 m, accerșii la mine și pescaje pentru ai doilea, tunetele noi erau de 1500 CP, „Bucovina” și 1700 CP „Basarabia”, ceea ce le dădea o viteză de

12 noduri, la bord fiindu-se între 70 și 75 t combustibil. Greutate blindajelor venea între 25 mm pe puntea, 40 mm în borduri și 50 mm pe turele. Echiparea montarelor pătrunseseră la 100 de oameni. Puteau fi socotite printre cele mai puternice montarele existente, tunetele duble scolare pe rachete acoperite cu fuzi de cel puțin 2 piese grele a oricărui sector din jurul navei.

După declararea oficială a stării de război dintre România și Germania hitleristă (28 august), comandantul forței fluviale, contramarșal Alexandru Ștefanovici, deplasat la Hirsova, la masuri de urmărire și captură a navelor germane ce se retrăgeau pe fluviu în sud, amenințând și uncom bombardat porturile dunărene românești. La 28 august, nămeaș, noaptea, „Basarabia” (asistentul comandant Epăștilu Nicolae — comandant grup și „Bucovina” (capitan Dumitru Comănescu) pormes în amonte pe Dunăre, în simț de montare „Ardeal” și „Lahova”. În jurul din Delta la 23 August) undă pe canalul Borcea. Pînă la Cerna-voada grupul R, c-ovr Nicolae capturaseră 14 remorcheuri, 2 salpe și 80 de pîșuri, iar apoi, la Rapova, alte 2 remorcheuri.

A doua zi, 29 august, ora 15, cele două grupe de montare se răsău la gura Borcei și, conform ordinului nr. 1, continuă marșul spre Giurgiu. În jurul orei 23, la km 40, deșpan comandantul V. Vornicea, temporar șef de stat major al Comandamentului Forței Fluviale, vine din unită cu torpedin „Sfor” și va prelua conducerea, operație pînă la Zimnicea (km 554). În ziua 30 august, la Giurgiu, grupul „Ardeal”, avind o viteză mai redusă datorită stării cisterne, primește ordin să se deplaseze în aval în zona Căllărești pentru a împiedica trecerea trupelor germane peste Dunăre.

Cetății grup, după reorganizare, continuă să deplasă fluvial împreună cu grupul M4R 31, în urmărirea unei corvete semnalat în mare la 30 km în amonte. Corveta, avind o armă de artilerie germană de mare calibru 31, se adăpostea în portul bulgar Stara. La ora 18, montarele „Basarabia” acostase la Zimnicea, unde „Bucovina” rămăsă în urmă pentru o navă germană pusă pe ucat. „Kiro-

burg”, va veni pe timpul sechii cu un porton de transport capturat. Într-o dimineață, „Basarabia” a plecat și, în amonte de Zimnicea, capturasă și un convoi german de remorcheuri „Kreuzen” „Convoi”, care cuprinde 2 alupe pentru alupe de 50 t, un tancul mare mobil, cel de remorcher și 2 salpe în marș, unele acostat seara la km 580 la nămea românești, iar remorcherul tractor, care era armat cu tunuri ușoare AA, este dus în port la Turu-Măgurele (km 597) și deșarnat (31 august, ora 04.30).

Acțiunea de urmărire dură de trei zile și punea continua. Acolo, la Turu-Măgurele, li comandant Nicolae primește însă ordinul C.F.F., confirmat ulterior de S.M.M., să se pună la dispoziția forțelor sovietice de Dunăre, la Fieni. Montorul „Basarabia” coborâse fluviu, înfund de Zimnicea pe „Bucovina”, dar acesta, avind mizuri slabe cu axele la cadid, rămîne în pupa și se pune pe a bari de apă în seara de 1 septembrie la km 394 (portul Căllărești). Montorul „Basarabia”, ajuns între timp la pua braziului Borcea, revine în amonte în ziua de 5 septembrie și încearcă scotocirea lui „Bucovina” de pe apă. Neizbutind, pleacă din nou seara în aval la Căllăre, unde se îndreaptă de 2 vedete sovietice. În urma ordinului primit, montorul li reia drumul în aval, a doua zi, 6 septembrie, reușit de remorcherul „Basarabia”. După o scială la Brăila, unde vine la bordul seful de stat major al flotei sovietice de Dunăre, în ziua de 5 septembrie, după acostare în dreptul km 100 av de lăscare, montorul și remorcherul vor trece în posesia U.R.S.S. Echipajul montarelor „Bucovina” și „Ardeal” trece de 2 săptămîni să ajute la scotocirea nămei din miază, de scotocirea și de a se apor a zădărnici în cercările făcute de 3 remorcheuri și o dragă. A trecut apoi în posesia U.R.S.S. de 30 de pe ucat la 16 septembrie cu mijloace trimise de comandamentul fluvial sovietic, montorul avea să participe pe pavilion U.R.S.S. și sub numele de „Marșul”, la spornirea trupelor de ucat din Dunăre, în zona turco-ungară la 16 octombrie 1944. La draguile de siguranță împotriva minelor magnețice, făcute de Dunăre, în această lăscare trecere montarelor „Marșul” și „Bendansk” (fost „Ardeal”), au luat parte și

Beneficiara unui seculare tradiții de utilizare a Dunării în scopul întregii sistemului național de apărare, marina română avea din primul război mondial cu cea mai mare flotă de nave și din flota din lume. Celor patru montarele românești (Ion C. Brătianu, Leacăr Căteaga, Ale. Lahova și Mihail) și 15 remorcheuri li se adăugau trei montarele din vechia marină austriacă cedată și dintr-o pușcărie românească „Bucovina, Basarabia și Ardeal”. Către mijlocul decemului patru, valentea complot a montarelor ma putuse să se realizeze din cauza evenimentelor de seară a marșului, căllărești și altor instalații, din și către programele înregistrate în domeniul armamentului. În aceste condiții se trece la o modernizare a acestora, inițiat prin înlocuirea vechilor tunuri de 120 mm cu piese de Skoda-Bofors de același calibru, model 1937. Acesta aveau țesau mult mai lungi, ceea ce permitea creșterea vitezei inițiale a proiectilului, îmbunătățirea preciziei și a distanței efortate de tragere. Au beneficiat de modernizări complete cele patru montarele din clasa Brătianu și Ardeal.

Cetățile două, „Basarabia” și „Bucovina”, fuseseră dotate inițial cu cele o turele duble în prova, ce apădeaua cele două tunuri de 120 mm, în pupa erau montate, în cupole, mortiere de artilerie de 105 mm, remorcherul și o torpedieră. În prova, în amonte, pe o tractorie foarte curbată exista încă adaptată după formele de reșea pe malurile Dunării, o punte de vedere tehnici, ideea era valabilă, dar experimentul utilizării montarelor în timpul primului război mondial demonstrase că îngrădite de acțiune efectuate cu ajutorul transportului în treia lungă unde practic mult mai puțin decât în timpul celui de-al doilea război mondial. În timpul celui de-al doilea război mondial, în urma duble armare cu tunuri de 120 mm universale pentru tragere nave și amonitiei nămeaș transformării montarelor „Basarabia”. Turele vechi de pe acesta, reînlocuiri cu tunuri Skoda-Bofors de 203 mm moderne, unde și proiectilele de a trage, în direcție cu minimum două țintă, încl. de la începutul secolului Comandamentul „Mare” și „Mare” și înțelesurile prin realizarea ceterului de salci și ai montarelor din clasa Brătianu.

BUCOVINA,

reconstruit complet în anul 1937



BUCOVINA,

asa cum arăta la sfârșitul lui august 1944

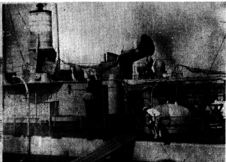
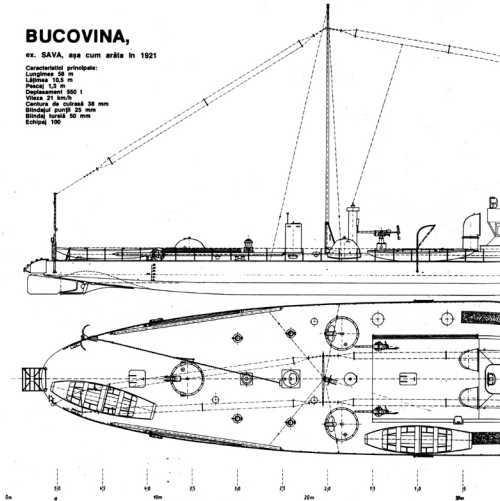


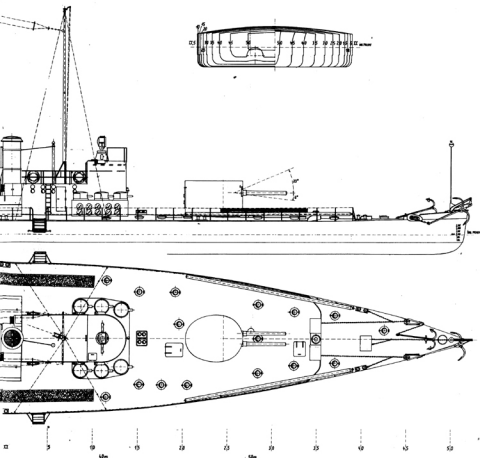
BUCOVINA,

ex. SAVA, aqa cum arăta în 1921

Caracteristici principale:

Lungimea 58 m
 Lăţimea 10,5 m
 Pescaj 1,3 m
 Deplasament 550 t
 Viteză 21 km/h
 Centura de cuirasă 38 mm
 Blindajul punii 25 mm
 Blindaj turelei 50 mm
 Echipaj 100





Acetia, după cum aveau să o recunoască în lucrările lor toți comandanții ai flotei de Dunăre așezate din primul război mondial, viceamiralul Oskar Richard Wulff sau comandorul Karl Luchow, erau superioare. Monitorii românești puteau trage în orice direcție cu două tunuri de 120 mm. În timp ce adversarul nu putea trage decât către prova cu același număr de tunuri. Fînd nevoite să vină pe direcția curentului în cazul unei angajări cu monitorii românești, ele aveau limitată capacitatea de manevră și în același timp erau în expus distrugerii, deoarece către pupă nu puteau îndrepta nici un tun în cazul celui din față noi unități și că unul în cazul celui din față mai vechi. O eventuală întindere cu forța fuată română ar fi trebuit să fie decisivă în primele minute, astfel să fie transformat în catastrofa, tunurile principale treceau în unghi mort. Suplimentar, unitățile românești dispuneau de o blindaj superior, atât pe puntea, cât și în părțile vîntului (importanța plăcilor de blindaj pentru monitorii celor două flote fuaseră excluse la Neptun), însă una dintre explicațiile tehnice ale eșecului trimis către forțele principale ale celor două escadre, nu toate că raportul de forțe nu era defavorabil: 4 monitoare ro-

mânești contra 9 adverse.

În cadrul eforturilor de sporire a capacității de apărare a flotei din partea celui de-al doilea război mondial, modernizarea monitorizării în sanctorii românești, cu personal tehnic și muncitori români, ocupă un loc important. Au fost montate la bord tunuri autoanuale de calibru mediu și mic moderne. Rheinmetall de 37 mm, Derling de 20 mm și instalare binate Hotchkiss de 13,2 mm.

Primul monitor cu două tunuri duble care a fost reconstruit a fost Băscăria în 1937. A urmat apoi în șantier în perioada 1940-1942 Băscăria, cele două unități, păstrînd doar tobele din mijloc de blindaj inițial, au fost cele mai puternice unități flotei din vremea lui la reconstrucția flotei sovietice de pe Anur și aparțină clasei Udrank.

Un element de specificitate deosebită a constituit schema de apărare și de monitorizare românești. Încă din timpul primului război mondial au fost puse la punct diferite metode de camuflaj a monitorilor. Astfel numeroși fotografi din diverse direcții (inclusiv cele autorități presei) monitorizau și puneau în pag. 10 înțeles mediu în care se afla, pînă la sădii și popi, stufări, răchită,

Pentru ca minierii să nu fie periclit, de pe mal se tăiau numeroase ramuri vegetale și se montau la bord, astfel încît monitorul să semene cu un grînd și să fie imposibil de distins de către inamic.

Beneficiind de experiența primului război mondial, metoda se perfecționase continuu astfel încît fotografiile de la manevre din 1936 nu prezintă o mare diferență de camuflaj decât pe borduri și suprafețe care nu se mai pun pe mare de culoare, ci se suprapun fulguri, tunchuri și chiar pont întregi. Pe tunurile prova sînt pînă la cinci înălțimi. Încă din primele zile ale războiului toate unitățile primeau în dotare planșe de camuflaj contra aviației, confecționate cu ochiuri mari printre care se pot intercala ramuri. Din plăci, toate înălțimile de a identifica autorii acestor scheme originale de camuflaj au dat greș. În felul acesta s-a putut determina cu precizie autorii planșurilor de modificare ale celor două monitoare cu tunuri duble. Poate că există critici care ne pot furniza date suplimentare, inclusiv fotografii pentru prezentarea planșurilor lui M 405 pe lîmă de Băscăria, ex. (10).

Mulțumim pe scurt celor turetoare venitoare care prin datele furnizate au con-

tribuit la realizarea acestor materiale: viceamiral (2) Gheorghe Sandu și contraamiral ing. Marcel Diaconescu pentru indicațiile de modernizare, c. r. III ing. Gheorghe Scare și c. r. II Mihai Chiră pentru datele furnizate ca participanți la revoluția de eliberare socială și națională, antifascistă și antimperialistă de la 23 August 1944 la bordul monitorului Băscăria și Ardeal și c. r. III ing. (7) (8) (9) (10) pentru fotografi și scheme de camuflaj.

CRISTIAN CRĂCĂRUȘU

BIBLIOGRAFIE

- Taschenbuch der Krieges Flotten, 1937, 1940
- Harta Dunării nr. 1/50 000 — Ban. Hidrogr. Nr. 1934
- Registre operații flotei de dragaj, 1940-1945
- Raport „Abwehr-Konstruktor“ (U.R.S.S.), nr. 4/1945
- Raport de operații C.F.R. (septembrie-octombrie 1944)
- Raport de operații ale comandamentului de nave fl. c-ilor Ecaterina Miron, opt. Dumitru Constantin.



Desen de CRISTIAN CĂCĂUNU

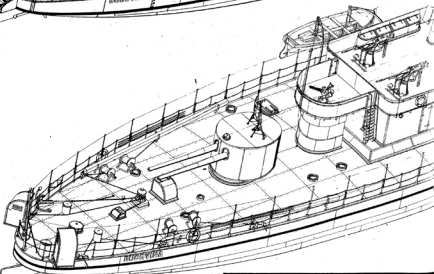
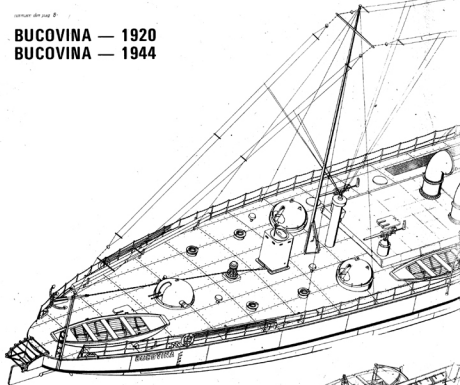


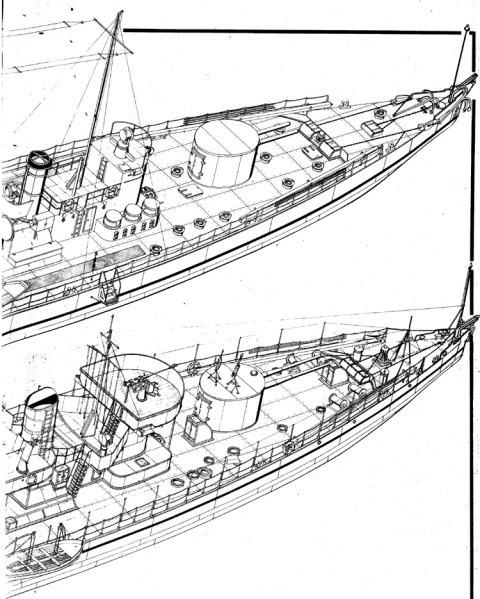
Desen de ION TĂRĂLUNGĂ

MODELISM • 9

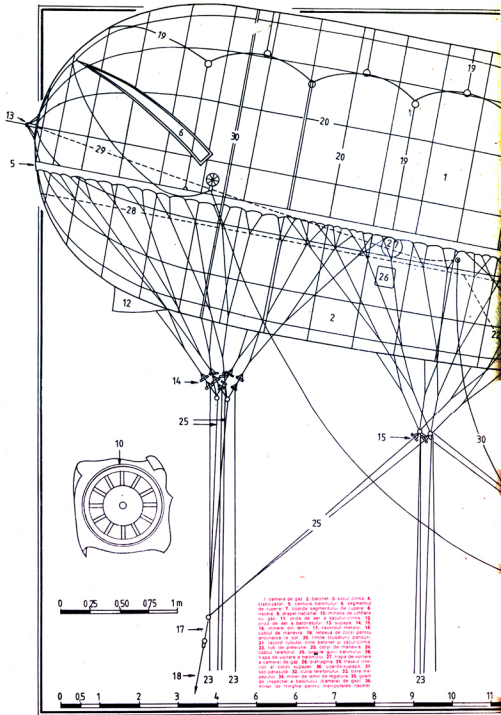
BUCOVINA — 1920

BUCOVINA — 1944

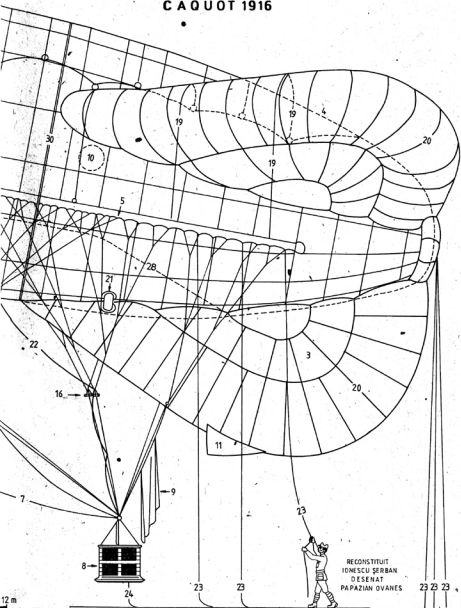




Desen de MIHAI GEORGESCU



BALONUL CAPTIV DE OBSERVATIE TIP CAQUOT 1916



VEDERE DIN PUPA (ÎN POZITIE ORIZONTALĂ)

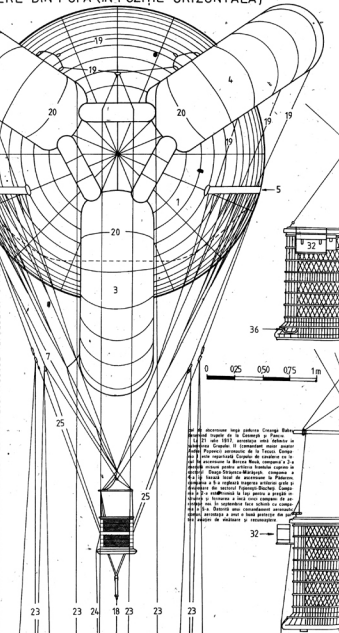
Compușii de acetate colaborează direct la arderea, dezvoltând peste 50 milioane cal/g, ele acționându-și între ele pe măsură ce se descompun pe 25 secunde, cu o temperatură până de 400°C, în cea 10, când se schimbă substanța. Se spune că fiecare compoziție să aibă o altă 10—12 cal/g de la pe în, ceea ce este foarte mult.

la ora de 10:00 zile 1987, la ora 8:30 dimineața, baloții compuneri a 2-4 este actual de amvonu-mancare venite de la Fergana. Localitatea obiectivului Mihail Mădăraș - în stăruie în baloți, expunând pînă la ultimul cartier dezvoltare mamei de atunci continuu și scrierile/șirurilor umbrelor de tabare flori după ce baloții se află în Râșeni", se prezintă în Jurnalul Bucurii nr. 1 272 din 30 octombrie 1987, prin care atestată obiectivului amvonu-și este decalat în "Strada României" în spațiul în grație de canele.

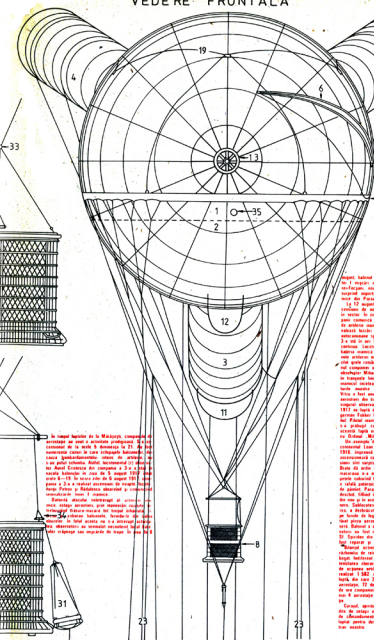
[illegible][illegible]

În ziua de 13 iulie 1917, companiile de servitanți promiseseră muncitorilor de la districtele agricole să plătească asupra petrolului descoperit prin observarea făcute în ultimile zile. Compania a 2-a promisea muncitorilor de a supraveghea asupra stingerii a București 17, de a veni dacă trageți câștiguri de la supra stingerii a districtelor jurnale la atac și de a semnaliza orice ulei nou în cadrul înțelegerii.

Pîn se schimbau botezurile la Nămețului la Mărgarec, companiile de aerospațiu au reușit să le meargă prin pazele țării noastre. Cîte cîte companii erau de materiale și a mijloacelor de transport pe jos, unele companii au dat o parte din materiale pînă la o etapă decîtărilor cîmpului și cîmășii pe care erau înșurubate și cîră de cîră de materiale. Cu toate greutățile deosebite, toate companiile au ajuns la locul indicat la timp. La 18 noiembrie, compania a 5-a s-a instalat în la 3 km sud-est de Târguș, pe drumul de comunicație în treapta de vînturi de aerul dintr-o direcție. Compania a 3-a la stațiunea la



VEDE RE FRONTALĂ



după, bănuind că compania a 2-a semnalizată Ardeul 1 este în mare de cămine pe jumătate înălțată, scopul observării ardeii companiei teritoriale importante semnalizată între trupele noastre din Parșan și Grigoriș.

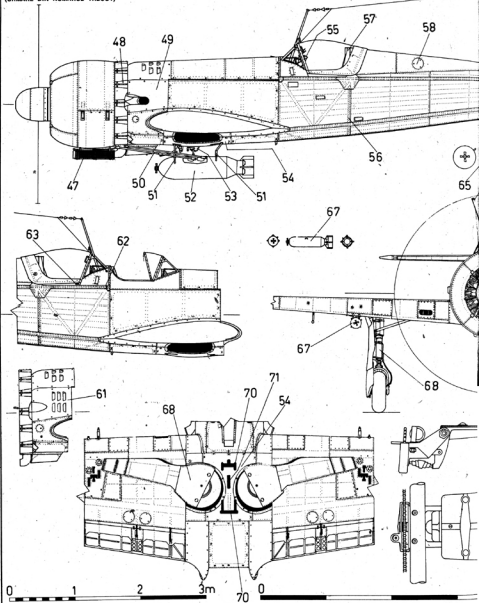
[illegible]

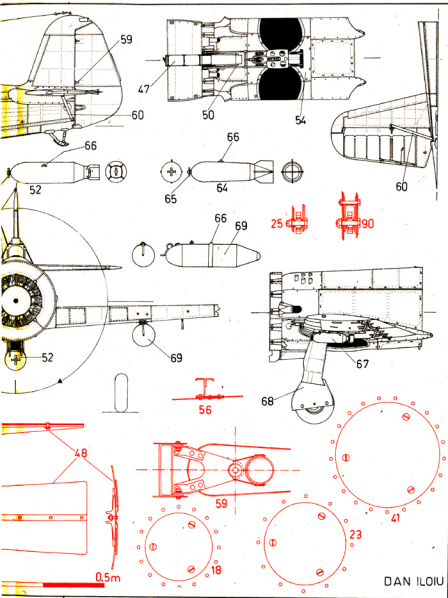
Un exemplu de coraj pe care l-a dat și sublocotenentul Leon Wintberg, în ziua de 13 martie 1918, împreună cu sublocotenentul Sile Cănușcu, acoperind cu baionetă la 1.000 m. în timpul as-

[illegible][illegible]

Curații, agenții de sacrificiu și occasional dovă-
dite de ostășii nerostici: au fost elagani spre care
de comandamentele și trupele plănuie de care au
luptat pentru dezvoltarea unității naționale a ge-
nerației noastre.

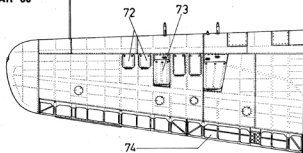
VALERIO AYRAM



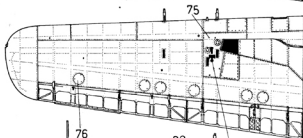


DAN ILOIU

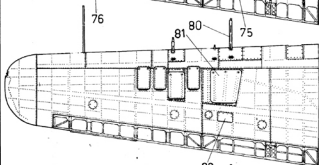
IAR 80



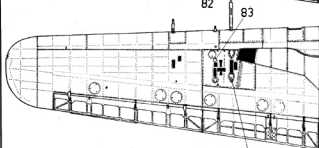
LA AVIOANELE
51-180 231-240



LA AVIOANELE
51-180 231-240

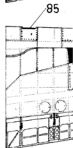
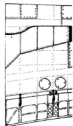


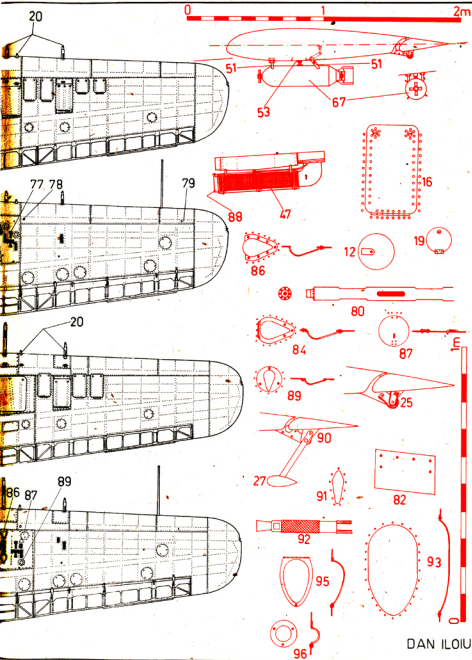
LA AVIOANELE
181-230 291-300

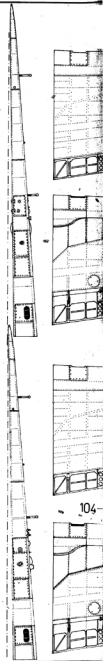
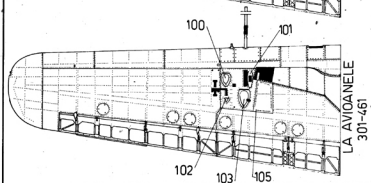
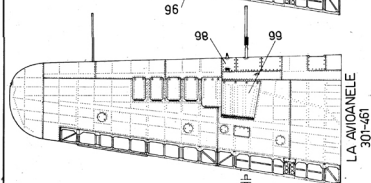
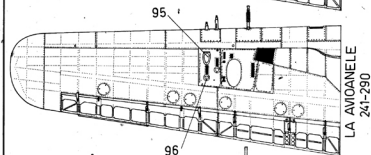
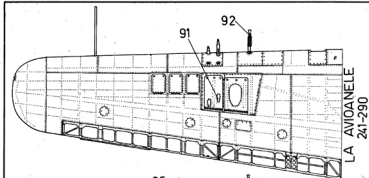


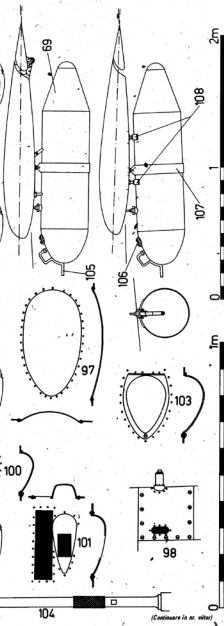
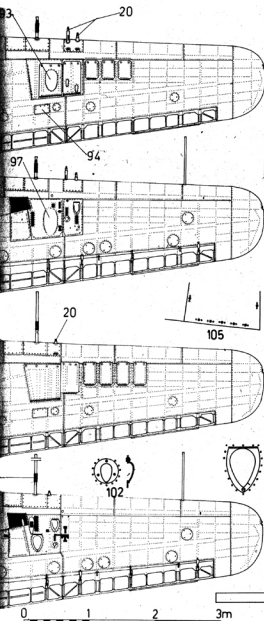
LA AVIOANELE
181-230 291-300

0 1 2 3m 84



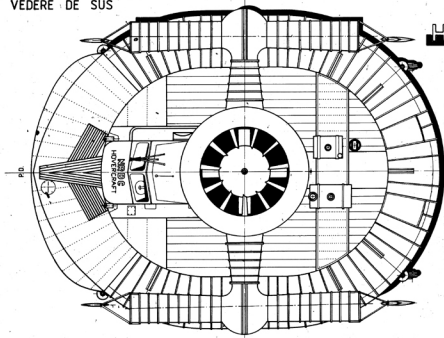




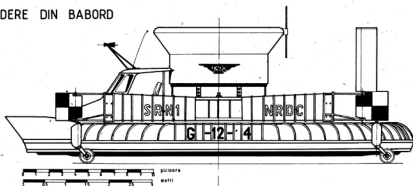


(Continua in ar. vitor)

VEDERE DE SUS

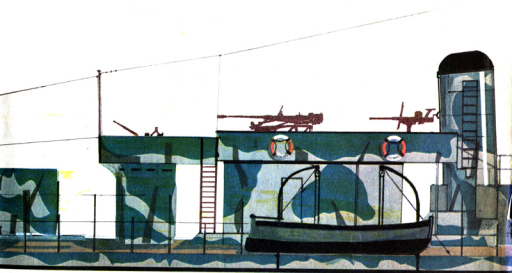


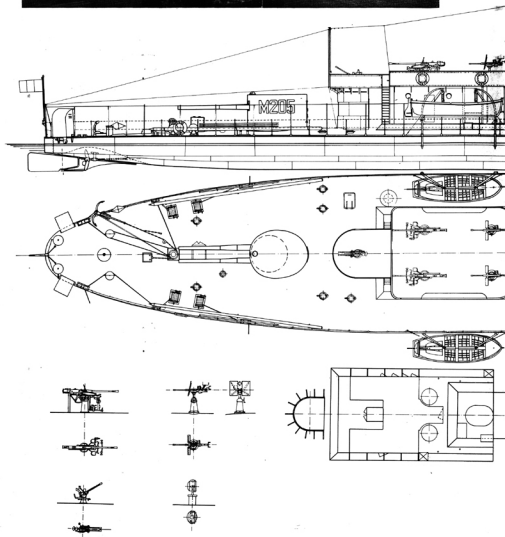
VEDERE DIN BABORD



- 3.) 1-SUPRAFEȚE CONTROL SUSȚINUTĂ LA PRONĂ; 2-N-CRME DE DIRECȚIE LA MERS ÎNAPOI; 3-5-SUPRAFEȚE DE CONTROL AL AȘETEI LA MERS ÎNAPOI; 4-14-OBTURATOARE PROPULSIE PENTRU MERS ÎNAPOI; 5-13-SUPRAFEȚE CONTROL SUSȚINUTĂ LA TB ȘI RB; 6-12-OBTURATOARE PROPULSIE PENTRU MERS ÎNAPOI; 7-11-SUPRAFEȚE DE CONTROL AL AȘETEI LA MERS ÎNAPOI; 8-10-CRME DE DIRECȚIE PENTRU MERS ÎNAINTE; 9-SUPRAFEȚE DE CONTROL AL SUSȚINUTĂ LA PUA.

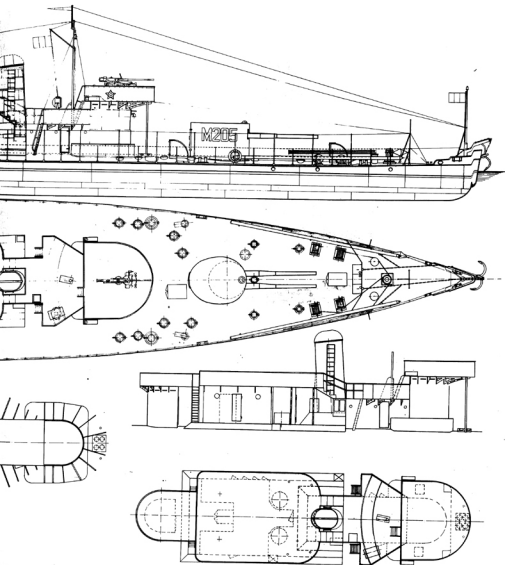
- a) 1-INTRARE AER SUS; 3-AER PENTRU RACIRE; 5-AERUL PENTRU TATIE; 8-JET DE AER; 10-TERNA DE AER; 11-

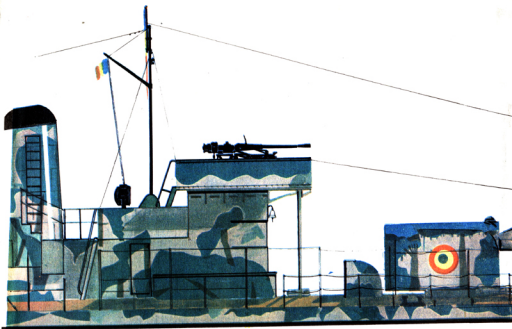




Redesandri în țig. ADRIAN TUJINSCHI

(Continuare în nr. 20)





I.A.R. -80/81

Ajunse la 5.000 m în 73", viteză maximă 470 km/h la 4.500 m, autonomie 2340', rata de ascendență 1.000 km, seria 251-290 — I.A.R.-80C.

Față de seria anterioară apar schimbări care devin standard începând cu avionul 251.

— Se montează o nouă penă la capul pistului.

— În caz de zbor fără parajul, la scut se adaugă o penă de protecție și una de sprijin.

— Rezervorul de combustibil supraîncălzit este înlocuit de unul de aer condiționat din cauciuc special.

— Pentru a rezolva problema supraîncălzirii motorului în urma creșterii greutateii avionului, se montează un al doilea radiator de apă în încălzirea aripii stângi, iar la cablozile fuselajului anterior se practică o serie de lante de aerisire în plan. Radiatorul de apă suplimentar este comandat de pilot prin intermediul unui robinet plasat pe bord.

Datelor ca pentru seria 251-290. Avioanele I.A.R.-80C sunt denumite treacă cu negru pe verde.

Seria 291-300 — I.A.R.-81A.

Avioanele sînt varianta BOP a seriei I.A.R.-80B cu numerele 219-220. Către de acestea prin montarea lanțurilor de zbor de 225 kg sub fuselaj și prin transformările introduse cu avioanele I.A.R.-80C. Armament ca la seria 212-230.

Greutate totală 3.250 kg, putere specifică 0,31 CP/kg, încălzire aer la 396,9 kg/h.

Avioanele au fost denumite I.A.R.-81B treacă cu negru pe verde.

Seria 301-461 — I.A.R.-81C.

Este cea mai mare serie de fabricație, lansată în fabricație ca bombardier, în special în 1943.

Dar tot în 1943, pe 1 august, România s-a declarat aliată mai mult din partea ariilor de bombardament americane, iar avioanele I.A.R.-81B-81C, compuse din intrinseci sau luate cu o înlocuirea unității de loc, se dovedesc insuficient împotriva bătăliilor și a puterii de foc a bombardierilor americani B-17 și B-24. În aceste condiții se ia decizia ca I.A.R.-81C, aflate pe banda de montaj, să fie convertite pentru misiuni de vîntare în cadrul apărării teritoriale.

Inițial, avioanele I.A.R.-81C erau compuse din două tunuri Mauser MG-15/20 calibru 20 mm, cu unitatea de foc de 350 de litri, două intrinseci Browning FN, calibru 7,5 mm cu 1400 de cartușe, lanțurile de sub fuselaj, patru bombe de 225 kg și două lanțuri sub arii pentru bombe de 50 kg, însă în urma convertirii la noua misiune la unele avioane este demontată doar forța lanțurilor la iar

celelalte întreg lanțurile de sub fuselaj, Către de sub arii sînt pătate pentru repunerea suplimentară.

Dispozitiv de vînt pneumatic de decolare și aterizare cu o armă pneumatică a armamentului.

Avea un parbriz frontal blindat din sticlă piazată de 75 mm.

Comanda filtrului de aer este mutată la jamașă scuară a trenului, filtrul intrînd în funcțiune la scutirea trenului. În se montează un colimator "Teletest" pentru I.A.R.-I.D.R., acesta înlocuind pe cele de tip "Gower". În urma defectării lor, la serie anterioare, ptezum și grila de serie 1-50.

Greutate gol 2.200 kg, total 3.040 kg (cu rezervoare suplimentare), încălzire aer la 396,9 kg/h, putere specifică 0,33 CP/kg, Ura la 5.000 m în 73", viteză maximă atinsă fiind de 470 km/h la 4.500 m, autonomie maximă 2h15.

În anul 1939, înainte de lansarea avionului în producție de serie, s-a propus realizarea unei variante a avionului cu motor Junkers "Jumo" de 12 cilindri în V încașat, urmînd să compună schema motorului. Dată fiind neajunsurile la fabricație, proiectul a rămas în fază de achiziție inițială și nu s-a realizat. Schema avionului I.A.R.-81A în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În vara lui 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

În anul 1944, în vederea combaterii bombardierilor americani, s-a experimentat montarea pe un I.A.R.-81C, sub aripi, a două lanțuri de rachete aer-aer germane tip Vkr. Cr. 21, calibru 120 mm. Aceste rachete auze o înlocuire a rachetelor de rachete. Schema avionului I.A.R.-81C în un fuselaj mai aerodinamic și o cupolă a carlingii mai profilată, de tip semnalizator cu cele de pe avioanele de vîntare P-51 D "Mustang" și P-47D "Thunderbolt".

Proiectul nu este dat înăi utilizat, astfel încît mai trîziu, probabil prin 1942, avionul cu numărul 1111 a fost modificat prin înlocuirea pe al a unui motor Junkers "Jumo" 211D de 1.200 CP. Cu acest motor s-a executat un singur zbor de cărbogment aviator Alexandru "Dutu". Prin pilot de încercare la I.A.R. După decolare au apărut vibrații foarte puternice în celulă, care au făcut imposibilă continuarea zborului. Mai mult chiar, pentru o aterizare eficientă de cil normală a fost necesară oprirea motorului pe pînă de aterizare. Încercările nu au continuat. I.A.R.-80 nu 1111 rînd apoi remotorizat cu I.A.R. 8-14-1.000 A.

amenajarea unui post suplimentar de pilot, în cazul celui existent al doilea post de pilotul este descurat. Au fost dublate comenzi de zbor și au motorului și eliminat sîmbul rapid de comandă a dui la reducerea drastică a pînului de combustibil, în urma micșorării dimensiunilor rezervoarelor, autonomia de zbor scăzînd la 25 de minute. Dar cum noua variantă se păstina calitățile de zbor ale avionului original, transformarea s-a executat și la alte aparate, care au intrat în dotarea școlilor militare de piloti. Nu se cunosc exact dimensiunile avionului I.A.R.-80 C, avuțule și nici sîmbul de avioane originale cu au fost transformate.

Vopșire, înscrispionare, înmatriculare 1940 — mai 1941

Extradou avionului era vopșit în culori de camuflaj verde oliv și maro deschis, conform unui scheme standard, introdusă în aviația noastră. Coafa și patele elicei erau negre, la fel carterul anteni. Pe aripi și fuselaj era vopșită cil o bandă îngustă roșie, galbenă sau albastră, indicînd ecscadrii din care făcea parte avionul. Direcția era vopșită în vîntul roșu-roșu-galben, în sensul verticelui, cu albastru la pămînt. Interiorul carlingii era vopșit în gri, scaunul și manetele de comandă fiind în culoare naturală (lemn). Bordin era negru, aparatele de bord erau cadran negri și înscrispionări albe (exceptie indicatorul extintorului aerului, care era vopșit înver, avînd și cele 4 scuturi separate vopșite în roșu. Fuselajul era vopșit în lîne albe și negre. Pe derivă era cil pictură: numărul de fabricație, avionul, cu alb, denumirea lui, cu negru, și emblema fabricii cu alb.

Însemnările de stat erau caducă tricolor-roșu-galben-albastru, cu albastru în centru, aplicată numai pe aripi.

Unele fotografii evidențiază variații de vopșire a elicei pentru această perioadă. Astfel apar elice lănte negre, cu emblema V.D.M. pe pînă, sau numai cu patele sau vîntul elicei vopșite.

Apromimativ în martie 1941, benzile ce indicau ecscadrii sînt eliminate, se vopșește o bandă galbenă pe fuselaj, în spatele carlingii, capotajul motorului este vopșit în galben, iar coafa elicei în galben pe o porțiune de 120° din circumferință. Căcscadrii sînt mărte în diametru și mărte mai pe aer avionului.

Mai 1941 — septembrie 1944

Însemnările de stat, coarda, este schimbată cu albul, sau forma unei cruci formată din 4 albastre, cu fond galben și bandă albă la exterior, și avînd în centru coarda tricoloră. Se aplică pe aripi, în locul carlingiei, pe fuselaj, în spatele carlingii, bandă galbenă de fuselaj este lănte și mărte mai spre ampejale. Capetile de plan sînt vopșite în galben pe intrados.

Ca variații de vopșire apar avioane care nu au capetele motorului vopșite în galben și în această perioadă apar pe avioane diferite alte însemne: însemna de comandant, de victori serice, însemna și înscrispionări personale sau embleme de unități.

Septembrie 1944 — 1950

Extradou avionului este revopșit în verde lănte compus din două pînă de lănte de fuselaj este înlocuită cu alb, la lănte de pe capul de plan, în plus se adaugă în alb și extradosul capetile de plan. Coafa elicei este compusă negru, avînd patele pe o spîrtă albă. Crucă sînt înlocuite cu coarda tricolor, aștate pe acozeli locuri.

Defectă lăntul la aceste transformări s-au făcut în pînă campania avînd în rîst, între două misiuni de lănt, apar și aici variații de vopșire, în special în se ptezare pteză de și extradosul capetile de plan. În anul 1948, avioanele sînt revopșite pentru refacerea vopșetile uzate în război. Cu acest sînt înlocuite în verde oliv și coarda elicei.

Tot după anul 1948 încep să apară pe avioane și numere de ordine, pizate pe fuselaj, precum și căcscadri de dimensiuni reduse pe derivă.

În 1950

Decretul de stat coarda este schimbat cu o așă roșie, avînd un cerc galben și unul albastru în centru și berură albă și albastru pe margini.

Acetate se aplică pe aripi, ampejale și derivă.

Dispar culoarea albă de capetile de plan, lănte de pe fuselaj, înlocuite de direcție, emblema fabricii, denumirea avionului și numărul de fabricație de pe derivă. Pe fuselaj este trecut cu negru numărul de ordine al avionului.

Pentru vopșirea modelului de I.A.R.-80/81 recomandăm folosirea schemei de vopșire din cadrul articolelor, menționînd că acestea reprezintă numai standardele, deosebite celor publicate în revistă, care sînt ecscadri fotografice originale și minuscule verificate, dar baza trîntule să dîntă studiul fotografic originale publicate sau care va parve, pentru evidențierea particularităților de vopșire a fabricii model.

Aducem mulțumiri pe această cale tovarășului Șcartă Iordane de la Interprimăria de Avioane București, care a salvat de la distrugere planurile de fabrică ale avionului I.A.R.-80/81 (în prezent acestea fac parte din patrimoniul Muzeului Militar Central), tovarășului profesor Hecșar Maghiar și întregului personal al școlii de docșare de la Muzeul Militar Central, pentru sprijinul acordat la realizarea acestui material.

DAN ANTONIU

BIBLIOGRAFIE

- Planurile originale de fabrică ale avionului I.A.R.-80/81.
- Notă tehnică a avionului I.A.R.-80/81, ediție 1943.
- Catalogul de prese de schimb al avionului I.A.R.-80.
- Catalogul de prese de schimb al avionului I.A.R.-81.
- Colecție ale distictelor reviste apărînd Muzeului Militar Central.
- Fotocșe Muzeului Militar Central.
- Proiectul avionului I.A.R.-80 cu motor Junkers "Jumo" din 1939.
- Mășurări ale distictorilor foști piloți pe I.A.R.-83.



VICTORIA ADIN, art. Independența, bl. 4, ap. 7, Petrosani, 2675, Județul Hunedoara, dorește să facă schimb de planuri pentru auto, auto, raze și rachete. Caută modelele 1/1000, 2, 3/1984, 2, 4/1985 și scheme electronice pentru modelism.

MIHAILA MIHAILA, Huși, Vaslui — Planurile avionului Mig 21 în găsiți în numărul 2/1985 (7).

NICOLAE MUREȘAN, București — Vă recomandăm consultarea lucrării „Istoria aviației române” — E.C. Științific și Enciclopedică, București, 1984.

IORDACHE FLORIN, Târlănești, Prahova — Vom încerca să publicăm în viitorul apropiat schemele solicitate.

GHEORGHE CODRIN, Piatra Neamț — Pentru detașările adresate către Federația Aeronațională Română, Str. Vasile Conta 6, sector 1, București. Nu putem publica un supliment al revistei sub forma unui plan introdus între pagini, dar putem accepta încreșterea din acest număr, de a se obține un poster prin detasarea și alipirea unor pagini.

COZMA DRAGOȘ, Iași—BR 71 Blackbird este un subiect atractiv. Din păcate, destul de mulți cititori ai revistei au încercat să ne ofere un articol, tentativă scoției nu au avut un nivel corespunzător pentru a fi publicate. Așteptăm în continuare.

WEISS EDDY ROLAND, Constanța — Pentru a vă putea ajuta trebuie să ne trimiteți adresa completă.

DAMIAN MARIUS, Constanța — Unul dintre biinatele solicitate de v. fost și în dotarea armatei române. De aceea vă rugăm să mai așteptați puțin și să considerați posibilitatea apariției ca o simplă coincidență, deoarece nu putem satisface chiar toate cererile.

SUR NICUȘOR, Str. Muncitorilor, bl. M4, ap. 1, Zalău, 4705, Județul Sălaj, cută numerele apărute în anii 1984 și 1985.

ARCHIP FLORIN-PAUL, Piatra Neamț — Putem considera înțelegerea de înțelegere a Raodop prin mandat poștal. Vă recomandăm și înțelegerea de înțelegere și cură, ce au o calitate deosebită.

VIOREL DILGAN, Piatra Câmp, bl. L1, sc. 1, ap. 3, Craiova 1100, Județul Dolj, dorește să corespundă pe la me de mașină și aviație.

BETAI TEOCLIT, Str. Principala 165, Ocnița, 608, Județul Suceava-Moldova — În principiu putem folosi orice fel de chi pentru construcția modelelor, inclusiv peie utilizate la repararea autoturismelor. În ceea ce privește motoarele termice nu vă putem da nici o informație, cel puțin decadală.

PERENI MINCEA, Alesea Neclav 1, bl.

7, sc. II, ap. 92, 3990 Balu Mare, dorește numerele 1-20. Fără îndoială este numele unui inventator german care în anul 1920 a reușit să realizeze în succesul unui nou propulsor naval, bazat pe efectul dinotrup în frică sub numele de „Magnus”. Conținutul cărții este într-un fel de fluid este supus unei forțe laterale. Un exemplu îl pot constitui mingile de fotbal care conțin un miez de plumb și sunt știmpate cu efect și se imprimă și o mică rețetă de notă pe lângă cea de translație. După cum se poate vedea din vechiul catalog din cilindri de man-diment care erau roni prin intermediul unui motor electric, în momentul de față, în prezent de direcția vântului și realiza însemne economice de combustibil față de nașterea acestor modele. În prezent, după ce au fost reținuți de războaie, în-au dus la aplicarea în serie a invenției detrită volumului rețetă mare ai cilindrilor care au fost reținuți de războaie, de motorizare diesel navale și prețului rețetă scăzut al combustibilului fosil. În anul 70, au fost reținuți de războaie la studiul de modele experimentale.

LUPUȘ NICOLAE, Arad — Potrivitorul Enterprise (CVR) a fost construit la fabrica „Neoproduct” din Arad, la lanțul 30-32-1936. A fost în dotarea marinei militare a SUA. În 1936 și a fost dotat la fabrica rețetă de războaie a participat la năvălirea în Pacific. Avea 25 500 l, 232 m lungime, 25,3 m lățime și un pescă maxm de 8,5 m. Putem lua la bord circa 85 de avioane. În varanta de echipare inițială. Avea un echipaj de 2 600 oameni și putea câștiga o viteză de croazieră de 33 noduri. Cu viteză „George Pomru” nu a existat decât sub formă de propuneri.

TERIAȘU ROMEO, Iași — Vom satisface și cererea de.

IANIOLAVICH MIHAI, București — Propunem de: fac parte din planul nostru tematic. Revista ARPI, cu profil de aviație, este redactată cu multă complicitate și pasune de către un grup de tineri specialiști din cadrul IAR 80.

COVĂCĂ NICOLAE, București — Construcția din carton și din foame insubstituibile și bine venite mai ales pentru debutanți. Cu excepția planului de IAR 80 publicat în nr. 3/1984-(4), în MODELISM nu s-a mai publicat.

VINTU ANDREI, Bacău — T4 este în pregătire pentru a apărea în paginile noastre, inclusiv planuri și fotografii. Vă rugăm dacă binecuvântați să ne scrieți în elaborarea textului istoric prin trimitea cărții noi a unui memoriu cu participarea de la luptele de la Ciochii. Materialul va fi ulterior remis Muzeului Militar Central din București.

MANOLACHE ADRIAN, Str. Școlii 210, Micro 18, bl. C4, ap. 34, nr. 6, 6200 Galați, caută revista nr. 9/1980-19.

CĂLIN CĂLIN, Str. Brașov, Nr. 10, D27, sc. 3, ap. 3, cod 1100, Craiova, Județul Dolj, caută revista apărută în anul 1982—1983. Dorește să corespundă pe la me de mașină și aviație modernă.

TANASE DANIEL, Str. București, bl. 26, sc. D, et. IV, ap. 33, 6400 Balaia, Județul Maramureș, cerea prima 11 numere ale revistei. Frustrat din cauza că n-a mai trimis reprezentarea codului internațional de semnificație cu stagiule. Fără a se putea reprezenta o idee.

PANTAZU IORIN, Dumbrăvița, Brașov — Vă felicităm pentru pasiunea și competența pe care le demonstriați. Am înțeles scrierile de producătorilor.

ABĂȘCHIN CONSTANTIN, Str. Construcțiilor 3, bl. C5, ap. 26, Tigine 2, Galați 6206, dorește colecția revistei din anii 1984-1988.

VICAN NICOLAE, București — Autorul articolului respectiv a prezentat lucrarea sa în mod public, când revista deja apăruse. Observațiile de: au fost deja transmise producătorilor.

TAUTU IONEL, Craiova — Ca de obicei preferăm de: și alți de multe citiri.

nici dacă am fi, nu am putea pune în le înlocuim. Așa că, fie și în glumă, putem să sigur că vom reuși să vă satisfacem, cel puțin în parte.

POP GABRIEL, Sălăuș, Str. Școlii 210, Micro 18, bl. C4, ap. 34, nr. 6, 6200 Galați, caută revista nr. 9/1980-19.

COLANGIU DRAGOȘ, Brașov — Pentru a nu face eforturi inutile, fuși legătură cu membrii cercului de aeromodel din orașul dv. fie la CPSP sau la Centrul de Creație Socială și Culturală pentru Tineret „Chitara Românească”, unde veți primi îndrumări respective.

CHISTRUȚA ADRIAN, București, NEIU BĂLAN, Huși, TURCU RADU IOAN, Ga, Gheorghiu-Dej — Am transmis scrierile dv. producătorilor. Vă mulțumim pentru sugeriile de calitate de încredere și activități noastre.

SUMMARY

Pages 1-3, 10-15 — For the first time presented to model aircraft builders IAR-80, the last Romanian Aircraft Industries Achievement.

Pages 4-8, 25-26 — We are offering a beautiful colour poster of the Romanian aircraft carrier BUCOVINA, as in 1937 and 1944, together with ship history and photos.

Page 9 — Training for RC auto-races may be very well achieved with this Basic simulator, Sinclair Spectrum compatible.

Pages 18-21 — We continue publishing original drawings of the WW2 plane IAR-80.

Pages 22-25 — There are already 30 years from the first successful tests of SRN 1.

Page 32 — The second MIRCEA school-sailing ship has 50 years.

СОДЕРЖАНИЕ

Стр. 2-3, 10, 15 — Впервые представлено румынскому моделисту IAR 80, последнее достижение румынской авиаиндустрии во второй мировой войне.

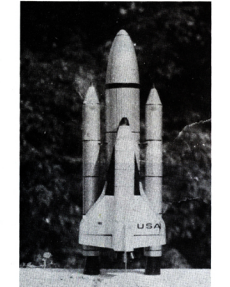
Стр. 4-8, 25-26 — Предлагаем читателям афишу которой можно дополнить цветной двух удвоенный спринг: румынский моторист М 104 БУКОВИНА в авиационной истории.

Стр. 9 — Программ Воска для авиаторов.

Стр. 16-21 — Оригинальные IAR 80 (продолжение).

Стр. 25-26 — Первое успешное судно на воздушной подушке СРН-1 1959-1959.

Стр. 32 Вторую учебную судно МИРЧА использовало 50 лет.



O performanță tehnică cu totul fără din conștient au reuși membrii cercului de rachetele model de la C.P.S.R.-P.T. Mureș. Ei au realizat macheta navei spațiale Columbia după planurile publicate în revista Tehnism și au putut să execute un zbor perfect în cadrul concursului „Start spre viitor” de la Năvodari.

Читатели социалистических стран могут интересоваться Подписком в Почтовой и отделении которому они принадлежат.

For one year subscription (4 issues) send
Pour un an d'abonnement (4 numeros) envoyez
Für ein Jahr abbonement (4 nummern) senden

Adrese de correspondență:
Adresse der redaction:
Correspondence address:

MODELISM, Piața Școlii 1, cod 79784, București

Redactor-șef Ing. IOAN ALBESCU
Redactor-șef adjunct prof. GHEORGHE BADEA
Secretar responsabil de redacție: Ing. ILIE MIHĂESCU
Redactor responsabil supliment: CRISTIAN CRĂCIUNOIU



Tipulor executat la
Combinatul Poligrafic
„Casa Sclăriei”
Administrația
EDITURA ȘCINTEIA

Revista poate fi găsită la poziția 86 în catalogul presă editată în 1989 în RSR. Prețul unui abonament anual (4 numere), inclusiv taxa de livrare la domiciliu (1 lei), este de 25 de lei.

În acest an, nava școlară MIRCEA
a împlinit o jumătate de secol. Mo-
delul care dorește să-l realizeze
măcheta le recomandăm să a fost pre-
zentată în numărul 3—1986—(12).

