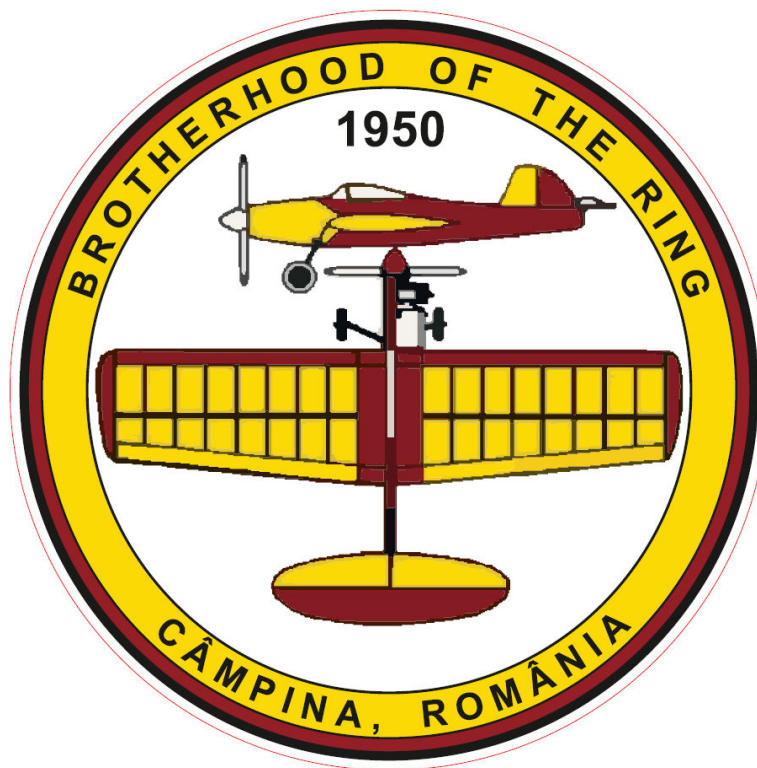


Brotherhood of the Ring, Romanian Section



Ringmaster Fly A Thon

Campina, Romania 2019

by Daniel Petcu

Petroleum and Gas University
Ploiești, Romania

2019

Ringmaster Fly A Thon, Campina – Romania, 2019

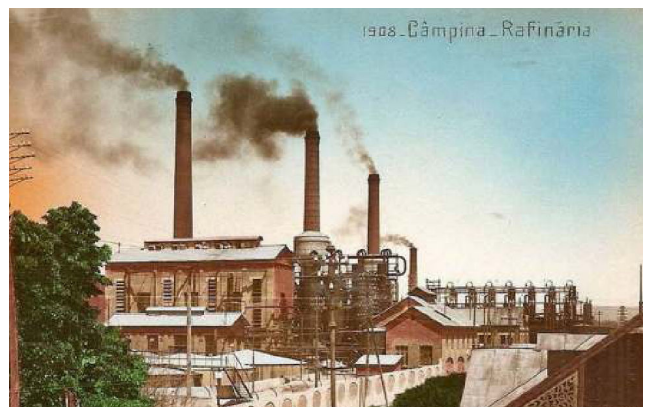
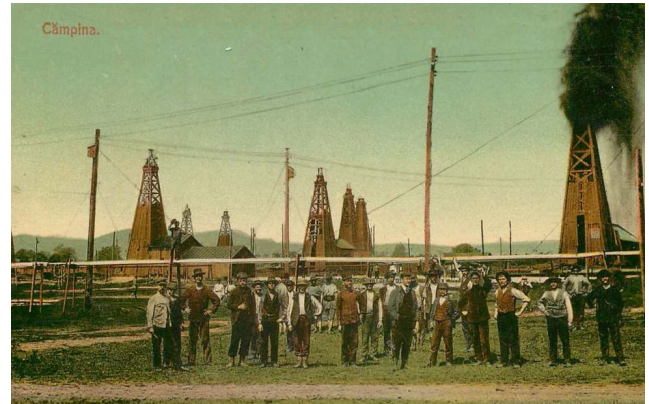
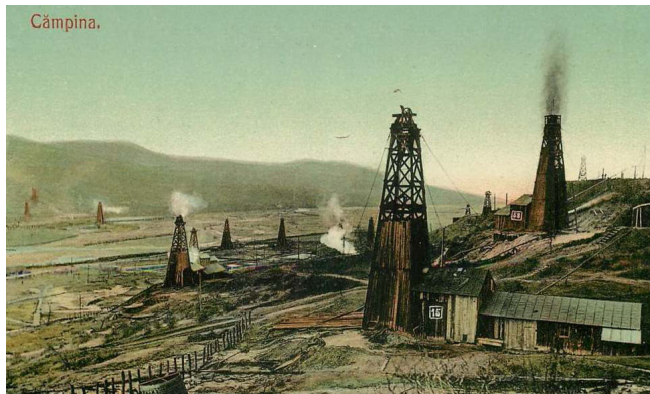
Daniel Petcu, PhD

Geology of Oil Resources and Reservoir Engineering Dept.

1. This is where we come from

God has taken care of the city of Campina since its establishment, giving it a protective geography of the place and a blessed climate. It has had forests and surrounding waters, as well as most clear days of the year - so that its inhabitants are filled with heat and fresh air. It surrounded it with hills as high as the walls of a city - just to protect it from the cold winds and drizzling snow. He has given it, since its establishment, "black gold" in the depths of its land, so that, over centuries, it can be brought to the surface and used for a sustainable economic development of the area.

For decades, Campina City has developed based on its rich oil fields, which gave rise to a major local oil industry.



Using the thermodynamic currents of the slopes that surround the city, a school of gliding has been set up in Campina. In addition to this school, Campina hosted the National Experimental Aeromodelling Center, where great sportsmen and trainers of Romanian aeromodels were trained.



The School of Gliding and the National Experimental Center of Aeromodeling

CURSUL DE AEROMODELISM MECANIC DELA CÂMPINA

SERBAREA DE ÎNCHIERE A ADUS DOUĂ NOUI RECORDURI ALE R.P.R.

URMÂND drumul deschis sportului aviatic de Hotărîrea Biroului Politic al CC al P.M.R. asupra stimulării și dezvoltării continue a culturii fizice și a sportului, Comisia Centrală a Aviației Sportive a organizat o serie de cursuri de specializare a cadrelor sale în diferitele ramuri ale sportului aviatic.

Un asemenea curs inițiat la Cîmpina pe lângă Centrul Experimental de Aeromodelism, a reunit 14 instructori aeromodeliști pentru a fi formați în știința și tehnica construcțiilor de aeromodele captive („U—CONTROL”) și a pilotajului acestor aeromodele dirijate de pe sol, aeromodele care reprezintă forma cea mai evoluată a acestui sport.

Timp de trei săptămâni cursanții au urmat lecții în seminar și în atelier, îmbogățind totodată numărul aeromodelelor de acest gen din țara noastră cu încă 14 exemplare.

Este locul să arătăm că acest fel de construcții din cele mai populare azi în U.R.S.S., unde tehnica avansată a tinerilor constructori aeromodeliști a pătruns până în cele mai depărtate puncte geografice unionale, n’a fost introdus la noi în țară decât în acest an, primul aeromodel-captiv „U-CONTROL” realizat la noi fiind încercat în luna Aprilie

1950 pe pista aeroportului Băneasa, de către constructorul **Ion Bobocel**.

De atunci, în numai opt luni, Clujul, Tg. Mureșul, Aradul, Ploiești și Cîmpina au realizat în cercurile locale aero-modeliste câte unul și chiar două asemenea modele captive.

Recent, **Ariton Cassian** (București) a construit în cadrul cursului dela Cîmpina primul aeromodel-captiv biplan realizat până acum la noi.

Cursul dela Cîmpina a ajutat la ridicarea tehnicii a aeromodelismului din țara noastră și în acest sector, iar încheierea cursului a înlesnit înscrierea a două noi recorduri ale R.P.R., primul stabilit de **Uvegheș Ioan** (Cluj), absolvent al cursului, cu un aeromodel-captiv de clasa 5 cmc, care a sburat cu **75 km pe oră** (depășind recordul inițial realizat de **Anania Moldoveanu** (Cîmpina) la campionatele R.P.R. din vara acestui an la Giulești (București) și al doilea record de specialitate stabilit de **Cassian Ariton** (București),

Unul din aeromodele este pregătit pentru lansare. Peste câteva clipe el va decola, condus cu pricepere de pe sol, de către constructor.

Elevii școlii cu aeromodele U-control construite în orele practice.

pentru categoria aeromodele-captive biplane, cu viteză orară de **72 km**.

Într-o încercare neoficială, modelul-captiv al lui **Uvegheș Ioan** (Cluj) reușise să atingă viteza de **100 km pe oră**,

Activities of the National Experimental Center of Aeromodeling

VERSO: CENC. MICROHECK

206, 860 km./oră!

4/1952 AV. SPORT.

Au fost astfel, dicționarul
Cray

NOUL RECORD R.P.R. DE AEROMODELISM DEPĂȘEȘTE RECORDUL LUMII



Recordmanul și poșarea sa maiastră
cu care a depășit recordul lumii,
câteva minute după valoroasă per-
formanță



Aeromodelul - captiv pulso-reactor
cu care a fost realizat recordul



Înainte de decolare în tentativa de
record: revizia tehnică

Sportul nostru aeromodelist a înregistrat un succes care oglin-
dește progresele continue și munca plină de avânt a tinerilor
construcțori din patria noastră.

Aeromodeliștii și metodele sovietice și folosind marea experiență
a aeromodeliștilor din Uniunea Sovietică, deținători de recorduri
mondiale și campioni ai lumii, aeromodeliștii noștri dovedesc pe
zi ce trece că sunt demni de sprijinul Partidului căruii se docto-
resc toate realizările ce au determinat ridicarea nivelului spor-
tului aviației din Republica Populară Română, sport de masă.

De unde cu numai șapte luni în urmă recordul R.P.R. de viteză
la aeromodel, era sub 100 km/oră, el atinge acum 206,860
km/oră.

La 7 Noiembrie 1951, Anania Moldoveanu a stabilit un nou
record R.P.R.: 103 km/oră ca 10 zile mai târziu să obțină 144
km/oră, timp omologat drept record de viteză al R.P.R.

După alte trei săptămâni de muncă în laboratorul „micile
aviații”, în care a realizat un nou motomodel-captiv pulso-reactor,
Anania Moldoveanu atacă propriul său record pe care îl ridică
la 182 km/oră, educând și astfel mărturie admiratiei și a dragostei
tineretului din patria noastră pentru Iosif Vissarionovici Stalin,
cărui aeromodeliștii din R.P.R. îi adresează victoria lor cu pri-
lejelul celui de a 72-a aniversări de viață. *(M. 21 DEC.)*

Întelegând că drumul spre noi succese este asigurat, susținut
în munca sa de îndrumările tehnice ale Direcției învățământului
din Comisia Centrală a Aviației Sportive de pe lângă Consiliul
de Miniștri, care i-a înlesnit toate condițiile tehnice, Anania
Moldoveanu a lucrat cu răvnă la un nou motomodel captiv pulso-
reactor, orientându-se după construcțiile sovietice.

El realizează astfel, pe stadionul central „DINAMO” din
București, la 25 Februarie 1952, noul record aeromodelist de
viteză al R.P.R.: 200 km/oră.

În șase luni, aeromodeliștii noștri au reușit, printr-o muncă
rodnică, să dubleze recordul de viteză al R.P.R.

Sperând să depășească mereu viteza de până atunci și urmând
pilda neobșitilor sportivi sovietici care-și îmbunătățesc necon-
tenit munca și performanțele, Anania Moldoveanu a adus modi-
ficări tehnice motomodelului construit de el, trecând la 1 Aprilie
1952 în o verificare practică ce s'a dovedit dintre cele mai stră-
lucite.

Astfel, într-o tentativă oficială, care s'a desfășurat la 1
Aprilie 1952, ora 11, pe gazonul stadionului central „DINAMO”
din București, cronometrată de trei comisari-sportivi oficiali,
motomodelul pulso-reactor construit și dirijat de Anania Moldo-
veanu a atins viteza de 206,860 km/oră, care prin decizia Nr.
100/S. IV. 1952, semnată de președintele Comisiei Centrale a
Aviației Sportive de pe lângă Consiliul de Miniștri a fost omo-
logată drept record de viteză al R.P.R.

Succesul aeromodeliștilor noștri e cu atât mai prețios cu cât
noul record al R.P.R. depășește recordul lumii de viteză pentru
motomodel-captiv pulso-reactor, care e de 206,598 km/oră.

Recordul lumii, omologat de Federația Aeronautică
 Internațională și publicat în Buletinul oficial de recorduri mondiale
(pag 16, capitoul aeromodelism, rubrica: avioane cu motor cu
 reacție, — cl. I. C.2) a fost realizat de americanul Thomas P.
 Baker, la Detroit, în statul Michigan din S.U.A., cu un motomodel
 echipat cu motor Dina Jet, la 26 August 1951, (greutatea reac-
 torului: 442,827 gr).

Sporturile aviației urmând alte norme decât cele terestre,
recordul lui Moldoveanu nu va putea fi omologat drept record
 al lumii, diferența neacoperind standardul reglementar pentru a
 doborî recordul deși îl depășește.

Împreună cu toți tinerii sportivi din patria noastră, ne bucurăm
 că noul record al R.P.R. întrece un record al lumii și dincolo de
 caracterul sportiv al performanței, aduce o meritată verificare
 a resurselor tehnice ale construcțiilor noștri, așa cu păstrează
 o prețioasă semnificație politică prin acele că munca tinerilor
 noștri construcțori sporește rodnici, ca tot ce se realizează în
 țările de democrație populară, cu sprijinul Uniunii Sovietice, sub
 steagul Păcii, steag sub care Popoarele muncitoare din lumea
 întreagă își apără libertatea și viața.

Aeromodeliștii din Republica Populară Română au adresat tru-
 moasa lor victorie întâmpinării zilei de 1 Mai, — ziua solidari-
 tății internaționale a celor ce muncesc.

*cu încredere
 și cu încredere
 și cu încredere*
Taxa poștală plătită în numerar conform
aprobării P.T.E. Nr. 364473/1950
și analfete, la muncă în muncă

Anania Moldoveanu "The Marshal", our mentor, exceeds the world speed record in 1952



1957 - Moscow

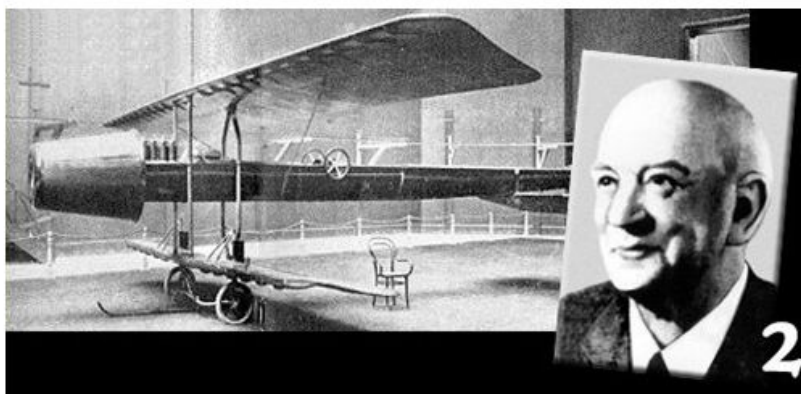
Campionul european, Anania Moldoveanu
F1C - motor de 2,5 cc

In 1971, the Institute of Technological Research and Design for the Oil and Gas Industry, supervised by our "Marshal", completes the construction of the control line runway, to carry out the flying activities of the modelers from AS Petrolul Campina, sports club funded by this Institute. of Research.

The runway was inaugurated by scientist Henri Coanda, the first man in the world to design, build and fly a jet aircraft in 1911.

https://en.wikipedia.org/wiki/Henri_Coand%C4%83

HENRI COANDĂ, om de știință, inventator și pionier al aviației – 132 de ani de la naștere





Scientist Henri Coanda cutting the ribbon

Savantul H. Coandă urează succes aeromodeliștilor
 — *si acorda CUPA si DIPLOMA —* *Realizate in*

Pentru iubitorii aeromodelismului din Cimpina, oraș cu tradiții frumoase în acest sport (aici a funcționat, cu ani în urmă, primul Centru național de instruire modelistică), actualul sezon de activitate în aer liber a oferit mari satisfacții. Mai întâi, prin spri- *edi Petcu*

Racolțea — «Unirea» Dej — 9 min, 11 sec. (100 ture); 2) Anton Nagy (jr) — Caroli Toth — «Plastica» Oradea; 3) **Dan Petcu — Andrei Popescu — «Petrol-Institut» Cimpina.** *gate*

Clasament pe echipe — juniori: 1) «Grivita Rosie» — 275 p. 2) «Petrol-Insti- *gate*

Daniel Petcu and Adrian Popescu on the 3rd place at Team Racing

2. Here's who we was



Winter 1970 – 1971. Adrian Popescu (left), Mihai Angheluță (right)



Romanian Nationals in 1971.

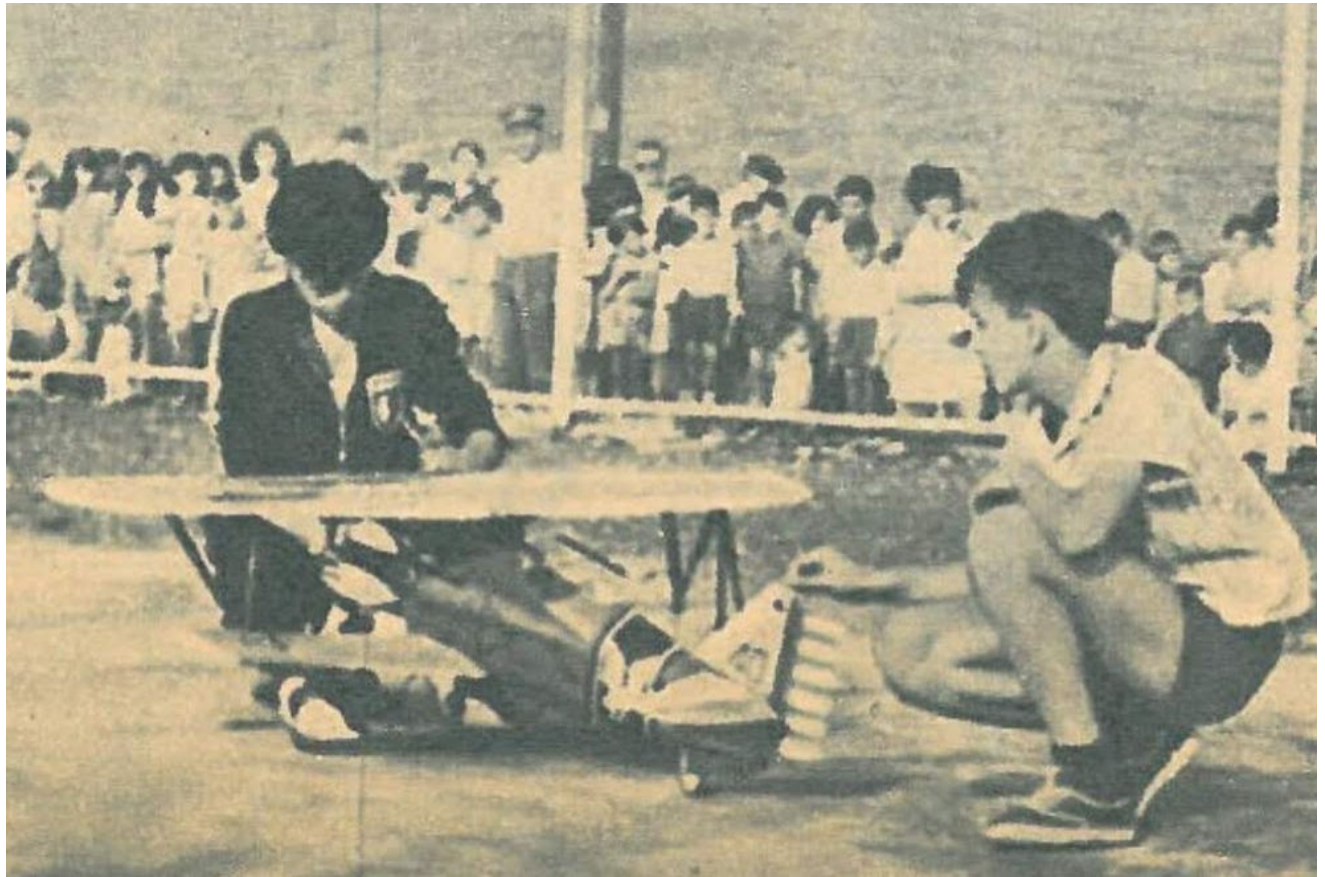




Adrian Popescu, Florentin Năstase, Costel Angheluță on the podium



Adrian Popescu and Cornel Cordoș in the right



Adrian Popescu (right), Cornel Cordoș (left) and his Curtiss P-6 Hawk în 1971





From left to right:
 Up – Ion Bej, Costel Angheluță, Daniel Petcu
 Down – Mihai Angheluță, Adrian Popescu



1975



Don Stefan in 1968

We are part of a group that represents the last survivors of a model aircraft activity that in the 50s, 60s and 70s in the city of Campina was flourishing.

Of all the former members of the club, only two remained active:

- **Adrian Popescu**, former pilot of Compania Națională de Transporturi Aeriene Române TAROM S.A. TAROM is the flag carrier and oldest currently operating airline of Romania, based in Otopeni near Bucharest. Its headquarters and its main hub are at **Henri Coandă** International Airport. It is currently the first and largest airline operating in Romania. Adrian flies in competitions the RC gliders (electric and thermic), RES gliders also and for fun control line.
- **Daniel Petcu**, professor at Petroleum and Gas University of Ploiești, flies also in free flight competitions F1ABEGH, RC gliders (electric and thermic), RES gliders also and for fun control line.

Every year we meet at Campina three - four times for flight sessions with the gliders over the slopes or control line on the remains of the runway built in 1971.

3. Here's who we are now

5 of October Meeting

For Ringmaster Fly A Thon 2019, we managed to meet 11 former club members, Adrian and Daniel successfully trying to awaken, the piloting skills of the CL aircraft of all participants.

These were:

- Adrian Popescu (age 63)
- Daniel Petcu (age 64)
- Ion Bej „John” (age 63)
- Fănică Ștefan (age 80) former F2B national champion in the 60s.
- Andrei Șerban (age 53)
- Paul Lăcătuș (age 53)
- Florentin Năstase (age 63)
- Mihai Angheluță „Gâlmă” meaning „Tonsil” (age 65)
- Cornel Cordoș (age 70)
- Georgeta Cordoș (age 68)
- Constantin Roșca „Titi” (age 52)

We were joined by Radu Zaharia "Marinaru" (meaning the Sailor), age 49, a member of a sports club in Bucharest, who in recent years has supported us with old aircraft for restoration, engines, fuel, lines etc. He works as an engineer for the Romanian National Air Transport Company TAROM S.A. and as a sportsman he flies RC thermic motogliders and F2A in national and international competitions.



The Sailor în 1981

The Ringmaster model aircraft (Blue Train), found in wreckage in clinical death a year ago hanging from the ceiling of a garage, was resurrected, restored and equipped with a new fuel tank with a volume of 20 ccm so that each flight totaled 12 laps, to prevent pilots' dizziness. The engine is a Fox 35.



From left to right: John, Daniel, The Sailor, don Ștefan, Adrian, Andrei and Paul



From left to right: Cornel, don Ștefan, Georgeta, Daniel, Adrian and Mihai (down)



Adrian watching the Florentin flight





John and Titi





The Sailor flight



Daniel flight



Adrian and Cornel





Cornel is down



Preparing the flight of Titi



Adrian and Titi





Adrian



Daniel



Don Stefan is dizzy after 7 laps and Adrian takes the control of the flight.



Daniel started the engine, don Stefan launched...



... Adrian helped Mihai to take off then...



... Mihai flies and landed alone.



Mouth to mouth breathing



Control of vital signs. I need 50 mg of adrenaline. It has a pulse.



The Doctor ...



... is self-treating.



Don Stefan flies alone



Don Stefan is dizzy and Adrian takes the control







The remains of the CL Runway and the Oscar Hotel where we usually stay

12 of October Meeting

Unfortunately, we were unable to fly on October 6 due to weather conditions, so we flew on October 12. Meanwhile, the second Ringmaster (Red Bull) was completed and equipped with a Fox 15 engine.



Paul assisted by Adrian



The Sailor



Andrei assisted by The Sailor



Andrei assisted by Adrian



Daniel



Daniel and Adrian, the first Race



Andrei, Adrian and Daniel





Andrei flies alone, assisted by The Sailor



Mihai, Andrei, Daniel, Don Stefan, The Sailor and the models, Blue Train and Red Bull (with a lot of yellow both)



Mihai flies alone from take-off to landing and Adrian oversees the pilot's dizziness



Daniel and Adrian, the second race



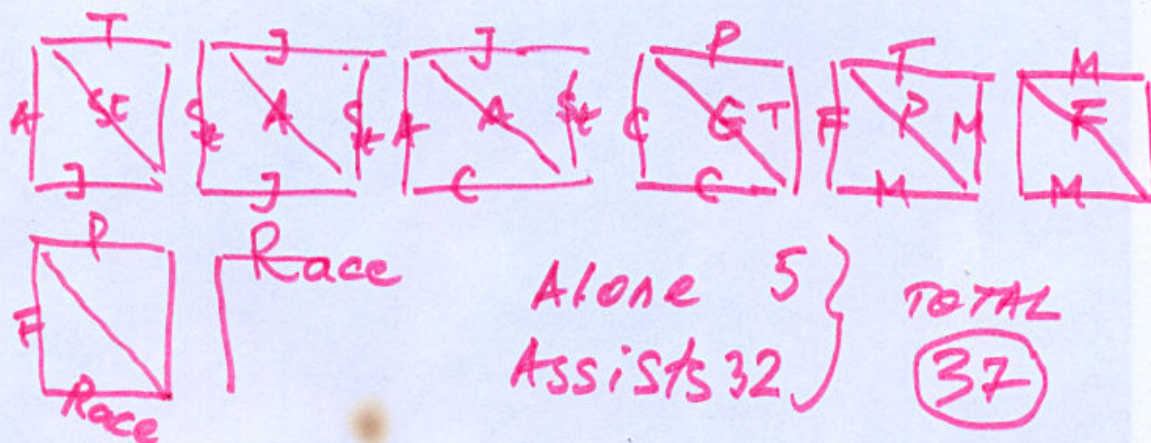
For the second race we changed the fuel tank of Blue Train from 20 to 45 ccm





Adrian is professionally assisted by Mihai, The Sailor and Daniel (the photographer), to prevent his dizziness.

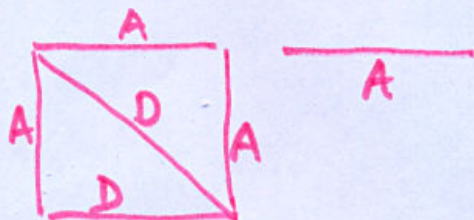
1. ADRIAN (Adi)



2. DANIEL (Dan)

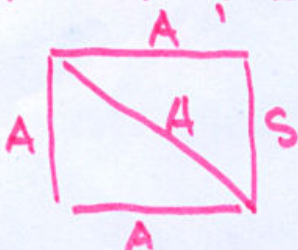


3. ION BEJ "JOHN" - assisted by



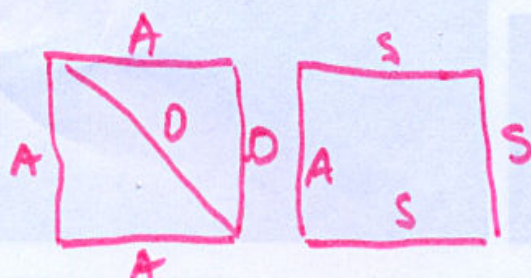
JOHN (6)
Adi 4
Dan 2

4. Don STEFAN - assisted by



Stefan (5)
Adi 4
Sailor 1

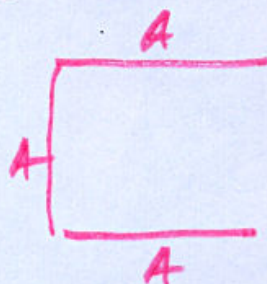
5. ANDREI - assisted



Andrei (9)
Adi 4
Sailor 3
Dan 2



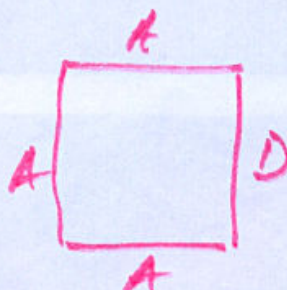
6. Paul LACATUS - assisted by



Paul (3)

Adi - 3

7. FLORENTIN NASTASE - assisted by

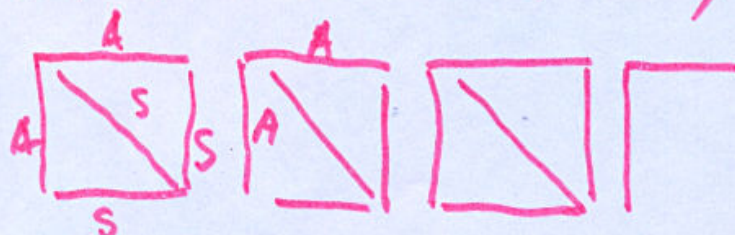


Florentin (4)

Adi 3

Dan 1

8. MIHAI - assisted by

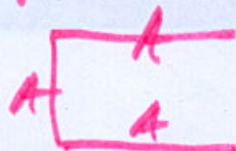


Mihai (17)

Adi 4

Sailor 3

9. CORNEL CORDOS - assisted



Cornel (3)

Adi 3

10. GEORGETA CORDOS - assisted by

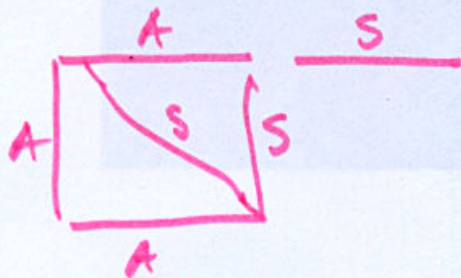
A

Georgeta (1)

Adi

1

11. CONSTANTIN (Titi) - assisted by

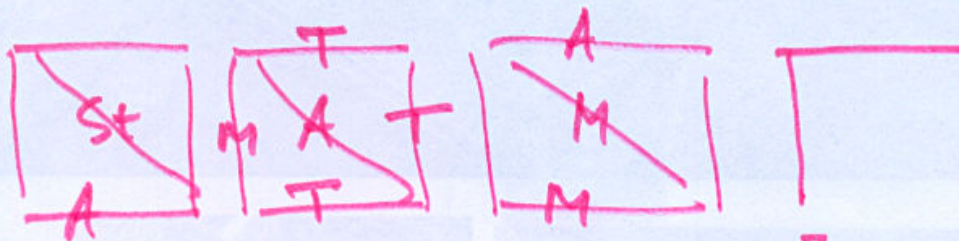


Titi (6)

Sailor 3

Adi 3

12. The SAILOR



Alone 7

Assists 10

TOTAL (17)

TOTAL FLIGHTS

(132)