

România
Ministerul Culturii

Ordin Nr. 2609 din 11.02 2021

În conformitate cu prevederile art. 12 alin. (1) – (5) și art. 14 alin. (1) din Legea nr.182/2000 privind protejarea patrimoniului cultural național mobil, republicată;

Având în vedere prevederile Cap. III din Normele de clasare a bunurilor culturale mobile, aprobate prin Hotărârea Guvernului nr. 886/2008;

Ținând seama de Hotărârea de Clasare nr. 8112/17.12.2020 a Comisiei Naționale a Muzeelor și Colecțiilor;

În temeiul prevederilor art. 11 alin. (4) din Hotărârea Guvernului nr. 90/2010 privind organizarea și funcționarea Ministerului Culturii, cu modificările și completările ulterioare,

Ministrul Culturii emite următorul:

ORDIN

Art. 1 Se clasează în patrimoniul cultural național mobil, 2 bunuri culturale mobile de importanță tehnică, în categoria juridică „Tezaur”, aflate în proprietatea Companiei Române de Aviație ROMAVIA R.A. – în faliment, prin RomInsolv S.P.R.L. în calitate de lichidator judiciar, prevăzute în Anexa care face parte integrantă din prezentul Ordin.

Art. 2 Direcția Patrimoniu Cultural va lua toate măsurile necesare pentru aducerea la cunoștință a prevederilor prezentului Ordin Companiei Române de Aviație ROMAVIA R.A. – în faliment, prin RomInsolv S.P.R.L. în calitate de lichidator judiciar, în vederea punerii în aplicare.

Bogdan GHEORGHIU



Fișă Standard

2 bunuri culturale mobile de importanță tehnică, aflate în proprietatea Companiei Române de Aviație ROMAVIA R.A. - în faliment, prin RomInsolv S.P.R.L., clasat în patrimoniul cultural național mobil, în categoria juridică Tezaur

Nr. crt.	Denumirea bunului cultural	Autor(i), atelier, marca, școala, atribuire	Titlul sau tema	Material, tehnică, dimensiuni și alți parametrii de identificare	Datare, anul fabricației	Observații
1	Avion	București Sectorul 1, com. Municipiul București, jud. MUNICIPIUL BUCUREȘTI România; Muntenia Întreprinderea de Avioane București (ROMAERO)	-	Aeronavele Bac 1-11 reprezintă un vârf al tehnologiei aeronautice internaționale al anilor '60 ai secolului al XX-lea și, începând cu 1980, punctul culminant al construcțiilor de avioane în România. Realizarea acestui tip de avion a presupus un amplu efort de proiectare și asimilare tehnologică a proceselor de fabricație a subansamblelor, asamblare la nivelul structurii și a echipamentelor de bord și a sistemului de propulsie. Practic, locul fiecărui element din compunerea avionului a fost bine justificat și calculat, o greșală în acest domeniu putând avea consecințe fatale. Structura integral metalică a aeronavei este procesată din aliaje de aluminiu cu denumirile comerciale (vechi și noi) L72/2014 și L73/2024, livrate sub formă de foi tablă, plăci și bare. Foile de tablă au fost procesate în principal spre a deveni învelișuri formate prin întindere (stretching), specifice zonelor nerigate ale fuselajului (anterior și posterior) sau prin roluire de precizie specifice zonelor riglate (fuzelaj central). De asemenea, din foile de duraluminu se mai confecționează	A doua jumătate a secolului al XX-lea	Stare de conservare: bună Are inscripție



Nr. crt.	Denumirea bunului cultural	Autor(i), atelier, marca, școala, atribuire	Titlul sau tema	Material, tehnică, dimensiuni și alți parametrii de identificare	Datare, anul fabricației	Observații
----------	----------------------------	---	-----------------	--	--------------------------	------------

învelișurile pentru extradados/intrados și stânga/dreapta ale suprafețelor de comandă zbor (flapsuri, eleroane, frâne aerodinamice, stabilizator, profundoare, derivă, direcție), învelișurile usilor și trapelor trenului de aterizare etc. Plăcile de duraluminu devin învelișuri integrate (lise încorporate) extradados/intrados aripi, prin frezare și piese structural de asamblare și completare. Barele de duraluminu devin cadre ale fuzelajului central, prin formare și întindere, urmată de frezare de ușurare/conturare pe mașini CNC. Avionul ROMBAC 1-11 YR-BRE fost realizat în România prin asamblarea sau asimilarea tehnicii britanice, importată prin contractul de licență semnat la 15 iunie 1978 la Bristol, Marea Britanie. Principalele materiale de construcție sunt duraluminiul și oțelurile speciale, ambele elemente fiind aduse din import (în special din Marea Britanie sau din Franța). Fabricarea acestei aeronave a presupus șapte stadii (primele două s-au realizat în Anglia). Stadiul I: fabricarea pieselor primare, formarea învelișurilor și profilelor. Stadiul II: asamblarea pe gabarit a componentelor structurale în vederea realizării subansamblelor majore ale aeronavei (aripă, tronsoane fuzelaj, ampenaj orizontal, ampenaj vertical). Stadiul III: montajul general, în care se realiza joncționarea aripilor la fuzelaj, montarea, la aripi, a bordurilor de atac, a spoilerelor și a frânelor aerodinamice. Stadiul IV: montarea motoarelor pe avion, a comenzilor de zbor, instalarea sistemelor avionului (de combustibil, injecție cu apă, radio, sisteme electrice, aer condiționat, hidraulică), precum și amenajarea parțială a interiorului



Nr. crt.	Denumirea bunului cultural	Autor(i), atelier, marca, școala, atribuire	Titlul sau tema	Material, tehnică, dimensiuni și alți parametrii de identificare	Datare, anul fabricației	Observații
				avionului. Stadiul V: testarea sistemelor avionului, reglări și verificări, vopsire exterioară și inscripționare. Stadiul VI: pornirea motoarelor, testarea finală a sistemelor înaintate de zbor, pregătirea pentru zbor, finalizarea amenajării interioare. Stadiul VII: testele de zbor și echiparea avionului în vederea livrării la beneficiar. Durata construcției acestui avion a fost de aproximativ 30 de luni. L: 32,61 m; LA (lățimea fuzelajului): 3,2 m; LA (anvergura aripilor): 28,5 m; I: 7,47 m; G (fără încărcătură): 27,4 t; G (maximă acceptată la decolare - pasageri, marfă și combustibil): 47,4 t. Nr. inv.: 41002		
2	Avion	București Sectorul 1, com. Municipiul București, jud. MUNICIPIUL BUCUREȘTI România; Muntenia Întreprinderea de Avioane București (ROMAERO)	-	Aeronavele Bac 1-11 reprezintă un vârf al tehnologiei aeronautice internaționale al anilor '60 ai secolului al XX-lea și, începând cu 1980, punctul culminant al construcțiilor de avioane în România. Realizarea acestui tip de avion a presupus un amplu efort de proiectare și asimilare tehnologică a proceselor de fabricație a subansamblurilor, asamblare la nivelul structurii și a echipamentelor de bord și a sistemului de propulsie. Practic, locul fiecărui element din compunerea avionului a fost bine justificat și calculat, o greșală în acest domeniu putând avea consecințe fatale. Structura integral metalică a aeronavei este procesată din aliaje de aluminiu cu denumirile comerciale (vechi și noi)	A doua jumătate a secolului al XX-lea	Are inscripție



Nr. crt.	Denumirea bunului cultural	Autor(i), atelier, marca, școala, atribuire	Titlul sau tema	Material, tehnică, dimensiuni și alți parametrii de identificare	Datare, anul fabricației	Observații
				L72/2014 și L73/2024, livrate sub formă de foi tablă, plăci și bare. Foile de tablă au fost procesate în principal spre a deveni învelișuri formate prin întindere (stretching), specifice zonelor neriglate ale fuselajului (anterior și posterior) sau prin roluire de precizie specifice zonelor riglate (fuzelaj central). De asemenea, din foile de duraluminu se mai confecționează învelișurile pentru extrados/intrados și stânga/dreapta ale suprafețelor de comandă zbor (flapsuri, eleroane, frâne aerodinamice, stabilizator, profundoare, derivă, direcție), învelișurile usilor și trapelor trenului de aterizare etc. Plăcile de duraluminu devin învelișuri integrate (lise încorporate) extrados/intrados aripi, prin frezare și piese structural de asamblare și completare. Barele de duraluminu devin cadre ale fuzelajului central, prin formare și întindere, urmată de frezare de ușurare/conturare pe mașini CNC. Avionul ROMBAC 1-11 YR-BRI fost realizat în România prin asamblarea sau asimilarea tehnicii britanice, importată prin contractul de licență semnat la 15 iunie 1978 la Bristol, Marea Britanie. Principalele materiale de construcție sunt duraluminiul și oțelurile speciale, ambele elemente fiind aduse din import (în special din Marea Britanie sau din Franța). Fabricarea acestei aeronave a presupus șapte stadii (primele două s-au realizat în Anglia). Stadiul I: fabricarea pieselor primare, formarea învelișurilor și profilelor. Stadiul II: asamblarea pe gabarit a componentelor structurale în vederea realizării subansamblelor majore ale aeronavei (aripă, tronsoane fuzelaj, ampenaj orizontal, ampenaj vertical). Stadiul III:		



Nr. crt.	Denumirea bunului cultural	Autor(i), atelier, marca, școala, atribuire	Titlul sau tema	Material, tehnică, dimensiuni și alți parametri de identificare	Datare, anul fabricației	Observații
----------	----------------------------	---	-----------------	---	--------------------------	------------

montajul general, în care se realiza joncțiunea aripilor la fuzelaj, montarea, la aripi, a bordurilor de atac, a spoilerelor și a frânelor aerodinamice. Stadiul IV: montarea motoarelor pe avion, a comenzilor de zbor, instalarea sistemelor avionului (de combustibil, injecție cu apă, radio, sisteme electrice, aer condiționat, hidraulică), precum și amenajarea parțială a interiorului avionului. Stadiul V: testarea sistemelor avionului, reglări și verificări, vopsire exterioară și inscripționare. Stadiul VI: pornirea motoarelor, testarea finală a sistemelor înaintate de zbor, pregătirea pentru zbor, finalizarea amenajării interioare. Stadiul VII: testele de zbor și echiparea avionului în vederea livrării la beneficiar. Durata construcției acestui avion a fost de aproximativ 30 de luni.



L: 32,61 m; LA (lățimea fuzelajului): 3,2 m; LA (anvergura aripilor): 28,5 m; l: 7,47 m; G (fără încărcătură): 27,4 t; G (maximă acceptată la decolare - pasageri, marfă și combustibil): 47,4 t.

Nr. inv.: 41012



MINISTERUL CULTURII

Nr.8112 /17.12.2020

COMISIA NAȚIONALĂ A MUZEELOR ȘI COLECȚIILOR

HOTĂRÂRE DE CLASARE

În ședința din data de 17.12.2020, în urma analizării Rapoartelor de expertiză și a documentației specifice, Comisia Națională a Muzeelor și Colecțiilor a hotărât clasarea în patrimoniul cultural național mobil, a 2 bunuri culturale de importanță tehnică, în categoria juridică Tezaur, aflate în proprietatea Companiei Române de Aviație ROMAVIA R.A. - în faliment, prin RomInsolv S.P.R.L., în calitate de lichidator judiciar.

Dr. Ernest Oberländer-Târnoveanu

PREȘEDINTE COMISIA NAȚIONALĂ A
MUZEELOR ȘI COLECȚIILOR

Nr. ex. 1/2