

# ROMANIA AERIANA



Tot mai sus

Tot mai departe

Tot mai iute  
fără teamă

pentru Țara  
Țion  
și  
Dumnezeu

Marie.

EP.

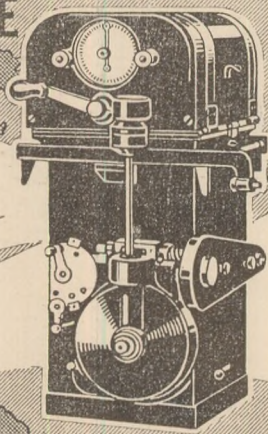


# S U M A R U L :

1. *Inalta Regență și Aviația.*
2. *Ce au zis membrii guvernului despre aviație.*
3. *Aripi, aripi, tot mai multe aripi pentru Neamul Românesc, de general Rudeanu.*
4. *„Ziua Aviației”, de col. Rujinsky.*
5. *Problema aerului în fața parlamentului.*
6. *Interpelarea directorului nostru d. deputat Ștef. Tătărescu.*
7. *Apărarea Națională și Arma chimică, de prof. dr. Ștefan Minovici.*
8. *Din câmpul aviației mondiale.*
9. *Problema transporturilor aero-maritime, de ing. Radu A. Stoica.*
10. *Discursul președintelui Stalin, în fața consiliului de război sovietic dela Moscova, Rep.*
11. *Politica aeriană în Franța, Aval.*
12. *Navigația aeriană în America de Nord.*
13. *Aviatice.*
14. *Cronica Radio-Fotografiei, de ing. L. Florin.*
15. *Radio în România. Declarațiile d-lui E. Giurgea. directorul Radio-Comunicațiilor făcute : „României Aeriene”.*
16. *Un comunicat al societății I. A. R.*
17. *Buletinul oficial al A. R. P. A.*

**GROUPEMENT D'INDUSTRIELS  
PHOTOGRAPHIE DE LA AÉRIENNE**

12 RUE DE  
L'ARCADE  
PARIS



Organe de centralisation pour la vente directe du matériel de  
Cinématographie et de photographie aériennes.

Obturator de obiectiv cu mare rendement de lumină  
Aparate fotografice de tip «Cadastral»  
Aparate fotografice de tip «Planiphote»  
Aparate fotografice de tip «Reglementar»

Aparate cinematografice de tip «Horo-Cine»  
Aparate pentru luare de vederi cinematografice  
Material și instalațiuni complete de laborator  
Plăci hârtie și filme pentru aviație.



# ROMÂNIA AERIANĂ

ORGANUL APĂRĂRII INTERESELOR NAȚIONALE IZVORĂTE DIN PROBLEMELE AERULUI ÎN ROMÂNIA  
CU BULETINUL OFICIAL AL ASOCIAȚIEI ROMANE PENTRU PROPAGANDA AVIAȚIEI

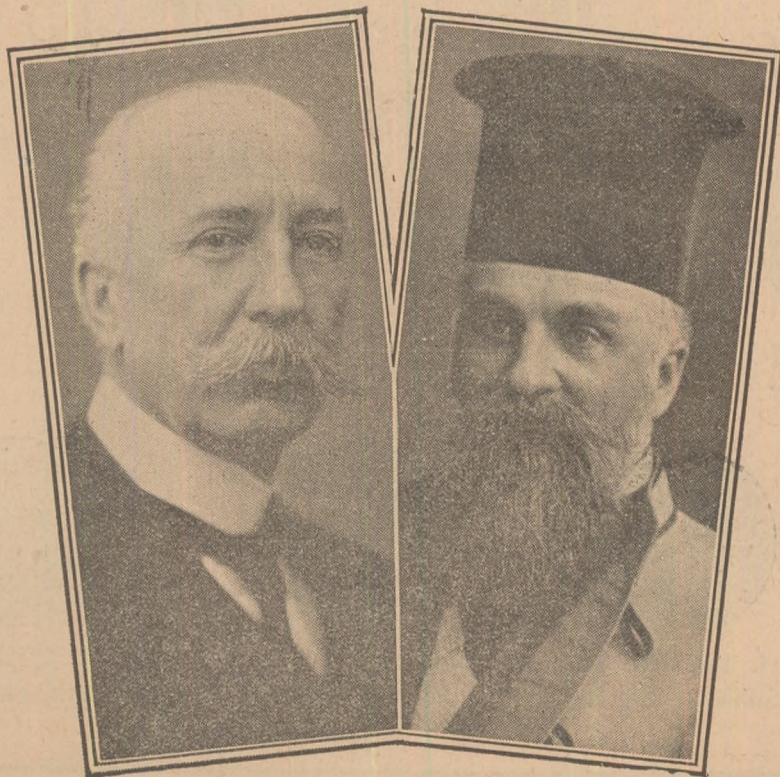
**AVIAȚIE, RADIO, GAZE**

REVISTĂ LUNARĂ, INFORMATIVĂ, TEHNICĂ, DE PROPAGANDĂ ȘI ORIENTARE A OPINIEI PUBLICE

**REDAȚIA**  
Strada ROMÂNĂ, 227. — Telefon 213/23  
**ADMINISTRAȚIA :**  
Prelung. POLONĂ, 17. — Telefon 330/75  
— BUCUREȘTI —

**DIRECTOR :**  
**ȘTEFAN TATARESCU**  
DEPUTAT

**PREȚUL ABONAMENTELOR PE UN AN :**  
Pentru autorități, instituții și firme 900 lei  
Pentru particulari și funcționari . 450 lei  
Pentru studenți și elevi. . . . . 350 lei



**INALTA REGENȚĂ CARE VEGHEAZĂ DE APROAPE LA PROPĂȘIREA AVIAȚIEI ROMÂNE**



## MEMBRII GUVERNULUI

cari în consiliul de miniștrii au dat aprobarea superioară pentru SĂRBĂTORIREA  
ZILEI DE AVIAȚIE, 8 Aprilie, pe tot cuprinsul României întregite.



I. G. DUCA  
Interne



VINTILĂ BRĂȚIANU  
Prim Ministru  
Finanțe



N. TITULESCU  
Externe



D-R C. ANGELESCU  
Instrucția publică



C. ARGETOIANU  
Agricultură și Domenii



STELIAN POPESCU  
Justiția



G-L PAUL ANGELESCU  
Război



D-R N. LUPU  
Munca



C. DIMITRIU  
Comunicații



AL. LAPEDATU  
Arte și Culte



I. INCULEȚ  
Sănătatea publică



I. NISTOR  
Lucr. Publice



L. MRAZEC  
Industria și Comerț



GH. TATARESCU  
Subsecr. Interne



R. FRANASOVICI  
Subsecr. Interne



G. CIPAIANU  
Subsecr. Agr. și Domenii

## CE AU ZIS MEMBRII GUVERNULUI DESPRE AVIAȚIE

*Domnul Ministru C. Argetoianu zice următoarele cuvinte decisive, pentru susținerea aviației :*

„Războiul de mâine va fi dus de armatele aerului, ele se vor năpusti asupra ținuturilor dezarmate, din ceruri, ca mânia lui Dumnezeu și prin foc și otrăvuri vor distruge tot ce trăește pe fața pământului.

Să nu uităm că România așezată la hotarele lumii civilizate e cea dintâi expusă la atacurile unui eventual vrăjmaș care a îngrozit omenirea prin cruzimile lui. Numai printr'o puternică armată aeriană ne putem opune atacurilor prin surprindere la cari suntem expuși. Să punem cu toții deci mâna la pungă. Cine dă pentru aviație își apără moșia, își apără casa, își apără familia, se apără pe sine însuși“.

*C. Argetoianu*  
Ministru de Domenii

*Domnul Ministru al Muncii Dr. N. Lupu se pronunță astfel despre aviație :*

„Prin progresele tehnice, aviația devine principala armă de luptă în eventualele viitoare războaie. Insași existența și integritatea statului român depinde de dezvoltarea pe care o vom da acestei arme.

Niciun sacrificiu nu este prea mare, pentru a înzestra țara și armata cu o flotă aeriană, perfectă în calitate și complectă în număr. Dacă statul, cu multiplele lui nevoi, nu poate face singur aceasta, poporul e dator să-l ajute.

Subscriți cu dragă inimă, și cu largă munificență, la înzestrarea țării cu aeroplane multe, multe și perfecte“.

*Dr. N. Lupu*  
Ministrul Muncii

*Domnul Ministru al Sănătății se pronunță astfel despre aviație :*

„Dacă din punct de vedere al apărării naționale și al economiei pacifice avionul creiază o nouă pagină în istoria lumii, nu este mai puțin adevărat că și din punct de vedere sanitar aviația oferă un pas simțitor spre progres.

Inițierea aviației sanitare la noi ar fi un început satisfăcător, cu rezultate binefăcătoare în domeniul civilizației și al alinării suferințelor omenești“.

*I. Inculeț*  
Ministrul Sănătății

*Domnul Ministru Subsecretar de Stat Franasovici grăește astfel asupra aviației :*

„Pentru consolidarea internă a României, creațiunea forțelor aerului, joacă un rol de o importanță covârșitoare.

Menită să aducă noi garanții de siguranță în apărarea teritorială, aviația își oferă serviciile sale neprețuite progresului și civilizației, prin întemeierea navigației aeriene, de pace.

Comunicațiile aeriene au dus pretutindeni un aport nebănuț de propășire economică.

Iată de ce orice bun român, nu poate ura țării sale decât o aviație puternică deoarece o aviație tare este o Românie tare.

S'o încurajăm și s'o sprijinim deci !“

*Richard Franasovici*  
Ministru subsecretar Interne

*D-l Ministru de război g-ral Angelescu se pronunță astfel despre arma aerului :*

„Apărarea și aviația noastră aeriană se află în plină dezvoltare. In fiecare an se realizează progrese apreciabile. Dacă armamentul din celelalte arme se bucură de oarecare stabilitate care le asigură o durată în mediu de 25 ani, în aviație, fiecare an ne aduce cuceriri noi. In acest sens s'au făcut importante comenzi de motoare și celule.

Indrumarea sănătoasă și rodnică a aviației noastre de azi se datorește d-lui g-ral Rudeanu, inspectorul gl. aeronautic, șefului său de stat major, precum și directorilor generali“, etc.

*General Paul Angelescu*  
Ministru de Război

*D-nul Ministru al Instrucției publice Dr. C. Angelescu își arată sentimentele față de aviația națională prin următoarele fraze transmise prin circulară tuturor școlilor :*

„Este de dorit ca toți tinerii din noua generație să cunoască și să aprecieze importanța aviației, devenind fiecare un propagandist în cercul său restrâns și un pasager de avion, atunci când dezvoltarea comercială a aviației va permite aceasta.

In fiecare școală se pot forma grupuri școlare având cel puțin zece înscrieri la Asociației române pentru propaganda aviației.

La finele anului școlar se distribuie profesorilor și elevilor cari s'au distins la asumarea cunoștințelor aviatice, diplome de onoare, plachete, medalii precum și botezul aerului, gratuit“.

*Dr. C. Angelescu*  
Ministru Instrucțiunii Publice

*D-nul C. Dumitriu, ministrul comunicațiilor vorbește următoarele :*

Urmăresc cu cea mai vie atenție toate manifestările cari se fac în direcția aviației în toate țările, precum și toate cuceririle științei în această materie.

Este necontestat că pe lângă chestiunile cari privesc apărarea națională, la noi și organizația aviației comerciale trebuie să facă obiectul preocupărilor guvernului și în special ale unui ministru de comunicații. Dar aviația nu trebuie să rămâe numai o chestiune în domeniul preocupărilor guvernului și a specialiștilor, ci trebuie să fie cunoscută și popularizată în cercuri cât mai largi, ea fiind nădejdea în viitor.

*C. Dumitriu*  
Ministru Comunicațiilor



# Aripi, aripi, tot mai multe aripi pentru Neamul Românesc

Din zi în zi, pretutindeni se umple văzduhul cu avioane de tot felul, cari sbor în larg și în lung, deasupra globului pământesc.

Din zi în zi, știința, puternic îmboldită de o înverșunată concurență, înaintează splendidă, biruitoare, dând omului/din ce în ce, o mai mare stăpânire asupra aerului.

Juțelele de sbor ating astăzi 448, 456 și chiar, pe distanțe scurte, 479 km. pe oră. <sup>1)</sup>

Q asemenea iuțeață amețitoare începe să se apropie de aceia a proiectilelor aruncate în anumite condițiuni de tunurile artileriei.

Durata de sbor neîntrerupt a atins 52 ore 55' și 31" <sup>2)</sup>, adică, socotind 200 km. pe oră, o distanță, în linie dreaptă, de aproape 10.500 km., străbătută fără oprire.

Încăreătura ce un avion poate ridica atinge astăzi 6000 kgr. <sup>3)</sup> adică, mai mult ca jumătate greutate ce duce un vagon de cale ferată, sau circa 70 de persoane.

În sborul său spre cer avionul a atins înălțimea de 11.727 metri. <sup>4)</sup>

Cu astfel de calități avionul își întinde tot mai mult stăpânirea sa peste cele mai însemnate activități omenești și ni se înfățișează ca o unealtă fatidică strâns legată cu evoluțiunea în care lumea a intrat, sub puternica și hotărâtoarea înrâurire a științei.

Pulberizând spațiul, avionul liberează timpul pentru muncă, muncă pe care o adună de prin toate colțurile pământului, o concentrează și o îndrumă într-un scop anumit și bine definit.

Energiile economice continentale și intercontinentale, găsesc în avion un mijloc providențial, care le înlesnește dezvoltarea și le asigură izbânda.

Legendele mitologice împodobeau pe Mercur, zeul comerțului, cu aripi la picioare, cu aripi la spate, cu aripi la casă și aripi la sceptru. Astăzi aceste aripi nu mai sunt pentru comerț o simplă închipuire, dar o netăgăduită necesitate.

Topografia, geodezia, igiena, culturile de tot felul și agricultura, primesc de asemenea dela avion un sprijin pe cât de neașteptat, pe atât de util.

<sup>1)</sup> Pilotul adjutant francez Bonet pe un avion Bernard Humbert, cu motor Hispano de 500 C.P. a obținut pe distanță de 100 km., iuțeață de 448 km. pe oră.

Hidroavionul englez Supermarine, pe aceeași distanță de 100 km. a atins iuțeață de 456, 5 km. pe oră.

Pe o bază de 3 km. hidroavionul italian Macchi, cu motor Fiat de 980 C.P. a făcut 479 km. pe oră.

Iuțeață de 479 km. pe oră revine circa 134 m. pe secundă, ori, obuzele aruncate de obuzierele cu tragere repede și încercătură minimă, au circa 150 m. iuțeață pe secundă.

<sup>2)</sup> Executat de piloții germani Ristics și Edzard, pe avion Junkers cu motor Junkers de 310 cai putere.

<sup>3)</sup> Sborul executat de pilotul francez Bossoutrot cu un avion Farman Super — Goliath, patru motoare, de 500 cai putere fiecare.

<sup>4)</sup> Sbor executat în Statele Unite cu un avion Wright-Apache și motor Wasp de 450 C.P.

Nu mai vorbesc de puterea de distrugere pe care avionul o are în unire cu producțiile chimiei și care face pe unii să creadă că soarta unui viitor războiu se va hotări mai cu seama în aer.

Ioți acei cari gândesc mai adânc și ale căror orienturi se destac cu înlesnire, au înțeles astăzi considerabila valoare a avionului, în străduințele omenești spre mai bine. De aceia națiunile; inclusiv cele din jurul nostru, se trudește și consimt la numeroase sacrificii pentru a-și închege cat mai repede o aviație.

Îoate clasele lor sociale, dela mic și până la mare, dela cel mai sărac până la cel mai bogat, se grăbesc să-și dea obolul, întru înfăptuirea aripilor naționale, sănătoase și puternice.

Prin înțelepciune, voință și dragoste de țară, cheazășia oricărui progres, fiecare din aceste națiuni caută să-și înfăptuiască siguranța și proapășirea, să dovedească superioritatea rasei de care țin și dreptul ce au la considerațiunea lumii.

Noi, cari cu drept cuvânt vrem să socotim că suntem poporul ursit să poarte în Orientul Europei făclia civilizației latine; noi, care avem elemente tehnice cu totul superioare, clasate printre cele dintâi la școlile superioare din Apus; noi, care avem piloți destoinici și îndrăzneți, de un avânt atât de admirabil încât pot sta alături cu cei mai de seamă din celelalte țări; noi românii, al căror suflet s'a străduit în tot deauna spre lumină și demnitate; noi, care suntem astăzi un popor mare, liber și putem astfel intra cu toate puterile noastre pe noua cale de belșug și mărire, deschisă de știința omenești; noi, care avem o Patrie scumpă, de păstrat neatinsă, în pământul, mândria și demnitatea ei; noi, sub nici un cuvânt, nu putem rămâne în urma celorlalți.

Din toate părțile inimile calde, sufletele nobile și generoase ale românismului să se arate în frumusețea legendarului nostru avânt strămoșesc și prin osârdnica stăruință, cu ajutorul obolului fiecărui cetățean, ori cât de modest el ar fi, moral, sau material, aviația noastră să se înalțe cât mai sus, tot mai numeroasă, tot mai vrednică.

Orice bun român, sunt sigur, va fi mândru, de a fi cu ceva părtaș, la sporirea și tăria aripilor noastre naționale.

România mare și întregită, trebuie să fie cu orico preț cea mai însemnată putere aeriană din Orientul European, sborul culorilor sale trebuie să străbată cu semeție și încredere văzduhul peste întreg Răsăritul apropiat. Aceasta ne este una din cele mai grabnice datorii, ale noilor vremuri ce trăim, fiindcă aceasta răspunde la înalta menire ce avem pe pământul unde Dumnezeu ne-a sălășluit.

Și tot aceasta mă face să zic :

„Aripi, aripi, tot mai multe aripi, pentru neamul românesc“.

General, RUDEANU





# „ZIUA AVIATIEI“

Aeronautica s'a impus azi tuturor națiunilor cari au înțeles că pentru a fi mari, pentru a fi tari, ele trebuie să-și îndrepte o mare parte a activității lor pe căile aeriene. Necunoașterea acestei datorii ar aduce grele pierderi, căci avionul este mijlocul victoriilor rapide, al învingerilor neașteptate. Vai de țara care nu va putea răspunde aviației, cu aviație.

Forțele unui stat sunt azi grupate în două mari armate, fiecare cu rolul ei bine definit :

Armata luptătoare pe front care formează scutul ce apără națiunea amenințată ; armata producătoare în interior, organism intens și delicat care, cuprinzând națiunea întreagă, își înlind ramificațiile sale



Colonel GH. RUJINSKY  
Director General A. B. P. A.

în tot întinsul țării și pe care se sprijină întreaga armată luptătoare. Poate oare acest organism, armata producătoare, să viețuiască mult, să reziste în fața unui atac aerian de fiecare clipă ? Poate el să reziste în fața distrugerii sistematice a centrelor de comunicație, a uzinelor de producție, a rezervelor sale de tot felul ? Poate el să reziste în fața neîncetatei evacuări silite de bombardamente, a demoralizării unei populații îngrozite de foc, de asfixie, de moarte ?

Armata luptătoare, oprită de escadrile dușmane care-i distrug legăturile sale cu armata producătoare va fi un corp fără cap — fără avioane, cu comanda-

mentul în întuneric ea își va vedea sfârșitul cel mai tragic, învinsă înainte de luptă.

Și astfel, câte va mii de avioane, purtând câte va mii de tone de explozibile, își vor râde de sutele de mii de oameni înarmați grămădite spre frontiere ; vor învinge întâi populația nepregătită care nu a avut altă vină decât aceea de a nu fi crezut în puterea și destinele aviației....

Dar, dacă avionul este acest groaznic instrument de război, el este, în timp de pace cel mai minunat factor de progres, de civilizație, de înfrățire, — căci el nu cunoaște bariere.

De aceea, o națiune care înțelege să lucreze în scopul păcii cu aeronautica sa, își pregătește o puternică armată și această putere, pregătită va fi atât de temută încât războiul nu se va mai ivi.

Sunt adevăruri cari azi s'au impus națiunilor în așa fel și cu atâta putere, încât statele toate, mari și mici, Anglia, Franta, Italia, Germania, Rusia, Polonia, Cehoslovacia, Serbia, Bulgaria, împing fără încetare despoltarea aviației lor, în limitele tuturor posibilităților....

Un curent viu, un curent sănătos se manifestă în fine și la noi atât de sus în jos cât și de jos în sus.

Massa cea mare a poporului român, știe azi mulțumită unei propagande intense, ce este aviația — ce poate nădăjdui de la ea.

Fi-oare cu pulință cu acest suflu care pasionează opinia publică să fie atât de puternic încât să galvanizeze și pe cei mari, rupând zăgăzurile necredinței lor, să-i scoată în fine din inerția lor vinovată ?

Asociația Română pentru propaganda aviației, A. R. P. A. constituită de un an, si-a făcut datoria și își culege roadele. Ea a înțeles să-și închine primul ei an de activitate printr'o manifestație unanimă a poporului român în favoarea aripilor românești.

Ziua de 8 Aprilie a fost aleasă pentru aceasta.

Ziua de 8 Aprilie va fi în tot cuprinsul țării, ziua Aviației Române.

Intreaga suflare românească va dovedi cu acest prilej, dragostea ei pentru aviație.

În ziua de 8 Aprilie se vor slăvi eroii aerului cei ce au scris cu sângele lor, glorioasele pagini ale Aviației Române.

8 Aprilie va consacra începerea erei de înălțare a aviației române.

8 Aprilie va fi începutul desrobirii aripelor române cari, scuturându-se de cenusa ce le-a acoperit, vor sbura triumfătoare deasupra României Mari.

Să dovedim în ziua de 8 Aprilie, că românul, conștient de datoria sa, știe să lupte pentru o cauză, precum știe să și triumfe.

Col. RUJINSKI





## PROBLEMA AERULUI IN FAȚA PARLAMENTULUI

### Atmosfera Parlamentului în pragul interpelării

Intr-o atmosferă ce făcuse multă lume serioasă să pună la îndoială utilitatea parlamentarismului, într-o epocă în care divergențele de politică internă întunecase în mod pătimăș activitatea parlamentului în jurul marilor chestiuni de interes general, interpelarea directorului nostru, d. deputat Ștefan Tătărescu a făcut o profundă impresiune în toate cercurile. Din punct de vedere moral această interpelare a fost o revelațiune deoarece potopul intrigilor mărunte și al preocupărilor pismașe și sterile au încetat ca prin farmec și majoritate și opoziție parlamentară a acordat problemei aviațiunii cea mare importanță, acel stăruitor interes care derioă din însemnătatea înaltă a chestiunii.

Interpelarea desvoltată de către directorul nostru a înălțat prestigiul parlamentului în rândul parlamentelor marilor națiuni care în sesiunea aceasta și cea trecută au acordat problemei aviațiunii naționale un număr impresionant de ședințe lăsând lumii întregi ocaziunea să înțeleagă cât de mare este interesul marilor popoare pentru evoluția forțelor aeriene.

### Rostul interpelării

Sunt interpelări care se fac cu tendința de a ataca politica unui guvern, ele au o tendință negativă; sunt interpelări care având la bază o tendință constructivă clarificând în mijlocul parlamentului o mare problemă de ordin național consolidează solidaritatea unui parlament în jurul unui guvern și dă ocaziunea



ȘTEFAN TĂTĂRESCU, Deputat.

acestui guvern să-și ia în fața nației anumite angajamente importante. În această din urmă categorie trebuie privită interpelarea domnului Ștefan Tătărescu.

Din punct de vedere tehnic și evolutiv aviatic această interpelare respectiv aducerea în sânul parlamentului a problemei aerului a fost de o reală necesitate generală. În adevăr situația forțelor aviației militare române avea nevoie de cuvântul încurajator și de solidarizare al parlamentului pentru ca nu numai să se afirme odată mai mult că sacrificiile aviațiunii sunt recunoscute într-o dreaptă măsură de către organele cele mai importante de stat dar pentru ca să se exprime în cel mai înalt for al națiunii anumite deziiderate de a căror realizare atârnă progresul și forța aviațiunii române.

### Capitolele desvoltate în interpelare

Interpelatorul a precizat împrejurările istorice cari au determinat doctrina dominațiunii aerului. A trecut apoi în revistă modul cum se va angrena dominațiunea aeriană în viitoarele conflicte armate precum și modificarea concepțiunii de raporturi de forță beligerante prin intervenirea noului element al dominațiunii aeriene. De asemenea a arătat rolul dominațiunii aeriene în raporturile de pace ale popoarelor și modul cum se exprimă această dominațiune aeriană pacifică. Ca rezultat al acestor considerațiuni a demonstrat necesitatea fiecărei țări de a-și crea o politică aeriană proprie în conformitate cu interesele de apărare națională și de ordin economic. Continuând el a arătat rudenia în evoluția politicilor aeriene din



GENERAL PAUL ANGELESCU, Ministru de Războiu

Franța și România în baza unor situații similare ce decurg din achiziționările teritoriale înfăptuite în marile războaie și necesitatea inebranabilă a menținerii tratatelor. În plus pentru România pe baze de bogate documentări și certificări el a arătat uriașa pregătire aeriană de pe teritoriul sovietic rus.

Luând în cosiderație experiențele făcute în anii din urmă din desvoltarea aviațiunii de comerț germane, a arătat repercursiunea pe care aceste învățăminte le-a avut asupra lumii întregi, asupra Franței în special, aruncând și asupra României câteva raze luminoase. Viitorul aviației civile comerciale în organizarea curentă a statelor și în atingere și în directă legătură cu interesul apărării aeriene a rămas complet dovedit.

Documentând pe toate laturile ei importanța aviațiunii civile române a arătat viitorul randament al diverselor linii aeriene, însemnătatea zonei aeriene române, racordul liniilor aeriene române cu rețeaua internațională aeriană ce ne învecinează. În favoarea Miceii înțelegeri aeriene, este interesant să semnalăm că parlamentul a făcut o manifestație de simpatie care desigur nu va rămâne fără răsunet la Belgrad, Praga și Varșovia.

### Pentru personalul navigant aerian român

Interpelatorul a avut pentru acest personal cuvinte emoționante subliniate de aplauzele unanime ale



**Camerei.** Arătând deosebirea între personalul navigator aerian civil și militar ajunge la concluzia unei primejdii mult mai acute pentru acesta din urmă și încheie ca rezultat cerând guvernului și ministrului de război de a aduce în fața parlamentului legea aeronautice și sancționarea imediată a primelor de invaliditate arătând exemplul Italiei și dând citire raportului lui Mussolini în ceiace privește primele de invaliditate ale ofițerilor aviațiunii Italiene.

### **Războiul aero-chimic și problema gazelor**

Arătând în baze de rapoarte oficiale pastele pregătite care au loc pe teritoriul sovietelor în ceiace privește războiul aero-chimic, interpelatorul trage concluziuni politice și de apărare națională pentru România. Fără a exagera importanța și probabilitatea unui războiu aero-chimic ce ar putea fi declanșat împotriva României el arată totuși necesitatea indispensabilă a unui program de pregătire și de defensivă



C. DIMITRIU, Ministrul Comunicațiilor.

aero-chimică pe care le-a cristalizat într-o serie de măsuri care crede că se impun. Intre acestea semnalăm înființarea și complectă încadrare a corpului ofițerilor chimiști care deja printr-o decizie ministerială au fost recunoscuți ca o specialitate deosebită în armată. Așoi dotarea complectă a trupelor cu măști, înființarea fabricii de măști de protecție în țară și luarea unor măsuri mai ample pentru apărarea populațiunii civile împotriva războiului aero-chimic propunând înființarea comandamentelor aero-chimice de corp de armată. Pe lângă Ministerul de război se propune a se înființa un Consiliu Superior Aero-Chimic al națiunii.

### **Desvoltarea forțelor aeriene române**

În ceiace privește efectivele aviațiunii militare române interpelatorul arată progresul făcut în diferitele categorii ale aviațiunii militare atât la aviațiunea de recunoaștere, de vânătoare și de bombardament. Arată meritele domnului ministru de război în dotarea acestei aviațiuni dar în special în creațiunea flotilei de hidro-avioane căreia îi revine un rol de o extremă importanță în apărarea coastelor Mării Negre.

### **Necesități viitoare**

Interpelatorul arată tendința tehnicii aviației mondiale de a părăsi construcțiunile în lemn și a trece

către construcțiunile metalice arătând importanța deosebită și pentru România de a se angrena pe acest drum mai ales că o aviație alcătuită din avioane metalice ușurează mult infrastructura, dispensându-o în mod parțial de hangare și dăruind un avantaj de longevitate și siguranță avioanelor. Deasemenea documentează grija întregii aviațiuni mondiale de a procura tuturor avioanelor în funcțiune motoare de rezervă. Arată cum aviația marină franceză a renunțat la cumpărarea de hidroavioane pe anul curent pentru a-și procura motoare de rezervă. Arată necesitatea unei conlucrări armonice între industria aeronautică națională și comandamentul aviațiunii noastre și ca finalitate enumără următoarele concluziuni care pot fi privite ca o moțiune și ca o cristalizare de desiderate ale interpelării despollate, Iată aceste concluziuni moțiuni :

1) Pentru ca forțele aeriene române să poată fi la înălțimea misiunii grele la care trebuie să răspundă cred necesar să ia ființă pe lângă Ministerul de război un Institut de cercetări științifice pentru problemele aerului cuprinzând secțiuni deosebite pentru aviație și gaze. Acest institut trebuie să grupeze în jurul său pe toți specialiștii civili și militari cari vor fi utilizați în mod metodic pentru examinarea progreselor realizate în alte țări, pentru cercetări de verificare, pentru experiențe și noi creații.

2) În materie de gaze, alături de corpul ofițerilor chimiști care să reprezinte pe specialiștii pentru gaze ai unităților militare să se treacă la realizarea fabricii pentru măști în țară și organizarea măsurilor propuse pentru apărarea populațiunii civile împotriva atacurilor de gaze.

3) Să se sistematizeze în sensul unui randament practic și util țării programul de activitate al uzinelor de aviație din Brașov și să se intereseze Soc. Reșița pentru fabricațiunea metalului necesar la construcțiile de avioane.

4) Să se adopte legea aeronautice a Ministerului de Război și să se înființeze primele de invaliditate pentru personalul navigator.

5) Să se procedeze la desăvârșirea cât mai urgentă a sistemului de acoperire aerian spre răsărit.

6) Să se treacă treptat la construcțiile de avioane metalice.

7) Să se înzestreze fiecare avion cu un motor de rezervă, fără de care durata de viață a unui avion este extrem de scurtă

8) În fine pentru întărirea efectivelor și disponibilităților forțelor aeriene urmează a se legisla măsuri precise pentru participarea municipiilor interesate atât pentru organizația liniilor aeriene cât și pentru întemeierea aviațiunii comerciale cari trebuie considerată ca o rezervă a aviației de război. Ca finalitate, refacerea complectă și transformarea complectă și radicală a actualei aviații civile într-un serviciu de navigațiune aeriană publică, cu organizarea civilă și comercială și cu legături de serviciu permanente cu Ministerul comunicațiilor, direcțiunea generală a poștelor și căilor ferate române.

### **Răspunsul d-lui C. Dimitriu ministrul Comunicațiilor**

Domnul ministru al comunicațiilor mulțumește domnului Tătărescu pentru competența și patriotismul cu care a adus în fața Parlamentului problema aerului.

În ceea ce privește departamentul domniei-sale,



domnul ministru al comunicațiilor declară că va face tot ce-i va sta în putință pentru ca dezvoltarea aviației civile să găsească în România întreg concursul tuturor organelor pentru ca serviciul poștal aerian și celelalte transporturi aeriene să poată fi cât mai utile țării. Asigură și în numele guvernului că se va garanta toată sollicitudinea în această privință și că în ceiace privește ansamblul problemei aerului urmează ca Parlamentul să aștepte răspunsul domnului ministru de războiu care are în organizarea departamentului domniei-sale atât aviațiunea militară cât și aviațiunea civilă.

#### **Răspunsul d-lui Ministru de Războiu**

Intr'o documentată cupântare bazată pe laborioase argumentații domnul ministru de războiu răspunde în fața Camerei deputaților, epuizând aproape o întreagă ședință la importanta interpellare asupra problemei aerului.

Domnul ministru de războiu începe prin a exprima felicitările dumisale domnului deputat Șt. Tătarăscu pentru documentata expunere ce a făcut Parlamentului în această problemă.

Domnia-sa analizează fiecare din capitolele dezbătute și aduce în clarificarea tuturor chestiunilor un aport plin de valoare și de competență.

Domnia-sa arată toate eforturile departamentului războiului de a desvolta la maxim forțele aviațiunei

militare în conformitate cu diversele activități ale aviațiunei în războiu, recunoaștere, vânătoare și bombardament. De asemeni domnia sa arată considerațiunile ce a avut în vedere când a creiat flotila de hidro-avioane la Marea Neagră.

În ceiace privește aviațiunea civilă Domnia Sa arată modul ei de funcționare și bazele pe care se așează cu începere din anul acesta indicând liniile aeriene pe care va activa această aviațiune civilă.

Domnia sa face o largă și prețioasă demonstrațiune a raporturilor ce trebuie să existe între aviațiunea militară și industria aeronautică română. Desvoltând aceasta latură a problemei Domnia Sa arată încă legăturile ce trebuie să existe în viitor între aviațiunea română și uzinele Reșița, Copșa Mică și Cugir, aceasta pentru a se asigura aviațiunei române siguranța existenței sale pe bază de material indigen și a coplectei sale independente viitoare.

În ceiace privește războiul aero-chimic Domnia sa arată grija ce a avut de a înființa corpul ofițerilor chimiști, dotarea unităților cu măști, creațiunea fabricii de măști în țară, creațiunea și dotarea laboratoarelor de gaze, sprijinirea diverselor publicațiuni de specialitate, etc.

Domnul ministru de războiu termină mulțumind Camerei deputaților pentru manifestarea repetată a solidarității sale în jurul marelui probleme a aerului în România și în principiu pentru toate chestiunile ce ating apărarea noastră națională.

## **APĂRAREA NAȚIONALĂ ȘI ARMA CHIMICĂ**

de Prof. Dr. ȘTEFAN MINOVICI

Haller., unul din marii chimiști ai Franței, adresându-se lumii civilizate, după încheierea armistițiului, s'a exprimat astfel: „Să nu uităm niciodată, să veghem mereu, iată pentru viitor deviza oricărui francez, oricărui aliat, chiar deviza oricărui neutru. A veghea e a munci mereu și fără răgaz pentru a ne asigura mijloacele de apărare cele mai necesare și mai eficace, din triplu punct de vedere: Militar, industrial și agricol!”

Ori, dacă stăm să apreciem, acestea sunt cu siguranță și pentru țara noastră cele trei puncte pe care trebuie să se sprijine o apărare națională.

Dacă în Franța însă, cuvintele de mai sus au găsit un ecou puternic și aceasta o afirmăm fără desmințire, în urma deselor vizite și contacte cu lumea științifică franceză, dacă arta militară s'a reformat pe noi baze ale războiului chimic, dacă industria chimică a luat o dezvoltare cum nu a existat înainte de război, iar agricultura marea avuție a Franței, a fost îndrumată pe o cale cu totul nouă, în ce privește exploatarea științifică a pământului, nu tot astfel se petrec lucrurile la noi, unde sub raportul acestorași puncte trebuie să recunoaștem, lăsăm foarte mult de dorit.

După cât ne pare, lumea noastră este stăpânită de optimismul, că la un moment de pericol vor sări alții să ne ajute și să ne procure cele necesare, și că în ce privește arma chimică, se cam exagerează puterea și rolul ei într'un război!

Să ne fie permis, că de și din fire, ne place să fim optimiști, dar trebuie s'o spunem clar, că se face o mare eroare, de-o parte dacă ne bazuim pe ajutorul din afară, astăzi când politica de stat la stat variază

ca și barometrul și tactica militară este fundamental schimbată prin introducerea nouilor mijloace de luptă, iar de altă parte, căutăm să micșorăm pericolul ori importanța armei chimice.

Este de notorietatea publică, că această armă apărută în războiul mondial n'a apucat să-și arate aceea ce poate, din cauză, că inamicul însuși, care a introdus-o, a fost atât de perspicace, încât cunoscându-i valoarea, imediat ce-a simțit că aliații și-au dat bine seama de efectul ei, că aplicând-o și perfecționând-o, va constitui un dezastru prin atacarea și distrugerea centrilor vitale, sleit în parte, a fost nevoit să ceară încetarea ostilităților.

Spaima distrugerii acelor centri vitali ai țării era mult mai întemeiată decât aceea a pierderii câtorva corpuri de armată. De aceea, *Loucheur*, ministrul armamentului francez, după armistițiul prezidând societatea de chimie a Franței, nu a putut spune un mai mare adevăr, decât că: *Tancurile și gazele asfixiante, au fost cei doi factori cari au determinat retragerea inamicului și încheierea armistițiului.*

Oare se mai îndoiește cineva, astăzi, de importanța și rolul avionului, acest aparat care în timpul războiului a servit mai mult la recunoașteri, iar astăzi, grație dezvoltării tehnice, a ajuns să transporte tone de explozibili și gaze de luptă, care să prefacă în ruine încâteva minute orașe întregi?

Indiferența, lipsa de atenție ce-o constatăm la noi în țară, față de problemele cele mai vitale, se datorește în primul rând otrăvirii vieții publice, de către acea preocupare, numită POLITICĂ, rău practică, care înlătură energiile creatoare, exclude spiritele or-



ganizatoare și clar văzătoare, sdrobește bunul simț al conștiințelor luminate, sacrificând totul, de multe ori, numai intereselor de partide.

Secundată de o presă, ale cărei coloane nu mai ajung pentru etalarea discursurilor searbăde și lipsite de fond, parlamentare sau de întruniri publice, și pentru descrierea cât mai amănunțită a scandalurilor și crimelor, sacrificând în acest scop chiar și pagina rezervată anunțurilor, de sigur, că nu se mai găsește loc și pentru discutarea marilor probleme ca: apărarea națională, flagelurile ce rod temelile neamului, valorificarea bogățiilor naționale, ridicarea nivelului cultural și educativ al mulțimii, etc., etc.

Iar când banul public este risipit prin fraude de milioane, unele recunoscute oficial, de sigur,—cum o să se mai găsească fonduri pentru nevoile apărării naționale, pentru construcțiuni de institute de cultură și de cercetări și cum să nu ajungem să cerșim din poartă în poartă: *dați un ban pentru un aeroplan!*

Cel puțin dacă această lume politică s'ar reculege un minut și ar pricepe un lucru: *Apărarea națională, înainte de toate!*

Se muncește în unele institute cu sacrificiul sănătății, al sleirii creierului și-al roaderii plămânilor, pentru un salariu modest, dar se varsă aur în lumea politică, financiară și a atâtor societăți pe acțiuni!

Cu privire dar la cele trei puncte care socotim că stau în legătură cu apărarea națională, ne adresăm întâi d-lui ministru de război: 1) Să se instituie de urgență o comisie permanentă civilă-militară, pusă sub auspiciile marului stat-major, care să se întruzească cel puțin de două ori pe lună, pentru a se ocupa de toate nevoile apărării naționale. 2) Să desvolte corpul chimiștilor militari, în vederea conducerii unui arsenal chimic ce urmează a se crea ulterior, cât și al corpului de tehnicieni pentru avioane. 3) Să se ia măsuri pentru crearea fabricilor de material de producție, precum și de explosive și gaze, iar în ce privește avioanele, să se importe din străinătate motoarele, iar montarea lor să se facă în țară. 4) Să se termine de urgență construcțiile institutelor de chimie, fără de care nu se poate concepe formarea de chimiști și nici contribuția universitară în apărarea națională.

Ne felicităm că unele din dezideratele noastre

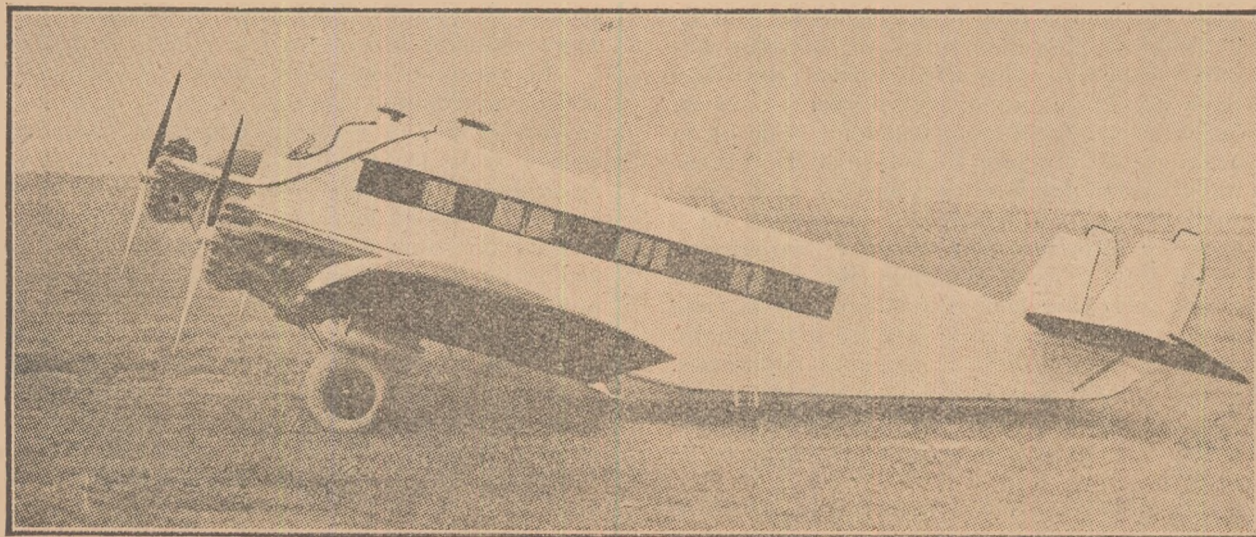
s'au împlinit cu privire la crearea corpului chimiștilor militari și la stabilizarea în funcțiune a militarilor specialiști tehnici.

Ne adresăm d-lui ministru al Industriei și Comerțului pentru a lua măsuri de naționalizarea tuturilor acelor fabrici cari constituiesc prin natura lor, cele mai proplice industriei de război, și a pune pe toate celelalte în măsură de a fi gata să servească pentru orice eventualitate.

Ne adresăm d-lui ministru al Agriculturii că față de sacrificiul imens făcut de marii proprietari, în schimb să vedem cel puțin munca conștiincioasă a cultivării pământului de către țărani. Pentru acest scop, acca legiune de agronomi să părăsească birourile ministerului și în calitate de luminători ai plugarului să-și desăvârșească activitatea la largul câmpului, acolo unde le e menirea și prin sfaturi să îndrumeze munca și să oblige pe săteni să cinstescă pământul și să arunce sămânța, nu cea întâmplătoare, ci cea selecționată. Numai așa se va ridica agricultura țării noastre, pe care ne placem a o considera ca cel mai mare izvor de bogăție, dar care înainte de război era atât de contată, astăzi este atât de depreciată.

Să sperăm că lumea noastră politică se va trezi. Față de împrejurările turburi în cari se găsesc popoarele, acele vor triumfa care, vor ști să aprecieze importanța apărării naționale și dacă cuvintele „*prin noi înșine*” s'au tot criticat din alte puncte de vedere, apoi nu cred să fie mai la locul lor, decât în apărarea națională. Intrucât la baza celor 3 puncte pe care mai mare izvor de bogăție, dar care înainte de război se reazimă o apărare națională, stă și chimia, să-i urăm, că dacă dânsa, cum se exprimă *Poincaré*, a fost regina războiului mondial, să devină cât mai curând regina păcii.

Numai așa privită chimia, vom înțelege acel optimism căci purtată de aripile acelei pasări maestre a vâzduhului, ea va putea înspăimânta prin puterea ei, în așa grad omenirea, pentru ca aceasta să renunțe pe viitor la războaie: iar cuvintele de *pace eternă*, bune de pus pe frontispiciul unui cimitir, să se așeze și pe fruntea civilizațiunii moderne.



Avionul „JUNKERS” 31, pentru 20 persoane



# Din Câmpul Aviațiunii Mondiale

## ***Imperialismul Aerian American***

În luna Ianuarie a avut loc în Havana al 6-lea congres pan american care a prezentat o importanță cu atât mai mare cu cât însăși prezidentul Coolidge al Americii de Nord cu un numeros Stat Major de personalități nord americane au participat la lucrările congresului. Inițiativa Americii de nord pentru formarea unui spirit de solidaritate al celor două continente americane a impresionat mult. Lumea Europeană s'a întrebat care moment politic s'au economic a justificat această inițiativă și această nouă direcție politică.

Cercurile bine informate, și acesta este punctul care ne privește pe noi, pretind că motivul principal al descălicării nord americane în America de sud ar fi un întreg program aerian care ar avea la bază penetrațiunea aeriană a aviațiunii nord americane în toată zona aeriană a continentului dela sud. Noua dezvoltare este penetrațiunea pacifică pe cale aeriană. Primul capitol care deja se găsește în pragul aplicațiunii este extinderea liniilor aeriene poștale; într'un cuvânt al aviațiunii poștale aeriene nord-americane către America de sud.

Se remarcă o grijă specială a politicii nord americane de a găsi posibilități noi și practice pentru dezvoltarea maximă a regiunii aerian. Se pare că această sfortare a Americii de Nord nu ar fi străină de uriașul program aerian al Japoniei.

## ***Revoluționare de principii aeriene în Franța***

Reproducem mai jos o parte din discursul d-lui Laurent Einac deputat în Camera franceză și unul din cei mai competenți exponenți ai aviațiunii franceze:

„Mi se pare partea cea mai importantă că trebuie să părăsim metode vechii și trebuie să urmăm o direcție nouă în politica aviațiunii. În ceiace privește materialul aviatic trebuie să urmărim calitatea. Mirajul cantității a dat faliment. Eu îmi dau socoteala domnilor deputați că ministerul nostru de război pune mare preț pe faptul de a dispune de formații numeroase sprijinite pe magazii pline de materiale.

Dar nu aci stă cheia problemei. Ce vor deveni în scurtă vreme din materialul aviatic înmagazinat în depozite și cum vom putea face față progreselor atât de rapide ale tehnicii cărora trebuie să ne adaptăm pas cu pas. Lăsați domnilor deoparte politica cantității căci calitatea decide de soarta aviațiunilor. Căci să nu uităm că este rezultatul experimentelor reale că în special în materie de utilizare a aviațiunii de războiu că la un moment dat dominațiunea aerului va fi cucerită nu de flota cea mai numeroasă ci posibil de o flotă numerică inferioară dar calitativ superioară. Și de câte ori flote aeriene compuse din avioane cu calități aeriene inferioare n'au fost obligate să ia fuga în fața numai a unei mici flote adverse alcătuită din avioane cu însușiri și posibilități de luptă superioare.

Toată tehnica aviațiunii mondiale este stăpânită la ora actuală de politica calității materialului aviatic. Germania ne servește un strălucit exemplu în această privință.

În adevăr industria aviatică germană în loc să se îndeletnicească de a face construcții de avioane în serie se ocupă numai de creațiunile prototipurilor. Iată

secretul pentru care aviațiunea germană atacă în mod surprinzător tipuri de avioane din ce în ce mai perfecționate.

Aviațiunea germană n'a fost obligată să construiască avioane militare în serie. Iată de ce Germania a știut să vadă departe în materie de construcție. De aci a rezultat admirabilele tipuri de limusine aeriene, de aci splendidele creațiuni aeriene care impresionează toată lumea.

Aceste constatări ar trebui să orienteze serviciul nostru tehnic căci în special aviațiunea noastră marină a ajuns într'un hal de plâns. Cred că trebuie să ne fie un obiectiv important de a readuce hidro-aviațiunea noastră la un stadiu superior de organizare de asemenea și aviațiunea noastră comercială. Este extraordinar de regretabil că la un concurs internațional Englezii și Italienii au putut aduce un mare număr de aparate noi la care industria noastră nu a putut ține pasul.

Forța aeriană se sprijină mai puțin pe rezerve de materiale în magazii și depouri care în focul primelor săptămâni ale războiului se epuizează. Dar trebuie să se sprijine în special pe organizarea unei tehnice solide care la rândul ei trebuie să aibă la bază o organizare industrială serioasă. Munca în laboratorii și în uzine, iată baza pe care se reazămă viitorul forțelor aeriene”.

Iată cum a vorbit în Camera franceză fostul subsecretar de Stat al Aerului d. Laurent Einac.

Noi apreciem considerațiunile atât de juste ale eminentului om de stat francez și adăogăm că obiecțiunile dumisale se potrivesc admirabil și României. Iată de ce recomandăm Direcțiunii Superioare a Aeronauticii noastre argumentarea temeinică a d-lui Einac inspirată dintr'o vastă și lungă evoluție a unci vechi și încercate aviațiuni.

## ***Știri dela aviația Britanică***

Reorganizarea forțelor aeriene engleze începute în anul 1926 a fost urmărită în anul trecut cu multă perseverență. Este interesant de remarcat că s'a creiat o escadră aeriană pentru apărarea aeriană a Londrei precum și o importantă escadră pentru bombardamentul de noapte. Numeroase aerodroame tot în vederea apărării aeriene au fost create și desăvârșite.

În ansamblu se poate spune că evoluția forțelor aeriene în Britania urmează ideea de apărare aeriană în care scop s'au organizat numeroase aerodroame de noapte și la toate centrele mari de populație și industriale s'au prevăzut escadrile de apărare aeriană. Semnalăm astfel tendința oficialității engleze că în materie de apărare aeriană se contează din ce în ce mai puțin pe artileria antiaeriană dar în schimb triumfează ideea apărării aeriene prin forțe aeriene.

Ca activitate a aviațiunii engleze semnalăm raidul a 4 hidro avioane de mare tip către Asia de Est și Australia. Această mică flotilă va ateriza în Singapore. O importantă flotă de avioane a fost transportată în Ianuarie 1927 în China unde s'a înființat Comandamentul Superior al forțelor aeriene Britanice din China.

Această flotă reprezintă o forță considerabilă Ca accidente dăm următoarele cifre oficiale, În



totalul activității aeriene Britanice în 1926 au fost 80 accidente, iar în 1927 au fost numai 54. Aceasta dovedește că măsurile pentru evitarea accidentelor au dat rezultate foarte satisfăcătoare.

*Cursa Londra New-York* se pregătește a se executa în vara anului curent cu dirijabilul R 100 și care va depune pentru efectuarea acestui traect 48 ore. Capacitatea de transport 100 pasageri.

Ministerul Aerului din Londra face cunoscut că în timpul ernei curente zăpezi mari au izolat mai multe localități din regiunea muntoasă. Alimentarea acestor localități înzepezite s'a făcut cu ajutorul avioanelor de alimentare cari au aruncat parașute conținând mari cantități de alimente. Chiar dacă înzăpezirea ar fi durat mai mult alimentarea regiunii ar fi fost asigurată pe cale aeriană.

### Preocupări aviatice germane

Lumea conducătoare a aviațiunii germane este preocupată și profund animată de măsurile cele mai complete pentru ca marea expoziție internațională de aviațiune comercială care va avea loc în toamna anului curent să reușească cât mai bine.

Abia anunțată această expoziție și se anunță o participare extrem de interesantă și numeroasă.

Germanii vor să arate lumii că executând cu fidelitate clauzele de desarmare acriană impuse la Versailles, a ajuns în 1929 la un rezultat de înaltă ascendență și anume la un punct de evoluție incomparabil în ce privește aviațiunea comercială. Germanii zic: Europa a făcut atâtea expoziții internaționale pentru aviațiunea de războiu, noi Germanii vom da lumii cea dintâi expozițiune internațională de avioane în serviciul păcii și al civilizației. Prin faptul că însuși președintele republicii Mareșalul Hindenburg a acceptat președinția de onoare a expozițiunii, înseamnă că se dă prin aceasta un caracter oficial acestei expozițiuni.

### Activitatea aeriană din Persia

Societatea Junkers a exercitat în Persia o activitate demnă de laudă.

În total în 1927 s'au efectuat 1047 de zboruri și s'au sburat 193.000 km. S'au transportat 2.800 pasageri indigeni din care 300 de femei și copii. În total 750 kgr. scrisori. Avioanele Societății Junkers au executat peste 1400 ore de zbor. Ceiace a impresionat populațiunea persiană este că în toată această activitate nu s'a înregistrat nici un accident.

Pentru odată avem pentru ce să invidiem ca Români situația aeriană din Persia.

### Dela aviația rusă

Asupra aviațiunii ruse circulă datele cele mai controversate. Pe când unele rapoarte vorbesc de 1.000 de avioane și 20 uzine, altele vorbesc tot de atâtea uzine însă de 3.000 de avioane.

Adevărul este că dacă asupra armatei teritoriale ruse se pot face serios rezerve, în ce privește pregătirea aviatică se fac progrese uimitoare cari pot fi mai mari sau mai mici însă care fac din aviațiunea rusă o forță.

Oridinea de bătaie sovietică indică ca putând intra în acțiune în orice moment: 50 de escadre de recunoaștere; 25 de escadre de vânatoare și 25 de escadre de bombardament care pot fi secționare după trebuințele strategice. Efectivul precis al escadrelor

nu se cunoaște. Actualmente Rusia dispune de 14 importante școli pentru formarea și desăvârșirea piloților.

Organele oficiale care lucrează pentru pregătirea războiului aero-chimic operează mână în mână cu comandamentul flotei acriene.

### Dela aviația Turcă

Un important transport al unui depozit monetar în aur a fost efectuat cu un mare avion Junkers. În baza unui ordin al Ministerului de finanțe ture din Angora avionul Junkers F 13 a efectuat transportul unei mari sume de aur către partea de Est a Turciei.

După înbarcarea depozitului de bani au luat loc în avion un ofițer de jandarmerie și un soldat. Sborul s'a executat la 3.000 metri înălțime căci a trebuit să traverseze regiunea muntoasă a lui Taurus. O parte din depozitul bănesc a fost depus în localitatea Van pentru trebuințele vilaietului. A doua zi sborul s'a continuă către localitatea Elazis unde s'a predat restul depozitului. S'a constatat rapiditatea și siguranța transportului aerian a unui important depozit bănesc care în regiunea nelocuită din Asia mică a constituit o soluțiune ideală.

### Pregătiri aeriene poloneze

Polonia posedă 3 fabrici militare de avioane. Pe lângă tipuri de avioane cu caracter național se construiesc în Polonia avioane Potez cu motorul Lorraine de 450 H.P. Flota aeriană militară poloneză se urcă la 1.000 avioane.

Deși aviațiunea poloneză civilă funcționează destul de satisfăcător constată că până în momentul de față liniile aeriene poloneze nu sunt racordate cu cele ale Europei centrale.

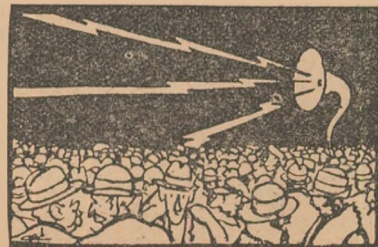
### Aviațiunea cehă

Cehoslovacia posedă 3 industrii aeronautice și anume: *Aero*, *Bondi* și o uzină de stat. Pe lângă aceasta există 4 fabrici de motoare și anume: *Skoda*, *Breitfeld*, et. comp *Danec*, *Valter*, și *Laurin Clement*. Numai uzinele *Aero* au adus pe piață 38 de proto-tipuri. Aceste uzine au avut succese remarcabile. De altfel majoritatea tipurilor din aviațiunea militară cehă sunt furnizate de uzinele *Aero*.

### Din Jugoslavia

Suntem informați din partea cercurilor autorizate din Belgrad că fabrica de automobile Cehoslovacă *Valter* din Praga este pe cale de a întemeia o importantă fabrică de motoare în Belgrad cu 50 la sută capital jugoslav.

Lumea tehnică urmărește cu mult interes înfăptuirea acestei industrii care luând naștere pe această cale constituie o creație originală pentru Sârbi.





## Discursul președintelui Stalin pronunțat în fața Consiliului de război Sovietic dela Moscova

— Asupra aviației ruse —

*România Aeriană se mândrește a fi prima publicație românească care grație serviciului său de informație bine organizat a reușit să pună la îndemâna cetitorilor săi discursul președintelui sovietelor asupra înarmărilor aeriene rusești.*

„Sforțările unei munci temeinice și perseverente ne-au dat în materie aeriană, rezultatele ce așteptam. Putem spune astăzi că stăpânim aerul. Recunoaștem că am împrumutat întreaga doctrină aeriană dela Germani. Este drept, că acum 8 ani avioanele noastre se lucrau în uzinele din Germania. Dar astăzi domnilor situația s'a schimbat. Noi construim avioanele noastre în uzinele noastre indigene cu lucrători de ai noștri după planurile și modelele noastre. Pentru moment dispunem de 1521 de avioane de război. Intr'un an vom avea 3.000. Fiecare construcție nouă înseamnă un nou progres tehnic. Probabil flota noastră aeriană de război va fi mai bine echipată decât flota Engleză. În afară de flota de război avem o rezervă serioasă în aviația civilă care dispune de 700 aparate și care în caz de război, automat intră în acțiune.

Conducătorii statului rus au avut clar vederea să recunoască avantajele enorme ale acestei pregătiri aeriene. Încă de acum 8 ani sfatul superior de război al sovietelor ne-a demonstrat că pentru garantarea independenței statului sovietic avem nevoie de această uriașă pregătire aeriană. Nici un alt instrument de luptă nu se pretează atât de bine situației poporului rus, vastelor noastre frontiere ca flota aeriană. Conștienți de această realitate am forțat toate școalele să se ocupe de doctrina aviației. Am împrăștiat chiar la școalele de copii modele mici de avioane. De două ori pe săptămână școlarii ruși în fata acestor mici modele se instruesc asupra principiilor de aero-dinamică. Noi infiltrăm tineretului rus entuziasmul acestei cre noi pentru ca sborul să devină pentru fiecare o năzuință naturală. Pentru adulți și oameni formați lucrează societățile de propagandă. Succesul acestei propagande este că avem astăzi 19.588 societăți de sbor cu 4 milioane de membri.

În Ucraina numai există 4.662 asemenea societăți cu 360.000 membri. Fiecare membru plătește 18 ruble. Ei dețin astăzi 204 avioane. Rusia posedă astăzi cele mai bune uzine în producția materialului aerochimic de luptă. Gazele toxice pe care le producem ne dau posibilitatea de a preface în 12 ceasuri în cenuse și în nimicire națiunea care va îndrăzni să ne atace.

Sunt câțiva ani de când presa Engleză și Centrala Europeană se amuză asupra pregătirilor noastre aeriene. Caricaturistii lor schifau pe țărani noștri înnoiați în îmbrăcăminte și cultură în fața avioanelor. Dar trebuie să se știe că țăraniul este cel mai entuziast aderent al avionului. De câte ori nu s'a întrebuițat sistemul răspândirii gazelor toxice pe terenuri de cultură întinse unde invadaseră armate de lăcuste care nimiceau recoltele, de câte ori nu i-a salvat această aviație.

Un ziar englez avea de curând articolul său de fond intitulat „Complotul Aerian Roșu” unde se scria că guvernul Britanic este în posesiunea unor informații sigure asupra rezultatului înarmărilor noastre ae-

riene. Când Anglia si-a construit flota ei navală a zis că vrea să stăpânească mările pentru binele civilizației, dar astăzi când noi ne-am format una din cele mai redutabile aviații din lume pentru a ne asigura independența teritoriului nostru, noi suntem împroșcați cu acuzațiunea că vrem să nimicim lumea. De fapt nu este decât gelozia engleză în fața rezultatului pregătirilor aeriene ruse. Anglia este conștientă că noi deținem stăpânirea aerului, că avem pe teritoriul rus 72 de aeroporturi perfect organizate că flota noastră de război este mai tare decât flota engleză, că o putem transporta peste granițele persane și că în fine putem ori când să distrugem sursele de petrol engleze din care Anglia suge atâtea beneficii.

Totuși flota aeriană roșie n'a fost creiată pentru scopuri de atac extern, ea este numai o armă de apărare, ea este o armă care trebuie să ne asigure pacea și siguranța noastră. Evident că noi prețuim mult pacea. Dar Rusia sovietică este gata pentru orice eventualitate“.

Deși discursul președintelui republicii sovietice a fost pronunțat mai mult ca un răspuns pentru Anglia, noi credem că nu poate rămâne fără importanță pentru România care poate lua act în mod oficial de rezultatul înarmărilor aeriene ruse.

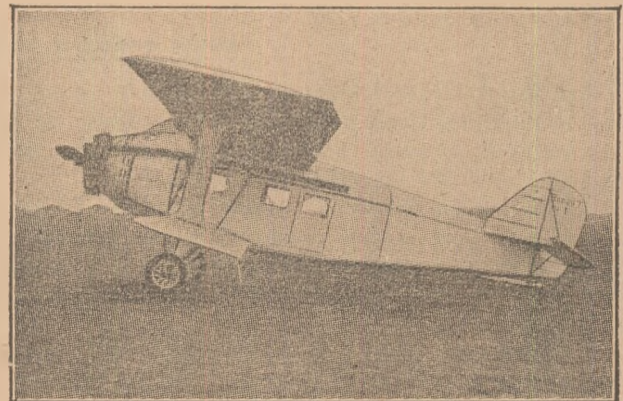
### In chestiunea C. I. D. N. A.

*Dreptatea arățărilor noastre contra C. I. D. N. E-i s'a evidențiat. Un avion cu pasageri a căzut de curând lângă Orșova sfărâmându-se și făcând victime. Materialul era supra uzat, motorul depășind de mult 1000 (una mie) ore de zbor.*

*D-nul general Rudeanu inspectorul general Aeronautic, specialist tehnician întru ale aviației, a fost numit cu ancheta. Așteptăm rezultatul cercetărilor pentru a reveni cu comentări.*

*Dreptatea arățărilor noastre deci se întemeiază pas cu pas.*

Rom. Aer.





## PROBLEMA TRANSPORTURILOR AERO-MARITIME

Din cauza desechilibrului general pe care războiul l'a creiat în lumea întreagă, ruinând și sărăcind aproape toate țările, chiar și pe cele mai renumite alăturate prin bogăția lor; industria transporturilor maritime, nu numai că nu este astăzi în progres, dar încă dela 1914 ea a dat simțitor înapoi.

Într'adevăr, sunt multe țări cari trebuiesc să se resemneze a'și complectea numărul de vapoare necesare transporturilor maritime. Companiile de navigație, ne riscând să ceară pasagerilor prețurile enorme pe cari le-ar fi reclamat construcția modernă a unor noi și confortabile vapoare, au fost forțate să le dea o iuțeală mai mică, să le facă mai puțin spațioase și mai luxoase. Aceste companii de navigație, fiind întreprinderi comerciale, n'au putut să risce cheltuieli enorme fără o rentabilitate asigurată.

Din toate scăderile observate la vapoarele ce se construiesc după război, nici luxul, nici comoditatea nu importă mai mult ca iuțeala, știut fiind că formula care trebuie să prezideze la evoluția mijloacelor de transport, este: „Cât mai repede”, toată lumea simțind nevoia generală a vitezei; deoarece timpul petrecut pe bord este considerat de obicei ca timp pierdut.

Există astăzi un mijloc eficace pentru a remedia într'o largă măsură lipsa unei iuțeli convenabile semnalată în transporturile maritime actuale și anume: Asociația navigației maritime cu aceea aeriană. Totuși, dacă un traject aerian de scurtă durată este realizat și poate procura un parcurs agreabil, nu văd cum s'ar putea cere unui pasager de a sta închis în carlinga unui avion un timp mai îndelungat decât cel strecurat între răsăritul și apusul soarelui, căci sunt cauze fizice care se opun, cum ar fi: tensiunea nervoasă, oboseala datorită zgomotului continuu al motorului, precum și impresiunea de nesiguranță, care apasă, încă asupra călătorilor aerieni, cu toate progresele aeronautice de astăzi.

Din contra, pasagerul de pe bordul vasului simte chiar din primul moment o impresie bună de confort pe care nu o poate găsi în avion. De aci reese că s'ar putea face să alterneze ostenețile încercate în avion cu aceea comoditate relativă ce se poate găsi pe vapor, adică s'ar putea imagina un vapor de pasageri care să fie în același timp prevăzut și cu o aerogară.

Această concepție a fost deja realizată de către marina de război. Pentru ce marina de comerț n'ar studia-o și ar lăsa ca geniul inventator al oamenilor să se îndrepte numai în direcțiunea distrugerii și nu și în aceea a construirii?

Toate marinele de război au rezolvit combinația ro-

lurilor avionului și vaporului în două feluri: Dacă este vorba de avioane terestre, al cărui avantaj este marea viteză și raza de acțiune, s'au construit vapoare speciale zise port-avioane, prevăzute cu o punte complect lipsită de suprastructuri, de unde pleacă avionul pentru a reveni ca pe un camp de aviație oarecare. Pentru hidroavioane, al cărui avantaj este siguranța, toate marile cuirasate și crucișătoare au fost prevăzute cu catapulte, cari permit de a proiecta aparatul afară de vas cu o iuțeală suficientă pentru a putea să și ia sborul, fără să atingă apa. Pentru revenirea lui la bord, hidroavionul se așează aproape de vas și este imbarcat cu ajutorul unei macarale. Unele submarine au fost prevăzute chiar cu mici hidroavioane demontabile.

Este mult mai ușor de a prevedea orice fel de vas cu o catapultă și hidroavioane, decât de a se așeza deasupra suprastraturilor sale o punte vastă pentru aterisajul avioanelor terestre.

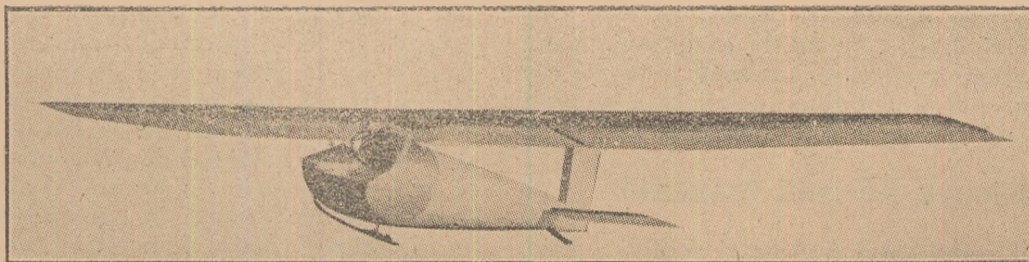
Dacă considerăm teoretic un vapor prevăzut cu avioane sau hidroavioane că ar pleca dela un port oarecare pentru altul depărtat de 12.000 km., cum el merge cu o iuțeală medie de 16 noduri, i-ar trebui circa 18 zile ca să ajungă la destinație, căci distanța parcursă de vapor în 24 ore este 666 km.

În același timp, dacă considerăm un hidroavion, el poate cu viteza mijlocie de 150 km. pe oră să parcurgă în 10 ceasuri de sbor, o distanță de 1500 km., pe când tot în 10 ore vaporul nu acoperă decât 278 km. Și atunci un pasager care și-ar lua sborul cu hidroavionul după vapor, când acesta ar ajunge la 1.500 km. de portul de destinație, ar câștiga asupra pasagerilor rămași în vapor timpul pe care dânsul îl pune pentru a parcurge 1500 km.—278 km.=1222, adică mai bine de două zile a 24 ore, ținând seamă și de timpul destul de mare pe care vaporul îl pune cu manevra în port înainte de a acosta.

Un astfel de procedeu ar constitui stadiul tranzitoriu între trajectul făcut în întregime cu vaporul și între traversarea oceanelor numai prin locomoțiunea aeriană. Există păreri teoretice destul de acceptabile la prima vedere cum ar fi de exemplu: aceea că dacă toate vapoarele ar fi prevăzute cu port-avioane, sau port-hidroavioane, pasagerul ar putea să plece în zbor la răsăritul soarelui pentru a întâlni la apusul lui, un alt vapor care ar preceda pe cel dintâi pe același drum.

S'ar putea ajunge astfel de a executa trajectul de 12.000 km. numai în circa 6 zile în loc de 18.

Inginer RADU A. STOICA





## POLITICA AERIANA A FRANȚEI

### Aviațiunea de războiu

viitorul va dovedi dacă organizarea forțelor aeriene franceze pe patru ministere așa cum se practică astăzi este sau nu avantajoasă.

Sumele votate de Parlamentul francez diverselor categorii de aviații sunt următoarele :

Pentru aviațiunea de războiu pendinte de ministerul de război 686 de milioane franci francezi.

Pentru hidroaviația franceză de războiu 199 milioane franci.

Pentru aviația colonială 14 milioane franci.

Pentru aviația civilă 219 milioane franci.

Totalul sumei votate pentru ansamblul forțelor aeriene franceze se ridică la un miliard una sută nouăsprezece milioane franci francezi, adică atâta cât întreaga apărare națională română (bugetul războiului român) pe anul 1928.

Considerând repartiția acestor sume pe diverse capitole facem următoarele constatări.

Pentru procurarea de material aeronautic corespunde suma de 344 milioane franci francezi. Pentru construcțiuni noi 173 milioane franci francezi. Adăugăm că în anul din urmă suma corespunzătoare procurării de materiale a fost cu 40 milioane franci mai mare. În concluzie suma alocată aviațiunii franceze de războiu este cu 60 milioane mai mică anul acesta decât în anul trecut.

Din potrivă găsim pentru nevoile aviațiunii marine un surplus pentru anul acesta de 100 milioane franci. În socotelile apărării naționale franceze se pare că se acordă hidroaviației o importanță covârșitoare. Semnalăm această hotărâre a politicii aeriene franceze deoarece suntem hotărâți să revenim în numerele noastre viitoare asupra examinării acestei importante probleme.

De asemeni găsim în anul acesta în favoarea aviației civile un spor de 50 milioane franci față de suma alocată în anul trecut. Am arătat în altă parte interesele superioare ale Franței de a-și spori navigațiunea aeriană internă și internațională mergând pe această cale spre pildele și rezultatele obținute în Germania.

D. *Bouillaux-Lazout* raportorul bugetului războiului în Camera franceză, justificând suma de peste jumătate miliard fr. francezi pentru procurare de avioane de război, s'a exprimat astfel :

„În vederea rolului primordial ce-i este destinat, aviațiunea militară trebuie dotată cu mijloacele necesare pentru o dezvoltare compectă. Nu suntem câștigați pentru așa zisa *mistică a aviației*, care face să uite celelalte arme terestre, dar credința noastră fermă este că într'un război, la angajarea ostilităților în particular, aviațiunea operând în masă, va avea un efect fulgerător și decisiv. În aceste condițiuni posesiunea unei aviațiuni numeroase, antrenate și dotate cu material modern, este o condițiune esențială a securității Franței și a forței ce trebuie să reprezinte”.

### Navigațiunea Aeriană Franceză

De când subsecretariatul francez al aerului a fost desființat se pare că lipsește în Franța o directivă unică care să dirijeze politica aeriană a Franței și să

ia măsuri temeinice pentru progresul în cele mai bune condiții ale navigațiunii aeriene. Trecută dela Ministerul lucrărilor publice în anul trecut la Ministerul de industrie și comerț aviațiunea civilă franceză este pe cale a se adapta necesităților cu caracter comercial și industrial.

Punctul de vedere al guvernului francez exprimat cu ocaziunea debaterilor despre aviațiune în Parlamentul din Paris este categoric. Se crede că numai dând aviațiunii civile un caracter strict comercial, se poate ajunge la un rezultat satisfăcător și s'ar reuși să se așeze această aviațiune comercială pe baze de sine stătătoare. Deși pentru anul în curs numeroase prime de încurajare au fost legiferate în favoarea societăților de navigațiune aeriană, totuși directiva aeriană franceză crede că odată această organizare aviației comercială pusă la punct și încetățenită în mod solid ea va putea să-și găsească în viitor o bază de existență permanentă devenind un auxiliar prețios al mișcării economice din Franța. Iată de ce Ministrul comerțului francez a apărut cu eroism tentativa făcută de Parlament de a scoate aviațiunea civilă de sub organizarea acestui minister.

Acelaș minister a luat măsuri pentru ca pe liniile aeriene franceze să nu se întrebuițeze decât material fabricat în Franța și anume aprobat mai dinainte de conducerea aviațiunii de războiu. Franța nu renunță la acest sistem de organizare până nu va vedea roadele sale după câțiva ani de experiență.

În ceiace privește tehnica aeronautică franceză se aud în Franța numeroase critici dintre cari o parte a fost semnalată de însuși d. Laurent Einac fostul subsecretar al aerului francez, cu ocaziunea discursului duminical în Camera Deputaților, al cărui rezumat parțial îl publicăm în altă parte a revistei noastre.

Tehnica de construcție franceză a rămas puțin înapoi. Este o constatare reală. Cauzele ? Iată câteva. S'a perdut din vedere din partea oficialității aeriene franceze să se cumpere din străinătate anumite licențe a unor tipuri de avioane care reprezentau ultimul strigăt al științei.

Politica construcțiilor în serie a falimentat. Ea dă cantitate fără să dea calitate și prezintă o servitute permanentă a unor tipuri înapoiate pentru un timp îndelungat. Pe de altă parte primele acordate pentru prototipuri au fost foarte mici astfel că zelul constructorilor de avioane nu a fost stimulat îndeajuns.

Acest gol recunoscut în evoluția tehnică aeriană franceză a determinat direcțiunea generală a aviațiunii civile să stabilească un program aerian de construcțiuni pentru aviațiunea comercială indicându-se pentru fiecare linie și trecându-se chiar la amănunte de construcție diversele însușiri și caracteristice tehnice ce trebuie să prezinte diversele avioane în conformitate cu lungimea liniei aeriene, cu greutatea de transport și cu eventuala situațiune atmosferică cu care trebuie să conteze la fiecare linie aeriană.

Am vorbit mai sus despre stadiul înapoiat al tehnicii de construcție în Franța. O altă cauză a acestei situații trebuie căutată în numărul mare al firmelor constructoare. Statul francez, în dorința ca într'un eventual război să dispună de cât mai multe uzine de aviațiune, a acordat anual din suma ce avea la dispo-



ziție o cotă proporțională tuturor acestor firme constructoare așa că în loc a se ajuta în mod palpabil uzinele care ar fi fost în stare să producă material modern a topit suma generală de subvenție prin ajutorarea tuturor dar fără să reușească să creeze și să încurajeze uzinele de marcă,

O altă cauză pentru care aviațiunea comercială franceză nu a putut să ia un avânt asemănător celei germanice trebuie căutată în faptul că politica aeriană franceză n'a creiat până astăzi o intensivă rețea aeriană. Numai într-o țară unde liniile aeriene abundă pe întreg teritoriul unde infrastructura este completă, se oferă un câmp favorabil pentru plasarea de avioane și deci o activitate intensivă pentru firmele constructoare.

Se pare deci că Franța schimbă total politica sa de construcție aeronautică. Pe de o parte se vor subvenționa numai uzinele în adevăr cu o capacitate reală de producție cantitativă și calitativă, o mare parte din firmele mici va dispărea iar pe de altă parte se va desvolta la maxim rețeaua aeriană internă a Franței.

Totuși trecând în revistă posibilitățile de realizare a acestui program vedem că șansele pentru o dezvoltare maximă a rețelei aeriene interne sunt destul de mici. Dinpotrivă va reuși extinderea liniilor aeriene internaționale, în primul rând semnalăm deschiderea liniei Dakar-Buenos Aires și Marsilia—Atena, Beirut (Siria).

Noua linie Dakar-Buenos Aires care urmează a fi pusă în exploatare în curând nu reprezintă o legătură continuă aeriană deoarece o traversare a oceanului astăzi nu e posibilă. Navigațiunea va avea loc până la Porto Praya cu hidroavioane, dela Porto Praya până la Fernando cu vase de război de mare viteză iar de aici până la Pernambuco iarăși cu hidroavioane iar dela Pernambuco până la Buenos Aires cu avioane terestre. Această linie aeriană va satisface reale interese cu caracter economic deoarece va executa serviciul poștal între Europa, Chile, Argentina, Uruguay și Brazilia.

În ceiace privește a doua linie internațională franceză ce se va deschide în curând și care leagă Marsilia de Coasta Siriei la Beirut prin Atena remarcăm că această linie va fi mai puțin importantă din punct de vedere economic deoarece va reprezenta ca durată de transport numai un avantaj mic față de navigațiunea marină. Din punct de vedere politic însă linia prezintă pentru Franța o importanță mare.

Exploatarea aeriană a ambelor linii costă pe statul francez 40 milioane franci pe 1928.

Iată cum se va realiza în anul 1928 navigațiunea aeriană franceză pe diversele linii naționale și internaționale:

A) Compania generală aero-poștală (fostele linii Latecoere);

- 1) Toulouse-Perpignan, de 7 ori pe săptămână.
- 2) Marsilia-Perpignan, de 7 ori pe săptămână.
- 3) Casablanca-Dakar ca prelungire a liniei No. 1, odată pe săptămână.
- 4) Dakar-Buenos Aires, odată pe săptămână.

B) Compania Air-Union AERO-NAVALE.

- 5) Paris-Marsilia, de cinci ori pe săptămână.
- 6) Marsilia-Tunis-Bone, de două ori pe săptămână.
- 7) Paris-Londra, de șase până la optsprezece ori pe săptămână.

C) Air-Union, linie orientală.

8) Marsilia-Atena-Beirut, odată pe săptămână.

D) Compania aeriană France-Algerie.

9) Marsilia-Alger, de două ori până la trei ori pe săptămână.

E) Compania internațională de navigațiune aeriană C. I. D. N. A.

10) Paris-Praga-Constantinopol, de șase ori pe săptămână în vară, de 3 ori pe săptămână în iarnă.

11) Praga-Varșovia, restul ca la punctul 10.

12) Constantinopol-Alepo-Bagdad, de 20 ori în an.

F) Societatea generală de transporturi Aeriene, liniile Farman.

13) Paris-Amsterdam, de trei ori până la șase ori pe săptămână.

14) Paris-Berlin, de trei ori pe săptămână.

Dăm mai jos și persoalul tehnic necesar acestor companii de navigațiune aeriană.

Societatea Compania Generală Aero-Postală Latecoer întrebuințează 108 avioane cu 329 de motoare, 55 piloți și 344 personal tehnic.

Compania C. I. D. N. A. posedă 65 avioane cu 170 motoare, 35 piloți și 519 personal tehnic.

Air-Union posedă 38 avioane cu 158 motoare, 19 piloți cu 316 personal tehnic.

Societatea Generală de Transporturi Aeriene Farman are 20 avioane cu 51 de motoare, 7 piloți și 68 personal tehnic.

Se remarcă pentru acest an o grijă deosebită depusă de statul francez pentru ca activitatea aeriană pe aceste linii să se desfășoare cu regularitate și cu un material care să poată concura eventual chiar materialului german.

AVAL.

## Navigația aeriană în America de Nord

Deși America deține recordul în materie de realizări tehnice și comunicații moderne, totuși s'ar părea curios să constatăm că în ceiace privește navigațiunea aeriană în stadiul ei actual, ea se găsește cu mult înapoi altor mari puteri. În adevăr navigația aeriană americană servește astăzi numai la transportul coletelor și corespondenței poștale, pe când transportul aerian al pasagerilor se face pe o scară extrem de redusă. Am putea găsi un motiv în aceia că argumentele cari au dus la organizarea transportului aerian de pasageri în alte țări nu sunt valabile pentru America. În primul rând America nu se poate teme de un atac aerian din afară. De aceia ei nu au nici un motiv să promoveze o directivă serioasă în jurul folosinței căilor aeriene ca un mijloc de preparațiune pentru războiul aerian.

Evident politica aeriană a Americii diferă mult de politica aeriană a marilor state europene deoarece fiecare din aceste din urmă urmărește în dezvoltarea organizațiunei aeriene și o directivă fermă de politică externă. Stabilindu-se legături între metropolă, statele aliate și colonii, marile puteri europene folosesc aviațiunea pentru consolidarea forței lor politice.

Același principiu îl vedem aplicat și la Rusia sovietică care își întinde liniile aeriene până în Afganistan, Persia și Indii.

Totuși pentru America enormele depărtări între marile centre prezintă o excelentă platformă pentru aviațiunea lor civilă și comercială. Artera aeriană americană se prezintă ca un brâu reliefat și leagă New York-ul de San Francisco pe o depărtare de 4.300 km.

(Va urma)



# AVIATICE

Marii ași Costes et le Brix după ce au reformat succese triumfale în America de Nord și-au imbarcat faimosul lor avion la St. Francisco pentru Tokio.

Aviatorii francezi vor să se înapoieze în patrie pe urmele lui Pelletier D'Oisy, după ce vor fi parcurs 60 000 kilometri. Este un exemplu în plus de vâjsoșenie a rasei romano-galice.



Simpaticul Fronwal, asul acrobației, pilotul care în toamnă a fost oaspetele nostru, a bătut recordul loopingurilor, executând 111 bucle la rând. Recordul acestei specialități îl deține americanul Hollman până în prezent. Și aci Franța se afirmă ca întâetășe.



Datorită puternicului curent creat în țară pentru aviație, o nouă societate cu caracter de propagandă a luat ființă. D-nul deputat Oezar Pauci, inimos român, a pus bazele pe lângă clubul său, al partidului liberal Verdele de sus, asociației „Prietenii Aviației”.

În sectorul politic al clubului s'au și ținut conferințe de propagandă aviatice. Cei 30 lucrători dela fabricile Zamfirescu s'au și înscris ca membri, tășând cotizații săptămânale, spre a se atinge ținta cumpărării unui avion. România Aeriană felicită pe Prietenii Aviației, și urează să ia ființă cât mai multe societăți de acestea la noi, considerând ca aiurea și în special în Franța asemenea instituții se numără cu zecile.



Anglia a încercat de curând o dureroasă pierdere în persoana pilotului Kinkead, una din figurile cele mai de văz ale aviației Britanice.

Vrând să bată recordul de viteză câștigat la cupa Schneider de Lt. Webster, a picat cu hidroavionul și s'a înecat.

\* \* \*

În Franța, Camera a votat în fine proiectul de lege relativ la statutul asigurărilor personalului navigator. Este un succes de care toți sunt satisfăcuți acolo.

Pe când și la noi același lucru?

\* \* \*

În vederea zilei aviației, maestrul compozitor Juarez Movilă, lucrează un marș al aviatorilor.

Muzica se anunță inspirată și onomatopoeică.

D. Movilă va cânta cu cei 120 membri ai asociației muzicale „Hora” numitul marș.

E îmbucurător că și artiștii vibrează și găsesc motive de inspirație pe tema aviației.



Importanta revistă „L'air” reproduce în numărul său ultim o planșă și parte dintr'un articol publicat de D. G-ral Rudeanu în „Aeronautica”. Comentariile elogioase ale revistei franceze evidențiază calitățile superioare ale scriitor și tehnician ale Inspectorului aeronauticii românești.

\* \* \*

Se vorbește cam de multă vreme și la noi de organizarea unor raiduri aviatice europene. Până în prezent a rămas numai vorbă. Când se va trece la faptă? Ar fi timpul.

Problema helicopterului care frământă de atâta vreme pe tehnicieni, a făcut se zice de curând un pas înainte. Pilotul aviator Charles de Rouge care a inventat în 1913 un helicopter monohelic, a lucrat un nou aparat intitulat „Autopter”. Acest aparat se poate urca vertical, deși forța lui n'ar trece de 5 cai putere. Să fie oare realitate?



Criza generală ce bântue, are repercusiune și asupra industriei aeronautice. Aflăm că atelierile S. E. T. din capitală stagnează din lipsă de comenzi. N'avem prea multe uzine aviatice pentru a lăsa să dispară și cele ce sunt înjghebate cu multă trudă. Oficialitatea poate avea cuvântul aci.



„Clubul Sportiv” din Capitală intenționează să strângă fondurile necesare pentru cumpărarea unui avion care să-l poarte numele, D-l O. Bacalbașa, președintele clubului, în unire cu D-l Deputat Brăiloiu, lucrează în prezent la alcătuirea unui album cu subiecte aviatice, care să se vândă în acest scop. Dorim succes nobililor inițiatori.



A cincina sărbătoare aeriană dela Vincennes care fusese fixată anul acesta pe la finele lui Mai, s'a amânat pentru 1 Iulie. Aceasta pentru ca să coincidă meetingurile ce vor avea loc, cu deschiderea salonului internațional aeronautic dela Paris.

\* \* \*

Și la noi între 19 și 23 Mai vor avea loc mari meeting-uri aviatice cu concursul multor case străine ce vor trimite avioane confortabile de pasageri.

Aceste serbări aviatice sunt organizate de A. R. P. A.



La Craiova se fac mari pregătiri în vederea zilei Aviației 8 Aprilie. D-l Primar Em. Tătărescu, fratele direc orului nostru, depune multă însuflețire, pentru ca orașul D-sale, Capitala Olteniei, să fie la înălțime.

Dela centru s'a delegat D. Maior av. Al. Berteș, șeful serv. propag. A. R. P. A., care va ține la Teatrul Național o conferință despre „Importanța Aviației și puternicul curent creat în favoarea ei”. Se speră într'un frumos succes material și moral.



În ultimul moment primim spre publicare un interesant articol al D-lui Colonel George Popescu, șeful serviciului de gaze al armatei, intitulat: „Trei ani de activitate la serviciul de apărare contra gazelor”.

Cum revista noastră se află sub presă, ne vom face o deosebită plăcere a publica în numărul viitor valorosul articol, ce cuprinde date inedite și prețioase informații.



# CRONICA RADIO-FOTOGRAFIEI

## TRANSMISIUNEA DE FOTOGRAFII ȘI FACSIMILE PRIN RADIO

### Succesul primului sistem comercial stabilit

prin

### Telegrafie fără fir de MARCONI

Intr'o dare de seamă, ce mi-a fost trimisă de Compania Marconi, citesc următoarele:

Un mare succes a obținut serviciul comercial de transmisiune a fotografiilor și desenelor prin Radio, serviciu ce s'a deschis încă din Maiu 1926 între Lon-



Foto-Radio transmis de  
MARCONI'S WIRELESS TELEGRAPH Co. L-td.

dra și New York. Un mare număr de felicitări de sărbători au fost transmise cu ocazia Crăciunului din acest an.

Sistemul este foarte exact și desemnurile fie sub forma de schițe în linii fie sub forma de desemnuri în lumină și umbră au fost obținute cu o foarte mare perfecțiune.

Subiectul de transmisie este mai întâi transpus pe o materie transparentă unde este traversat de către o rază de lumină, care cade apoi pe o celulă electrică, variind ca intensitate după valoarea transparenței ce a străbătut-o. Variațiile de curent produse în această operație, acționează asupra transmisiătorului, care transmite astfel în spațiu desemnul.

Noutăți în pictură, portrete, fotografii, schițe, semnături cerute de către bancheri sau de oameni de legi, planuri arhitecturale, desemnuri tehnice și tot felul de anunțuri sau felicitări pentru sărbători sau anul nou, s'au transmis peste ocean și au fost reproduse repede, clar și precis.

Primul circuit între Londra și New York odată pus în funcțiune i-a urmat imediat un altul între San Francisco și Honolulu, acesta aducând o perfecționare pentru transmiterea și recepționarea radio-

fotografiilor, din orice parte a Europei—Via Londra spre New York—și din Statele Unite în Extremul Orient.

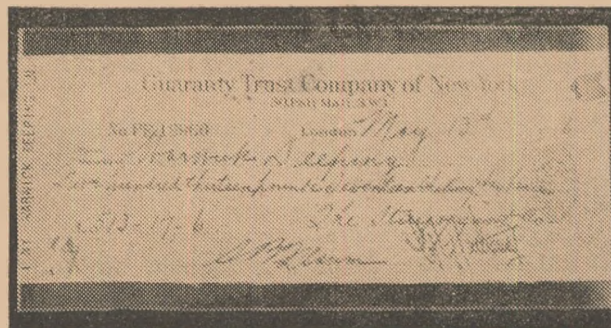
În multe ocazii fotografii și desemnuri originale din continentul European au fost expediate cu avionul la Londra și transmise prin Radio la New-York, pentru a fi reproduse în ziarele de a doua zi.

În urma succesului acestui sistem de fotoradio pe unde lungi, ce este utilizat de către Stațiunea Companiei Marconi dela Carnarvon, în legătură cu Stațiunea dela New-York a lui Radio Corporation of America, îmbunătățiri remarcabile au fost obținute de către Compania Marconi, în dezvoltarea sistemului de transmisiune a facsimilelor, pe *Unde scurte*, dezvoltare ce a fost posibilă numai introducerii sistemului de emisiune Marconi prin *Unde dirijate* — Beam Sistem.

Acest sistem prin *Unde Dirijate* va intra în foarte scurt timp în domeniul comercial, această adaptare arătându-se a da rezultate mult mai rapide decât utilizarea Undelor Lungi. De fapt, se crede că dată fiind marca viteză de lucru de care acest sistem este capabil, el să poată înlocui eventual întreg sistemul Morse de telegrafie, în comunicațiile radio telegrafice. Prin acest mijloc o pagină scrisă sau tipărită cât de mărunț, poate fi transmisă la fel ca orice fotografie și recepționată exact ca o copie a mesajului sau subiectului transmis.

Cu dezvoltarea atât a sistemului extra rapid de comunicații radio telegrafice prin Beam Sistem, cum și aceea a noului și rapidului sistem de transmisiune a facsimilelor, *Compania Marconi* a arătat încă odată spiritul ei de progres și calitatea ei de pionieră în știință.

Avantajele acestui sistem de comunicații sunt mai multe. În primul rând, el va aduce în curând o



Un cek de 513 Lire sterlinge transmis prin radiofotografie dela Londra la New-York

reducere foarte mare a costului transmisiunilor telegrafice. În al doilea rând va aduce o considerabilă economie de timp și, în al treilea (și aceasta este poate cel mai important din toate), el va fi scutit de erori în decursul transmisiunii, datorită posibilităților în reproducerea absolută a mesajului, exact cum a fost transmis.

Inginer L. FLORIN



# RADIO IN ROMANIA

## CUM STAM CU RADIO-DIFUZIUNEA?

### Interview cu d-l E. GIURGEA, directorul Radio-Comunicațiilor

În Nr. 1 al revistei, d. E. Giurgea, directorul Radio-Comunicațiilor și distinsul nostru colaborator a publicat un articol despre organizarea rețelei de T. F. F. din țară, arătând în ce mod ar putea fi de folos aviației.

Cu prilejul Radio-Difuziunii, care e acum la ordinea zilei, ne-am adresat d-lui Giurgea spre a cunoaște părerea D-sale în această chestiune. D. Giurgea a fost totdeauna *optimist* asupra Radio-Difuziunii, care în sfârșit a intrat în faza realizării.

Noi cei dela redacția „României Aeriene” cunoscând dificultățile întâmpinate am fost pesimiști. Am putea fi și noi optimiști cași d. Giurgea, dacă am avea siguranța că proiectele care s'au stabilit mai de mult s'ar putea îndeplini.

— *Am auzit, Domnule Director, că s'au primit oferte pentru construirea postului.*

— Da, ne spune d. Giurgea. Patru oferte au fost primite dela următoarele case :

1. — *Société française radioélectrique S. F. R. (Paris).*

2. — *Telefunken (Berlin).*

3. — *Marconi (Londra).*

4. — *Western Co. (New-York).*

Ingineri specialiști străini au vizitat instalațiile noastre existente la Herestrău (piloni, clădiri, cabluri, etc.) și au făcut planurile complete pentru instalația postului de Radiofonie.

Toate posturile oferite sunt de ultima perfecțiune care permite amplificarea succesivă.

— *Ce scopuri va avea la noi Radio-Difuziunea?*

— 1) Ea va recrea și instrui, difuzând în țară concerte, teatru, știri etc. Pentru a-și scoate cheltuelile va putea difuza și anunțuri cum face Radio-Difuziunea în alte țări.

2) Ea va complecta cultura școlară sub o formă nouă, fiind cel mai bun auxiliar pentru popularizarea științei, muzicii etc. atât pentru tineretul școlar cât și pentru masele populare, atât de lipsite de cultură.

— *Dar analfabeții?*

— Da, neștiutorii de carte, în număr atât de mare la noi, vor profita mult de această minune a lumii, ce va aduce lumină în coliba lor.

— *Și ciobanii din munți?*

— Ciobanii izolați de orașe și de sate vor putea asculta Radio în cocioaba lor. Când acești oameni vor auzi grăind în coliba lor pe dascălul stăpânirii și o voce pe înțelesul lor, dela sute km. depărtare, vor vedea în asta o minune mare, de pe urma căreia va căștiga mîntea lor și sufletul lor.

— *Țăranii și ciobanii își vor putea îngriji posturile de Radio?*

— Nu prea. De aceia postul de emisie trebuie să aibă *putere mare*, pentruca sătenii să-l poată asculta cu un aparat mic, ieftin și care nu cere multă îngrijire.

— *Dar Europa?*

— Radio-Difuziunea ne va face o bună propa-

gandă în străinătate. Se va putea transmite zilnic până în cele mai îndepărtate colțuri ale Europei buletine scurte de mai multe ori pe zi cu știri politice și diplomatice *pentru legațiunile noastre*, date economice, financiare etc.

— *Ce puțință trebuie să aibă postul nostru pentru a îndeplini toate aceste scopuri?*

— Postul nostru trebuie să aibe 20 K.W. pentru a putea îndeplini aceste scopuri spre a face față situației peste 8 luni când va fi gata.

— *Domnule director, dar în străinătate sunt și posturi mici de 5—6 K.W. și chiar mai mici.*

— Da, dar aceste posturi sunt provizorii și s'au construit cu puteri reduse în așteptarea nouilor modele.

Și Radio-Difuziunea noastră va începe cu un post mic provizor de o jumătate kilowat, care ne va fi împrumutat de Casa furnizoare a postului cel mare.

Problema care se pune în alte țări e diferită de a noastră. Sunt și posturi mai mici de 1 K.W. însă au alt rol, recreativ și distractiv. Acestea sunt posturi regionale, cum vom avea și noi mai târziu în orașele principale ale țării.

Posturile naționale sunt însă posturi puternice.

— *Ce motiv ar face să punem un post mai mic, deși ne trebuie unul mai mare?*

— Ar fi un motiv de economie și prudență exagerată pentru cei cari sunt pesimiști, deși există un fond de 20 milioane lei și se vor încasa încă circa 9 milioane lei într'un an, dacă postului mare se va face o bună propagandă.

— *Când va fi gata postul cel mare?*

Va fi gata până în 6—8 luni cel mai târziu.

— *Cu alte cuvinte mai trebuie „puțină răbdare”.*

— Desigur. Amatorii au răbdat ani de zile, vor mai răbda câteva luni, în care timp sunt rugați a face propagandă pentru ca Soc. de Radio-Difuziune să aibă un număr cât mai mare de abonați.

— *Care va fi recompensa răbdării?*

— Recompensa va fi un post modern, model 1928. Începem dela început cu un post perfecționat și de aceia e mai bine poate că am întârziat.

— *Domnule director, în cazul acesta întrecem străinătatea!*

— N'o vom întrece, pentrucă până în 8 luni când va fi gata postul nostru situația în țările străine va fi mult schimbăată, spre ja corespunde progreselor realizate de curând.

— *Care va fi situația de mâine?*

— După datele care sunt desigur cunoscute și de amatorii noștri la curent cu progresele Radiofoniei, situația de mâine va fi următoarea :

Paris (Clichy) pune în funcțiune până în câteva luni un post de 30 K.W. și după puțin timp va avea 60 K.W. în antenă.

Berlin construiește un post de 100 K.W. de oarece postul dela Langenberg de 60 K.W. pare prea slab germanilor.



Londra (Davenport) are post de 45 K.W.

Motala (Suedia) are 40 K.W.

Moscova are 60 K.W.

Leningrad are 60 K.W.

Harcov are 40 K.W.

Budapesta și Viena au în construcție posturi de câte 60 K.W. antenă.

Italia, Ceho-Slovia, Polonia etc. își fac rețele întregi de radio-difuziune, iar Rusia organizează un program enorm pentru cultura maselor și propagandă în lume prin undele hertziene.

— *Domnule director, munții noștri nu sunt o piedică pentru Radio?*

— Da, Țara noastră e departe de Europa occidentală, iar munții Carpați sunt un obstacol foarte mare pentru undele electrice. De aceea puterea de 20 K. W. este un minimum necesar pentru ca glasul românesc să poată fi auzit în mod satisfăcător de amatorii din Franța, Anglia, etc.

Viena și Buda-Pesta vor emite din câmp deschis cu 60 K.W., de aceea trebuie ca și noi, cari avem un lanț de munți aproape de post, să emitem cu cel puțin 20 K.W.

— *Cu câte lămpi vom putea fi auziți în străinătate?*

— Dacă vom avea post de 20 K. W. atunci vom putea fi auziți de amatorii din occidentul Europei numai cu 3—4 lămpi, ceiace înseamnă o propagandă frumoasă pentru țara noastră.

E o mândrie națională, pe care trebuie s'o realizăm cu orice sacrificiu, ca glasul românesc să poată fi auzit în Franța, Spania, Anglia, Germania, Suedia etc.

— *Cu câte lămpi se va auzi „Radio-București” în țară?*

— Cu 2—3 lămpi se va auzi în bune condițiuni, chiar când sunt descărcări.

— *Sătenii noștri se vor obișnui ei să întrebuințeze „acumulatori” etc.?*

— Nu, chiar orașenii se plictisesc dela o vreme cu acumulatorii, cari necesită încărcare și griji din cauza sulfatării, ceiace face pe mulți să renunțe la Radio.

— *Domnule director, dacă se vor întrebuința aparate până la 3 lămpi nu mai avem nevoie de acumulatori și în cazul acesta Radio-Difuziunea se va răspândi lesne.*

— Da și pentru acest scop e necesar un post de minimum 20 K.W. Posturile până la 3 lămpi vor fi alimentate cu pile uscate, ieftine, care nu cer nici-o îngrijire. Chiar și un sătean se poate servi de un aparat cu pile uscate.

Dela 4 lămpi în sus e nevoie însă de acumulatori.

— *Cum vedeți do. chestiunea releiării (releage)?*

— Releierea (retransmiterea) necesită o emisie puternică. Recepția se face pe un post selectiv și anti-parazit cu foarte multă filtrare, pentru ca emisia să fie clară.

Posturile de T. F. F. din provincie (Cluj, Timișoara, Oradea, Cernăuți, Galați, Constanța și în cursul Iași) vor constitui o rețea de releiere.

— *Care va fi domnule director, puțința reală a postului?*

— Teoretic un post de 20 K.W. nu dă decât aproximativ 15 K.W. în antenă, după cum arată practica curentă, întrucât lămpile cu timpul se uzează și modulația dela 100 scade la 70.

Un post de 12 K.W. n'ar da decât 7, 5 K.W. efectiv, ceiace e o puțință slabă, ținând seama de obstacolul munților și celelalte considerente expuse mai sus.

— *CONCLUZIA: putem fi optimiști??*

Amatorii trebuie să fie optimiști. Radio-Difuziunea a fost criticată de d-nii ing. N. Lupăș și ing. L. Florin, cari au fost pesimiști cu privire la înfăptuirea ei. Intr'o cronică publicată în „Viitorul”, d. Florin a recunoscut singur că a fost pesimist, de oarece scrisese anii trecuți că nu crede să avem Radio-Difuziunea înainte de anul 2.000.

Încă puțină răbdare și amatorii vor avea radiofonie românească în 1928, deci mai înainte de anul 2.000.

— *Să dea Dumnezeu s'o avem și săptămâna viitoare, dar cu autorizațiile cum stăm, domnule director? Se va ușura obținerea lor înainte de anul 2.000?*

— Desigur. Chiar în cursul acestei luni se va face o nouă lege, care va satisface pe toți amatorii, acordându-se autorizații și minorilor, cu cele mai mari înlesniri.

Mulțumim d-lui director al Radio-Comunicațiilor pentru lămuririle ce a binevoit să dea miilor noștri de cititori și nădăjduim că noua lege a Radiofoniei va putea trece chiar în sesiunea actuală. Rugăm pe d. ministru Dimitriu, care a promis sprijinul pentru Radio, să grăbească trecerea legii în actuala sesiune pentru ca Radio-Difuziunea să-și deschidă porțile cu o oră mai de vreme.

„ROM. AERIANA”

## Ziua Radio-Difuziunii

După cum Aviația e menită să apere țara de dușmanii din afară, Radio-Difuziunea e menită, prin marele ei rol cultural, să apere țara de dușmanii dinăuntru: alcoolismul, analfabetismul ș. a

Propunem soc. de Radio-Difuziune să-și organizeze ziua ei. Fiecare român va da 1 leu pentru Radio. Printr'o bună propagandă se vor aduna câteva milioane lei pe an.

L. F.

Directorul Radio-Difuziunii a fost numit distinsul inginer specialist, d. Gh. V. Carnu-Munteanu, fost director al Soc. „Radionel”.





# UN COMUNICAT AL SOCIETĂȚII I. A. R.

Primum din partea Soc. I. A. R. întâmpinările ce publicăm mai jos și care s'au produs în urma unei campanii de presă a cărei obiect a fost societatea în chestiune.

Revista România Aeriană nu are în directiva sa programatică de a polemiza cu nici una din părți. Din acest punct de vedere ne menținem într'un cadru de strictă rezervă.

Remarcăm numai un singur lucru. Unica noastră industrie aeronautică prezintă un interes atât de considerabil și poate avea repercursiuni atât de covârșitoare asupra viitorului aviațiunii noastre încât socotim necesar ca Soc. I. A. R. să informeze prin comunicate de presă din timp în timp opinia noastră publică asupra activității sale și rezultatelor de fabricațiune.

Procedându-se în acest mod publicul ar câștiga încredere în activitatea acestei industrii naționale și evident că nu s'ar mai da prilej la campanii de presă.

Luăm deci act cu plăcere de comunicatul de mai jos și nădăjdum că societatea I. A. R. va da roadele pe care țara le așteaptă și pe care aviațiunea noastră națională are dreptul să aspire

Iată deci comunicatul Soc. I. A. R.

1) Este fals că Societatea I. A. R. a ales și vândut Aeronauticeii vre-un avion care să „se rupă în aer”. Alegerea aparatelor aparține exclusiv Aeronauticeii și Societatea I. A. R. nu face altceva decât să execute comenzile. În ceiace privește alegerea, conducătorii Aeronauticeii posedă credem o complectă dezinteresare și compeliță. Iar în ce privește execuția, până azi 3 Martie 1928 n'a fost predat, deci n'a putut sbura vre-un avion fabricat în uzinele noastre.

2) Este fals că Uzinele I. A. R. posedă 100 funcționari pentru 143 lucrători. Posedă 41 funcționari pentru 551 tehnicieni. (449 lucrători, 8 ingineri, 7 maeștri, 7 demonstratori, 8 desenatori și 8 conducători tehnici).

In ce privește prețul. iată cum stau lucrurile :

1) Chestiunea Lioré-Olivier. S'a pretins că Societatea I. A. R. a procurat avioane din acest model fără motoare și fără instalații, la prețul de 793.000 franci. Este fals. Prețul acestor avioane fără instalație, este de 595.000 franci și de ultiminteri prețul a fost discutat și stabilit direct între furnizor și Direcția Aeronauticeii.

S'a pretins că Lioré-Olivier a făcut o a doua propoziție cu aceiaș instalație și cu două motoare Jupiter la prețul de 550.000 franci. Ori, prețul a două motoare Jupiter este de circa 350.000 franci, ceia ce face în total 549.000 franci. Casa Lioré-Olivier s'ar fi mulțumit deci cu 1.000 franci pentru costul unei celule după ce ar fi cerut 595.000 franci pentru aceiaș celulă?

Aceste inexactități nu au nevoie de comentariu.

II) Chestia Potez. S'a pretins că Societatea I. A. R. a vândut cu 2.700.000 lei avioane pe cari, dacă ar fi fost furnizate de Potez le-ar fi plătit numai cu jumătate preț. Este fals. Societatea I. A. R. fabrică în regie și nici un preț n'a fost încă fixat, deoarece nici un Potez n'a fost încă furnizat. S'a stabilit numai ca prevedere un deviz aproximativ pentru contractul

semnat în 1927 care este singurul contract pentru Potez actualmente încheiat cu I. A. R. Și acest deviz se ridică, nu la 2.700.000 lei, ci la 1.700.000 lei; din această sumă trebuie defalcată partea de beneficiu care revine Statului, astfel că prețul se coboară la 1.630.000 lei. Ori, un Potez costă predat-montat în București, circa 1.260.000 lei, adică 370.000 lei mai puțin, ceia ce face o diferență de 29 la sută.

II) Chestiunea Lorraine. Sa pretins că Societatea I. A. R. a vândut cu 1.765.000 lei motoare de 400 cv., care furnizate de către Lorraine, ar costa numai 110.000 franci. Este fals.

Nici un contract n'a fost încheiat și a fost, numai ca prevedere, stabilit un deviz aproximativ. Motorul fabricat de I. A. R. s'ar ridica, nu la 1.765.000 lei, ci la 1.311.512 lei, adică după defalcarea părții de beneficiu care revine Statului, la 1.259.000 lei. Ori un motor 400 CV. Lorraine, livrat în piese detașate, fără motoare, la București costă 904.257 lei, adică 354.796 lei mai puțin; și cu montajul încă 155.000 lei. Aceasta înseamnă 38 la sută fără montaj și 17 la sută cu montaj.

Aceste diferențe se justifică în deajuns. Polonia, Cehoslovacia, Japonia, au prevăzut în cazuri asemănătoare o marje de 100—200 la sută. Fără a intra în alte detalii se poate mira cineva că un aparat așa de greu de fabricat și reclamând concentrarea elementelor complexe și diverse pentru creiarea unui motor sau a unui avion costă 30 la sută mai mult în România decât în Franța când o singură șină, de exemplu, costă 100 la sută mai mult?

Cum numai aprecierea cititorilor de bună credință ne interesează, credem că e deajuns de a fi demonstrat că toate acuzațiile aduse I. A. R.-ului lipsesc de orice temei.

I. A. R.

## Sumarul numărului viitor va cuprinde între altele :

1. Noi perspective spre însfătuirea micii antante aeriene.
2. Cooperarea aeriană Polono-Română.
3. Noile linii aeriene române în lumina importanței traficului aerian central și răsărit european.
4. Radiofonia agrară în Cehoslovacia, etc., etc.
5. Fotografia aeriană și aplicațiunile ei.
6. Trei ani de activitate în serviciul de apărare contra gazelor, de d. colonel Gh. Popescu, șeful serviciului de gaze al Armatei.
7. Radio-Difuziunea la sate și orașe, de ing. L. Florin.
8. Navigația aeriană la 12.000 m. înălțime.
9. Aviatice.
10. Telegrafia fără sârmă pe sârmă realizată, de compania Marconi.
11. Mobilizarea inginerilor în caz de război cu gradul de ofițeri tehnici.
12. Buletinul oficial al A. R. P. A.



# BULETINUL OFICIAL

AL

## ASOCIAȚIEI ROMÂNE PENTRU PROPAGANDA AVIAȚIEI

### CONFERINȚE ȘI CONSTITUIRE DE NOUI FILIALE

Asociațiunea Română pentru propaganda aviației și-a continuat în cursul lunilor Februarie și Martie activitatea de propagandă atât în capitală cât și în provincie prin conferințe organizate prealabil. Scopul conferințelor este de a convinge publicul asupra importanței aviației cât și a-l determina să se înscrie ca membrii la A. R. P. A., contribuind prin cotizații la mărirea fondului pentru achiziționare de avioane. În cursul lunii Februarie s'au ținut numeroase conferințe la ateneele populare și centrele culturale din Capitală. Toate au fost cu subiect de propagandă aviatică.

În provincie s'au succedat următoarele conferințe pentru constituirea filialelor județene ale A. R. P. A., sub egida oficialităților.

\* \* \*

La 5 Februarie domnul colonel Rujinsky director general al Asociației Române pentru propaganda aviației, a ținut o conferință la R.-Sărat constituind filiala locală. Conferința a fost însoțită de proiecțiuni.

\* \* \*

La 7 Februarie tot domnul colonel Rujinsky a constituit filiala județeană la Ploești întrunind la Prefectură toate autoritățile în acest sens.

\* \* \*

La 12 Februarie domnul maior aviator Al. Berteș șeful serviciului Propagandei, a ținut conferință la Câmpu-Lung procedând după aceasta în prezența autorităților la constituirea filialei.

\* \* \*

La 19 Februarie domnul maior aviator Știubei a ținut o conferință la Giurgiu în urma cuvântărilor deschise de domnul general Mircescu fostul președinte al A. R. P. A. Și aci s'a procedat la constituirea filialei respective.

\* \* \*

Tot la 19 Februarie domnul colonel Rujinsky directorul general, a ținut conferință la Constanța cu proiecțiuni constituind filiala județeană A. R. P. A.

\* \* \*

La 19 Februarie, la Turnu-Măgurele a ținut conferință locotenentul Gh. Iacobescu, după care s'a constituit filiala județeană A. R. P. A.

\* \* \*

La 26 Februarie domnul colonel Rujinsky ține conferință la Călărași-Ialomîța, unde constituie deasemenea filiala respectivă a Asociației Române pentru propaganda Aviației.

\* \* \*

Tot la 26 Februarie domnul maior av. Al. Berteș ține conferință la Târgoviște în Sala de Arme după care se procedează la constituirea filialei A. R. P. A., domnul prefect Dumitriu promițând leașa pe o zi a funcționarilor întregului județ.

\* \* \*

La Slatina domnul maior aviator Peneș ține conferință în ziua de 26 Februarie procedând după aceasta la constituirea filialei Asociației Române pentru propaganda Aviației.

\* \* \*

La data de 4 Martie domnul maior av. Știubei ține conferință la Bârlad procedând împreună cu autoritățile, după aceasta la constituirea filialei județene Tutova.

\* \* \*

În ziua de 4 Martie, la Caracal domnul maior av. Al. Berteș ține conferință de propagandă la Teatrul Național după care în localul prefecturii se procedează cu autoritățile la constituirea filialei Romanai.

\* \* \*

Tot la 4 Martie domnul maior Vasiliu dela inspectoratul general al aeronauticii ține conferință la Vaslui constituind după aceasta filiala Asociației Române pentru propaganda Aviației.

\* \* \*

La data de 11 Martie domnul deputat Ștefan Tăbărescu secretar general al Asociației Române pentru propaganda Aviației a ținut la Timișoara o conferință de propagandă după care s'a constituit filiala respectivă. Prefectura a subscris un milion lei pentru avionul „Timișoara“.

\* \* \*

Tot în cursul lunii acesteia, s'a constituit la Ismail filiala județeană a A. R. P. A.-ci. Ea a fost pusă sub președinția P. S. S. Episcopului Justinian și a d-lui general Papană. Aci curentul puternic pentru aviație a făcut ca numai la un singur bal să se strângă neto 100.000 lei.





## INAUGURAREA ȘCOALEI LIBERE AERONAUTICE „REGELE MIHAI I”

Prin străduințele mari depuse de A. R. P. A. spre a putea pregăti cât mai bine, elementele generațiilor tinere, în domeniul aviației, a luat ființă o școală particulară de aviație denumită „Regele Mihai I”.

În ziua de 1 Martie, cu solemnitate deosebită s'a făcut inaugurarea, acestui prim și direct focar de aviatizare, în Sala Spiru Haret a Facultății de Științe.

Inaugurarea s'a făcut în prezența A. S. Prințului Regent Nicolae, a domnilor generali Rudeanu inspector general al Aeronauticei, colonel Rujinsky Gh. directorul școlii „Regele Mihai I”, g-ralii Samsonovici șeful marelui stat major, Dumitrescu, Lăzărescu, domnul deputat Ștefan Tătărescu, colonel adjutant Manolescu, Tîncu-Iași fost ministru, deputat Cezar Pascu, domnii profesori universitari Țițeica, Onicescu, comandor Gheorghiu, maior Al. Berteu, maior Rădulescu Scarlat, inginer Șeșefski, Zamfirescu, etc., precum și o numeroasă asistență de ofițeri și intelectuali.

Domnul general Rudeanu, vorbește în numele aeronauticii militare, asociindu-se cu sufletul și sprijinul material, la acțiunea paralelă activității d-sale.

Exprimă marea încredere în eficacitatea acestei școli. Urează spor la muncă celor ce s'au devotat acestei opere.

Domnul profesor universitar Țițeica, în numele facultății de științe, se asociază efortului general depus spre a nu rămânea mai prejos de celelalte țări, în acest domeniu de o importanță atât de capitală oremurilor.

Apoi într'o atmosferă de entuziasm și cordialitate d. Mihail Negru, cunoscutul ziarist, deschide prima oră de curs „Istoricul Aviației”.

Urmează după aceasta cursul domnului inginer Șeșefski „Motoare”.

Cursurile urmărite de întreaga asistență cu un viu interes, se succed de patru ori pe săptămână între orele 8—10 seara în amfiteatrul „Spiru Haret” al Facultății de Științe.

Astăzi școala numără peste 200 elevi regulat matriculați, precum și un auditoriu liber destul de numeros și select.

## CARTI ȘI BROȘURI PENTRU PROPAGANDA AVIATICĂ

Asociația Română pentru Propaganda Aviației în dorința de a vulgariza cunoștințele aviației, și în dorința iarăși de a atrage interesul pentru această nouă invenție a timpului chiar și a mentalităților celor mai simpliste, organizează o bibliotecă populară de propagandă aeronautică. Denumirea acestei biblioteci va fi „AERONAUTICA PE ÎNȚELESUL TUTUROR”. Intocmai ca și pentru lucrările tehnice se vor acorda pentru aceste lucrări premii. Spre completa edificare a acelor interesați redăm mai jos regulamentul bibliotecii pentru propaganda aeronauticii:

Art. 1. — Asociația Română pentru Propaganda Aviației, înființează o bibliotecă de lectură de propagandă în scopul de a desvolta dragostea, gustul și interesul pentru Aeronautică, în masele marelui public.

Art. 2. — Denumirea bibliotecii va fi: AERONAUTICA PE ÎNȚELESUL TUTUROR”.

Art. 3. — Lucrările se vor tipări în broșură numerotate după modelul bibliotecilor de popularizare.

Art. 4. — Lucrările adresându-se marelui public vor avea un caracter hotărît de popularizare. În acest scop vor fi întocmite în următoarele condițiuni: Vor fi scrise pe înțelesul tuturor. Vor avea un stil ușor. Cele cu caracter oarecum tehnic nu vor fi prea mari.

Art. 5. — Broșurile vor fi tipărite în 16, 32, 48, 64, etc. pagini format 8. Fiecare 32 pagini vor alcătui un număr de bibliotecă. Broșurile multiplu de 32 vor fi numere duble, triple, etc.

Art. 6. — Subiectele vor fi stabilite de directorul general al A. R. P. A.

Art. 7. — Autorul va fi plătit cu: 2000 lei pentru primele 16 pagini și câte 1000 lei pentru fiecare 16 pagini următoare.

Art. 8. — Numărul broșurilor editate, va fi 3000 pentru cele cu caracter literar sau istoric.

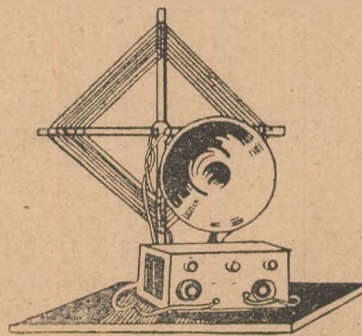
Art. 9. — Fiecare număr va face obiectul unui deviz-buget, care va fi aprobat de directorul general al A. R. P. A.

Art. 10. — Redactarea și răspândirea broșurilor va forma un birou compus din: Un redactor permanent. Un secretar permanent. Redactorul permanent are următoarele atribuții: adună materialul de publicat. Îl cetește făcând observațiile sale în privința cuprinsului și stilului, pentru a se asigura o armonizare a tuturor subiectelor ce se vor publica. Observațiile sale vor fi aduse la cunoștința fiecărui domn autor. În cazuri de divergență de idei, domnul director general al A. R. P. A. va arbitra.

Intocmesc devizele lucrărilor pe cari le supune directorului general al A. R. P. A. spre aprobare. Se ocupă cu tipăritul, corecturile și răspândirea broșurilor.

Art. 11. — Secretarul permanent este ajutorul efectiv al redactorului permanent.

Art. 12. — Administrația broșurilor se va face numai prin organele administrative ale A. R. P. A.





## GRUPURILE ȘCOLARE ALE A. R. P. A.

Asociația Română pentru Propaganda Aviației dându-și seamă că propaganda cea mai eficace și cu sorți de izbândă pentru viitor este în rândul tineretului școlăresc, a organizat mici comitete, numite grupări școlare la fiecare școală, grupări în fruntea cărora să stea de preferință profesorii.

Ceva mai mult, chiar în universități asemenea grupări numite universitare, au prins aderenți. Pentru o mai complectă edificare a celor interesați, nu găsim că este fără de interes să reproducem mai jos pasaje din statutul grupărilor școlare:

— Un grup este constituit din cel puțin zece membrii ori ce „inițiator”, director, profesor sau elev care poate să atragă de partea lui cel puțin zece înscrieri școlare, adresându-se Asociației Române pentru propaganda Aviației, str. Lipsani No. 3, îi va trimite statutele Asociației.

— Primii membrii înscriși se recunosc pentru a numi un „Birou”, președintele (de preferință un profesor), vice președinte, secretar și cassier — sau cel puțin un prezident sau secretar, însărcinat a reprezenta grupul pe lângă Asociație.

O astfel de organizare are ca scop și ca rezultat:

1) În interiorul chiar al așezământului, de a răspândi interesul elevilor pentru aviație și de a face să se înscrie câți mai mulți în Asociație.

2) De a stabili cu A. R. P. A., prin mijlocirea reprezentanților o legătură strânsă și frecventă, ceace le permite de a ne exprima dorințele lor, și a ne permite nouă în general de a le satisface, când ele sunt conform scopului Asociației și a statutelor sale.

Notificarea este făcută Asociației chiar odată cu trimiterea cotizațiilor. „Grupul” este astfel oficial constituit.

Asociația va expedia imediat cărțile nouilor membri, cari pot astfel să profite de avantajii rezervate asociațiilor școlare.

Fiecare trimitere de cotizații trebuie să fie însoțită de o foaie separată cu lista nominală a membrilor și a celor ce reînnoiesc cotizația.

### Cotizație

Cea din urmă adunare a A. R. P. A. din 20 Mai 1927 a votat cotizația școlară de lei 40 anual de fiecare membru.

Cassierul are rolul de a trimite Asociației cotizațiile. Lui i se va da o recipisă, care-i permite de a se descărca de vărsământ, față de camarazii săi.

Pe de o parte, ca viața interioară a unui grup să fie posibilă, experiența a arătat că este bine de a se cere fiecărui membru, o plată de 5 lei în plus, peste cotizație, sumă care rămâne la cassierul grupului și care servește să constituiască o mică rezervă în vederea fractului corespondenței în afara grupului.

A. R. P. A. dă în felul acesta sfaturi cari credem că sunt utile, dar nu se amestecă deloc în întrebuirea acestei rezerve.

### Avantaje

Fiecărui membru i se eliberează o carte de membru, deasemenea în schimbul sumei de lei 20, orice membru va putea obține o insignă.

### Conferințe-Documente

Orice grup doritor de a organiza o conferință asupra Aeronauticii, poate să ceară prin intermediul

președintelui său, sau al secretarului, împrumutul textului conferinței cu proiecțiuni, filme cinematografice, proiecțiuni independente.

Iată lista subiectelor la ordinea zilei, care sunt puse la dispoziția grupurilor.

Precursorii aviației moderne (clisee). Linii aeriene mondiale (clisee). Aviația comercială, conferințe elementare (clisee și filme).

Aviația maritimă (clisee și filme). Aviația militară (clisee). Dirijabile (clisee și film). Parașute (clisee și film). Revista Aeronautică 1926—1927.

Doritorii se vor adresa la reședință, cu trei săptămâni înainte cel puțin, indicând data aproximativă a conferinței și de a se menționa dacă grupul dorește film sau clisee.

Credem că e de datoria noastră de a semnala tinerilor noștri asociați, că, colecțiile noastre de clisee sunt din cele mai instructive și foarte interesante din punct de vedere documentar ca și cea mai mare parte din filme.

A. R. P. A., își ia sarcina de a franca trimiterea, cea de retour incumbă grupului.

### Vizitarea uzinelor și aerodroamelor

Pentru vizitarea uzinelor, vom interveni la timp, pentru cei cari doresc a le vizita.

Grupările cari doresc să efectueze astfel de vizite sunt rugate a se adresa cu cel puțin 30 zile înainte Asociației, care va cere și le va trimite autorizația pentru ziua aleasă.

### Lista aerodroamelor și uzinelor cari pot fi vizitate

București Aerodromul Pipera, Aerodromul Băneasa, Arsenalul Cotroceni. Iași Aerodromul Iași. Galați Aerodromul Galați, Buzău școala de pilotaj Buzău. Cluj Aerodromul Cluj. Constanța șc. de tir și bombardament Mamaia. Tecuci șc. pilotaj Tecuci, șc. pilotaj Cosmești. Kișinău Aerodromul civil Kișinău.

### Lista uzinelor cari pot fi vizitate

Brașov — Industria Aeronautică Română.  
București — Arsenalul Aeronauticii, Atelierele inginer Zamfirescu S. E. T. (Obor).

### Recompense

Recompensele, diplomele de onoare, plachete, botzul acruului gratuit, etc., sunt date la finele anului școlar profesorilor și elevilor, cari ar fi adus ajutorul cel mai meritos A. R. P. A.-ei, în constituirea și dezvoltarea grupurilor.

### Concluziuni

Față de apelul Asociației Române pentru propaganda Aviației către tineretul școlăresc prin înființarea grupărilor școlare mai sus arătate în extenso, o mulțime de școli din țară au și comunicat centralei A. R. P. A. comitetele și reorganizațiunile întemeiate.

Însăși școala Politehnică din București a constituit de curând un grup universitar pentru propaganda Aviației.

În concluzie ideea de aviație prinde teren și aderenți câți mai mulți în rândurile tineretului așa fel încât A. R. P. A. cu drept cuvânt poate să se mândrească cu antenele ce le-a întins în această latură. În buletinele viitoare vom face dări de seamă ample asupra acestei teme.



## Informațiile Buletinului A. R. P. A.

În vederea „Zilei Aviației“ la Craiova se fac mari preparative. Domnul Primar Emanoil Tătărescu depune multă activitate, așa fel ca orașul capitală a Olteniei să fie la înălțime în această zi mare pentru românism.

În seara de Luni 19 Martie, doamna Alexandrina Cantacuzino a ținut o interesantă conferință cu caracter de propagandă aviatică la Camera de industrie și comerț. D-sa a vorbit în calitate de femeie română, de mamă și ca vicepreședintă a societății internaționale pacifice.

A vibrat tot timpul o notă caldă de patriotism, și un apel insistent pentru „Ziua Aviației“, la care toți cetățenii trebuie să participe și în special femea română.

Domnul colonel Rujinski a mulțumit conferințarei în numele A. R. P. A-ei, iar domnul general Rudeanu în numele Aeronauticii.

În vederea donațiilor pentru „Ziua Aviației“ „Societatea centrală agricolă“ a trimis 50.000 lei, Asociației Române pentru propagandă Aviației. E un frumos exemplu pentru instituțiile financiare și în special pentru cele mai mari și cu fonduri respectabile. În buletinul viitor vom da numele celor cari au scris precum și a celor ce n'au binevoit să subscrie cu toate că li s'au trimis apeluri călduroase.

Asociația Română pentru propagandă Aviației studiază alcătuirea unui film de propagandă aviatică în care să se vadă toată activitatea acestei meserii, începând dela ucenicia pilotajului, trecându-se la fabricarea avioanelor, și terminându-se cu cele mai îndrăznețe acrobații ale zborului. Filmul acesta va rula în beneficiul, și pentru strângerea fondurilor A. R. P. A.

A. R. P. A. a primit o comunicare oficială a înființării Soc. „Prietenii Aviației“, care urmărește cam aceleași scopuri. Noua Asociație intenționează să se afilieze nouă.

A. R. P. A. privește cu satisfacție apariția, a cât mai multor societăți și grupări puse în slujba aviației.

A. R. P. A. consecventă programului său, trece de la teorie la practică, astfel că în zilele de 18, 19, 20, 21, 22 Mai va organiza mari manifestațiuni practice de aviație cari vor cuprinde: Expoziții de toate tipurile de avioane de pasageri și sport ce în urmă vor face toată gama de evoluții în zbor.

Aproape toate casele mondiale și-au anunțat participarea. Meetingurile vor avea loc în Capitală cât și în celelalte mari orașe din restul țării.

Iată că A. R. P. A., dela conferințele teoretice pășește la aplicațiile practice.

A. R. P. A. consecvent statutului său de a încuraja tehnicitatea națională aeronautică, a primit să studieze macheta avietei stabiloplan a constructorului F. Mihail.

Dacă rezultatele calculelor și încercărilor aerodinamice vor da concluzii satisfăcătoare, asociația va finanța realizarea avietei.

Direcțiunea A. R. P. A-ei, intenționează să scoată cu ocazia manifestărilor aviatică din luna Mai, o cartă poștală în culori după sugestiva lucrare a maestrului pictor Costin Petrescu închinată zborului și pe care M. S. Regina a pus câteva rânduri autografe.

D-nul dr. St. Cerchez vice președintele Asociației române pentru propagandă aviației se află bolnav în casă de mai bine de o lună. Înregistrăm vestea cu regret și urăm grabnică însănătoșire.

Camera de industrie și comerț a donat 2.000.000 lei anul trecut pentru un avion care să poarte numele acestei instituții.

Zilele acestea A. R. P. A. a vărsat suma Direcției superioare aeronautice pentru a se trece la înfăptuirea dorinței Camerei de comerț.

Tot pentru încurajarea tehnicianilor români, s'a primit spre studiere și lucrarea d-lui profesor Stroescu din R. Sărat, relativ la un tunel aerodinamic, considerând că la noi în țară nu există un laborator dotat cu o asemenea instalație. Și această lucrare dacă va fi favorabil apreciată de forurile ingineresti, va trece la rezolvare sub auspiciile asociațiunei române pentru propagandă aviației.

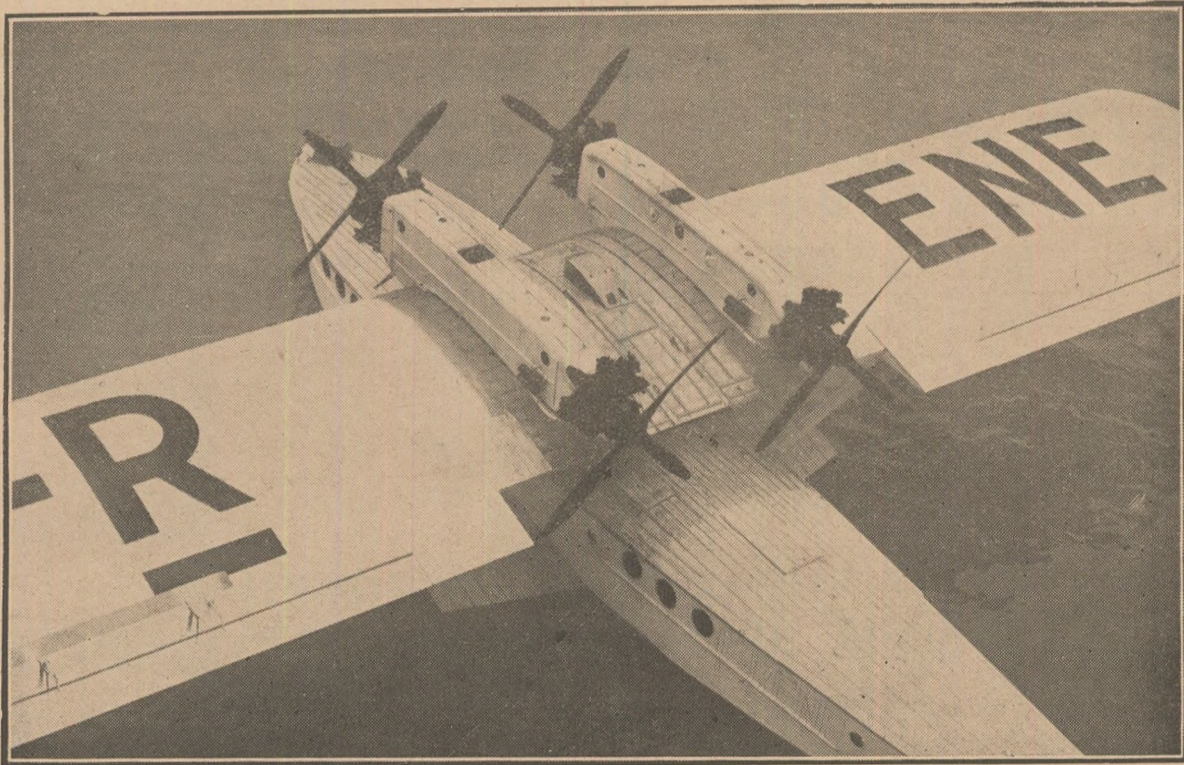
*Asociația română pentru propagandă aviației, în curs numai de un an a constituit filiale în următoarele județe după cum urmează: Argeș, Brăila, Buzău, Caliacra, Caraș. Cetatea Albă, Cluj, Constanța, Dâmbovița, Dorohoi, Făgăraș, Gorj, Hotin, Hunedoara, Ialomița, Ismail, Mehedinți, Mureș, Muscel, Olt, Orhei, Prahova, Putna, R-Sărat, Romani, Severin, Sibiu, Someș, Soroca, Tecuci, Telcorman, Trei Scaune, Tulcea, Tutova, Vaslui, Vlașca.*

*Următoarele școlile din țară, au înțeles mai repede menirea grupărilor școlare, și au corespuns constituind conform statutelor arătate în corpul buletinului, mici comitate (grupări). Sperăm că în curând vom avea nu numai zeci, dar sute de școli, pe care să le înregistrăm la coloana aceasta.*

Șc. Politehnică, București; Lic. Princ. Mihai, București; Lic. Sf. Sava, București; Șc. Super. Comerc. București; Șc. Arte și Meserii, Craiova; Șc. Arte și Meserii, Carei-Mari; Șc. Normală, Piatra Neamț; Șc. Inf. Art. Meserii, Sft. Gheorghe (Băi); Lic. Militar, Iași; Șc. Arte-Meserii, Odorhei; Șc. Normală, Craiova; Gimnaz. Băeți, Strehaia; Șc. Super. Comerc, Craiova; Gimnaz. Băeți, Căușani; Șc. Arte-Meserii, Rupca-Cohalm; Șc. Arte-Meserii, Prundul Bârgăul (Năsăud); Lic. de Stat, Salonta-Mare; Lic. C. Brediceanu, Lugoj; Lic. de Stat, Siret; Lic. S. Barnuțiu, Șimleul-Silvaniei; Lic. Vasile Lucăciu, Carei; Șc. Medic I. Vulcan, Arad; Gimnaz. Băeți, Ocenele-Mureșului; Șc. Inf. Meserii, Călinești (Muscel); Lic. Ștefan cel Mare, Suceava-Bucovina; Șc. Inf. de Meserii, Șica-Mare; Lic. Dragoș-Vodă, C. Lung-Bucovina; Șc. Arte-Meserii, Giurgiu; Șc. Arte-Meserii, Iași; Șc. Arte-Meserii, C. Lung-Muscel; Gimnaz. Aurel Vlaicu, București; Șc. de Arte-Meserii, T. Mare; Gimnaz. Băeți, Reni (Basarabia); Șc. Super. Comerc, Săliște; Gimnaziul Băeți, Sebeș-Alba; Gimnaziul Băeți, Clișcăuți (Basarabia); Șc. Arte-Meserii, Rezina, jud. Orhei; Gimnaz. Ștefan Popescu, Corabia.



## AVIONUL „DORNIER-SUPERWAL“



Stabilește cu 4000 kg. de încărcătură, 12 recorduri dintre cari 10 au și fost omologate de F. A. I. și zboară sub control oficial cu 6000 kg. încărcătură.

### *Recordul lumii cu*

# DORNIER - SUPERWAL

Prevăzut cu 4 motoare **GNOME** și **RHONE-JUPITER**

	<b>1000 Kg. (greutate utilă)</b>	<b>Recorduri noi:</b>	<b>Recorduri vechi:</b>
I	Iuțeală peste 100 km.	209.546 km/h.	190.637 km/h. Savoia.
II	„ peste 1000 km.	177.279 km/h.	175.600 km/m. Dornier Do. D.
	<b>2000 Kg. (greutate utilă)</b>		
III	Iuțeală peste 100 km.	209.546 km/h.	190.435 km/h. Dornier Do. D.
IV	„ peste 500 km.	179.416 km/h.	173.567 km/h. Savoia
V	„ peste 1000 km.	177.279 km/h.	166.363 km/h. Savoia
	<b>4000 Kg. (greutate utilă)</b>		
VI	Durata . . . . .	6 <sup>h</sup> 1'56"	
VII	Distanța . . . . .	1000 km.	
VIII	Inălțimea . . . . .	2970 m.	
IX	Iuțeala peste 100 km. . . . .	209.546 km/h	
X	„ peste 500 km. . . . .	179,416 km/h	
XI	„ peste 1000 km. . . . .	177,279 km/h	

Cea mai mare greut. încărc. la 2000 m. este de 4037 kg.



**SOCIETATE ANONIMA PENTRU DISTRIBUIREA PRODUSELOR PETROLEULUI**

BUCUREȘTI. — Str. General Budișteanu No. 11 bis. — BUCUREȘTI

**OSIN** **CEL MAI BUN ULEI**  
pentru  
**AUTOMOBILE**

**ULEIURI SPECIALE PENTRU:**

**MOTOARE DE EXPLOZIE**

**MOTOARE DIESEL**

**TRACTOARE**

**MAȘINI INDUSTRIALE**

**ȘI AGRICOLE**



**DIN FABRICAȚIUNEA SOCIETAȚILOR:**

**STEAUA ROMANA, ASTRA ROMANA și ROM.-AMERICANA**

**DE VÂNZARE** la depozitele societății noastre, la principalele garaje, depozite de benzină și magazine de automobile din țară.

**UZINILE METALURGICE UNITE**

**„TITAN, NADRAG, CALAN”**

**SOCIETATE ANONIMA ROMANA**

==== Capital Lei 300.000.000 deplin vărsat ====

Adresa telegrafică: METALUNIT

Telefon 51/39, 83/25

Uzinele TITAN, Galați. = NADRAG, Gavojdia  
CALAN, Criseni, Muntele Ferdinand-Minele de Fier Teliuc

**Uzinele noastre produc:**

Tablă neagră. — Tablă plumbuită. — Tablă galvanizată, Fontă. — Fier laminat. —  
Cuie și sârmă. — Toate articolele de tucerie, Plite, Ceaune, Sobe, Tuburi pentru  
canalizări, scurgeri, etc.

Din Minele dela TELIUC se extrag peste 6000 vagoane de fier anual.

Toate aceste produse se deslac prin: Soc. „SOCOMET”.

Reprezentanța noastră generală: București, Calea Victoriei 8 și Biurourile de vânzare  
O. AUSSCHNITT & Co., unul la București, Str. Clemenceau 8, și altul la Galați  
Str. Portului pentru rayonul Moldova și Basarabia.



UZINELE DE FIER ȘI DOMENIILE

DIN

# REȘITA

Societate Anonimă. — Capital Social Lei 750.000.000

Fier de comerț, Grinzi și U, Fier fa-  
sonat, Table groase și mijlocii, Șini  
și material mărunț pentru ecartament  
normal și îngust.

Schimbători, Macazuri, Incrucișări, Po-  
duri și alte construcții de fier.

Oșii, bandaje, perechi de roți complete,  
pentru locomotive și vagoane, garnituri  
de roți și roți din oțel turnat pentru linii  
înguste.

LOCOMOTIVE pentru ecartament normal și îngust

Piese turnate de fontă, piese turnate din oțel  
și piese forjate până la greutatea de 30  
tone bucata, șuruburi, buloane, trifoane,  
crampoane.

ELECTRO-MOTOARE, DINAMURI, GENERATOARE

Transformatoare, instalațiuni complete de  
centrale electrice, industriale și comunale,  
electricări de orașe. Echipament electric  
pentru industria petroliferă.

ATELIER DE CONSTRUCȚIUNI PENTRU  
APARATE ȘI UNELTE DE SONDAJ

orice sistem

Armament și Munițiuni, Pluguri și alte  
unelte agricole, Lopeți, Sape, „Nicovale“,  
etc., etc.

Mine, fabrici și domenii la:

REȘITA, ANINA, BOCȘA, ORAVIȚA, etc.

## Reprezentanța Generală „SOCOMET“

Societate Comercială Metalurgică S. A. — București, Calea Victoriei No. 51

Telefon 10/98 — Adresa Telegrafică „SOCOMETAL“. — Telefon 47/24

## LUMINA

SOCIETATE ANONIMA

PRIMA FABRICĂ ROMÂNĂ  
DE CANDELABRE ȘI MĂRFURI METALICE

TELEFON 615 TIMIȘOARA Telegr.: „Candelabre“

Face tot felul de obiecte de luminație,  
candelabre, lămpi de perete, iluminație  
de plafon, armătură, lămpi de masă și  
noptiere, etc. etc.

La dorință vă servim cu oferte după planuri  
propril sau după indicațiunile speciale

Fabrica, biurul central și magazie de modele  
pentru vânzarea cu detail

TIMIȘOARA, IV. (Joselin) Str. G-ral. Joffre, 9  
BUCUREȘTI, Str. Pompiliu Eliade, 5

LETECTVI

## „LETECTVI“

REVISTĂ LUNARĂ ILUSTRATĂ  
ORGAN OFICIAL CEHOSLOVAC

Redactor-Șef

DOCTOR E. HOF

Publicație în limba Cehă cu  
anexe franceze „Luna Aeronautică  
Cehoslovacă“.

Abonamentul anual pentru străi-  
nătate 60 Coroane Cehoslovace,  
inclusiv cheltuelile poștale.

Un număr special este trimis  
după cerere de admistrația revistei  
„LETECTVI“

Praga XII Foche 8



DEPOZITUL GENERAL DE INSTRUMENTE CHIRURGICALE ȘI ARTICOLE DE LABORATORII

# CAROL BÜNGER

Furnizor al diferitelor clinici, autorități civile și militare

TELEFON 73|16

STR. BREZOIANU, 4 (colț cu Bul. Elisabeta)

TELEFON 73|16

Reprezentanțe și Depozite:

IAȘI, GALAȚI, BRAILA, CRAIOVA, CERNAUȚI, CHIȘINAU, CLUJ, TIMIȘOARA

Depozit permanent de:

*Instrumente chirurgicale, Aparate medicale și electrice, Sterilizatoare și cutii pentru pansamente. Autoclave, Pupinele, etc. Cisto-oto-laringo-uretoscoape etc., Optică „Zeis”, Sphigmomanometri „Vaquez Laubry”, „Pachon”, „Riva-Rocci” etc.*

**Articole și aparate pentru laboratorii, Chemicalii și Coloranți**

Se efectuează și se repară aparate de laboratorii

: Microscopae ZEISS, REICHERT, etc. cu prețurile originale ale fabricii :  
ARTICOLE DE CAUCIUC, PANSAMENTE, etc. Seringi „ORIGINAL RECORD”

Preschimbări de seringi „ORIGINAL RECORD” cu prețurile originale ale fabricii

*Fabrică specială pentru ascuțit, reparat și nichelat instrumente*

*Secțiune specială pentru sterilizat pansamente la orice oră din zi.*

## ORTOPEDIE MODERNA

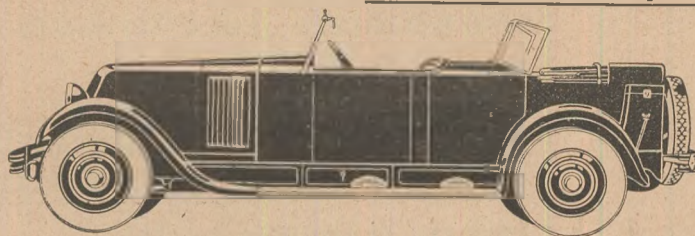
Centuri, Corsete elastice de cauciuc și mătase, Bandaje pentru Infrumusețare, Ciorapi și Benzi pentru varice, Dreptare, Bandaje și Centuri medicale, etc., precum și orice articole în legătură cu igiena corpului.

# RENAULT

CELE MAI IMPORTANTE UZINI DE AUTOMOBILE DIN EUROPA

CONSTRUESC:

*Automobile de turism. — Autocamionete. — Autocamioane. — Autobuze. — Automăturătoare. — Autostropitoare. — Autopompe contra incendiului. — Autocotigi pentru gunoaie. — Tractoare pentru Remorci și pentru Motocultură. — Tankuri pentru armată. — Motoare industriale și marine.*



## MOTOARE

PENTRU

## AVIAȚIE

REPREZENTANT GENERAL

Gr. CRISTEA

BUCUREȘTI. — No. 88, Calea Victoriei No. 88. — BUCUREȘTI

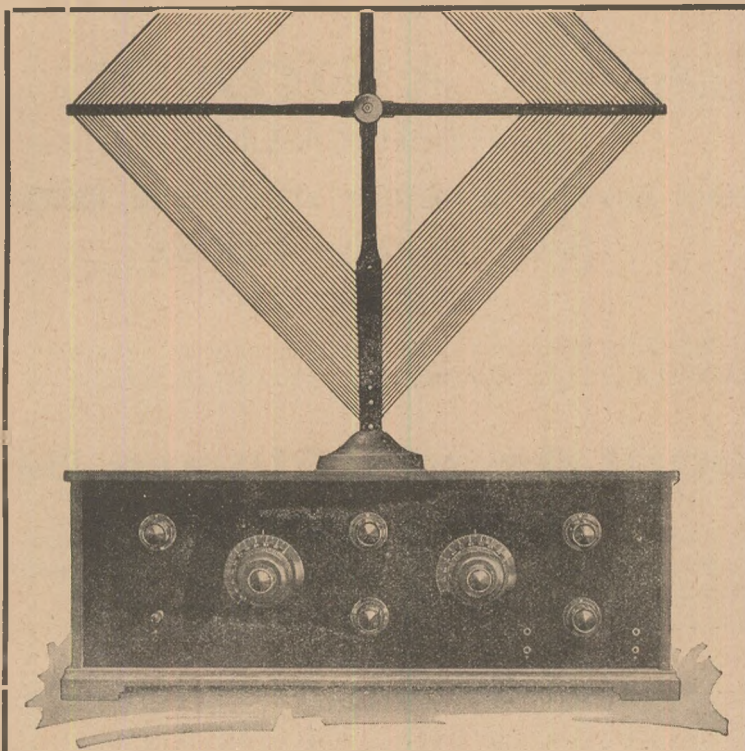


# SUPER 20

APARATELE ȘI  
PIESELE RADIO

## BALTIC

SUNT CELE MAI  
BUNE



SELECTIVITATEA  
**SUPER** ȘURINȚA DE MANIPULARE  
PUTEREA  
ELEGANȚA  
REDAREA NATURALĂ explică :

PREFERINȚA CE O AU AMATORII PENTRU  
ACEST APARAT ȘI CA DOVADĂ :  
peste **20.000** aparate **Super 20** vândute într'un  
semestru de cele 32 sucursale **BALTIC**

## BALTIC

RADIO.

BATERII DE PILE

### HELLESENS

ȘI UN  
HAUT-PARLEUR

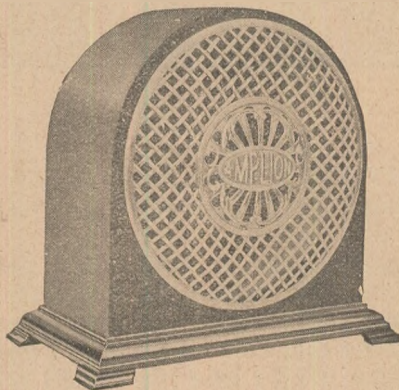
### AMPLION

ASIGURĂ CLARITATEA ȘI  
PUTEREA AUDIȚIEI

A INTREBUINȚA BATERIILE  
ANODICE ȘI CALORICE  
**HELLESENS**



INSEAMNĂ A AVEA AUDIȚIE  
CLARA ȘI ECONOMIE MARE



LA EXPOZIȚIA RADIOFONICĂ  
RECENTĂ DIN BERLIN

HAUT  
PARLEURUL

### AMPLION

A OBTINUT UN SUCCES  
FORMIDABIL

REPREZENTANȚA GENERALĂ PENTRU BATERII HELLESENS

APARATE

## BALTIC

# ENERGIA S. A. R.

HAUT PARLEURURI

### AMPLION

CENTRALA: BUCUREȘTI, STR. SMÂRDAN, 13 Telefon 33/8

PROSPECTE ȘI DEVIZE LA CERERE



# FABRICA DE AVIOANE „AVIA“ DIN PRAGA

Proprietatea Societății Anonime a fostelor stabilimente SKODA, a realizat anul trecut 3 recorduri mondiale

Dintre avioanele fabricate în ultimul timp, sunt de remarcă în special AVIONUL DE LUPTĂ cu două locuri BH 28, AVIONUL DE ȘCOALA BH 29 și RENUMITUL AVION DE VÂNĂTOARE BH 33.

## Avionul de vânătoare BH 33

este montat cu un motor Jupiter de 480—600 HP. Acest avion de vânătoare, care a fost prezentat aproape tuturor comisiunilor militare din Europa, realizează cu încărcătura sa normală o înălțime de 3000 m. în 5 minute și o înălțime de 5000 m. în 8 minute 40 secunde.

În Varșovia acest avion a fost supraîncărcat cu 50 kgr. și totuși a realizat în 9'15" înălțimea de 5000 m.



AVIONUL DE VÂNĂTOARE a fost adoptat în afară de Administrația militară Cehoslovacă și de cea Belgiană și Finlandeză și urmează a fi cumpărat și de către Polonia, Iugoslavia, Turcia, Danemarca, Argentina și Japonia.

Este de remarcă în special faptul, că susnumitele performanțe cu avionul de vânătoare BH 33 cari au fost măsurate de către comisiile militare în București ca și în Varșovia și Praga, n'au fost dobândite nici odată cu pline gaze ci menajându-se întotdeauna o rezervă de putere pentru înălțime și diferitele eventualități ale luptei aeriene. Față de asemenea rezultate practic dobândite și demonstrabile oricând, avioanele noastre de tipul BH 33 întrec în calitate toate tipurile de avioane de vânătoare existente, cu alte cuvinte în această privință nu avem până acum concurență.

Cercurile aviatice franceze califică „AVIA“ ca fabrică europeană preponderentă în materie de avioane de vânătoare.

## Avionul de pasageri BH 25

Care va fi introdus în România și care actualmente face serviciul aerian Praga-Berlin, Praga-Viena și Praga Amsterdam, a parcurs la 21 Martie 1928 ruta Praga-Viena într-o oră și 12 minute, ceea ce corespunde unei performanțe de record de 240 km. pe oră.



# Fokker



SOCIETATEA ANONIMA DE CIMENTURI  
DIN EUROPA ORIENTALĂ

## CERNA-VODA

CAPITAL SOCIAL Fracs. 12.500.000

CIMENT PORTLAND

ARTIFICIAL „POD“

Îndeplinind cu prisosință  
toate condițiunile caetelor  
de sarcini ale autorităților.

Cel mai recomandat pentru beton-armat

**ARICO**  
**BUCUREȘTI**

STRADA DOAMNEI, 20  
TEL. 346/75

: SCULE ȘI UNELTE  
ARTICOLE TECHNICE  
MAȘINI DE TOT FELUL  
: INSTRUMENTE ȘI :  
APARATE DE PRECIZIE  
: SECȚIUNE SPECIALA  
AERONAUTICA

**ARICO**



# BANCA MOLDOVA

SOCIETATE ANONIMA

Capital și Rezerve Lei 115.000.000

CENTRALA: IAȘI

SEDIUL: BUCUREȘTI

*Sucursale:* CERNAUȚI, GALAȚI,  
CHIȘINAU, BALȚI, CETATEA ALBĂ,  
ROMAN, BRĂILA, RENI, TIGHINA și  
TARUTINO.

*Antrepozite:* IAȘI, ROMAN, RENI și  
BALȚI.

Telegrame: „MOLDOBANCA“

Face orice fel de  
Operațiuni de Bancă

# „PRUTUL“

SOCIETATE ANONIMA  
CERNAUȚI

FABRICĂ DE  
SĂRMĂ, CUIE,  
:: LANȚURI, ::  
:: ȘURUBURI ::  
PENTRU LEMN ȘI  
ALTE ARTICOLE  
: : DE SĂRMĂ : :

# „STEAUA ROMANA“

Societate Anonimă pentru Industria Petrolului  
BUCUREȘTI

Capital social: 1.000.000.000 Lei

## RAFINARIA CAMPINA

Capacitatea de lucru circa 1.000.000 tone țitei pe an

### PRODUSELE:

*Benzină farmaceutică – Benzină pentru automobile – Benzină pentru motoare – Petrol reglementar – Petrol Washington și White spirit – Motorină pentru motoare „Diesel“ – Păcură pentru ars – Păcură pentru uns căruțe – Uleiuri minerale de calitate superioară – Parafină – Uleiuri pentru cilindri – Smoală.*

Pentru comenzi în interiorul țării a se adresa:

„Societății Anonime pentru Distribuirea Produselor Petrolului“

BUCUREȘTI, Str. General Budișteanu, 11 bis

Fabrica de acid sulfuric. — Câmpina

INSTALAȚIUNI DE REZERVOARE ȘI DE EXPORT

Constanța - Giurgiu - Budapesta - Salonic -  
Rusciuc - Constantinopol - Smirna, etc.

Fabrică de lăzi și bidoane. — Constanța, Smirna și Salonic

### AGENȚII:

«Steaua», Société anonyme pour le commerce du pétrole, Budapest V. Nădor-utca 8.  
«Steaua Română», Agenția din Constantinopol, Galata, Taptas Han III.  
«Steaua Română», Agenția din Smirna, Local Kanditschale, Rue Soman Eskelani.  
«Naphta», Societate anonimă bulgară, Sofia și Rusciuc.  
«Anglo-Aegean Bank of Commerce Limited Salonic.

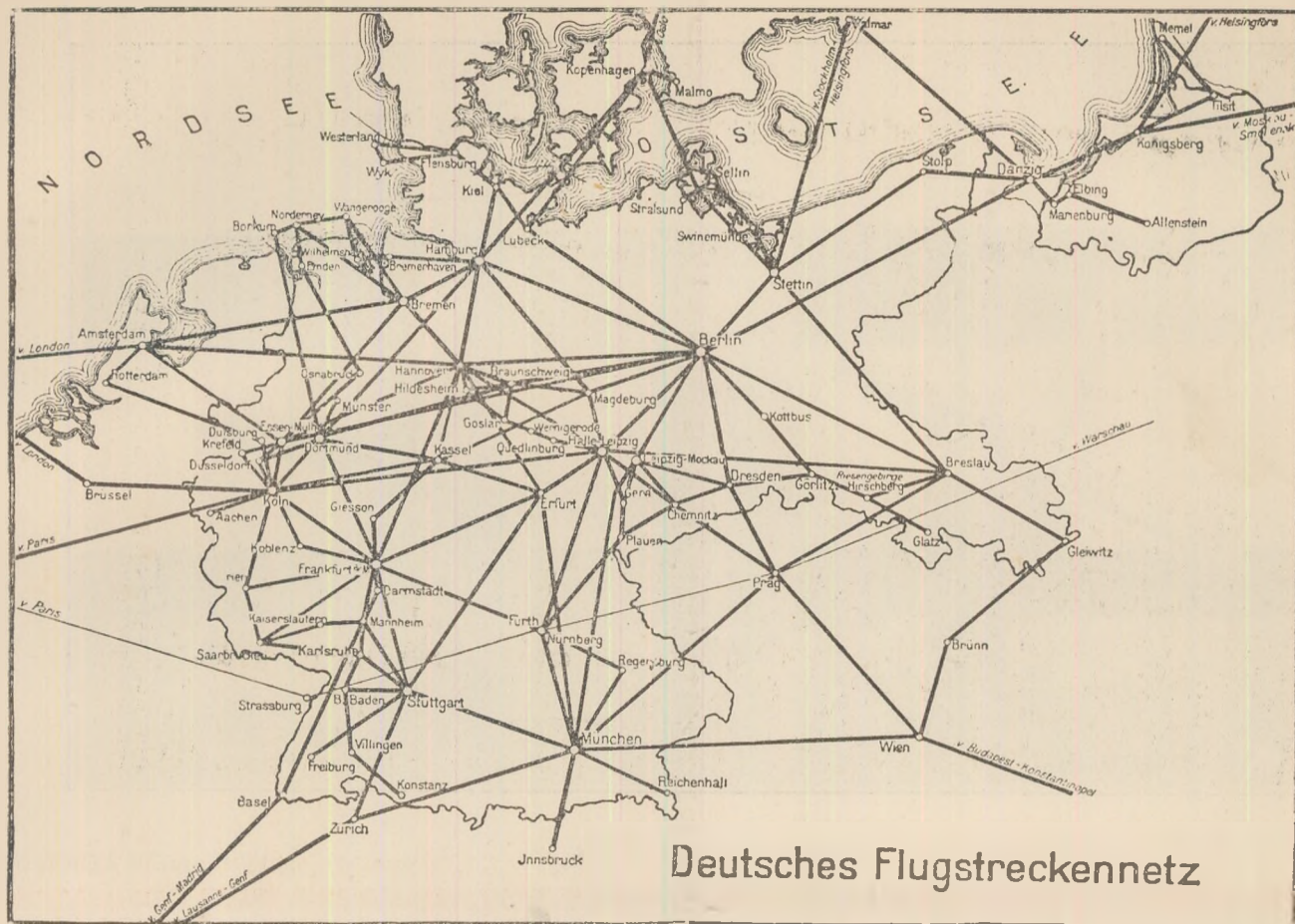
Societă Anonima Italiana Importazione Olii  
via Ippolito d'Aste, 8-10, Genova  
Reprezentanțe Generale:

**Steaua Romana (British) Limited**  
3, Throgmorton Avenue, London E. C. 2.

**Steaua Française**

Société anonyme, 280, Boulevard St. Germain, Paris.





Rețeaua aeriană Germană

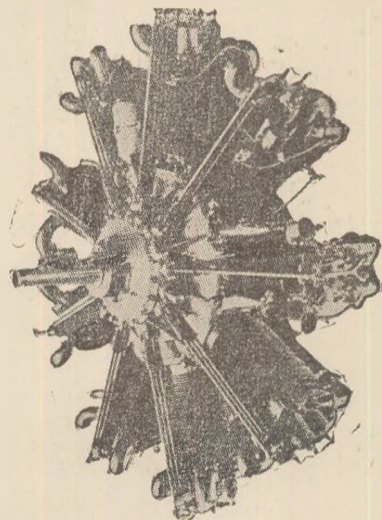
**Motor:**  
**GNOME-RHONE-JUPITER**  
 RACIRE PRIN AER

— Toate recordurile mondiale —

**REZISTENȚA:** a efectuat eseaie-ul de 150  
 ceasuri la Bank

**UȘURINȚA:** in ordinea de marș, 350 kg.

**CONSUMAȚIA:** mică, 228 grame pe C. V. oră



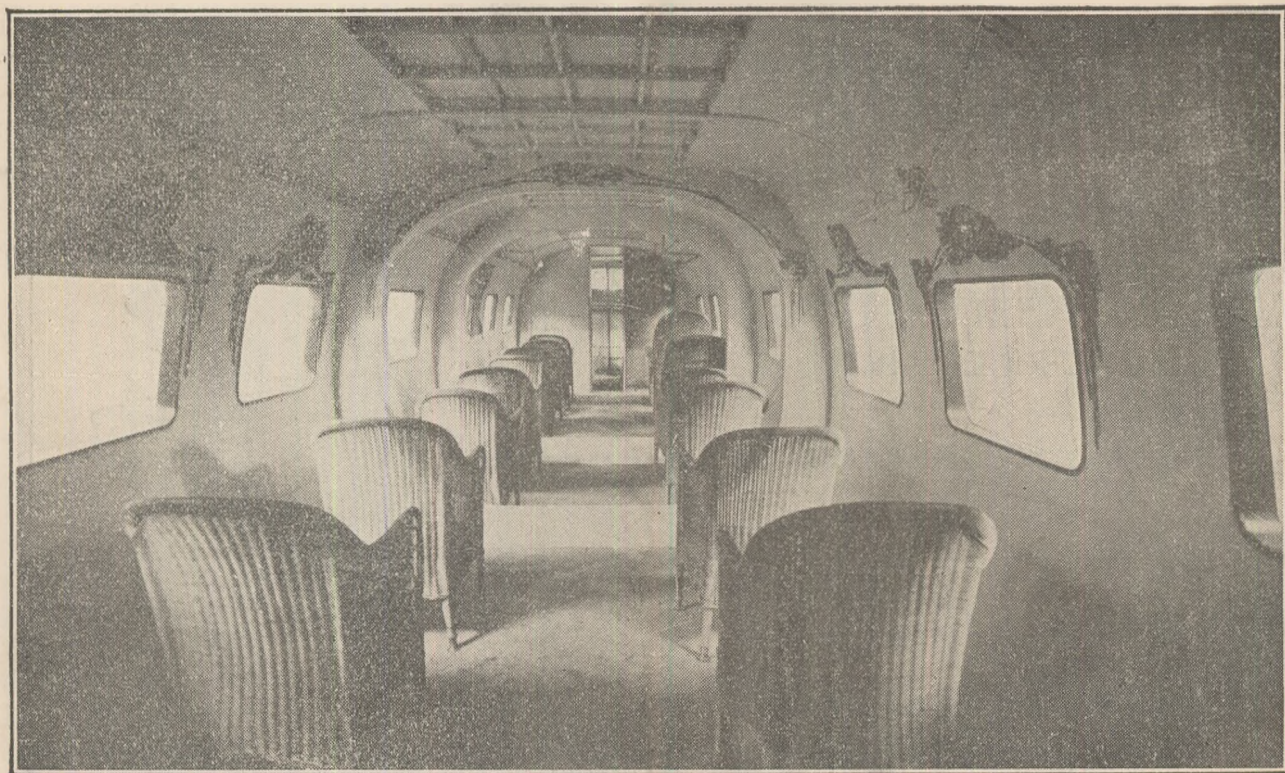
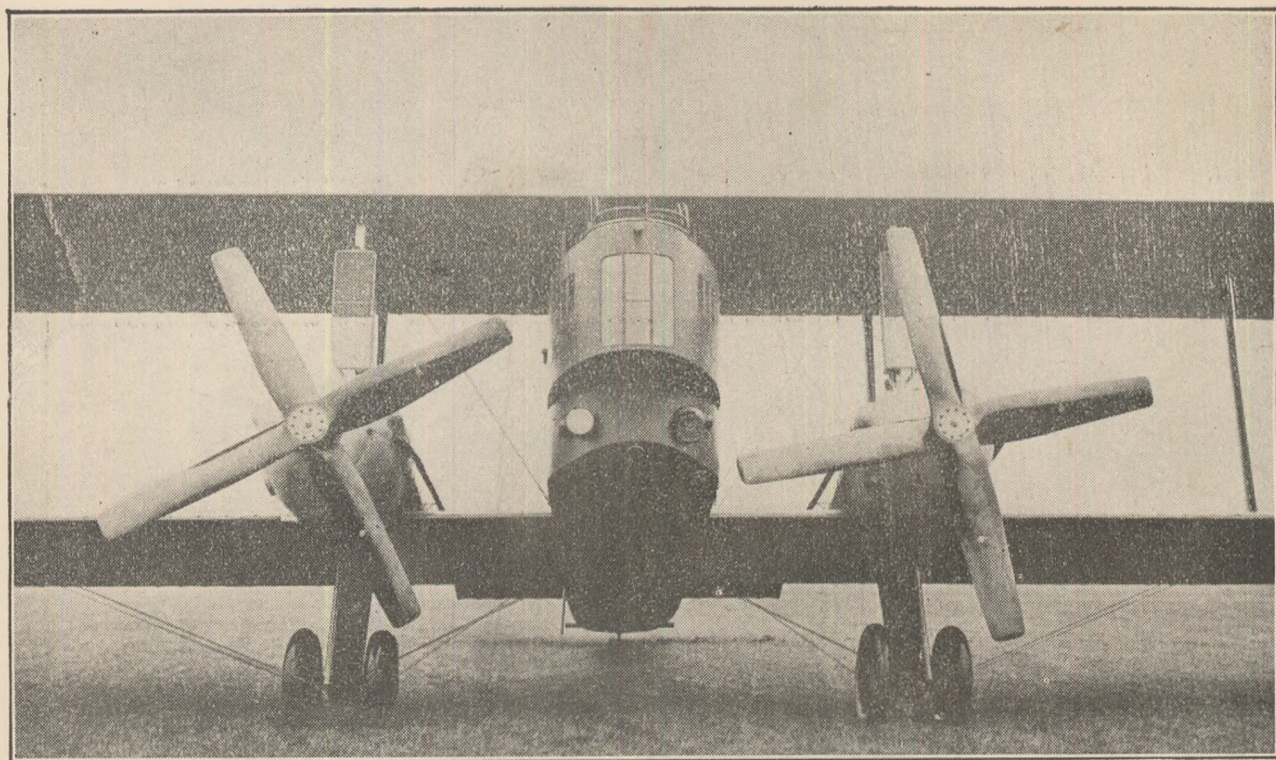
Este adoptat de 17 țări europene

*MARINA FRANCEZA L'A ADOPTAT IN MOD EXCLUSIV*

ANGLIA, FRANȚA, BELGIA, ELVEȚIA, JUGOSLAVIA, CEHOSLOVACIA ȘI CHIAZ GERMANIA  
 • AU LICENȚA JUPITER ȘI-L FABRICĂ IN UZINELE LOR PROPRII



## Avion de pasageri bimotor, „FARMAN GOLIATH“



Interiorul avionului „FARMAN“