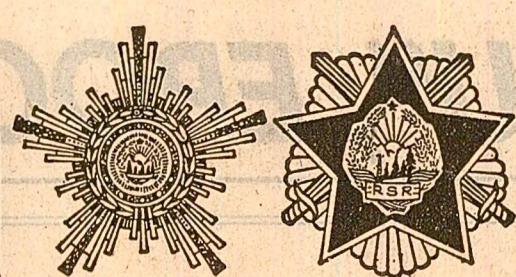




Scînteia



ORGAN AL COMITETULUI CENTRAL AL PARTIDULUI COMUNIST ROMÂN

Anul LIII Nr. 13 026

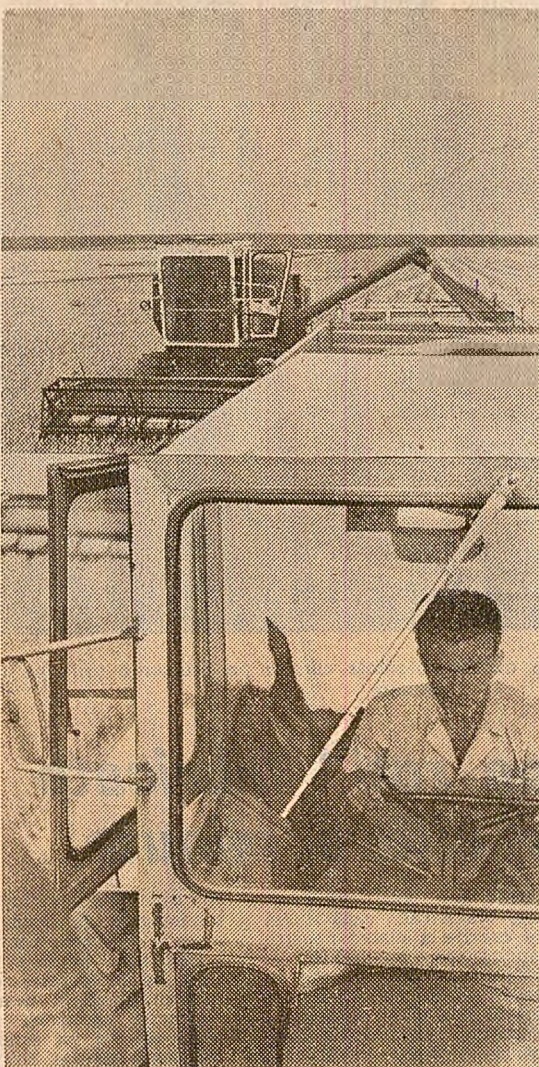
Miercuri 11 iulie 1984

6 PAGINI — 50 BANI

Toate forțele și mijloacele folosite din plin pentru a se asigura pretutindeni

SE CERIȘUL CEREALELOR

pe un front cît mai larg, cu viteze zilnice sporite!

Ritm intens la secerișul grîului în lanurile C.A.P. Fintinele, județul Teleorman
Foto: A. Papadiu

● Din zori și pînă în noapte, utilizînd din plin mijloacele mecanice și timpul de lucru — așa trebuie să se acționeze acum pentru a se strînge și depozita cît mai repede și fără pierderi întreaga recoltă.

● Pentru reușita culturilor succesive este imperios necesar ca acestea să fie însămîntate imediat pe toate terenurile de pe care a fost strîns orzul și grîul.

● Livrarea tuturor cantităților de cereale contractate la fondul de stat și fondul de nutrețuri combinate, în același ritm cu recoltarea — sarcină de mare răspundere pentru toate unitățile agricole.

Stadiul recoltării orzului și a grîului — pînă în seara zilei de 9 iulie această lucrare fiind efectuată pe 70 la sută din suprafețele cultivate cu orz și 4 la sută din cele cu grîu, după cum rezultă din datele comunicate de Ministerul Agriculturii — indică cît se poate de convingător că secerișul cerealelor păioase trebuie să fie intensificat la maximum, spre a se asigura stringerea și depozitarea întregii recolte în timp cît mai scurt și fără pierderi.

În aceste zile, cînd se anunță o ameliorare a vremii în multe zone din țară și restrîngerea ariei precipitațiilor, există condiții favorabile atît pentru extinderea secerișului orzului în județele din centrul și nordul țării și a grîului în toate județele din sudul și vestul țării, cît și pentru accelerarea la maximum a ritmului de lucru. De cea mai mare importanță — însă pentru grîbirea secerișului este ca, pretutindeni, activitatea în cîmp să fie organizată în mod exemplar, astfel încît recoltarea să se poată desfășura cu toate forțele, din zori și pînă seara tirziu, utilizîndu-se combinatele la întreaga capacitate. Acum, pentru evitarea oricăror pierderi de producție, esențial este ca la recoltare să nu se irosească nici o oră bună de lucru.

Concomitent cu măsurile ce se cer întreprinse pentru urgentarea secerișului, în toate unitățile agricole trebuie să se manifeste o preocupare pînă de răspundere pentru livrarea în același ritm cu recoltarea a tuturor cantităților de cereale contractate la fondul de stat și la fondul de nutrețuri combinate. Aceasta reprezintă o îndatorire pa-

triotică, o sarcină de mare răspundere pentru fiecare unitate agricolă, care trebuie îndeplinită în mod exemplar.

De efectuarea în ritm susținut a secerișului este legată nemijlocit și realizarea întocmai a programului de însămîntare a culturilor succesive. Această lucrare s-a realizat pînă acum pe 277 300 hectare, din cele 320 400 hectare de pe care a fost strîns orzul și grîul. Este o situație ce evidențiază existența unor însemnate decalaje între suprafețele recoltate și cele semănate. De aici rezultă și măsurile ce trebuie întreprinse de urgență spre a se asigura, pretutindeni, reușita acestei acțiuni de mare însemnătate pentru economia națională. Pentru înlăturarea decalajelor existente între lucrări și evitarea lor pe viitor este necesar să fie concentrate forțele sporite și, în primul rînd, toate atelele din unitățile agricole și cele ale membrilor cooperatori pentru eliberarea grăbindă de paie a terenurilor. Numai în felul acesta se poate crea un front larg de lucru la pregătirea terenului și semănare.

Toate acestea sînt sarcini urgente, de mare importanță, ce revin oamenilor muncii de pe ogoare în această perioadă de vîrf a lucrărilor agricole. Lată de ce, mai mult ca oricînd, acum întreaga activitate politică și organizatorică desfășurată de organele și organizațiile de partid de la sate trebuie subordonată mobilizării tuturor forțelor umane din agricultură în vederea urgentării secerișului, a însămîntării culturilor succesive, executării la timp a tuturor celorlalte lucrări din campania agricolă de vară.

Utilaj de mare complexitate tehnică

În efortul continuu de diversificare și înnoire a producției, ca și de înlocuire a imbecilor, colecți-vul de oameni ai muncii la întreprinderea mecanică din Sibiu a realizat în premieră tehnică un nou tip de mașină de injectat mase plastice — în trei culori — utilaj de mare complexitate tehnică, cu parametri funcționali la nivelul celor mai exigente cerințe. Executat după un proiect al filialei Sibiu a Institutului de cercetări științifice și inginerie tehnologică Titan — București, noul utilaj este destinat întreprinderii „Electrobraz” Timișoara, unde se produc repere din mase plastice pentru autovehicule, între care și stopuri pentru autoturismele „Dacia-1310” (Nicolae Brujan, corresponsentul „Scînteii”).

Produse de înaltă tehnicitate

La întreprinderea „Electromotor” din Timișoara a fost realizată prima mașină electronică de echilibrat piese mici cu diametru de pînă la 600 mm și o greutate de 1 000 g. Noua mașină își găsește o largă utilizare în producția de echilibrat recent realizate aici mai face parte și o mașină electronică de echilibrat automat dinamic rotoare cu o greutate de pînă la 1 000 kg, cel mai mare utilaj de acest fel realizat pînă acum pe țară. De remarcat că tipurile de mașini de echilibrat realizate la întreprinderea „Electromotor” Timișoara înlocuiesc importul de astfel de produse, contribuind la realizarea unor importante economii valutare.

Anchetă realizată de Ion TEODOR

(Continuare în pag. a IV-a)

ÎN SPIRITUL SARCINILOR SUBLINIATE DE TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU

MATERIILE PRIME — utilizate gospodărește, cu maximă economie!

În fabricația de mașini-unelte: CÎT DIN METALUL CONSUMAT SE REGĂSEȘTE ÎN PRODUSUL FINIT?

Reducerea substanțială a consumurilor materiale și energetice reprezintă una din sarcinile majore subliniate cu pregnanță de secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, la Plenara C.C. al P.C.R. din 27 iunie, în cadrul recentului dialog de lucru cu cadre de conducere și specialiști din ramuri importante ale economiei naționale și cu prietelii vizitatori de lucru în- treprindere în județele Sibiu și Alba. Îndeplinirea exemplară a acestei sarcini este de însemnătate vitală în actuala etapă de dezvoltare intensă a economiei naționale, în care factorii calitativi, de eficiență au un rol preponderent.

În acest context, o importanță deosebită are reducerea continuă a consumului de metal. Se știe că, anual, pentru a produce cantitatea prevăzută de metal sînt necesare și se consumă cantități mari de minereuri, energie, coals, feroaliaje și multe alte materiale, care la rîndul lor sînt tot

mai scumpe și greu de procurat. Să reflectăm din această perspectivă asupra cifrova date: pentru fabricarea unei singure tone de oțel se utilizează, în medie, o cantitate de fontă ce se obține din 1,4 tone minereu, extras de a miner în subteran într-o oră și jumătate, și 0,7 tone cărbune coalsificat. În acest an, siderurgia țării noastre să producă aproape 15 milioane tone de oțel! Și dacă ar fi să raportăm valoarea laminatelor la piața externă, prețul la zi al acestora este de 300 și chiri 350 dolari tona.

Cît din metalul consumat se regăsește în produsul finit? Lată una din întrebările definitorii cu privire la felul cum este gospodărit metalul și care constituie tema unei suite de anchete pe care „Scînteia” a realizat-o în întreprinderi din industria constructoare de mașini-unelte, unul din sectoarele mari consumatoare de metal ale economiei naționale.

Circa 20 la sută din metalul consumat — la retopit. Nu este prea mult?

Dacă avem în vedere metalul care se transformă în span în sectoarele prelucrătoare și la drumul fierului vechi, precum și coeficientul de scotere din oțelării, rezultă că aproape 20 la sută din cantitatea de metal produsă pe ansamblul economiei naționale și pentru care s-au cheltuit materiale, coals, energie, combustibili este trimisă la retopit. Aceasta este una din observările făcute de secretarul general al partidului la recenta plenară a Consiliului Național al Oamenilor Muncii. Într-adevăr, risipa de metal ridicată la asemenea proporții nu poate lăsa indiferent pe nimeni. Dar mai importantă decît orice este atitudinea specialiștilor din institutele de cercetări și proiectări, din întreprinderi față de actual risipi. Cum acționează ei concret pentru a pune stăvilă risipei de metal?

Nu întîmilor situăm prima parte a anchetei în rîndul specialiștilor din cercetare și proiectare. Pentru că risipa de metal trebuie stăvilă încă din faza de concepție, de proiectare a mașinilor-unelte. Dar să înfățișăm mai înțit câteva date sintetice. Iată cum a evoluat coeficientul de utilizare a metalului fieros în cele 17 întreprinderi din cadrul Centralei industriale de mașini-unelte, în ultimii patru ani (în procente):

	(tri- mes- trul I)
1980	77,8
1981	79,0
1982	80,5
1983	81,8
1984	83,8

Evident, este vorba de indici nesa- tisfăcători de utilizare a metalului, sub aspect planificat și saxonilor stabilită de Conferința Națională a partidului. Practic, în medie, din 5 tone de metal care intră pe poarta unei întreprinderi constructoare de mașini-unelte, o tonă se reintoarce în oțelării, la retopit, sub formă de span, străfur, capete de bare s.a. Mult, foarte mult dacă ținem seama de cheltuielile mari, de pierderile pe

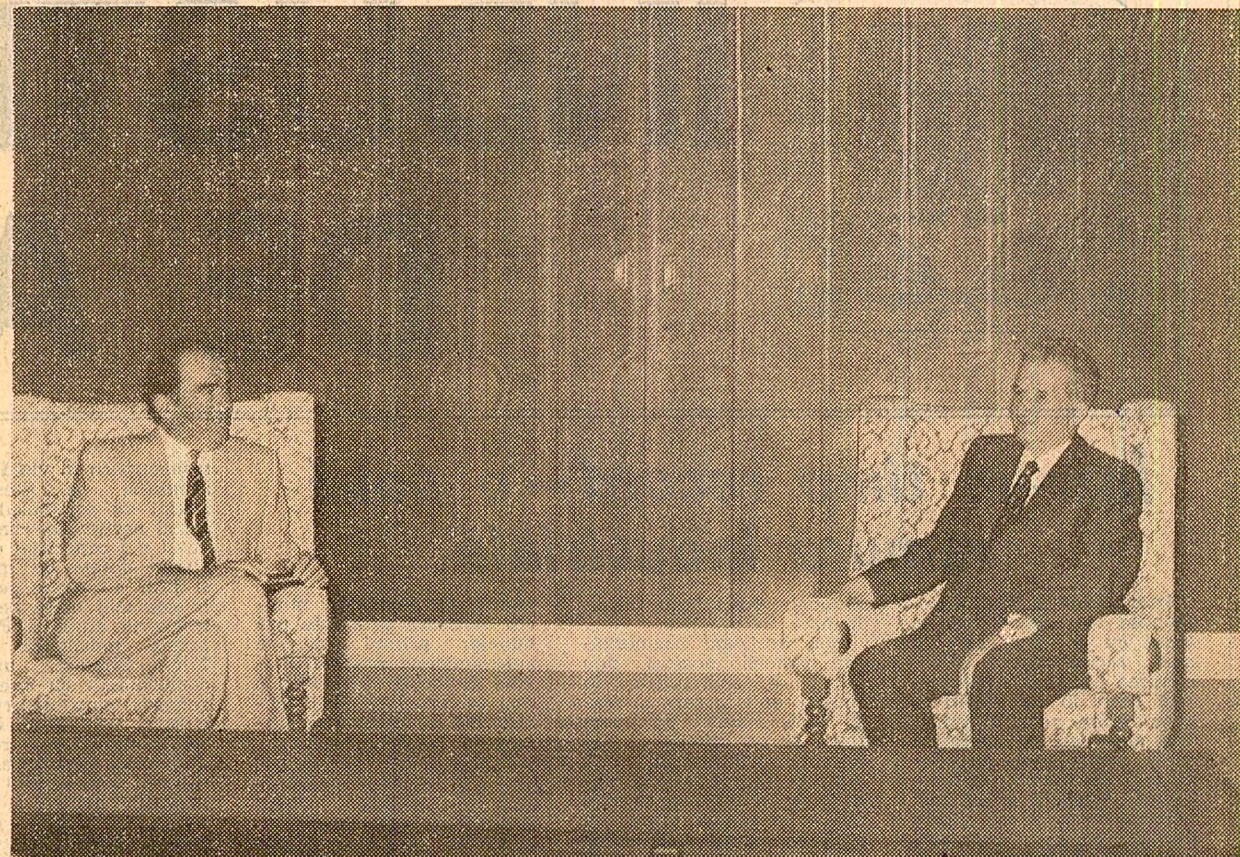
Azi, punctul de vedere al cercetării științifice

care le atrage după sine această practică a recirculării inutile a unor cantități atît de mari de metal. Și această cu atît mai mult cu cît, precizăm de la început, există soluții, pot fi promovate noi procedee tehnologice și constructive pentru ca o cantitate cît mai mare din metalul consumat să se regăsească în produsele finite. O dovadă în acest sens o constituie înseși performanțele atinse de numeroase tipuri de mașini-unelte românești, care probează cît se poate de convingător capacitatea specialiștilor din cercetare și proiectare, a oamenilor muncii din producție de a realiza produse pe deplin competitive pe piața mondială.

Ce relevă o comparație cu cele mai bune mașini-unelte realizate în lume?

Recent, specialiștii Institutului de cercetare științifică și inginerie tehnologică pentru mașini-unelte și

TOVARĂȘUL NICOLAE CEAUȘESCU S-A ÎNTÎLNIT CU TOVARĂȘUL GEORGES MARCHAIS



Marți, 10 iulie, tovarășul Nicolae Ceaușescu, secretar general al Partidului Comunist Român, s-a întîlnit, în stațiunea Neptun, cu tovarășul Georges Marchais, secretar general al Partidului Comunist Francez, care, la invitația secretarului general al P.C.R., se află în vizită în țara noastră.

Cei doi conducători de partid și-au exprimat satisfacția de a se revedea

și de a continua dialogul prietenesc în probleme de interes comun.

Tovarășul Nicolae Ceaușescu și tovarășul Georges Marchais au procedat la o informare reciprocă asupra preocupărilor actuale și de perspectivă ale Partidului Comunist Român și Partidului Comunist Francez și au avut un prim schimb de vederi în legătură cu extinderea și întărirea, în continuare, a conlucrării dintre cele două partide, în interesul

dezvoltării tot mai largi a raporturilor tradiționale româno-franceze, precum și în legătură cu aspecte majore ale vieții politice mondiale, ale mișcării comuniste și muncitorești internaționale.

Întîlnirea și convorbirile s-au desfășurat într-o atmosferă de căldă prietenească și simă reciprocă, ce caracterizează bunele relații dintre Partidul Comunist Român și Partidul Comunist Francez.

„EPOCA CEAUȘESCU”, EPOCA UNOR MĂREȚE, LUMINOASE ÎNFĂPTUIRI ÎN ANII SOCIALISMULUI INDUSTRIA ROMÂNEASCĂ DE AUTOVEHICULE

O nouă și complexă ramură industrială, puternic dezvoltată în perioada inaugurată de Congresul al IX-lea al partidului, confirmă strălucit politica de industrializare socialistă a țării, capacitatea de creație a clasei muncitoare

Mașini puternice, moderne, stîrnind admirația datorită performanțelor lor tehnice, datorită impunerii lor rapide în aspra competiție pe plan mondial — lată cum sînt apreciate în mod curent autovehiculele și autoturismele românești, ramură industrială puternic dezvoltată după Congresul al IX-lea al partidului. Exigență, creativitate, înnoire continuă sînt imperative cărora constructorii de mașini din cadrul uneia dintre

impunătoarelor hidrocentrale ale Dunării, la făurirea modernelor platforme industriale — poartă pe cartea lor de vizită, cu mîndrie, și participarea la construcția magistralei albastre dintre Dunăre și Marea Neagră. O industrie de o tinerețe cuceritoare, dar de o maturitate științifică și tehnică impresionantă prin cotele înalte de progres și dinamism,

lată, acestea sînt răspunsurile date prin fapte, într-un rîstimp extrem de scurt, de constructorii de automobile la îndemnul pe care tovarășul Nicolae Ceaușescu îl exprima cu prilejul unei întîlniri cu muncitorii marii uzine de autoturisme de la Pitești:

„Trebuie să nu uităm nici un moment că am făcut eforturi mari pentru realizarea unei industrii moderne, dotată cu tot ce este mai avansat în momentul de față pe plan mondial, că avem datoria să obținem acum maximum de producție, creșterea eficienței economice, să demonstrăm în practică forța și capacitatea clasei muncitoare, a intelectualității românești de a realiza produse de înaltă calitate, competitive cu cele mai bune pe plan mondial”.

Îndemnul mereu actual pentru constructorii de mașini, care în anul 40 al libertății noastre și în anul celui de-al XIII-lea Congres al partidului se prezintă cu noi și însemnate succese.

O amplă relatare, în paginile 2-3



Imagini intrate în obișnuit acolo unde se nasc „uzinele pe roți”

„EPOCA CEAUȘESCU“, EPOCA UNOR MĂREȚE,



INDUSTRIA ROMÂNĂNEASCĂ DE AUTOVEHICULE

Intr-un timp record — o nouă ramură industrială

Istoria automobilului românesc a început să se teasă cu adevărat abia în anul 1944, când s-a înființat la Brașov fabrica de automobile „Ștefan Protopopescu”. Construirea lui nu a fost posibilă decât în momentul în care ținara noastră industrie socialistă — metalurgică, siderurgică, de construcții de mașini, electro-energetică, chimică și așa mai departe — a creat, prin dezvoltarea sa impetuoasă, condițiile favorabile punerii în practică a concepției unui automobil destinat fabricației de serie, atât de solicitat în transporturile unei economii în plină dezvoltare și de marile întreprinderi ale țării noastre, societăți pe pământ românesc. Și este un fapt probat de realitatea noastră socialistă: toate aceste condiții, care au deschis calea liberă afirmării automobilului românesc, au fost create din plin, pe trasee temelii, mai ales după Congresul al IX-lea al partidului. Este adevărat, încrederea în acest domeniu s-a făcut de-a lungul timpului, dar ele nu au avut continuitate, nu au putut fi sustinute și finalizate într-o țară în care dezvoltarea industrială era plasată în plan secund, iar gândirea științifică și tehnică, cu toate că se dezvoltase, cu numeroase prilejuri, de o calitate surprinzătoare de înaltă, în marea majoritate a compartimentelor ei, era nevoită să-și găsească mai întâi confirmări pe alte meridiane și, tot acolo, dacă-i suridea

norocul, posibilități de afirmare în practică. Sînt acei ani premegători nasterii acestui nou sector al construcțiilor de mașini, anii în care întreaga țară, stăpînită de libertatea și pe viitorul ei, se transformase într-un urias șantier, anii în care întreaga țară își încorda forțele, urcînd pe schele, croind cu hotărîre, sub conducerea partidului, noile drumuri ale industrializării socialiste. În această vastă operă constructivă, crearea noului sector industrial, destul de pretentiv, își avea locul lui bine definit, merit să dea răspuns concret, eficient, stringentelor cerințe ale transporturilor într-o economie dinamică, angajată cu întreg potențialul ei uman și material pe drumul dezvoltării și afirmării științifice, tehnice, economice, stimulîndu-și rezervele bogate, nelimitate. Tinînd seama de toate aceste date, partidul încredințează, în august 1953, colectivului muncitoresc de la uzinele „Steagul roșu” din Brașov sarcina de a crea primele autocamioane românești de serie mare. La 1 Mai 1954, la de-

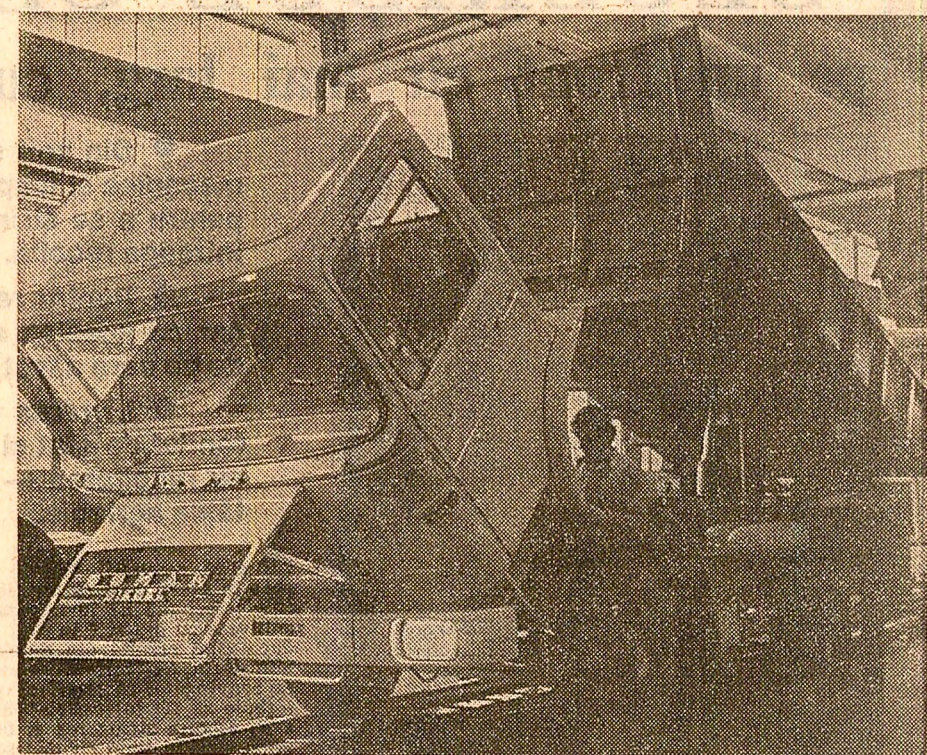
monstrația oamenilor muncii, defilează prin fața tribunelor primul lot de autocamioane românești a-vînd simbolul „SR-101”. Un nou sector al ramurii construcției de mașini se nascuse în România. Cînd, peste numai trei ani, constructorii noștri de mașini realizau primul autoturism de teren — „IMS-57”, iar în anul 1958 prima limuzină „Dacia-1100”. În colaborare cu firma franceză „Renault”, cit timp a trecut de la nașterea acestei adevărate industrii de autovehicule românești? Doar trei decenii, la capătul cărora, în cel de-al 40-lea an al libertății noastre, automobilul românesc — fie că este vorba de modelele și putericele autocamioane „ROMAN” și „DAC”, de autoturismele de teren „ARO” sau de limuzina „Dacia” cu numeroasele ei variante — a pătruns pe piața mondială și se afirmă cu tot mai multă vigoare în competiția strînsă cu mărci prestigioase, care au în spate o experiență foarte bogată. Trei decenii marcate de izbînzii cu totul deosebite, trei decenii din care distingem cu claritate saltul spectaculos, decisiv, în privința calității în construcția de automobile realizată după anul 1965, anul celui de-al IX-lea Congres al partidului, cînd s-au deschis zăvoarele, larg, drumurile modernizării în toate sferile de activitate economică-socială.

transpunerii în viață a programului de dezvoltare inițiat de secretarul general al partidului, construindu-și noi capacități de producție dotate cu instalații și linii automate realizate, în cea mai mare parte, de industria noastră. Pe platforma industrială de la Mirșea Sibiului, unde se construiesc cu predilecție remorci auto pentru asigura-rea de 4 și 5 tone, semiremorcii de transport auto pînă la 7 tone, la începutul anilor 1970 încep pregătirile pentru a orienta producția uzinei pe făgașul construcției de autocamioane specializate, de mare capacitate. Aceași eferescență creatoare și dezvoltare multilaterală cunoaște și platforma industrială a Cîmpulungului. Uzina de aici, în întregime înnoită, dotată cu utilaje de înaltă tehnicitate, țese la export chiar în anul 1965 cu noul său model de autoturism de teren „M-461”, substanțial perfecționat. Pe planșete se și afla un nou model, „ARO-24”, autoturism în întregime de concepție românească, capul unei adevărate familii de mașini de mare performanță. Modernă platformă industrială a Colibașilor, de pe meleagurile Argeșului, profilată pe construcția de autoturisme de oraș, inaugura de tovarășul Nicolae Ceaușescu în august 1963, se pregătea, după ce își făcuse ucenicia făcînd autoturismul „Dacia-1100”, să asimileze în întregime fabricația limuzinei „Dacia-1300”.

Toate acestea, privite acum de la înălțimea prestațiilor noastre obținute în întreaga noastră activitate economică-socială în răstimpul scurt al ultimelor două decenii, care se înscuipă în istoria patriei cu litere de aur, ne vorbesc cu limpezime despre impunerea unei noi concepții și în construcția de automobile românești. O concepție științifică, unitară, de mare cîtezanță, punînd în lumină experiența acumulată pînă atunci, atât pe planul construcției pro-

priu-zise, cît, mai ales, pe planul cercetării și proiectării unor noi familii de autocamioane, autoturisme de teren, limuzine sau autobuze fabricate într-o diversitate remarcabilă, competitive cu cele mai bune produse de acest fel din lume. Acest sector al construcției noastre de mașini, a cărui producție este caracteristică țării dezvoltate, ne apare astăzi ca un impresionant complex industrial, alcătuit din mari și moderne platforme industriale. Acestea sînt următoarele:

- platforma industrială a Brașovului, care furnizează modelele autocamioane „ROMAN” și „DAC”, echipate cu motoare diesel de 360-320 CP, 256-215 CP, 135-156 CP, autotractorule din noua generație „DAC diesel 666 T” și „DAC diesel 888 T” dotate cu motoare de 256 CP și, respectiv, de 320 CP;
- platforma industrială de la Mirșea Sibiului, cu gigancicele ei autobasculante diesel și diesel-electrice atât de căutate pentru marile exploatare miniere de suprafață sau pentru șantierele de construcții hidrotehnice;
- platforma Cîmpulungului producînd familiile de autoturisme de teren „ARO-10” și „ARO-24” fabricate, fiecare, în cîte cinci variante de bază, mult solicitate la export;
- vasta și modernă platformă industrială a Colibașilor, caracterizată, încă de la fîurirea ei în anul 1968, prin noi capacități de fabricație dotate cu tehnologii de vîrf, producătoare a excelentului autoturism „Dacia-1300”, cu variantele sale cele mai recente — „Dacia-1310” berlină și break, „Dacia-1410 sport”, „Dacia-1310 TDE” (motor diesel de 1600 cm³), „Dacia-1304” camionetă etc.;
- platforma industrială a Bucureștilor furnizează de aproape trei decenii autobuze fabricate în zeci de tipuri și variante (ultimul tip, autobuzul 112 RDT-LD, se distinge prin linia lui ultramodernă), troleibuze cu comutație statică, de generația 3-a, pentru export și pentru dezvoltarea transportului public urban în alte 35 de municipii și autoutilitare TV-15, TV-35, TV-320 în numeroase variante;
- și, în fine, cea mai tînă platformă industrială a construcției de autoturisme, cea a Craiovei, producătoare a limuzinelor de mic litraj „Oltcit Club” și „Oltcit Special”, cu motoare de 1130 cm³ și, respectiv, 652 cm³.



De aici, de la Brașov, își încep autobasculantele cursele pe drumurile țării, pe marile șantiere

„Uzine pe roți” fabricate în doar cîteva minute

De primul autocamion românesc „SR-101” își mai amintesc doar cei mai vîrstnici. Generațiile tinere iau cunoștință despre el doar din fotografii sau din expoziția aflată la uzina constructoare. Și-i priveșc cu un zîmbet îngăduitor. Poate că au dreptate să-l privească așa pentru că mașina realizată atunci nu se compara cu mașinile pe care le producîm acum, folosînd mijloace de înalt nivel tehnic. Montajul primelor „SR-101” se făcea pe câmp, meserieșugărește, în timp ce de pe banda de montaj o mașină complexă, adevărată uzină pe roți.

Sigur, au rămas doar în amintire acele modeste încercări de ultimă oră în domeniul construcției de autovehicule românești este pregătirea, după ce își făcuse ucenicia făcînd autoturismul „Dacia-1100”, să asimileze în întregime fabricația limuzinei „Dacia-1300”.

Enumerarea, fie și extrem de succintă, a realizărilor de ultimă oră în domeniul construcției de autovehicule românești este pregătirea, după ce își făcuse ucenicia făcînd autoturismul „Dacia-1100”, să asimileze în întregime fabricația limuzinei „Dacia-1300”.

Cele șase moderne platforme ale vehiculelor de performanță

Adevăratele dimensiuni ale industriei românești de autovehicule încep să se contureze cu precizie după anul 1965. În această pe-

rioasă, platformele industriale existente capătă alte proporții prin investiții masive, care le accelerează modernizarea, situîndu-le,

din punct de vedere tehnic și științific, la nivel mondial. Uzinele de autocamioane din Brașov se dezvoltă vertiginos în vederea

cooperării internaționale. Armonios conceput, sectorul este organic, intim legat de o puternică și diversificată „industrie orizontală” — ca să folosim o expresie proprie economiei politice — cuprinzînd ramurile metalurgiei, chimiei, electrotehnicii, electronicii s.a.m.d. Concluzarea este reciproc stimulatoare, creatoare, deschizătoare de noi drumuri de progres.

cooperării internaționale. Armonios conceput, sectorul este organic, intim legat de o puternică și diversificată „industrie orizontală” — ca să folosim o expresie proprie economiei politice — cuprinzînd ramurile metalurgiei, chimiei, electrotehnicii, electronicii s.a.m.d. Concluzarea este reciproc stimulatoare, creatoare, deschizătoare de noi drumuri de progres.

cooperării internaționale. Armonios conceput, sectorul este organic, intim legat de o puternică și diversificată „industrie orizontală” — ca să folosim o expresie proprie economiei politice — cuprinzînd ramurile metalurgiei, chimiei, electrotehnicii, electronicii s.a.m.d. Concluzarea este reciproc stimulatoare, creatoare, deschizătoare de noi drumuri de progres.

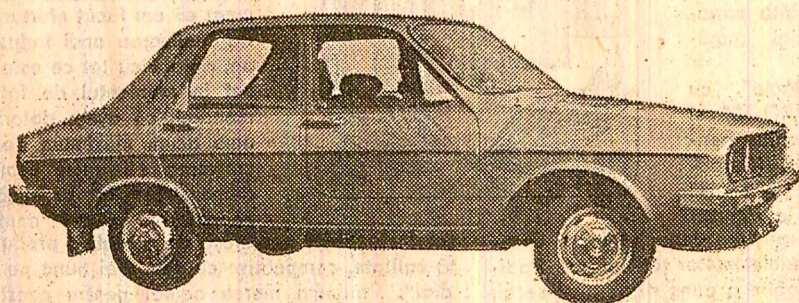
re științific și ingineria tehnologică la Brașov, și, aici, la Colibași. Cum spune, stăm acum bine înfiți pe picioarele noastre într-un domeniu industrial de mari pretenții, avînd grije să fim tot timpul cu un pas înainte, în viitor, prospectînd viitorul, pregătindu-l de pe acum, sesizînd permanent noul, progresul. În industria automobilului, cu precădere în industria aflată în atenția întregii lumi, trebuie să știi să faci permanent politica noului.

Politica noului... Am înțeles-o pe deplin în momentul cînd am început să construim automobile de serie mare pe platformele industriale — a Brașovului, a Colibașilor, a Mirșei, a Cîmpulungului, a Bucureștilor, a Craiovei — concretizată în acțiunile consecutive de impunere a concepției tehnologice bazate pe organizarea producției în flux, pe mecanizarea și automatizarea proceselor de fabricație în toate sectoarele de activitate. Totul urmînd obținerea unor productivități superioare, consumuri de materiale mereu mai scăzute, calitate tot mai bună; totul mobilizat în vederea modernizării și înnoirii continue a producției, mîndîndu-se la aceste constante capacitatea competitivă. În această muncă de calitate deosebită, ingineria tehnică și științifică a muncitorilor, tehnicienilor și inginerilor noștri se dovedește capabilă să rezolve cu succes cele mai dificile probleme ridicate de procesul de producție tot mai complex. Ceea ce dovedește că fiecare lucrător din acest tîr sector industrial duce cu pasiune și înaltă răspundere muncă deosebită, contribuind la realizarea politicii noului pe multiple planuri.

Politica noului... Am înțeles-o pe deplin în momentul cînd am început să construim automobile de serie mare pe platformele industriale — a Brașovului, a Colibașilor, a Mirșei, a Cîmpulungului, a Bucureștilor, a Craiovei — concretizată în acțiunile consecutive de impunere a concepției tehnologice bazate pe organizarea producției în flux, pe mecanizarea și automatizarea proceselor de fabricație în toate sectoarele de activitate. Totul urmînd obținerea unor productivități superioare, consumuri de materiale mereu mai scăzute, calitate tot mai bună; totul mobilizat în vederea modernizării și înnoirii continue a producției, mîndîndu-se la aceste constante capacitatea competitivă. În această muncă de calitate deosebită, ingineria tehnică și științifică a muncitorilor, tehnicienilor și inginerilor noștri se dovedește capabilă să rezolve cu succes cele mai dificile probleme ridicate de procesul de producție tot mai complex. Ceea ce dovedește că fiecare lucrător din acest tîr sector industrial duce cu pasiune și înaltă răspundere muncă deosebită, contribuind la realizarea politicii noului pe multiple planuri.

DE LA ÎNCEPUTUL FABRICAȚIEI ȘI PÎNĂ ÎN PREZENT S-AU PRODUS

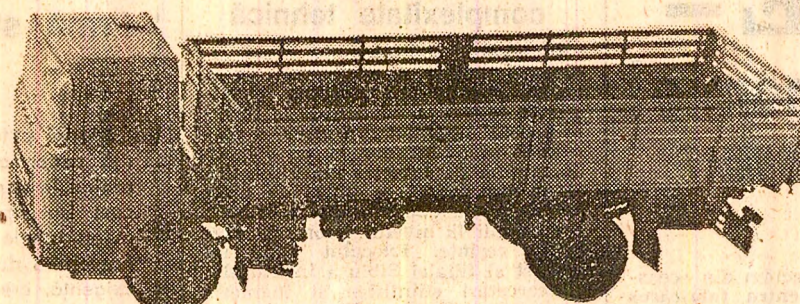
AUTOTURISME „DACIA” 894 883



AUTOTURISME DE TEREN 200 862



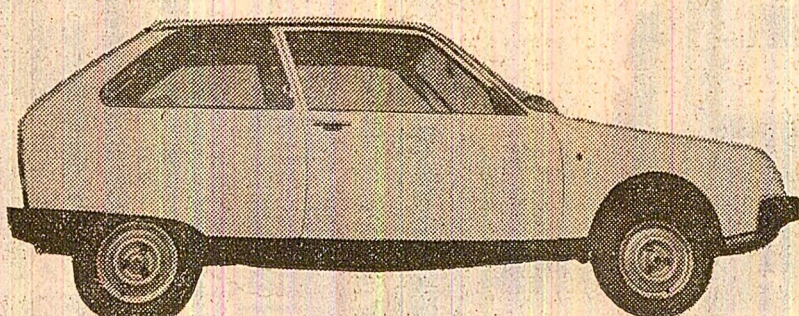
AUTOCAMIOANE 621 142



AUTOBASCULANTE GRELE 802



AUTOTURISME „OLT CIT” 15 732



AUTOMOBILUL ROMÂNESC în opiniile unor parteneri de peste hotare

• „Nici un autoturism din această clasă nu oferă spațiu și confort în conducere ca automobilul „Dacia”. (K. Kjaergaard — om de afaceri din DANEMARCA).

• „Începînd cu anul 1982, „Dacia” a devenit cunoscută pe piața canadiană. Cele două tipuri de automobile „Dacia” importate din România sînt foarte bine apreciate de cumpărători. O rețea de desfacere și „service” bine pusă la punct determină și ea bunele aprecieri. În plus sînt ușor de condus și consumă puțin de benzină — 6,3 litri la 100 km”. (A. Ceccarelli, om de afaceri din CANADA).

• „Un vehicul care te ajută pe orice vreme, pe orice teren. Să adăugăm originalitatea, tehnica avansată și noutatea și am descris „ARO-10”, fabricat în România. (Revista „4x4 magazine” — FRANȚA).

• „ARO-10” este comparabil cu produsele similare, avînd avantajul unor utilizări multiple, pe terenuri cu

grad ridicat de dificultate”. (Revista „Auto und Allrad” — R.F. GERMANIA).

• „În România producția vehiculelor pentru transporturi industriale s-a impus prin criteriul marii simplități mecanice și fiabilității ridicate. Robustetea produselor este bine ilustrată de noul model de autocamion, dotat cu un motor turbo diesel de 360 CP, care asigură transportul a 64 tone mărfuri”. (Revista „Tutto trasporti” — ITALIA).

• „Am participat la multe rallyuri dificile în Africa și Europa pilotînd un „ARO-10”. În situații dintre cele mai dificile, autoturismul românesc s-a comportat excelent, dovadă fiind un bun prieten”. (M. Sarasin, pilot de rallyuri, FRANȚA).

• „Autovehiculele românești sînt prezente în număr mare pe șoselele Poloniei, fapt ce vorbește de la sine despre calitatea lor superioară”. (Carmela Ziolek, POLONIA).

LUMINOASE ÎNFĂPTUIRI ÎN ANII SOCIALISMULUI

O nouă și complexă ramură industrială, puternic dezvoltată în perioada inaugurată de Congresul al IX-lea al partidului, confirmă strălucit politica de industrializare socialistă a țării, capacitatea de creație a clasei muncitoare



FILE DE ISTORIE



31 AUGUST 1982. Moment intrat în cronică automobilului românesc: tovarășul Nicolae Ceaușescu, împreună cu tovarăsa Elena Ceaușescu, poartă un nou dialog de lucru la întreprinderea de autocamioane din Brașov



IULIE 1984. La întreprinderea mecanică Mirsa, județul Sibiu, tovarășul Nicolae Ceaușescu, împreună cu tovarăsa Elena Ceaușescu, discută despre prezentul și viitorul celor mai puternice autovehicule fabricate în România

„În coloanele marii noastre sărbători — autoturismul cu nr. 900 000”

Industria de automobile românești... O industrie tină, care și-a creat însă de pe acum o frumoasă tradiție.

Am învățat meseria de motorist — ca s-o numesc așa — în anii '50 — ne spunea maestrul Costică Ojog, de la întreprinderea de autocamioane din Brașov. A fost un început greu și pentru mine, și pentru cei care intrau atunci la școală sau la muncă, dar am muncit cu toții în așa fel încât parcă am trăit mai multe vieți într-una singură. Inginerul Ion Seche, de la aceeași uzină, șeful secției 510 motoare diesel, este reprezentantul generației mai tinere. Lucra în această secție. Își amintește de vechile strângeri și freze.

— Vechi, acum 10 ani? — ne mirăm noi.

Din perspectiva de azi, da, vechi! E destul să privești această secție înnoită din temelii: forța ei este acum de câteva ori mai mare, s-au extins liniile automate, lucrăm cu mașini cu program. Nu constituim o excepție, așa se lucrează în toate întreprinderile constructoare de automobile ale țării. Sînt aici 100 de agregate înlocuind în fapt peste 800 de utilaje, avînd o valoare de 1 miliard de lei. Producția-mărită a secției se ridică la 90 de milioane de lei lunar. În același spațiu de producție de acum zece ani, dar cu alte procese

tehnologice, moderne, elastice, concepute și realizate de noi. Și știți de ce este așa? Pentru că oamenii, ei înșiși, s-au înnoit pe dinăuntru.

Am putea înmulți șirul acestor mărturisiri, îmbogățindu-l cu gândul altor muncitori, tehnicieni sau ingineri de la Cimpulung sau de la Colibași, de la Mirsa sau de la Craiova, rotunzînd mai cuprinzător portretul colectiv al tinărului și destoinicului detașament muncitoresc din complexul industrial al construcției de automobile. Să posăm, în continuare, în secția de cercetare și construcții de mașini-agregate de pe platforma industrială a Brașovului, secția de autoturisme, lucrînd atît pentru uzina de autocamioane, cit și pentru „ARO” și „Dacia”. Nu, nu vom face istoria acestei secții, istorie de altfel plină de semnificații dacă ne gândim și la faptul că actul de naștere al întreprinderii de mașini-unelte și agregate din Capitală (veștile I.M.T.A.B.) aici a fost semnat prima oară, că nucleul ei muncitoresc de înaltă calificare aici s-a încheiat. Ni se vorbește cu emoție despre un moment deosebit din viața uzinei — momentul sărbătoririi a 50 de ani de existență — cu prilejul căruia secretarul general al partidului, căpetenie dragă al muncitorilor brașoveni, felicitîndu-l pentru succesele dobîndite și apreciînd reușitele lor privind acțiunea de autodotare, a remarcat totodată marile re-

surse ce se cer puse în valoare în acest domeniu: „Uzina dumneavoastră a produs la un moment dat și mașini-unelte, deci are experiență în această direcție; producerea utilajelor necesare uzinei nu se poate realiza decît de colectivul uzinei. Iată de ce este necesar să se acorde mai multă atenție dezvoltării sectorului de autodotare, creării de mașini-unelte, de mașini-agregate nu numai pentru nevoile uzinei, ci și pentru necesitățile altor întreprinderi din România”.

Indemnul tovarășului Nicolae Ceaușescu ne-a dat un puternic avînt — subliniază inginerul Mihai Baltag, șeful secției. Colectivul nostru și-a îndreptat atenția spre acest sector, cele mai pregătite forțe umane au fost îndreptate aici. Rezultatul acestei munci creatoare? Din 1967 și pînă astăzi colectivul acesta a realizat 1123 de mașini-unelte specializate și mașini-agregate de mare complexitate, 18 linii automate. Toate aceste mașini conțin mii de unități de lucru, acționînd 35 000 de scule diverse.

— Care este reflexul practic?

Cît se poate de clar: mai mult de o treime din dotările uzinei sînt proiectate și realizate aici. În afară de aceasta, trebuie reținut că peste 100 de utilaje complexe au fost construite pentru alte întreprinderi, de la Cimpulung, Mirsa, Pitești. Lucrăm acum la o linie automată care, în mare parte, a și fost livrată pentru fabri-

carea motorului noului tip de autoturism „Dacia-1400-1600” pe motorină. Lucrăm, de asemenea, pentru autoturismele „ARO”. V-am furnizat cîteva date tehnice, aparent secl; transformate-le însă în forță de gândire, de creație umană de prima mînă și meditații.

— Este greu să ne dăm seama...

— Vă ajut eu. Iată, ne aflăm în cel de-al 40-lea an al libertății noastre; numai cu inginerii care lucrează acum la uzina de autocamioane, formați în anii socialismului, cu 40 de ani în urmă s-ar fi putut „gospodări” întreaga economie națională de atunci.

In sala de expoziții a Centralei industriale de autoturisme din Pitești, admirăm exemplarele din familia de autoturisme „Dacia” și din familia „ARO” produse de-a lungul timpului și urmărim explicațiile tovarășului inginer Simion Săpunaru, directorul centralei.

Dincolo de evoluția acestor mașini, de asimilarea treptată a fabricației lor, de perfecționările pe care noi li le-am adus, conferindu-le un plus de originalitate, trebuie văzută evoluția rapidă a creațiilor lor — muncitori, tehnicieni, ingineri. Ei au devenit constructori în adevăratul înțeles al cuvîntului în clipa în care au izbutit să devină și autori concepției construcției lor. Te numești constructor dacă ești independent în creație. Iar noi am devenit independenți în

creație și originali în concepție alături în privința autoturismelor, cit și a autocamioanelor. În prezent ne preocupăm introducerea unor noi tehnologii de fabricație, perfecționare, pentru a răspunde la parametri superiori exigențelor beneficiarilor interni și externi. Acționăm deci cu toate forțele pentru perfecționarea organizării producției, pe linia concentrării și specializării ei permanente, așa cum ne-a cerut tovarășul Nicolae Ceaușescu la recenta plenară a Consiliului Național al Oamenilor Muncii.

— Cum ați exprima această lezătură, mai concret?

— De pildă, la un om care lucrează direct în industria de automobile revin încă 10 oameni care lucrează în domeniul materiilor prime, în industriile oțelului, chimiei, electronicii etc. Deel faptul că în acest an jubiliar vom livra, în prealabil sărbătorii de 23 August, cel de-al 900 000-lea autoturism și că am produs de curînd cel de-al 200 000-lea autoturism de teren, constituie nu numai un succes al nostru. Cu alte cuvinte, la marea noastră sărbătoare națională vom defila cu autoturismul cu numărul 900 000. E un succes al întregii noastre industrii socialiste, a cărei dezvoltare impetuoasă în epoca inaugurată de cel de-al IX-lea Congres al partidului, strălucita „Epocă Ceaușescu”, a făcut posibilă crearea unei puternice și moderne construcții de automobile.

AUTOMOBILUL ROMÂNESC exportat în 80 de țări

O dovadă a nivelului tehnic și calitativ înalt al industriei de autovehicule din România o constituie prezența la export, în zeci și zeci de țări ale lumii, a autoturismelor și autocamioanelor. Iată în cîte țări sînt prezenți astăzi acești mesageri ai industriei românești:

autoturisme de teren	— 80 țări
autocamioane	— 50 țări
autoturisme	— 31 țări
autobuze, autoutilitare și troleibuze	— 37 țări

AUTOMOBILUL ROMÂNESC în competiții internaționale

● Autoturismele de teren cu marca „ARO” s-au impus într-o serie de competiții, situîndu-se pe primele locuri în „Raliul pădurilor” — Belgia; „Raliul de duranță al Africii”; „Raliul de fiabilitate al Algeriei”, în care a parcurs 12 700 km în 12 zile; „Raliul Islandei” și „Raliul Tunisului”.

● Prezența autoturismului „Dacia” în ma-

rile raliuri automobilistice s-a încheiat în ultimii ani cu ocuparea locului I la competițiile: „Nisipurile de aur” — Bulgaria; „Raliul Gunaydin” — Turcia; „Raliul Dunării”; „Turul Europei” — în 3 ediții.

● La Tirgurile internaționale de la Leipzig și Plovdiv, autocamioane produse de uzina din Brașov au fost distinse cu medalii de aur.

Pagini realizate de **Dionisie ȘINCAN, Dan CONSTANTIN, Gheorghe CIRȘTEA**
Foto: Sandu Cristian

Aproape 2 000 000 de autovehicule

fabricate în România

De la începutul fabricației și pînă în prezent, industria românească a realizat aproape 2 milioane de autovehicule: autoturisme, autocamioane, autobasculante, autotractoare, autobuze, autoutilitare și troleibuze

