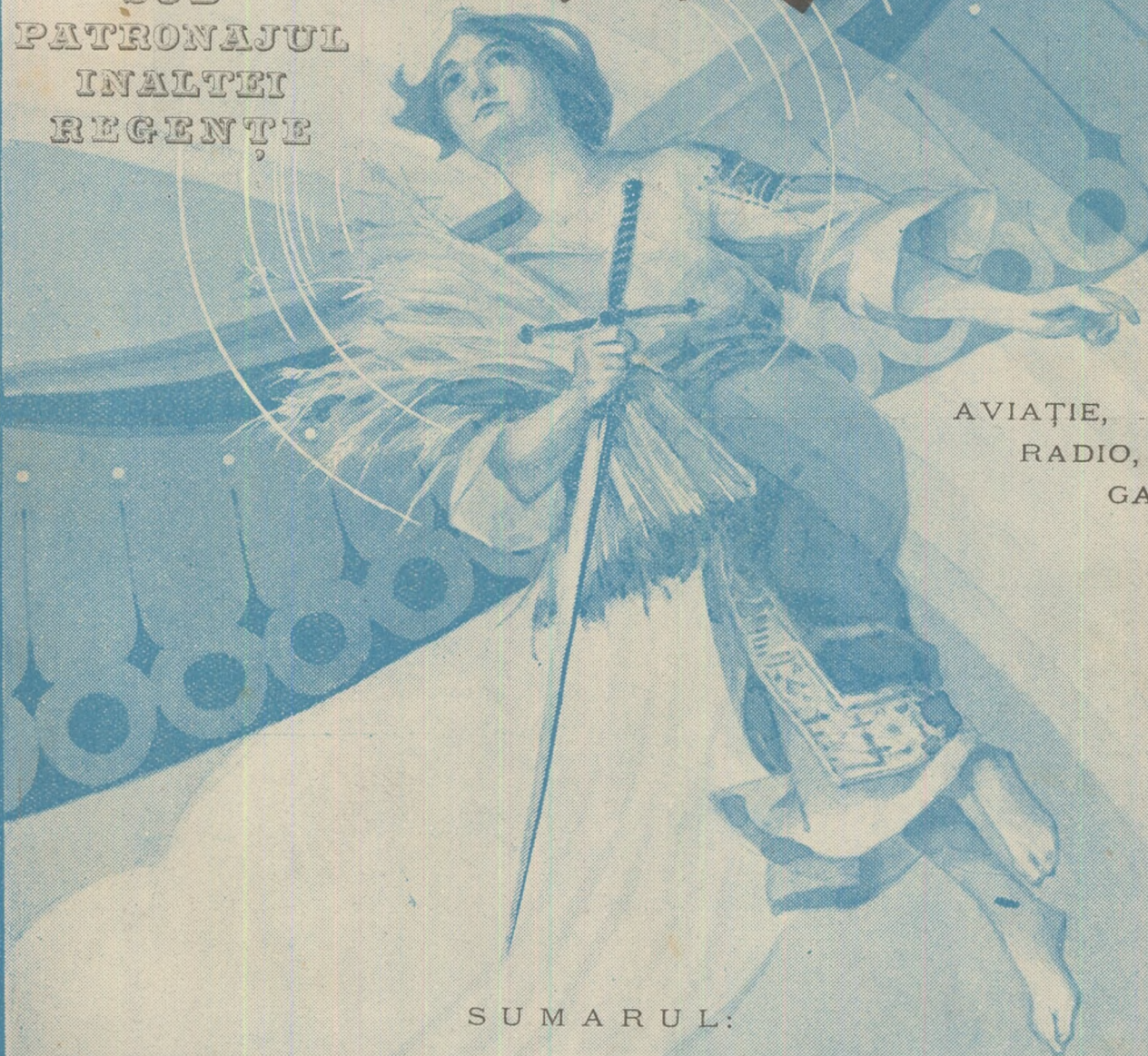


# ROMANIA AERIANA

SUB  
PATRONAJUL  
INALTEI  
REGENTE



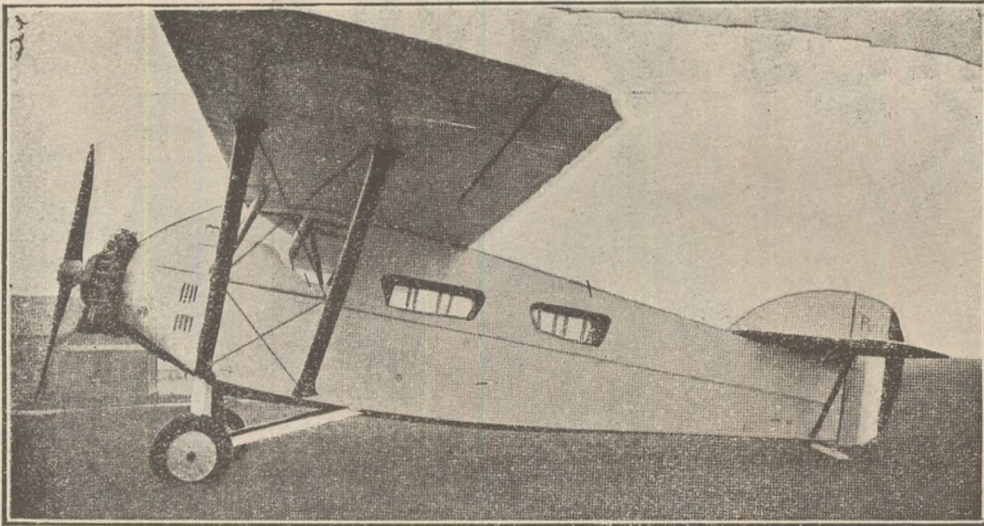
AVIAȚIE,  
RADIO,  
GAZE

## SUMARUL:

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. INALTA REGENTĂ dă patronajul «României Aeriene».</li> <li>2. Aviația înainte de toate, de CESAR PASCU, Deputat.</li> <li>3. Trei ani de activitate la Serv. de apărare contra gazelor, de COL. GH POPESCU, Șef. Serv. Gaze.</li> <li>4. Cum stăm cu Radiodifuziunea? Declarațiile D-lui Prof. Dr. HURMUZESCU.</li> <li>5. Aranjamentul unui aerodrom, de ȘTEFAN TĂTĂRESCU.</li> <li>6. Radio-Difuziunea la Sate și orașe, Memoriul D-lui Inginer CARANFIL.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Politica Aeriană a Angliei, de AVAL.</li> <li>8. Navigația Aeriană la 12.000 metri înălțime, de Major av. AL. BERTEA.</li> <li>9. Meetingurile de aviație, Rev.</li> <li>10. Fotografia aeriană și aplicațiile ei, de Lt. M. ANTON, prof. la Școala de Aeronautice.</li> <li>11. Aviatice.</li> <li>12. Buletinul Oficial al Asociației Române pentru propaganda aviației.</li> </ol> |
|---|---|

NUMEROASE CLIȘEE IN TEXT, etc.

## Avionul de pasageri POTEZ 32



Avion de pasageri, construcție mixtă, lemn și metal.—Motor SALMSON, răcire aer.  
Cinci pasageri.

## Avionul de pasageri „AVIA“, B.H. 25



Avion comandat de Ministerul de Război la Uzinele SKODA și care va face transportul de pasageri  
București-Iași-Kișinău, București-Galați, București-Constanța.

La început au participat, dela stânga la dreapta: Lt-Col. Dahinton; soția consulului român, D-na Emandi; D-nul consul român, Th. Emandi; D-na Racoviță; D-na Dahinton; Lt-Col. Negrescu; atașatul militar român Racoviță; inginer Papurică; Căpitan Papelek, pilotul Fritsch.



# ROMÂNIA AERIANĂ

SUB PATRONAJUL INALTEI REGENȚE

ORGANUL ARĂRĂRII INTERESELEOR NAȚIONALE ISVORITE DIN PROBLEMELE AERULUI ÎN ROMÂNIA:

AVIAȚIE, RADIO, GAZE

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

REDACȚIA:  
Strada ROMÂNĂ, 227. — Telefon 213/23  
ADMINISTRAȚIA:  
Prelung. POLONĂ, 17. — Telefon 333/75  
— BUCUREȘTI —

DIRECTOR:  
ȘTEFAN TĂTĂRESCU  
DEPUTAT

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

## „ROMANIA AERIANA“

Onorată cu patronajul Inaltei Regențe

*Intrată în anul al doilea al aparițiunii sale, revista „România Aeriană“ a făcut și face importante jertfe pentru a pune la îndemâna marelui public un organ permanent care să promoveze interesele naționale, ce izvorăsc din problemele aerului în România.*

*Răspândită la fiecare număr în 10–15 mii de exemplare, bucurându-se de colaborarea a celor mai competente valori atât din țară cât și din străinătate, alimentând continuu opinia noastră publică cu lămuririle și directivele necesare pentru înțelegerea amplă a problemelor aeriene, revista România Aeriană și-a cretat un apostolat moral și național.*

**„ROMÂNIA AERIANĂ“ PRIMEȘTE ASTĂZI PATRONAJUL PE CARE I L'A ACORDAT INALTA REGENȚĂ.**

*Pentru comitetul de direcțiune și de redacțiune, pentru cercul larg al colaboratorilor noștri, înalta distincțiune acordată, reprezintă cea mai mare recompensă morală ce am fi putut dobândi în cursul existenței noastre.*

*Inalții Regenți, cari exercită suveranitatea monarhică, acordând înaltul patronaj revistei „România Aeriană“, au deschis noui căi fericite pentru desfășurarea propagandei naționale în favoarea problemelor aerului în România și ne-au dat îndemnuri noi pentru o muncă încordată, solidară și rodnică spre întărirea brațului armat al țării și pentru consolidarea României întregite.*

„ROMÂNIA AERIANĂ“



# AVIAȚIA ÎNAINTE DE TOATE !

de CESAR TH. PASCU, Deputat  
Președ. Asoc. «Prietenii Aviației»

Succesele tot mai mari ale aviației și grija febrilă pe care statele o depun pentru acest nou mijloc de apărare, mă fac să scriu rândurile ce urmează în excelenta revista a prietenului meu, omul ce se ocupă de un lung șir de ani de aviație, deputatul Șrefan Tătărescu. Nu fac aceasta din snobism sau dintr'un sentiment de imitație, pentru a fi . . . la modă, ci pentru că — după cum se va vedea — independent de faptul că sunt ferm convins de valoarea și inexorabila necesitate a acestei noi arme decisive de luptă și apărare, dar o fac mânat și de fericita coincidență că încă dela începuturile aviației noastre am avut relațiuni de prietenie și admirație pentru vechii noștri zburători, dintre cari citez pe dispăruții dar neuitații Vlaicu și Zorileanu.

Primul meu zbor, botezul a-rului, mi l'a dat acum 14 ani Căpitanul aviator Adamovici, astăzi Colonel, coleg de parlament cu subsemnatul.

La începutul războiului pentru întregirea neamului, ostilitățile m'au găsit în funcția de prim ajutor de primar al Capitalei. În această calitate, atunci când nepregătiți întru ale armei aeriene, dușmanii terorizau Capitala, mi-a fost dat ca sutele și miile de victime, majoritatea ființe nevinovate, femei, copii, bătrâni, sfârtecați de bombele nemiloase, să fie adunați de mine și transportați la posturile de ajutoare sau la lăcașurile de veci. Scenele sfâșietoare ce mi-au văzut ochii, și revolta nemărginită contra infamiei și lașității care se deslănțuia din văzduhuri, mi-a rămas vie în suflet până astăzi. Intotdeauna mi-am zis de atunci până acum: „Ne trebuie aviație, aviație și iar aviație“.

În lucrarea „Les sacrifices roumains pendant la guerre. Les victimes civiles“, imprimată la Paris,

se arată toate aceste orori cu reproducție de clișee impresionante. Parte din datele și documentele asupra Bucureștilor, din această interesantă lucrare, au fost furnizate de subsemnatul. Mă simt mulțumit că am putut contribui și eu arătând lumii neutre și civilizate prin acest mijloc, cele ce mașinile aeriene dușmane au săvârșit.

Dacă aviația în 1916 — 197 a cauzat atâta rău, atâtea victime, este lesne de dedus ce se poate aștepta în viitoarele conflicte armate. Care este rolul nostru și al fiecărui român în parte, e ușor de înțeles: încurajarea prin toate mijloacele a aviației naționale cu propagandă intensivă, scrisă, și mai ales vorbită. Iată de ce socotesc că revista de față umple un gol ce se resimțea de mult în publicistica românească, și săvârșește un înalt apostolat al timpului. Numai așa se explică de ce Inalta Regență, clar văzătoare a justelor valori, a acordat patronajul, așa cum n'a făcut nici unei alte reviste până în prezent.

În cele ce mă privește, ca simplu cetățean, conștient și îngrijorat de problema aerului nostru, inconjurat fiind de inimoși români și de prieteni, vechi aviatori, pricepuți în specialitate, am pus bazele pe lângă cercul meu cultural Ion C. Brătianu, și asociației „Prietenii Aviației“. Streinătatea conștientă, numără cu zecile, chiar sutele, asemenea societăți filo-aviatice. Noi urmărim prin „Prietenii Aviației“ propagandă intensivă și strângere de fonduri pen-

tru contribuire la realizarea cât mai neîntârziată a flotei noastre aeriene.

Iată de ce închei modestele mele păreri din rândurile de față cu aceleași cuvinte cu care am început: „Aviația înainte de toate“!



CESAR TH. PASCU  
DEPUTAT  
Președintele Asociației „Prietenii Aviației“



# TREI ANI DE ACTIVITATE LA SERVICIUL DE APARARE CONTRA GAZELOR

de Colonel GH. POPESCU  
Şef Serv. Gaze



La 1 Ianuarie 1928, s'au împlinit trei ani dela crearea în armata noastră a unui organ special destinat a concentra toate chestiunile și problemele care au legătură cu *Arma chimică*.

Acestui organ care este nucleul *Armei chimice* la noi, i s'a dat denumirea de :

*Serviciul de apărare contra gazelor* (prescurtat S. A. C. G.)

Ar fi inutil să mai arătăm importanța *Armei chimice* în viitoarele operațiuni militare ; propaganda făcută până acum, au convins și pe cei mai refractari că *Aviația* și *Arma chimică* sunt cele două arme ale viitorului și că națiunile care nu vor pune toată grija și face sacrificii spre a dezvolta aceste două arme, vor suferi consecințe dezaastroase incalculabile și poate chiar, ireparabile.

Vom aminti numai că *Arma chimică* nu este numai un element de apărare națională ; dezvoltarea acestei arme, însemnează stimularea științei *Chimiei* sub toate formele :

- Exploatarea materiilor prime ;
- Dezvoltarea industriilor chimice ;
- Crearea și dezvoltarea laboratoarelor ;
- Formarea personalului specializat și nu se mai în-

doește nimeni că realizarea acestor puncte, constituie un element important de *progres pacific*, adică o contribuție puternică la propășirea, bogăția și bunul trai al națiunii în timp de pace.

Ar fi suficient a considera acest rol îndeplinit de *Arma chimică* pentru a atrage atenția conducătorilor noștri că oricare sacrificiu consimțit pentru dezvoltarea acestei arme, va fi compensat însuși și înmii, prin beneficiile ce va trage țara întregă din stimularea și specularea domeniilor ce au legătură cu *Arma chimică*.

Pentru ca cititorii revistei „*România Aeriană*” să fie la curent cu progresele realizate la noi sub raportul *Armei chimice*, vom expune mai jos în linii generale și atât cât este posibil a scrie într-o revistă publică, organizarea și activitatea S. A. C. G. în cei trei ani de funcționare.

Până la 1 Ianuarie 1925, se poate spune că domeniul *Armei chimice* era complet necunoscut în țara noastră ; problemele dificile, spinoase, riscante chiar, care formau domeniul acestei arme, erau înconjurate de un întineric ce părea de nepătruns.

Un grup de ofițeri, chimiști și maestrii din direcția XI-a tehnică a M. R., cu concursul celor mai distinși profesori de chimie dela facultățile noastre și sprijiniți puternic de șefii erarhici militari care au îmbrățișat cu căldură și entuziasm cauza *Armei chimice*, au reușit a împrăști a parte din întinericul care masca domeniul acestei arme.

Este cazul a prezenta și omagii de recunoștință aliaților noștri : Franța și Polonia care prin sprijinul dat misiunilor militare române de gaze în anii 1923, 1924, ne-au permis a trasa repede canevassul pe care s'a brodat organizarea *Armei chimice* la noi.

S. A. C. G. depinde de direcția XI-a tehnică din M. R. și organizarea actuală cuprinde în linii generale :

A) *Un Organ Central* care conduce, coordonează lucrările și dă direcția tehnică în toate chestiunile ce au legătură cu *Arma chimică*.

B) *Organe de execuție și pregătire :*

1°. *Laboratorul de cercetări* cu secțiuni pentru studiul gazelor, de luptă, studiul materialelor de protecție și al fenomenelor fiziologice provocate de gaze.

2°. *Atelierul Central de măști* destinat a repara tot materialul de protecție sau a executa noi confecțiuni.

3°. *Școala de Apărare contra gazelor*, având rolul de a propaga toate cunoștințele relativ la *Arma chimică* atât la armată, cât și la populațiunea civilă.

4°. *Compania de Apărare contra gazelor*, destinată a experimenta diversele genuri de atac chimic spre a deduce în mod practic modul cum trebuie a fi organizată protecția contra efectelor acestor feluri de atac.

5°. *Institutul chimic militar* pentru pregătirea chimistilor militari.

În plus, S. A. C. G. lucrează în strânsă legătură cu laboratoarele din facultățile de chimie unde s'au creiat de M. R. secțiuni speciale pentru studiul problemelor ce privesc *Arma chimică*, secțiuni care sunt subvenționate de M. R., iar ca organ de propagandă prin publicitate, S. A. C. G. are revista „*Antigaz*” creiată la 1 Aprilie 1927.

Organizarea de mai sus, este complectată cu personal specializat care încadrează Comandamentele și corpurile de trupă, făcând legătura între trupe și S. A. C. G.

Reparația măștilor s'a descentralizat acum pe Comandamente și corpuri de trupă, în ateliere create în mod special.

Activitatea S. A. C. G., în timp de trei ani de funcționare, a fost destul de rodnică.

Vom rezuma pe scurt părțile mai importante din această activitate :

1°. S'au preparat în laborator toate gazele de luptă utilizate în războiul mondial și s'au studiat diverse substanțe toxice derivate din materiile prime existente la noi.

2°. S'au triat, controlat, reparat și distribuit la Corpuri toate măștile care zăceau de ani de zile prin depozite, fără întrebuințare.

3°. S'a confecționat un model de mască națională denumit „*Manarom*” (*M*asca *N*ățională-*R*omână) care a fost brevetat pe numele M. R.

4°. Idem masca „*MAROMCA*” *M*asca-*R*omână de *C*ai).

5°. S'au confecționat modele de măști de câini, costume contra yperitei, cotețe pentru protecția porumbeilor călători cum și o mască simplă pentru populațiunea civilă.

6°. S'a organizat secțiunea de *fiziologia gazelor*, specialitate necunoscută și inexistentă în țara noastră până acum.

7°. Secțiunile speciale dela facultăți, au rezolvat și

continuă a rezolva probleme extrem de importante pentru *Arma chimică*.

8°. Școala A. C. G., a pregătit numeroase serii de ofițeri, chimiști civili, medici, veterinari, T. T. R. și rean-gajați. În total circa 1000 de elevi de toate categoriile au frecventat cursurile școlii A. C. G. Pregătirea personalului continuă cu deosebită intensitate.

9°. S'au tipărit în contul M. R., 13 broșuri diferite, conținând un bogat material documentar și grație cărora, cunoștințele relative la *Arma chimică* s'au putut propaga la întreaga armată și chiar la populația civilă.

10°. S'a obținut colaborarea cu cei mai distinși profesori de chimie și chimiști din țara noastră care lucrează intensiv în legătură strânsă cu S. A. C. G.

11°. La 1 Aprilie 1927 s'a creiat revista „Antigaz” revista de specialitate a *Armei chimice* și care apare lunar.

12°. La 15 Noembrie 1927 a luat ființă în mod oficial, Institutul chimic militar, conform D. M. No. 575 din 25 Iunie 1927 și care funcționează în prezent, la Cluj.

Acest institut este destinat a pregăti stocul de ofițeri combatanți, destinați *Armei chimice*.

13°. S'au introdus ședințe speciale de cursuri de gaze în toate școlile militare superioare și s'a făcut propagandă prin conferințe și ziare.

14°. O atențiune deosebită s'a dat aplicațiunii practice a gazelor în timp de pace: deparazitări, deratizări, etc. Chestiunea întâmpină oarecare dificultăți deoarece populația la noi nu este încă destul de convinsă de importanța acestor aplicațiuni.

15°. S'au studiat și principiile relativ la *Arma bacteriologică* și stabilit planul de lucru pentru a ataca și a cădea această problemă.

16°. S'a trasat programul de lucru pentru protecția populației civile contra gazelor așa că în prezent suntem bine orientați asupra soluțiunilor ce se pot da acestei probleme dificilă și complicată. O comisiune specială compusă din delegați civili și militari, se ocupă deapropo cu această problemă.

17°. Instrucția cu măștile în armată, a ajuns la un grad de dezvoltare apreciabil așa că drumul este făcut pentru a asigura progresul.

18°. În colaborare cu Direcția VI-a sanitară, S. A. C. G. a amorsat chestiunea *terapeuticeii gazaților* care este în curs de dezvoltare.

În rezumat, S. A. C. G. plecând — am putea spune — dela zero, dela întineric complet în domeniul *Armei chimice*, a reușit, grație sprijinului șefilor militari, grație concursului dat de profesorii și chimiștii distinși ai țării noastre cum și bunevoinei și entuziasmului pus de o serie de ofițeri de toate gradele care s'au devotat acestei chestiuni, a pune jaloanele solide ale *Armei chimice* la noi, a ataca aproape toate problemele în legătură cu această armă și a rezolva chiar complet o mare parte din aceste probleme.

Și totuși, acei care ne-am ocupat îndeaproape cu destrămarea voalului negru care învăluia domeniul *Armei chimice*, ne dăm seama bine că tot ceea ce s'a realizat până acum, este un început modest un drum lung și spinos avem încă de străbătut de acum înainte!

Avem însă în prezent avantajul că cunoaștem acest drum, posedăm elemente pentru a-l nivela și știm de mai înainte diversele etape și popasuri ce vom face pe acest drum.

Totul este dar chestiune de timp și de mijloace materiale.

Programul nostru de viitor, comportă următoarele etape:

1°. Dezvoltarea și perfecționarea organizațiunii actuale.

2°. Crearea fabricilor de măști și alte materiale de protecție.

3°. Crearea sau dezvoltarea industriilor chimice de natură a asigura bunul trai al națiunii în timp de pace și a ne pune la adăpost în caz eventual de război chimic, știut fiindcă cel mai eficace mijloc de apărare al țării contra atacurilor chimice inamice, este riposta cu aceleași mijloace.

4°. Stimularea învățământului chimiei prin multiplicarea laboratoarelor și înzestrarea lor cu toate aparatele, materialele și instalațiunile necesare.

5°. Rezolvarea în detaliu a problemei protecției populațiunii civile atât din punct de vedere al protecției cât și al terapeuticeii, adică îngrijirea și tratarea gazaților.

6°. Creierea de poligoane speciale de experiență și trupe tehnice capabile a ne pune la adăpost de atacurile cu gaze inamice.

7°. Organizarea *Serviciului meteorologic unic* pe întreaga țară, cu ramificațiuni și anexe, la armată.

8°. Executarea de exerciții reale sau simulate de atacuri cu gaze pe câmpurile de manevră și în orașe, pentru a pregăti populația cu mijloacele de apărare contra gazelor.

9°. Intensificarea aplicării gazelor de luptă în timp de pace, în scopuri de utilitate publică (lupta contra dăunătoarelor de tot felul: paraziți, șoareci, lăcuste, etc.)

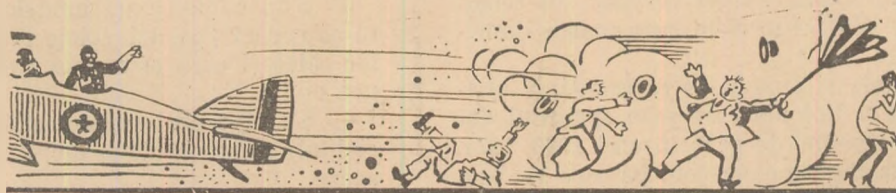
10°. Organizarea mijloacelor de combaterea eventuală a efectelor *Armei bacteriologice*.

Simpla lectură a programului de mai sus, ne dă o idee destul de clară asupra imensității domeniului ce trebuie a fi răscolit și asupra obstacolelor de învins pentru a ajunge la soluțiuni practice, concrete.

Din fericire, cu toată criza pasageră prin care trecem, există în țara noastră energii numeroase, neînchipuite, care țâșnesc în fiecare moment acolo unde nu ne așteptăm, energii care integrate vor conduce la înlăturarea crizei actuale; iar, dacă ne referim la cazul special al nostru — *Arma chimică* — avem convingerea că obstacolele rezultate din programul mai sus trasat vor cădea unul câte unul deoarece în fața tenacității oamenilor, a muncii intensive, a conștiinței curate de a servi țara și neamul, nici o barieră nu rezistă.

Incheiem acest articol cu îndemnul ca toți bunii Români, toți oamenii de inimă, să contribuie, fiecare în sfera sa de acțiune, la dezvoltarea *Aviației* și *Armei chimice*, deoarece aceste două arme constituiesc nu numai o pavază sigură de apărare în caz de război dar și un izvor de bogăție imensă pentru întreaga națiune, în timp de pace.

Col. Gh. Popescu



# ARANJAMENTUL UNUI AERODROM

Rânduri scrise pentru domnii Primari ai orașelor

de ȘTEFAN TĂTĂRESCU

Ținem de datoria noastră, cu imparțialitatea ce ne caracterizează de a semnala avântul și progresul realizat dela război încoace în cele mai multe din orașele României. Meritul este cu atât mai mare cu cât aceste progrese coincid cu o epocă foarte puțin pretabilă la noi creații din cauza crizei post belice și mai ales a crizei financiare. Acest merit revine bunului simț public, consiliilor comunale ale orașelor și în ultima analiză domnilor primari.

După această introducere în materie sperăm că nu ni se va lua în nume de rău dacă vom arăta și o mare lacună anume că aproape nimeni nu se interesează de organizarea aeroporturilor respective a aerodromelor.

Recomandăm domnilor primari ai orașelor să binevoiască a se consfătui cu colegii din consiliile comunale în ce privește realizarea aerodromelor căci fără ele legătura aeriană a orașului respectiv cu restul țării este o imposibilitate.

Ați făcut domnilor și faceți încă spre marea dv. cinstoasă propagandă practică în folosul avionului dv. județean. De bună seamă că grație eforturilor dv. în curând avionul județean va fi realizat. Dumneavoastră aveți latitudinea să îl donați apărării naționale cu clauza de a servi drept legătură aeriană între orașul dv. și capitala țării bunăoară.

Chiar dacă prin absurd am admite că orașul dv. este astfel situat încât el nu ar fi interesat la o legătură aeriană permanentă, totuși veți recunoaște că în momente de grea încercare orașul dv. are nevoie de a fi apărat pe calea aerului. Or această apărare pe calea aerului nu se poate face în mod eficace decât prin intervenția avioanelor noastre de apărare. Dar pentru ca să fie posibilă intervenția acestor avioane un aerodrom afectat orașului dv. apare în mod elementar ca fiind de o necesitate inexorabilă.

Iată de ce domnilor primari revista „România Aeriană” crede că alături de toate celelalte întocmiri, așezări și înzestrări ale orașului dv. și care fac obiectul preocupărilor dv. bugetare, înființarea aerodromului pe lângă orașul dv. nu poate întârzia. Evident că față de slabele resurse ce aveți la îndemână și de care sun-

tem conștienți, ar fi prea mult a vi se cere de a desăvârși în cursul unui singur an un aerodrom cu toate cele necesare. Și aci trebuie întocmit un program pe cel puțin 2 ani.

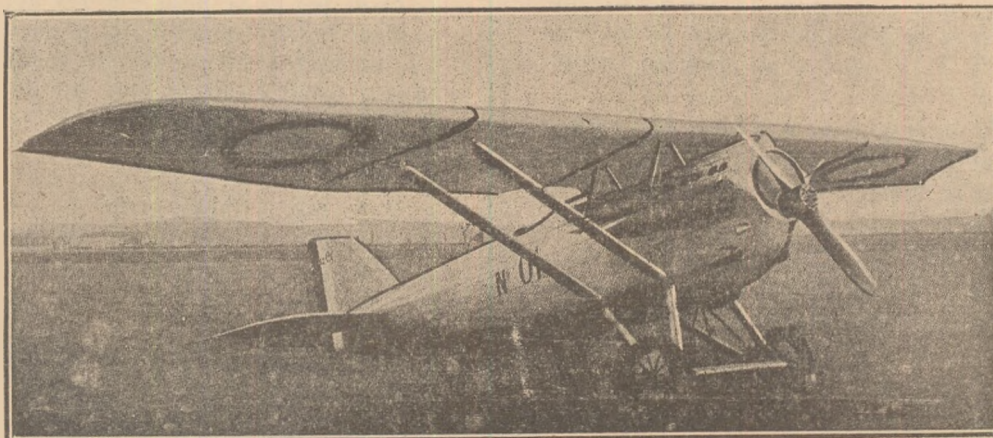
Intr-o schiță ce vom publica-o ulterior se va vedea amenajările necesare unui aerodrom.

După cum am mai indicat mai sus fără acest aerodrom avioanele nu vor putea aterisa lângă orașul dv. și nici nu vor putea efectua curse aeriene dela orașul dv. în alte direcțiuni.

Pentru orientarea dv. am putea să vă spunem că organizarea unui aerodrom al orașului dv. poate însemna tot atât de mult, ba în unele cazuri și mai mult decât însuși procurarea unui avion județean. Vă putem exemplifica. Ați procurat un avion județean și l-ați dăruit apărării naționale. Ați făcut prin aceasta un mare serviciu Patriei. Dar în speță orașul dv. nu va resimți nici o binefacere aviatică dacă nu veți organiza aerodromul de lângă orașul dv. Dacă s'ar pune problema care dintre două mari orașe au adus un serviciu mai mare țării unul care a dăruit țării un avion dar celălalt a organizat un aeroport, ași sta mult la cumpănă să dau răspunsul! În tot cazul ași putea sugera reflecția că pe când un avion are o viață foarte scurtă și după un număr de câteva sute de ore de zbor dispăre, un aerodrom rămâne în permanență în serviciul orașului, în serviciul județului și oferă perspective permanente de utilizare a aviațiunii atât în timp de pace cât și ca apărare aeriană în timp de război.

Pentru condițiunile modeste bugetare în care ne aflăm, organizarea unui aerodrom cere mai puține înzestrări. Un teren plan, un hangar pentru adăpostirea avioanelor, stațiunea de telegrafie fără fir, care poate servi și pentru alte scopuri. Când un oraș se hotărăște pentru înființarea unui aerodrom este bine ca mai înainte să ia înțelegere cu Inspectoratul general al aeronauticii, unde va putea găsi toate sfaturile necesare și foarte probabil colaborarea organelor aviatiche militare pentru desăvârșirea aerodromului.

Domnii primari ai orașelor au cuvântul!



Avionul „Dewoitine” monoloc de vânătoare. Motor Hispano Suiza 400 — 500 H. P.

## CUM STAM CU RADIO-DIFUZIUNEA?

Declarațiile d-lui Prof. Dr. HURMUZESCU, președintele Soc. de Difuziune, făcute „României Aeriene“

D. prof. Hurmuzescu, directorul Institutului Electrotehnic și președintele Societății de Radio-Difuziune a binevoit să acorde revistei noastre un interview asupra situației Difuziunii.

Din aceste declarațiuni se poate conchide că dacă până în prezent situația a fost pesimistă, anii treceau în așteptarea Difuziunii care părea o „fala morgana” iar amatorii au fost cu totul descurajați de o lege severă care distrugea orice entuziasm, în viitor putem fi **OPTIMIȘTI** și să nădăjduim că Difuziunea Română va avea chiar din primul an un succes frumos.



D-I DRAGOMIR HURMUZESCU

Primul an al difuziunii va fi 1929, de oarece 1928 e pierdut complet pentru construirea postului.

În esență 3 lucruri sunt necesare, ne spune d. prof. Hurmuzescu.

1) O lege nouă a Radiofoniei pe care d. ministru al Comunicațiilor a promis a o aduce în prima sesiune

2) O reglementare a emisiunilor vaselor de mare și a altor posturi de T. F. F. spre a nu stânjeni emisiunile Difuziunii.

3) O propagandă intensă spre a aduce un număr cât mai mare de abonați și a permite tinerei noastre Difuziuni să prospere repede, cum s'a întâmplat în toate țările civilizate.

În ceiace ne privește, „România Aeriană” va da o deosebită importanță Radio-Difuziunii și în fiecare număr vom consacra o parte din spațiul nostru pentru popularizarea ei.

— S'a comandat postul?

— În sfârșit, după atâția ani de așteptare, ne spune d. Hurmuzescu, s'a comandat postul Societății

Comanda s'a făcut la Compania Marconi (Londra), o casă de încredere.

Putința postului e de 12 kilowați, dar având o modulație de 100 la sută, vom avea 12 kw., în antenă, ceiace e o puțință mare!

Viena lucrează actualmente cu un post de 7 kw., care se aude foarte bine la noi, iar noul post în construcție de 20 kw., nu va avea în realitate decât 14 kw., deci o puțință vecină de a noastră.

— Casa Radio-Difuziunii?...

— Spre a nu cheltui banii pentru chirii mari și a fi amenințată mai târziu la o eventuală evacuare, „Radio-Difuziunea” va avea casa ei. Cheltuelile pentru amenajarea unei săli speciale, numită „Studio” sunt destul de mari și cum acest „studio” trebuie legat prin cabluri de Operă, Ateneu, parlament etc., se impune ca Difuziunea să aibă înainte de toate un cămin propriu, spre a nu fi la discreția unui proprietar în urma unor cheltueli de amenajare atât de mari.

— Peste câte luni vom avea postul?

Răbdarea amatorilor va trebui supusă unei noi încercări, de oarece d. prof. Hurmuzescu ne spune că înainte de 8 luni nu vom avea postul.

Deci în cazul fericit când Societatea constructoare a postului se va ține de promisiune — și Compania Marconi își respectă totdeauna angajamentele — atunci vom avea difuziunea la 1 Ianuarie 1929, poate chiar și cu o lună mai curând.

— Vom avea un post mic provizor?

— Până atunci, însă, ne spune d. Hurmuzescu, Compania Marconi ne va împrumuta un post de 0.4 kw., care va face propagandă în așteptarea postului mare.

— Câți abonați ar trebui să avem.

— „50.000 abonați minimum”, ne spune d. președinte al Difuziunii.

Putem fi optimiști, de oarece dacă o simplă revistă de aviație și radio ca „România Aeriană” a putut ajunge la un tiraj de 10—15.000 exemplare, cu atât mai mult Societatea de difuziune va putea ajunge repede la 100.000 abonați, de oarece chiar neștiutorii de carte vor fi entuziasmați de această minune a lumii.

Totul depinde de propagandă.

— Dacă am avea peste 100.000 abonați?

— Dela 100.000 abonați în sus, ne spune d. Hurmuzescu, societatea poate deveni rentabilă și atunci se va putea comanda și un post de 20 kw., iar actualul post de 12 kw., să fie instalat la Iași, unde se va face prima sucursală a Difuziunii.

— Cum vor fi programele?

În privința programelor d. Hurmuzescu e de părere că programele vor trebui alecătuite mai mult după dorințele orășenilor, deși țara noastră are mai mult o populație rurală.

Și într'adevăr așa trebuie să fie, cel puțin în primii doi ani până Radio-Difuziunea va prinde aripi.

Se știe că și presa e făcută mai mult pentru cerințele orășenilor decât ale sătenilor, de oarece un ziar având 100.000 foi tiraj vinde cel puțin 80 mii foi orășenilor iar maximum 20 mii ajung la țară.



-- Muzică și conferințe.

— Din experiență se știe că muzica e mai căutată iar conferințele mai puțin gustate de public.

— Psihologia poporului nostru fiind la fel ca a celorlalte vom ține seama de acest fapt.

— Programele vor fi cât mai atrăgătoare iar partea educativă va constitui o recreațiune.

— Va avea Difuziunea un caracter românesc?

— Programele se vor constitui cu elemente de la noi, pentruca partea caracteristică, țării noastre să iasă în evidență.

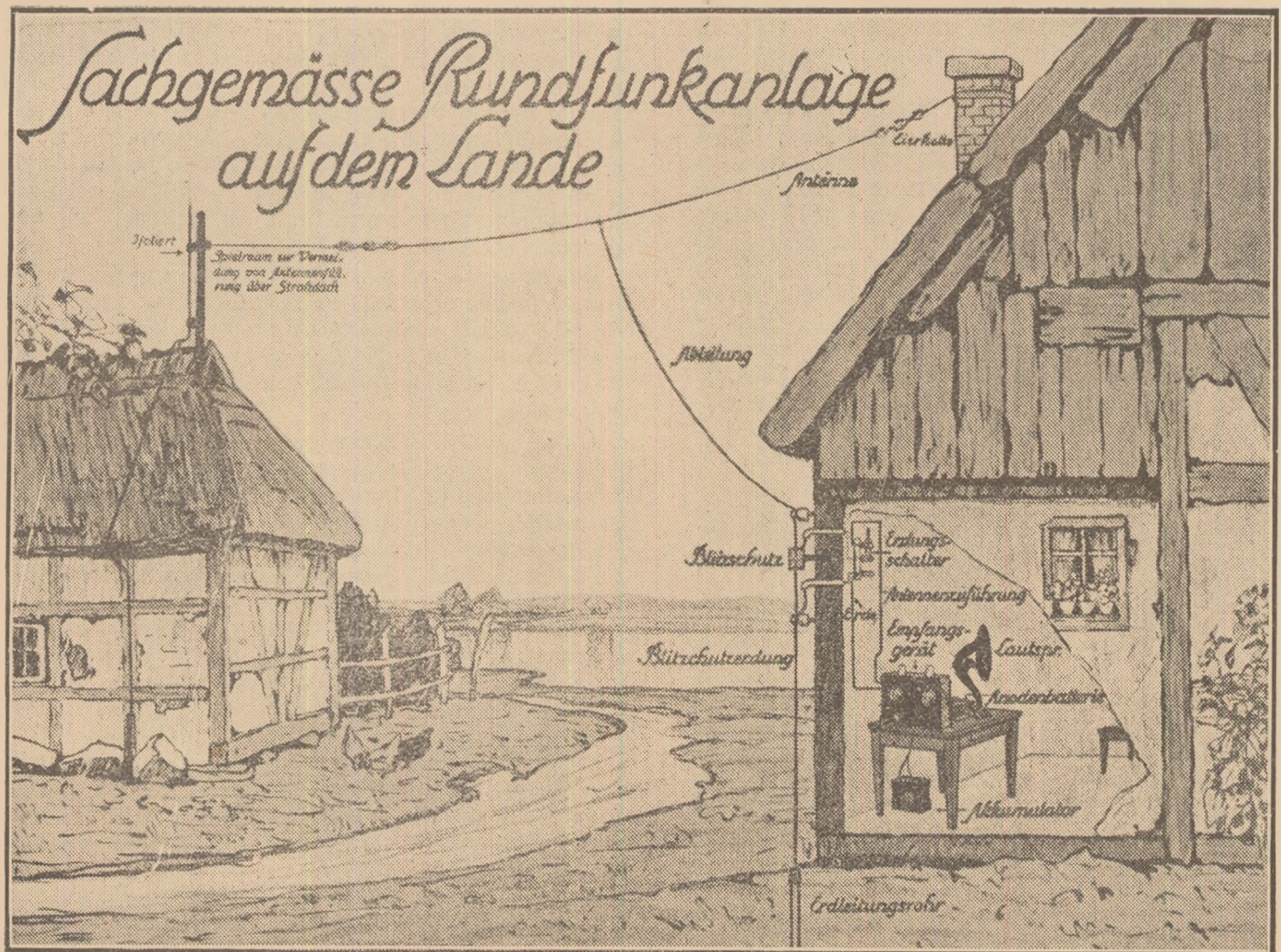
-- Cum se va face propaganda?

— Cu postul actual al Institutului Electrotehnic și cu postul mic de 400 wați care va veni vom face propagandă în cele 8 luni până la construirea postului.

— Nădăjduim că presa va da tot concursul, fiind și interesul ei, deoarece Radiofonia pasionează în fiecare zi un număr tot mai mare de cititori.

— CONCLUZIUNI.

— „Radio-Difuziunea, incheie d. prof. Hurmuzescu, poate fi un instrument cultural de mare importanță cu condițiunea să aibă resursele necesare. Cum e o



Radio Difuziunea la vecinii noștri : Casa unui sătean din Ceho-Slovacia (cliseu „Radio-Welt“).

-- Ce facem cu paraziții?

— În afară de mizeriile actualei legi radiofonice mai avem și așa zișii... „paraziți” cari jenează mult audițiile și sting entuziasmul amatorilor.

— „Pentru a asculta posturile europene, ne lămurim d. Hurmuzescu, ne trebuie aparate cu lămpi multe, care amplifică și paraziții.

— Având un post puternic de 12 kw. se va putea asculta cu aparate cu 2-3 lămpi și paraziții nu vor mai fi amplificați.

— Energia radiată de postul de emisie va acoperi în totalitate sau în parte aceste descărcări.

-- Dar cu Telegrafia fără Fir?

— Audițiile vor deveni mai pure pentrucă se va relementa emisiunile stațiilor noastre de T. F. F. în deosebi posturile vaselor de mare, care lucrează în condițiuni rele, producând armonice jenante.

— societate de comercializare, ea va trăi numai prin participarea amatorilor, cari în modul acesta vor fi răsplățiți prin programe și emisiuni cât mai alese”.

— Mulțumim d-lui prof. Hurmuzescu pentru declarațiile ce a binevoit a face revistei noastre și care vor avea fără îndoială ecou în public.

— Propunem onor. Consiliului de Ad-ție al Soc. de Difuziune să angajeze un secretar propagandist, care să facă o bună propagandă chiar înainte de sosirea postului.

— Secretarul ropagandist trebuie să facă parte din cadrele personalului minimum necesar pentru buna funcționare a societății și ar trebui să fie eventual un tânăr inginer la curent cu chestiunile de Radio și care se pricepe a face o propagandă frumoasă cu ajutorul condeiului.

„ROMANIA AERIANĂ”

# POLITICA AERIANA A ANGLIEI

## — AVIAȚIUNEA DE RĂZBOI —

Evoluția forțelor aeriene engleze a urmat cu totul alt drum decât cea franceză. Pe când în Franța îndată după încheierea păcii politica de securitate națională a Franței a cerut nu numai menținerea dar chiar sporirea efectivelor aeriene, în Anglia dimpotrivă s'a înregistrat o reducere extraordinară de simțitoare în efectivele aeriene după terminarea războiului. Această simțitoare reducere a fost cu atât mai vizibilă și mai impresionantă cu cât Anglia reușise în prezua terminării războiului mondial să organizeze cea mai vastă flotă aeriană din lume. În adevăr în scheletul de organizare al aviațiunii engleze de război găsim următoarele cifre la începutul anului 1918, cifre către care trebuia să tindă organizațiunea aeriană engleză: 400 escadrile cu 22 mii de aparate (inclusiv rezervele din depozite) și cu un efectiv uman de 300.000 oameni. Numai citând aceste fantasmagorice cifre de care am putea să ne îndoim dacă nu le-am deține din izvoare oficiale engleze, controlate și verificate, ne dăm socoteala de convingerea ce se făurise în mentalitatea politicii engleze din războiul mondial în ceiace privește foloasele pe care trebuia să le tragă dintr'o intervențiune formidabilă a acestor enorme efective pe frontul din Apus. Ne mai putem oare îndoi la ce înalt grad de doctrină se ajunsese către sfârșitul războiului mondial în ceiace privește consecințele dominațiunii aerului în raporturile de forțe beligerante?

În nici-un stat nu a existat o legătură mai intimă între siguranța politicii externe și evoluția forțelor aeriene, ca în Anglia. Numai astfel ne putem explica cum dela aceste redutabile efective aeriene Anglia a statuat pentru anul 1921 următoarele efective aeriene, anume 6 escadrile cu 100 aparate pentru nevoile de siguranță ale Mării Britanii și 19 escadrile cu 350 de aparate pentru nevoile de siguranță ale teritoriului colonial. Remarcăm însă că deși reducerile formidabile făcute în efectivele semnalate nu au fost aplicate și în ceiace privește formațiunile de exerciții și de școală care au rămas intacte. În ce privește personalul găsim în 1919, 59.300, iar în anul 1920, 26.674.

Dar o reducere și mai mare decât a aviațiunii terestre s'a efectuat în Anglia în cadrele aviațiunii marine. Dintr'un număr imens de formațiuni n'a mai rămas decât coastal-area sau comandamentul apărării aeriene a coastelor, cu un foarte mic număr de aparate, iar în 1920 a luat ființă: inland-area sau comandamentul forțelor aeriene de uscat.

Între anii 1919 și 1921 aviațiunea colonială britanică a fost întrebuintată în diversele părți ale imperiului colonial în special pentru înăbușirea răscoalelor și pentru apărarea dominionurilor. În Rusia de nord lupta un detașament aerian Britanic contra Bolșevicilor. În Turcia Europeană și Asiatică, în Mesopotamia, Arabia, la granița Indică de Nord-Vest, în Sudan, escadrile britanice au intervenit efectiv în luptă. Politica colonială engleză a stabilit că cel mai eficient mijloc de apărare a dominionurilor o reprezintă aviațiunea colonială. Iată de ce în Septembrie 1921 trupele de ocupațiune din Irak au fost înlocuite cu forțe aeriene, care aveau la dispoziția lor anumite efective terestre.

În 1922, fine de an, pe când Franța număra 1200 a-

parate în funcțiune, Anglia nu dispunea decât de 5 escadrile în Constantinopol, 2 escadrile pentru siguranța teritoriului britanic și 4 escadrile pentru siguranța coastelor britanice, atâta tot.

Această dispozițiune evidentă între efectivele britanice reduse la cea mai simplă expresie și efectivele aeriene franceze precum și față de avântul formidabil ce era semnalat în toate marile țări din lume a avut loc în Martie 1923 în Parlamentul din Londra acele debateri istorice în jurul problemei aeriene în principiu și mai ales în lumina importanței ce însemna pentru Anglia și ca rezultat al acestor debateri ministrul aerului a fost obligat să publice în Iunie ale aceluiași an noul program aerian al Mării Britanii.

Ca rezultat al acestui program aerian găsim în 1924 numai pentru siguranța teritoriului britanic un număr de 18 escadrile complete cu rezervele lor. O lege specială prevedea înființarea unor formațiuni aeriene atât de rezervă cât și de ajutor (Auxiliary Air force and Air Force Reserve).

Grație acestui program pregătirile aeriene ale Angliei au devenit iarăși de o amploare similară cu cele din timpul războiului. Pe lângă cele 18 escadrile destinate siguranței teritoriului britanic s'au mai creat încă 34 de escadrile ceiace dă un total de 52 de escadrile și numai pentru apărarea coastelor au fost efectuate 450 de avioane cu rezervele lor.

Chiar organizarea de conducere a diferitelor formațiuni aeriene a suferit esențiale modificări și cu începere din 1924 funcționează comandamentul apărării aeriene a Mării Britanii având o organizare de bază asemuitoare cu aceea decretată în anul 1918.

În Mai 1924 guvernul britanic a reluat construcțiunea dirijabilelor, întreruptă la 24 August 1921 adică în ziua accidentului unui mare dirijabil preluat dela armata germană în care și-au găsit moartea un mare număr de militari englezi.

Odată cu reorganizarea forțelor aeriene britanice un nou avânt a fost remarcat în industria aeronautică britanică. Pe când până în anul 1923 a fost cuvântul de ordine de altfel foarte explicabil de a se întrebuinta și uza numai materialul aviatic existent, dela acest an înainte conducerea aeriană britanică s'a angajat la construcțiunea unor noi tipuri de avioane cu tendința programatică ca într'un număr de ani să reformeze și să renoveze întreg materialul aviatic al Angliei.

Cu ocaziunea aceasta ținem să semnalăm că vechiul material de avioane din serviciul aviațiunii britanice a fost de foarte bună calitate iar dovada ne-o face anul 1919 care ne-a dat 2 pilde celebre și anume traversarea oceanului cu un avion britanic la 14 Iulie 1919 între Neufundland și Irlanda în 15 ore și 57 minute prin Alcock de către locotenentul Brown, numele aparatului fiind Vinsy (Vickers). Cea dintâi trecere a oceanului de către un dirijabil s'a făcut la 6 Iulie 1919 de către dirijabilul britanic R. 34 între Edinbourgh-Long-Islanda-New-York precum și aceiași marș rută la înapoiere către Pulham (Norfolk) și anume la 12 Iulie al aceluiași an.

Luna Iulie a anului 1919 pe timpul conferinței interaliat de pace din Paris a dat prilejul schimburilor

mai frecvente de pasageri aeriени între Londra și Paris. Era normal ca paralel cu dezvoltarea din ce în ce mai accentuată a serviciului de navigațiune aeriană în toate țările, ca acest curent să se pronunțe și în Anglia care dispune de un mare stoc de material aviatic. Ca și în Germania s'a organizat mai multe societăți de transporturi aeriene naționale și internaționale, a căror funcționare a sfârșit prin a da Ministerului Aerului convingerea că ele trebuiau să funcționeze într'unul și acelaș organism pentru o mai bună sistematizare în exploatarea liniilor aeriene și întreținerea lor. Astfel la 1 Aprilie 1924 asistăm la fuzionarea următoarelor societăți: Handley Page Transport Ltd., Instone Air Linie Ltd., Daimler Hire Ltd. și British Marine Air Navigation Company, în societatea imperiului pentru transporturi aeriene. Iată liniile pe care această nouă societate le-a pus în exploatare: 1) Londra-Paris-Bazel-Zurich; 2) Londra-Bruxelles-Colonia; 3) Londra-Amsterdam-Hanovra-Berlin; 4) Southampton-Canalinsule.

În ceiace privește legătura aeriană între Marea Britanie și Indii semnalăm călătoria domnului Brancher, directorul aviațiunii civile care în Noembrie 1924 a întreprins o călătorie aeriană de studii spre India punând bazele unei legături permanente între India și metropolă. Ca o consecință a acestei legături aeriene Ministerul Aerului britanic în colaborare cu societatea națională de transporturi aeriene au pus în circulație la 1 Ianuarie 1927 linia aeriană care face legătura între Cairo și Indii.

Ministerul Aerului din Londra a elaborat un plan pentru înființarea de noi linii aeriene care traversează și înconjoară globul, grație cărora Anglia care până astăzi a deținut supremația mărilor să poată fi stăpânitoarea dominațiunii aerului. Prin această politică aeriană Anglia dobândește o posibilitate mai mult în legătura rapidă și siguranța coloniilor sale și prin aceasta câștigă o nouă bază mondială de forță, afirmațiune și prestigiu.

AVAL

## NAVIGAȚIA AERIANA LA 12.000 METRI ÎNALȚIME

— ZBORUL ÎN STRATOSFERĂ —

de Maior Av. AL. BERTEA

Cea mai bună dovadă că navigațiunea aeriană a intrat în mod organic în viața de toate zilele a popoarelor este extensiunea pe care a luat-o în toate țările, cu tendința vădită de intensificare. Sporirea vitezei de transport a avioanelor a rămas un obiectiv pe care tehnica îl urmărește de aproape.

Ca factor economic viteza mare este elementul de bază. Se urmărește acciași evoluție ca la drumul de fier unde tendința este aceeași. Cu atât mai mult navigațiunea aeriană față de cea terestră feroviară trebuie să însemne un progres remarcabil.

Sunt numai două drumuri care duc la sporirea vitezei avioanelor. Cel dintâiu constă în perfecționarea formulor de aerodinamică, cel de al doilea aparține efectuării zborului la înălțimi fantastice și anume între 12—15.000 metri. În zonele înalte atmosferice unde această atmosferă se rărește simțitor și unde deci rezistența aerului este considerabil micșorată în mod normal se obține o viteză formidabilă.

Pentru zborul la aceste înălțimi nu pot fi luate în considerare decât două feluri de avioane, cu cabină de pasageri și fără cabină de pasageri. Să presupunem că în această cabină se găsesc atât pasagerii, pilotul, motorul respectiv, motoarele unde există presiunea atmosferică normală necesară respirației umane și funcționării carburatoarelor.

Avionul care nu are cabină trebuie să dispue de un compresor prin ajutorul căruia atât personalul de bord cât și motoarele să aibă o atmosferă necesară bunei funcționări.

Această din urmă instalație nu poate veni în considerare decât pentru avioane militare sau de sport pe când pentru navigația aeriană nu se pot întrebuința decât avioanele cu cabină.

Este dela sine înțeles că avioanele cu cabine nu pot fi utilizate pentru scopuri militare din cauza țintei prea mari ce oferă, dar nu e mai puțin adevărat că instalația compresorului de care am vorbit mai sus poate să devie inutilizabilă dacă este atinsă de proiectile, în care caz funcționarea avionului la înălțimi superioare se compromite.

Ideea de a se căptuși cabina cu un blindaj de sigu-

ranță, cade, din cauza greutății prea mari, pe când se pare că se poate lua în considerare placajul cabinet în anumite părți.

Eventualitatea exercitărei navigației aeriene la înălțimi superioare a determinat industria să construiască cabine de pasageri care să asigure atât pentru călători, personal de bord și motoare, atmosfera prielnică și căldura permanentă.

Diversele competențe și uzine s'au ocupat de aproape de această problemă. Amintim de conferința Doctorului Guglielminetti care preconiza la Paris navigația aeriană la asemenea înălțimi în cabine pneumatice și în acelaș an (1919) firma Breguet a expus la salonul de aviație din Paris o celulă prevăzută cu o asemenea cabină.

Și firmele germane s'au ocupat de această chestiune.

Dar să examinăm mai de aproape problema. Fabricațiunea unei cabine pentru zboruri înalte nu constituie un obstacol tehnic. Totuși nu trebuie să nesocotim greutatea acestei cabine. Apoi pentru constructor se pune chestiunea ca în cazul defectării instalației compresorului, totuși să se mențină în cabină atmosfera prielnică.

Deasemenea se mai pune pentru constructor problema de a acorda pe cale artificială acestei atmosfere din cabină o umiditate necesară față de marele procent de uscăciune al aerului. Trebuie să se aibă în vedere că apa necesară pentru acest scop să nu înghețe în conductele exterioare.

Un factor nou care trebuie avut în vedere pentru construcția avioanelor destinate înălțimilor mari, este rezistența materialului față de frigul teribil care dominează aceste înălțimi.

În concluzie aviația de astăzi nu este pregătită să sboare la înălțimi considerabile, pentru care tehnica constructivă va fi obligată să studieze noi realizări de aparate.

În tot cazul față de enormul avantaj al vitezei sporite care se obține la înălțimi mari, tehnica aviației își îndreaptă privirile către acest fel de navigațiune aeriană care este foarte probabil că într'un viitor apropiat va fi adoptată și de aviația comercială.

# RADIO-DIFUZIUNEA LA SATE ȘI LA ORAȘE

— Un memoriu al d-lui Inginer N. CARANFIL, director general al Soc. „Energia“ —

D-l Inginer N. Caranfil, director general al soc. „Energia“ și membru în Consiliul Soc. de Difuziune a întocmit un interesant memoriu asupra felului cum trebuie organizată Radio-Difuziunea română.

Spicuum ca documentare câteva extrase din acest memoriu, din care se poate vedea că pesimismul exprimat de noi cei dela redacția „României Aeriene“ asupra Radio-Difuziunii nu e chiar exagerat.

Rugăm pe d-l Dimitriu, ministrul comunicațiilor, care e unul din cititorii entuziaști ai revistei noastre, să reflecteze asupra celor ce urmează și să ia taurul de coarne pentruca mult așteptata Radiofonie română să se nască cu un secol mai de vreme și odată născută să trăiască și să se desvolte.

Nădăjdum că d. ministru al Comunicațiilor va face o nouă lege a Radiofoniei și va reglementa emisiunile stânjenitoare ale vaselor S. M. R. și N. F. R.

## SCOPUL MEMORIULUI

— „După multă târăgăneală, ne spune d-l ing. Caranfil, societatea de radiodifuziune s'a constituit. O lege din 1925 reglementează folosința recepției radiofonice. Amatorii de radio, cari au trecut prin șicanele legii, cunosc piedicile ce aceasta pune în calea dezvoltării radiofuziunii. Mult s'a vorbit în ultima vreme despre radio și despre difuziune. În dorința de a aduce și eu un ajutor la realizarea unui post de emisiune am luat parte în ultimii doi ani la toate sbuciumările amatorilor pasionați și a celor câțiva specialiști. Cu surprindere am constatat idei cu totul greșite tocmai la persoanele ce aveau și au încă a-și spune cuvântul lor în chestiunea radiodifuziunii.

Pentru o limpezire a noianului de obscurități și greșeli din legea radiofoniei, pentru a înfățișa în adevărata ei lumină problema difuziunii celor ce vor avea să se ocupe cu organizarea noii societăți și acționarilor ei, am întocmit acest memoriu.

## NE TREBUE AUDITORI

Celui mai irascibil adversar îi poți face propagandă dacă vrea să te asculte. Aici este toată cheia difuziunii, să ai auditori ce vor să te asculte.

Și problema nu e ușoară.

Radio e un agreement. Nimeni nu cumpără un aparat numai pentru a se instrui. *Amatorul nu ascultă decât postul care vrea.*

Te plictisește Bucureștii de exemplu, cu o conferință somniferă (și astfel de conferințe sunt necesare pentru vindecarea... insomniei! — *Nota Red.*), ascultă Viena sau altceva.

Un post de radiodifuziune nu și-a atins scopul cu o bună instalațiune decât dacă are mulți auditori. Pentru a ajunge la acest rezultat e nevoie de:

1) un bun echipament tehnic pentru a obține o bună calitate a emisiei și o clarificare a „eterului“ românesc de interferențe etc.

2) programe bine aranjate, care să fie *interesante și atrăgătoare.*

3) o bună organizare care să adune fondurile indispensabile realizării unor programe bune.

4) să atingă *cat mai mulți auditori.*

Repetăm: Radio este un divertisment și nu te ascultă decât cine vrea. Aceste adevăruri trebuiesc să fie întipărite în mintea oricui se ocupă cu radiofuziunea.

## SITUAȚIA ÎN ȚARA LA ÎNCEPUTUL LUI 1928

După o târăgăneală de doi ani, în care timp s'a scris și s'a vorbit mult asupra statutelor soc. de difuziune fără folos însă, societatea s'a constituit pe baza legii radio și a primei redactări a statutelor.

Ne găsim la începutul anului 1928 și societatea va trebui să-și înceapă activitatea prin întocmirea unui program general, tehnic, comercial și administrativ la a cărui realizare să pășească. Fără un program care să definească încă dela început principiile și țelurile adoptate orice organizare temeinică nu este cu putință.

Programul societății de difuziune trebuie să țină seama în primul rând de situația generală a radio difuziunii în România și de factorul principal: masa abonaților viitori.

Putem afirma că *entuziasmul publicului pentru radio, care era mare în 1926 a cōzut cu desăvârșire.* (printr'o bună propagandă s'ar putea reinvia și chiar depăși entuziasmul din 1926. *Nota Red.*)

## RADIO LA ORAȘE ȘI LA SATE

*Masele populare române nu arată încă interes pentru radio de oarece nu-l cunosc. E foarte important de știut că păturile sociale cele mai apte de a deveni fervente amatoare de radio, sunt acelea ale micii burghezii.*

*În România populația rurală reprezintă un procent mult mai ridicat decât în țările occidentale și de aceea introducerea audițiunii radio la noi va fi mai greoaică și va cere o inteligentă propagandă.*

## PROPAGANDA

Programul de lucru la începutul societății trebuie să cuprindă în primul plan *propaganda* în masele profane și sporirea numărului de abonați.

Societatea de difuziune e o întreprindere comercială ce are de vânzare un singur produs „emisiune“. Dacă vor fi bune, plăcute și interesante, numărul abonaților va crește. Lucrurile se petrec întocmai ca la un ziar.

## PROGRAMELE

Din experiența făcută la posturile de difuziune de aiurea s'a dovedit că întocmirea programelor nu trebuie lăsată în mâna unei singure persoane oricât de capabilă. Nota personală va fi recunoscută de auditori și unii o vor aprecia iar alții nu.

Programul de difuziune trebuie ascultat cu acelaș interes de toate clasele sociale dela intelectualul rafinat până la țăran. Fiecare trebuie să găsească ceva interesant.

Pentru acest motiv programele vor fi alcătuite de co-

misiuni cuprinzând persoane cunoscute în artă, literatură, muzică, sport, etc. (Ziariști și popularizatori ai științei în primul plan. *Nota Red.*).

### MASSELE POPULARE

În toate țările occidentale, experiența a dovedit că radiodifuziunea nu poate trăi decât adresându-se la masa populației care locuiește în târguri și sate. Amatorii din această categorie nu au mijloacele să întrebuințeze decât aparatele de recepție „pe galenă”, fiind cele mai ieftine (1.000 lei) și cari nu reclamă spre funcționare baterii și alte accesorii cu totul nepractice în afară de orașe”.

## Concluziuni

Am reprodus mai sus principalele deziderate ale memoriului d-lui *ing. Caranfil*.

Revista noastră aprobă în totul aceste păreri care reprezintă doleanțele juste ale amatorilor radiofoniști.

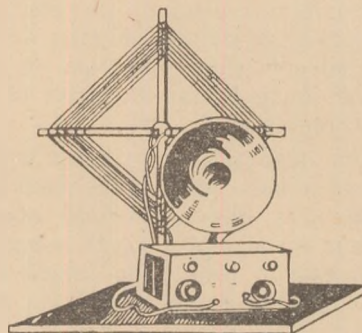
Societatea de radiodifuziune nu trebuie să fie eco-noamă în privința propagandei. Ea trebuie să angajeze, chiar înainte de a-i sosi postul, un secretar propagan-

dist, care să scrie broșuri, să aranjeze propaganda în presă și propaganda prin ecranul cinematografelelor.

Nu e de-ajuns să aibă societatea distinși profesori, distinși academicieni, distinși scriitori, distinși directori, distinși secretari etc.

Un *secretar propagandist* e tot atât de indispensabil radio-difuziunii cași *bani* de care societatea are nevoie, de oarece un astfel de secretar va avea talentul a scoate bani din ciorapii țăranilor și din port-moneurile orașenilor pentru radio-difuziunea română.

Rom. Aer.



## POȘTA REDACȚIEI

1. *Paul Roșeanu*, (Plocești). — La întrebarea dv. ce părere avem despre aparatele de radio „*Vitus*”, vă răspundem că aceste aparate sunt bune, dar înainte de cumpărare faceți încercări câteva zile spre a vă convinge dacă ați avut norocul să găsiți model cât mai selectiv, deoarece la 6 lămpi sunt paraziți destui.

Vă recomandăm și aparatul „*Erla*”, foarte bun (reprezentant *ing. I. Pitulescu*, fost director general P. T. T. str. Franklin, București). V'am trimis o scrisoare. Confirmați primirea.

2. *A. Simion*, (Galați). — Numai în franceză și germană puteți găsi cărți de Radio; în limba română poate anul acesta vor apare. V'am trimis o c. p. la Galați. Confirmați primirea.

3. *G. Gagiulescu*, (Brăila). — Antena de 18 m. e bună. Cu aparatul descris în No. 3 nu se poate auzi toate posturile Europene. E un aparat pentru unde foarte scurte (mai mici de 100 m.) și nu se pot auzi decât un număr restrâns de posturi. O descriere mai detaliată puteți găsi în revista „*Radio-Român*” No. 36—38 (Aprilie 1927).

Bobinajul îl puteți face în „gabion” (flanc de coș) pe un mandarin a cărui descriere o puteți găsi în revista mai sus citată.

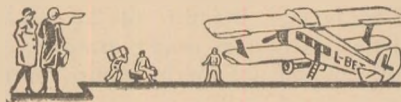
4. *Ionel P. Banu*, (Brăila). — Selful de reacție ce prinde 9 spire și e montat pe o bentiță de ebonită cu picioare de contact (stecker). Rheostatul de 50 ohmi (model Hegra) îl puteți găsi eventual la un magazin din Brăila.

Selful grătarului are 5 spire, cu o priză după prima spiră legată de pământ. Aparatul e pentru unde foarte scurte. Citiți răspunsul de mai sus.

5. *Shel Lykușă*. — Vă recomandăm Haut-Parleurul „*Poupée*”, de care am scris în No. 3.

Articolele de radiofonie publicate în No. acesta vor fi pe placul dv. și vom mai publica altele în numerele viitoare.

ROM. AER.



## O descoperire senzațională în Radiofonie

— Experiențele C-nei MARCONI —

Citim în ziarul „*Dimineața*” dela 6 Mai următoarele: În sala de recepție a societății Marconi s'a reușit a se reda programe de radio DUPA CE FACUSERĂ DE TREI ORI INCONJURUL LUMEI. Dacă am avea aparate de recepție destul de sensibile, am putea să auzim toate programele de radio emise în cursul acestui an și în anul 2028 sunetele nu se pierd, ci continuă să vibreze în aer timp foarte îndelungat.

Specialitul și inventatorul în ramura de radiofonie, dr. Lee de Forest, a stabilit că, în mod teoretic, undele de radio nu se pierd nici odată, ci continue să existe așa cum există undele mării.

Undele de radio sunt însă prea slabe pentru a putea fi auzite cu aparatele pe care le posedăm acum, câteva minute numai după emiterea lor.

ÎN ORICE CAZ E IMPRESIONANTA IDEEA CA VOCEA OAMENILOR CARE AU MURIT, RĂMÂNE PĂSTRATĂ PENTRU MULT TIMP ÎNCA ÎN ETER.



## FOTOGRAFIA AERIANA ȘI APLICAȚIUNILE EI

Cunoscută și aplicată din balon, încă dela 1852 și 1856 de către Laussedat și Nadar în Franța, cu apariția avioanelor ia o dezvoltare uimitoare în timpul războiului mondial, din cauza bogăției de informațiuni pe cari le putea culege cu ușurință dela inamic. În acest fel, comandamentele erau puse în măsură să cunoască până în cele mai mici detalii, toate elementele organizației adversarului. În cunoștință perfectă de situație, acestea își puteau întocmi judicios planurile de atac sau de apărare, dând lovitura acolo unde fotografia aeriană le arată că organizațiile adverse sunt slabe; sau își lua măsurile de apărare, acolo unde fotografia arăta că inamicul se întărește și se pregătește de atac.

— Ca și harta, fotografia nu-i decât o reprezentare, o imagine exactă a unei porțiuni de teren pe o bucată de hârtie. Deosebirea dintre ele fiind aceea că, harta este o proiecție aproape ortogonală a unei regiuni, pe când fotografia este o proiecție conică a acestei regiuni pe placa fotografică. În plus, harta nu reprezintă decât o serie de detalii principale existente pe teren, la epoca când această hartă a fost executată, fotografia aeriană cedă imaginea terenului cu toate amănuntele lui. Deasemeni, modificările noi ivite sunt prinse ușor de fotografia aeriană, dat fiind că documentul fotografic se ia ușor și este gata în câteva ore; o nouă hartă, sau corectarea celei vechi, necesită ani de zile, cu operatori-specialiști numeroși, cu multă muncă și mai ales, cu cheltueli mari.

— Din punct de vedere militar, fotografia aeriană are o importanță considerabilă. Văzurăm mai sus, cum o poate utiliza comandamentele, dar nu-i numai atât!

În timpul luptelor, fața solului se modifică cu totul; în urma bombardamentelor violente, foarte multe detalii planimetrice, ca: păduri, grădini, poduri, sate, orașe, etc., dispar cu totul, sau numai sunt de recunoscut; în schimb, acolo unde mai înainte nu era decât câmpie, apar o sumedenie de lucrări noi: tranșee, adăposturi, rețele de sârmă, amplasamente de tunuri, mitraliere, baracamente, etc.

În aceste condițiuni harta nu mai este o imagine fidelă a terenului pe care-l reprezintă și trebuie să recurgă la concursul indispensabil al fotografiei aeriene, care prin ajutorul unor simple proiecțiuni, sau a unor construcții geometrice elementare, permite să se transpună cu ușurință pe hartă, toate detaliile noi ce apar pe câmpul de luptă, sau arată cari detalii și în ce măsură trebuiesc șterse de pe hartă. Deci permite complectarea și ținerea hărții la zi, cu toate modificările existente.

Fiecare armă recurge la serviciile ei.

După fotografia aeriană, artileria își poate da seama de toate lucrările adversarului pe cari nu le poate vedea din observatoarele sale; își poate plasa exact obiectivele pe hartă, — poate ști deci natura și dimensiunile lor și în consecință, își poate determina exact elementele tragerei. Fotografia obiectivelor asupra cărora s'au efectuat regulări de tragere, arată artileriei la ce rezultat s'a ajuns; îi permite ca atare, să controleze și să-și modifice elementele tragerei pentru tragerile de eficacitate. Fotografiiile luate înainte de începerea luptei, arată stadiul în care se găsește apărarea inamică, locul și măsura în care aceste lucrări au fost distruse.

Dă astfel puțința să se execute încă la vreme distrugerii, acolo unde tragerile anterioare nu le-a realizat.

Pentru infanterie, fotografia aeriană arată forma, dispozitivul și toate detaliile organizării apărării inamice;

indicându-i căile cu cari se poate feri de obstacolele periculoase.

Fotografia oblică — și mai ales panoramică, îi dă o vedere de ansamblu a sectorului cu toate organizațiile sale, așa cum s'ar vedea și cu ochiul liber. Această fotografie poate fi cetită și întrebuințată de cel din urmă soldat, fără cunoștințe de topografie.

Fotografia lucrărilor amice, arată gradul de camuflaj al lucrărilor proprii și permite corectarea lui, acolo unde aceste lucrări nu sunt bine mascate.

Randamentul recunoașterilor, — la ora actuală chiar, atinge valori nebănuite! — Așa de exemplu, utilizând un aparat fotoaerian-automat, cum e aparatul Duchatellier D<sub>3</sub> cu focar 0,26 m., care poate lua în cursul unui sbor 500 fotografii pe un singur film și sburând la înălțimea de 5200 m., am putea avea 500 de fotografii la scara 1/20.000, cari ar acoperi o fâșie lungă de aproape 1000 km. (jumătatea drumului București-Paris!) — și lată de 3000 m. — și asta, socotind că aceste clișee se încălecă unele pe altele pentru a fi bine asamblate.

Cu toate perfecțiunile metodelor de camuflaj, relative la forma, relieful și culoarea lucrărilor, cari trebuiesc să le armonizeze perfect cu terenul înconjurător, așa încât aceste lucrări să nu se distingă, — ochiul mecanic, — obiectivul fotografic, mai mult decât ochiul omenesc, înregistrează pe placă cele mai mici amănunte ce sunt mai întotdeauna suficiente pentru a descoperi o astfel de lucrare.

Prin autocromatizarea plăcilor fotografice, mărirea sensibilității plăcilor pentru culorile inactinice, ca: verde, galben, portocaliu, roșu,... cea mai mică diferență în nuanțarea culorilor cu cari se camuflează lucrările, apare clar pe fotografie, deși în majoritatea cazurilor, ochiul nu este în stare să facă această deosebire.

S'ar mai putea spune că ochiul vede în relief, iar fotografia nu. — Din acest punct de vedere, tehnica fotografică a realizat mai mult decât poate percepe ochiul; pe fotografiile luate în condițiuni determinate, această senzație de relief, ne este mai dezvoltată decât am avea o cu ochiul liber, — acesta este relieful mecanic realizat de *stereoscopie*.

Într'adevăr, fotografiind un același obiect din două poziții relativ depărtate una de alta, vom obține două fotografii ale aceluiași obiect, pe cari dacă le analizăm la stereoscop, vom avea aceeași senzație ca și când am privi în același timp obiectul, cu un ochi în poziția I și cu celălalt ochi în poziția a II-a, obținând astfel, o imagine de atâtea ori mai apropiată și mai mică, de câte ori  $\times 0,065$  m. (depărtarea dintre ochii noștri) era mai mare baza dintre cele două puncte din care s'au luat fotografiile. În acest mod, cele mai mici ridicături pe cari ochiul nu le-ar putea distinge, apar vizibil la stereoscop.

Dar nu numai în domeniul militar își găsește aplicație fotografia aeriană, sau aerotopografia, cu aplicațiile ei de fotogrametrie și stereofotogrametrie. Într'un număr viitor al revistei, vom vedea câte aplicațiuni practice și de ce valoare, se pot realiza în lucrările particulare.

L-t. M. ANTON, prof. Școalele Aeronautice



# MEETINGURILE DE AVIATIE

Asociația Română pentru Propaganda Aviației, instituție generoasă, la care se agită ca fondatori și perpetuu îndrumători câțiva oameni, prea puțini chiar, conștienți de ceiace vor și ceiace urmăresc cu asiduitate pentru binele patriei, în programul general de activitate, și ca mijloace de realizare, a introdus și alcătuirea meetingurilor aviatice.

Un meeting, ar fi ceiace este un examen pentru o școală, o expoziție pentru un artist plastic, o audiție pentru o filarmonică. Acolo se dă prilejul a se exhiba în fața marelui public toată frumusețea și poezia zborului, acolo spiritul de emulație al piloților intră în joc, acolo se fac de cele mai multe ori neofiți pentru aviație, acolo se stabilesc chiar performanțe interesante câteodată, pe lângă posibilitatea de a se expune și încerca diferitele calități și caracteristici ale tipurilor de avioane variate. Competitorii nu sunt numai zburătorii, dar mai ales casele de mașini zburătoare, cari se întrec în a se evidenția prin produsele lor cât mai perfecționate și mai sigure.

La ideea de organizarea unui mare meeting internațional emis de A. R. P. A., s'a raliat și Aeroclubul Regal Român, astfel încât, reușita sau nereușita meetingului primăverii din a doua decadă a lunii Mai, a acestui an, va reveni în mod egal de astă-dată ambelor instituții particulare dela noi din țară, care servesc în mod fervent cauza aviației. Firme streine cu reputație mondială și-au și anunțat participarea la importanta manifestare aviatice din România. În alcătuirea programului, care va dura pare-se trei zile, prima este rezervată așa zisei expozițiuni de avioane. Ideia nu e rea. Publicul și în special cel profan va

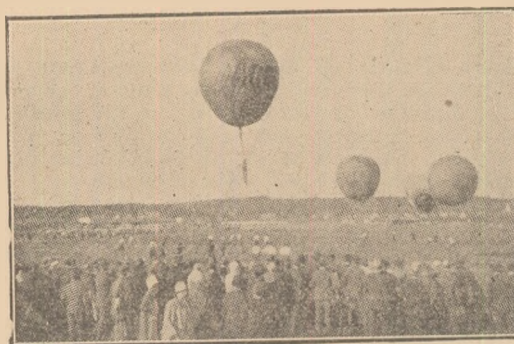


„Junkers” metalic, comercial F. 13 L. care va zbura la meeting.

avea prilejul să vadă de aproape, să examineze, să primească explicații asupra diferitelor tipuri de avioane militare și comerciale, convingându-se asupra siguranței și valorii lor. În zilele ce urmează vor avea loc evoluțiile la cari nu va lipsi ca de obicei, toată gama acrobațiilor moderne. Lânsări cu parașute, echilibristice în aer etc., etc. Se vorbește chiar de aduce-

rea renumițiilor ași mondiali ai zborului ca Fronval și titanii celor mai lungi raiduri aeriene Costes et le Brix, oamenii cari au ocolit pământul în zbor cuce-  
rînd o faimă mondială.

Publicul va putea el însuși în avioane de pasageri căpătând astfel botezul aerului. Un număr cu totul nou al programului, neexecutat încă până acum la noi l'ar forma în acest meeting al primăverii, săriturile cu baloane.



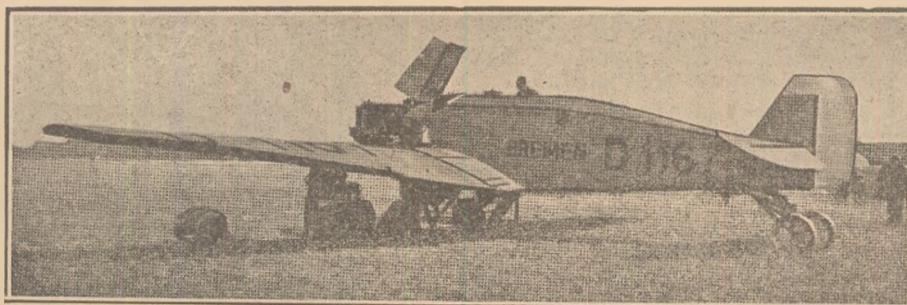
SĂRITURI CU BALONUL

Iată un capitol într'adevăr demn de atenție, care pe lângă nota nouă, mai întrunește și interesantul de oarece de aceasta e legat sportul propriu zis. Salturi de zeci sau chiar de sute de metri executate în aer prin mijlocirea balonului de care stă agățat de mâini săritorul, e lucru care ese din banal credem. Iată de ce socotim că prin alcătuirea unui asemenea program și aducerea lui la îndeplinire sorții de izbândă par a fi asigurați.

România Aeriană, revistă de specialitate ce îmbrățișează toate problemele aeriene pe toate laturile privește cu simpatie atari manifestațiuni și urează tot succesul Asociației Române pentru Propaganda Aviației cât și Aero-Clubului pentru silințele ce depun, îndemnând în acelaș timp publicul de pretutindeni să nu piardă prilejul de a asisita la un spectacol aerian ce se anunță într'adevăr grandios. O remarcă avem de făcut. De ce numai meetingul primăverii, iar nu și al toamnei? Toamnele la noi sunt parcă chiar mai potrivite din punct de vedere atmosferic decât primăverile? Apoi asemenea manifestațiuni ar fi bine să se perinde și în restul centrelor mari din țară. Și acolo rezultatele morale și materiale credem că ar fi apreciabile.

Sperăm că cele două instituțiuni vor lua în considerare sugestiile ce le dăm, numai din spiritul cel bun al cauzei.

Rev.



Avionul German „BREMEN” care de curând a transversat Oceanul.

# A V I A T I C E

În ziua de 8 Aprilie Căpitanul aviator Popescu Romeo, deținătorul recordului de înălțime în România, vrând să-și bată propriul său record, a încercat o ascensiune la Băneasa, cu un avion „Gourdou”, de față fiind și d. Gl. Rudeanu Inspectorul Aeronautic.

Nu s'a ajuns nici măcar la înălțimea stabilită anul trecut de oarece pe la 8000 de metri, gerul era de minus 50 grade, astfel încât aviatorul a scoborit cu fața degerată.

Ofițerul s'a dus după aceasta în Franța unde—zice-se—fabrica Gourdou intenționa să-i pue un avion la dispoziție pentru încercare de record.

Dacă este așa, e un frumos elogiu adus aviației noastre.

\* \* \*

Oceanul Atlantic de Nord a fost traversat și în sens invers Europa-America de către avionul german „Bremen” un Junkers cu motor 300 h. p. Cu multe peripeții, și deviațiune a țintei, echipajul aterisează pe coastele Labradorului. Este un merit al Căpitanului pilot Koehl, a baronului von Humefeld șeful misiunii, și a navigatorului irlandez Fitzmaurice. Deși a fost mai scurtă, 3500 km., decât a celorlalți exploratori America-Europa, totuși meritul primei traversări revine definitiv Germaniei.

Este o realizare care trebuie admirată.



Avion de pasageri „FARMAN” cu două motoare în tandem.

Două mari recorduri aviatice impresionante s'au stabilit în ultimul timp. Recordul de durată în aer revine Americii prin piloții Georges Haldeman și Eddie Stinson zburând 53 de ore 36 m. 41 s. bătănd performanța germană de 52 ore 22 m. 31 s.; cel de viteză revine Italiei prin maiorul Bernardi care a făcut cu hidroavionul vertiginosă alură de 512 km. 776 m. pe oră, bătănd astfel recordul deținut la Cupa Schneider de englezul Webster.

Cu drept cuvânt franțuzii au denumit omul săgeată pe zburătorul italian.

512 km. pe oră ar cam însemna dela București la Ploești în 6 minute, sau București-Sinaia în 15 m. Veni-va oare timpul ca vilegiaturistii din Capitală să plece la Sinaia cu avioane comerciale într'un sfert de oră? Ba bine că nu. Și poate cât de curând. În aviație surprizele sunt mari și nebănuite încă.



Ne-au sosit în sfârșit la Băneasa patru avioane de pasageri bimotore „Farman”. comandate pentru navigația comercială aeriană. Sunt avioane moderne, frumoase, luxoase chiar, cu câte zece locuri de pasageri plus bagaje.

Acestea vor fi întrebuințate pe liniile de navigație aeriană ce se vor deschide în curând. Fotografiile acestor avioane exterior și interior au fost reproduse în numărul trecut, festiv, al revistei noastre.

\* \* \*

În sfârșit aflăm că autoritatea superioară a dat ordin categoric ca sborurile deasupra orașelor să înceteze, fiind o perpetuă amenințare a populației prin accidente care pot surveni. Noi de mult am preconizat aceasta în rubrica de față. Deunăzi la Tecuci, un avion a aterisat în

mijlocul orașului, în grădina publică. Puțin a lipsit să nu se înregistreze o mare nenorocire.

Numai de s'ar respecta dispozițiunea luată. În Anglia și America contravenienții iau amenzi și pedepse considerabile. Englezii și americanii sunt din rassa anglo-saxonă ceva mai disciplinată. Noi de.. neo-latini. Ne îndoim deci de respectare.



De curând un nou accident de aeroplan al companiei internaționale de navigațiune aeriană a avut loc lângă Bolintin. Prevederile revistei noastre se confirmă pas cu pas. Deunăzi accident la Orșova. acum la Bolintin, mâine cine știe unde. Se naște întrebarea: pe când C. I. D. N. A. va înțelege să înlocuiască carcacele demodate și supraobesite, spre a nu mai expune viața călătorilor aerieni? Am vrea să aflăm.

\* \* \*

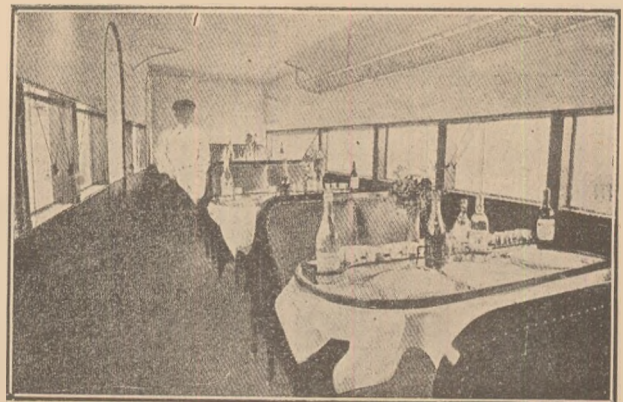
La Berlin va avea loc în toamnă cea mai mare expoziție internațională de aviație din câte au fost până acum. Se fac pregătiri grandioase. Toate țările lumii vor participa cu produsele lor. Rusia sovietică și cu America și-au rezervat terenurile cele mai importante și standuri cât mai vizibile. Cu siguranță că mica și îndepărtata republică Paraguay, de aviația căreia — deși insignifiantă — s'au ocupat revistele franceze în numere festive, pe când despre noi n'au zis nimic, va fi și ea printre participanți. Cu siguranță că balcanicii vor participa asemenea. Dar noi, lua-vom parte, și dacă da, fi-vom așa cum s'ar cădea?



Casa Farman a experimentat de curând sistemul de a se pilota avioanele numai prin mijlocirea aparatelor de bord special create, fără a mai fi nevoie de vizibilitatea exterioră pentru pilot. Fără îndoială că această invențiune va revoluționa principiile de pilotaj, făcând ca zborul de noapte, ceața, bruma, norii, să nu mai formeze stavilă în materie de zbor.

Acest nou principiu completat cu al radiogoniometriei vor corobora cu certitudine la rezolvarea definitivă a siguranței navigațiunei aeriene.

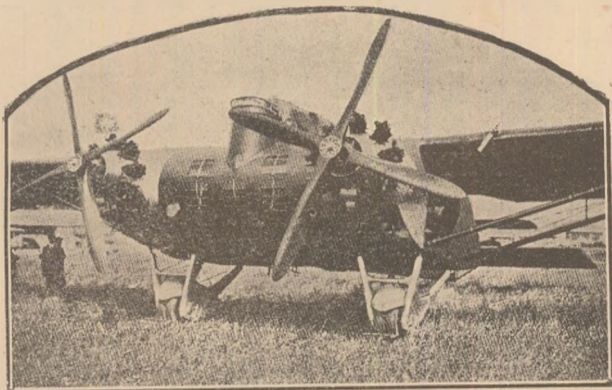
Salturile mari și îmbucurătoare în materie de invențiuni aviatice ne vin tot din Franța, patria zborului și a tuturor marilor concepțiuni.



Cabina avionului „FARMAN”, amenajată ca restaurant.



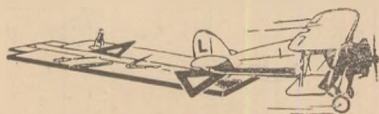
Inspectoratul general aeronautic a luat măsura ca toți piloții vechi cari și-au întrerupt zborul mai mulți ani, să treacă în serii la școlile de pilotaj pentru antrenament. Măsura nu e rea. Oricare ar fi însărcinările și comanda exercitate, pilotul aerian atât cât îi permite sănătatea și vârsta să-și practice specialitatea. Este un frumos exemplu și pentru tinerii zburători. Măsura fiind logică e binevenită.



Avionul „DYLE et BACALAN“, mare aparat de bombardament de noapte cu două motoare Jupiter de 480 H. P. fiecare.

Aviația noastră a fost de curând îndoliată printr'un neorocit accident care ne-a răpit la Galați pe unul din cei mai buni piloți: locotenentul Grozescu Sever și mecanicul Lăzărescu. În materie de zbor, există evident riscuri, și fatalitatea are cuvântul, dar nu e mai puțin adevărat că acestea pot fi oarecum împedecate atunci când impetuoșitatea tinerilor piloți face ca să riște inutil pe timp cu totul defavorabil. E rolul șefilor să vegheze, și să tempereze avânturile prea hazardate.

„România Aeriană” transmite condoleanțe îndureratelor familii.



Mari manevre aeriene au avut loc. Cu ocazia serbărilor unirei Basarabiei la Chișinău au evoluat câteva escadrile. D. general inspector de armată Rudeanu, priceputul șef al aeronauticej române, a fost în fruntea zburătorilor. Dela Chișinău, manevrele aeriene vor evolua la Cluj până la 10 Mai când temele tactice terminate, păsările mecanice ale văzduhului nostru vor lua parte la parada națională din Capitală.

Se crede că asemenea manevre vor avea loc și în toamnă cu alte unități ce nu au luat parte acum în primăvară.



Zilele trecute doi căpitani aviatori polonezi au venit în zbor aterizând la Pipera, spre a ne face vizită de cur'oazie. Căpitănanul aviator Burduloiu a fost afectat ca primitor și inițiator al oaspeților străini.

Se impune din partea aviației noastre o întoarcere de vizită pe calea aeriană poloniei, după cum s'ar impune și la ceilalți aliați, măcar vecini dacă nu mai depărtați. Pe când oare acestea?

\* \* \*

Evenimentul important aviatic, mondial, la ordinea zilei este, fără îndoială, terminarea celei mai mari călătorii aeriene ce s'a executat până în prezent.

Eroii Costes și Le Brix au aterisat la Bourget după un parcurs de 57.147 km., ocolind globul, primiți în mod

triumfal de Franța oficială și Parisul sentimental. Este o întreprindere vrednică de admirat. Ca și Pelletier-Doisy, cei doi ași au purtat prin lumea întreagă cocarda republicii pe un Breguet 19, motor Hispano Suiza 500 H. p. Admiratorii celor doi ași au colectat sume pentru a înălța un far ce va purta numele Costes et le Brix.

Frumos, și măreț în același timp gestul de grațitudine al contemporanilor.

Numai în generoasa Franța se mai întâmplă așa ceva.

Avioneta, pare să prindă tot mai mulți aderenți în lumea aviatică.

Zilele acestea a aterizat la Băneasa un aeroplan de dimensiuni mici, biplace, marca De Havilland, cu motor „Cirrus” 80 H p., patru cilindrii, cu aripile pliabile, așa în cât toată avioneta poate fi garată în orice remiză.

Revistele de specialitate ne arată că la Paris astfel de avioane de câte 12—15 H. p. costă sub 100.000 de lei. Dacă aviația este așa de abordabilă, de ce sportivii noștri cu pretenții, și în special automobilisti nu se înfig și la zbor? Pentru că în aviație, pe lângă aparat, mai trebuie și altceva. E lesne de priceput!

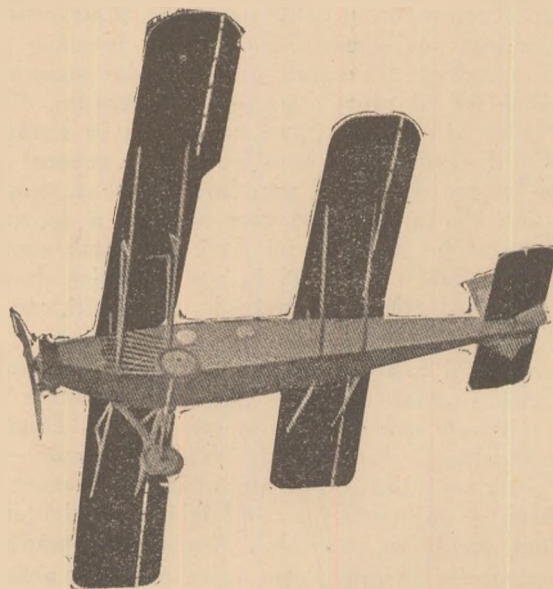


Primum în ultimul moment următoarele, care anunță un record remarcabil, ce-l inserăm cu rezerva ratificării. F. A. I.

La 25 Aprilie a. c., aviațiunea britanică a adăugat un nou record la lista mereu crescândă a performanțelor aviatice mondiale. Un avion de serviciu DE HAVILLAND având montat un motor NAPIER LION de 550 H. P. a bătut, cu o încărcătură de peste o tonă, afară de pilot și combustibil, recordul deținut de Franța (246 km.) parcurgând în 23 minute și 10 secunde distanța de 100 km. la o înălțime de 12.872 metri.

Circuitul a avut loc la aerodromul Stag-Lane, Edgware.

Indată ce timpul va fi mai favorabil, același avion pilotat de căpitănanul englez Broad va tenta să bată recordul pe 500 kilometri, deținut astăzi în Franța.



„Triavionul Albessard”, caracteristic prin dispunerea în tandem a două planuri. Avantaje: auto-stabilitatea de ansamblu prin triunghiul de sustentăție în mijlocul căruia centrul de greutate se poate deplasa fără pierderea echilibrului.

# BULETINUL OFICIAL

AL

## ASOCIAȚIEI ROMÂNE PENTRU PROPAGANDA AVIAȚIEI

### REZULTATELE „ZILEI AVIAȚIEI“

Asociația Română pentru Propaganda Aviației și-a împlinit un an de rodnică activitate. Pornită din inițiativa unui grup de buni români, clar văzători ai intereselor aviației și a perspectivei acesteia în viitor pentru apărarea patriei, ea a evoluat strângând în juru-i mulți membrii, mulți adepți convinși sprijinitori, până ce în sfârșit astăzi — cu tot scepticismul unora — constituie o instituție de interes național, unanim recunoscută. În parcursul unui an de activitate trei etape caracteristice proemină dând rezultate mai mult decât satisfăcătoare: Prima expoziție de aviație în România, Ofensiva de propagandă aviatică prin cicluri de conferințe, și în sfârșit „Ziua Aviației“.

Primele două etape sunt de ajuns cunoscute, vorbindu-se și scriindu-se suficient despre ele, urmează deci a se arăta în cadrul acesta, în mod succint activitatea și rezultatele morale ale zilei aviației.

Preparată cu aproximativ două luni de zile înainte, această zi de „8 Aprilie“ s'ar putea spune, că în mod general, a corespuns așteptărilor atât din punct de vedere moral cât și material. Cu ajutorul Guvernului, cu ajutorul autorităților, cât și a filialelor A. R. P. A., din cele 71 de județe, manifestările de propagandă au fost satisfăcătoare, publicul participând atât sufletește cât și materialicește pentru promovarea ideii de aviație în România.

Strângerea de fonduri prin chete, șezători, festivaluri, vânzări de insigne, subscripții, etc., întru alcătuirea fondului național pentru crearea flotei aeriene de apărare comună, a fost de asemenea multumitor. Până în prezent, totalizarea sumelor din întreaga țară nu s'a putut face din cauza anevoioaselor comunicări, și stabiliri de bilanțuri parțiale pe regiuni, filiale și subcentre, însă aceasta se va realiza în curând și în buletinul viitor se va publica totalul general al efortului bănesc, făcut de populația țării cu ocazia zilei aviației. Deocamdată ne vom mărgini a reproduce în partea ultimă a prezenței dări de seamă sumele mai importante dela 1.000 lei în sus scrise de particulari, bănci, instituții industriale, autorități, etc.

Programul zilei aviației s'a succedat în liniamente generale în toate centrele țării, atât comune urbane cât și rurale așa după cum era stabilit. Dacă într'unele localități — puține de altfel la număr — publicul și chiar autoritățile n'au înțeles rolul mare al zilei, aceasta se datorește fără îndoială insuficienței propagandei făcute în prealabil. Asociația Română Pentru Propaganda Aviației, este conștientă de acest lucru, și unul din punctele programului viitor de lucru este luminarea pretutindeni asupra acestei probleme puțin cunoscută pe alocuri, „Aviația“.

În Capitală Ziua Aviației s'a sărbătorit în mod grandios. Atât publicul cât și oficialitatea au dat toată

amplimea pentru ca reușita să fie asigurată. S'a alcătuit procesiune la cimitirul Eroilor Aviației unde s'au depus coroane. Acolo a vorbit d. colonel Rujinsky, Dir. G-ral A. R. P. A.

La Mitropolie a avut loc în fața oficialităților te-deumul și pomenirea celor 138 eroi ai aerului.

Pe calca Victoriei o procesiune de studenți cu pancarte au manifestat entuziast pentru aviația națională.

Toate atenele populare, precum și sălile de spectacole, cinematografe, etc., au alcătuit șezători și spectacole în beneficiul aviației. Pe străzi au circulat chete și vânzări de insigne iar liste de subscripție au funcționat în acelaș scop. Seara a avut loc două festivaluri de gală unul la Ateneul Român și altul la Teatrul Național.

La Ateneu înaintea programului artistic a ținut o cuvântare ocazională d. deputat Șt. Tătărescu Secretarul G-neral al A. R. P. A., iar la Teatrul Național înaintea spectacolului asemenea a vorbit d. deputat Cezar Pascu, Președintele „Prietenilor Aviației“. Ziua Aviației în Capitală s'a soldat cu un beneficiu moral și material de toată lauda.

Sumele scrise și comunicate nouă până la data de 1 Mai, mai mari decât 1.000 lei sunt următoarele:

Prefectura Ilfov, 900.000; Personalul și cheta municipiului București, 465.000; Prefectura județului Durostor, 404.173; Filiala Ismail, 294.984; Filiala Bazar-gic, 247.000; Filiala Dolj, 200.000; Cheta soc. Principele Mircea, 157.000; Diferite chete făcute de cerce-tași, 109.116; Lista d-lui ing. Bușilă, 105.000; Funcțio-narii primăriei Capitalei, 100.000; D. Gh. B. Cornă-țeanu, 100.000; Fabrica Letea, 100.000; Filiala Mehe-dinți, 75.851; Județul Bihor, 50.000; Soc. Centr. agri-colă, 50.000; Soc. T. B., 50.000; Personalul șc. preg. de Aeronautică, 45.067; Județul Alba, 43.778,50; Personalul S. T. B., 39.205; D-na dr. Costinescu, 39.000; Ateneul Român, 37.500; Județul Constanța, 37.057; Atelierele C. F. R. Timișoara, 36.959; Opera Română București, 30.000; Filiala jud. Trei Scaune, 27.684; Personalul reg. I. C. F. R., 26.458; Primăria Petro-șani, 26.423,25; Pers. prefect. Brăila, 22.578; Protoeria circ. I. București, 22.196; Filiala Vlașca, 18.581; Fi-liala Făgăraș, 18.184; Banca Caracal, 18.095; Pers. și funcționarii magazinului Pop și Bunescu, 17.200; Pers. Inspect. g-neral al Navig. și Port. Galați, 16.105; Pers. și funcț. firmei E. Wolff, 15.125; Garniz. Miercurea-Ciucului, 15.000; Soc. Franco-Română Brăila, 14.035; Cheta d-nei general Nicoleanu, 13.120; Banca Viticolă București, 11.200; Banca Franco-Română, 11.000; Diferite primării Târnava Mare, 10,476; Banca Viti-colă a României: 10.000. Creditul Funciar Urban: 10.000. Diferite Primării Târnava Mare 9.523. Soc.

Sport. Națională, 7.000. Ateneul Pop. 13 Septembrie 1848 Buc. 6.182. Șc. de Fete No. 3 Buc. 5.573. Cheta d-lui M. Cristescu 3.300. D. ing. Constantinescu-Galați 5.780. Uzinele Reșița 5.000. D. G-ral Carcalețeanu 5.000. Creditul Rural 5.000. A. Ivanovici 5.000. Pers. Banca Agricolă Loco 4.210. Pers. Ocol. Silv. Valea Lotru Sebeș 4.100. Primăria Sighișoara 4.095. Teatrul Minoritar Lupeni 3.926. Pers. Minist. Comunicații 4.040. Gimanz. G-ral Averescu Adj. 3.735. Cheta Patriarhiei 3.700. Lista d-lui V. Berteanu 3.450. Ateneul Pop.

Reg. Maria 2.400. Dep. Armăsari Fetești 2.618. Manutanța Centr. Armatei 2.530. Șc. Com. Elem. Brăila 2.110. Aten. Pop. Mircea Basarab 1.785. Com. Liva-dea Prahova 1.628. Ocol. Silv. R. Negru 1.346. Credit. Extern 2.000. Șc. Băcți Nr. 36 Loco 1.280. D-na Z. ing. Negreanu 1.460. Ing. S. M. Negreanu 1.340. Ocol. Silv. Orăștie 1.056. Ocol. Silv. Ianăuți 1.180. Șc. Fete No. 29 1.000. Ing. M. Rădulescu-Brăila 1.000. Banca Salariaților Publici 1.000.

Total lei 4.152.810

## INFORMAȚIILE BULETINULUI „A. R. P. A.”

Asociația Română pentru propaganda Aviației a dat circulară grupurilor școlare din București că pentru ziua de 13 Mai cu prilejul concursurilor de zmeuri organizate de Aero-Clubul Regal Român, pot beneficia cu intrare gratuită.

Un delegat al fiecărei grupări trebuie să se prezinte în prealabil pentru obținerea autorizațiilor dela sediul A. R. P. A. str. Lipsani No. 3.

Pentru școala particulare de Aviație „Regele Mihai I” s'a lucrat o insignă pe care s'o poarte elevii. Insigna aceasta de un aspect cât se poate de estetic se vinde pe prețul de 40 lei doritorii putându-se adresa la sediul A. R. P. A. str. Lipsani 3.

Și membrii grupărilor școlare s'a hotărât că pot purta această insignă, ea vânzându-se cu 30 lei pentru dânsii.

Direcția generală a poștelor dorind să vie în ajutorul A. R. P. A-ei cu prilejul „Zilei de Aviație”, a aprobat ca porto corespondenței să fie gratuit pe timp de 2 luni, timp în care s'a expedit extrem de numeroasa corespondență în toate colțurile țării.

Domnul director general al P. T. T., inginer Marinescu, sprijinitor al Aviației, a binevoit să prelungească termenul încă cu o lună, până când toate corespondențele cu rezultatele manifestărilor „Zilei Aviației”, vor sosi la centru.

Asociația Română pentru propaganda Aviației, mulțumește d-lui director general pentru inimosul ajutor ce i-a dat.

Spre a da prilej publicului și în special oamenilor cu mijloace reduse, dar cari au drag să ajute aviația cu cât de puțin, A. R. P. A., studiază înființarea unor carnete, în felul carnetelor cărămizi, din care o foaie detașată și numerotată: „Un cui pentru un avion”.

Picătură cu picătură se face apa mare !

Asociația a luat hotărârea ca să imprime în broșuri cursurile mai importante ce s'au predat la școala liberă aeronautică „Regele Mihai I”. Acestea vor fi la dispozițiunea, atât a elevilor școalei cât și a particularilor, doritori de cunoștințe aeronautice popularizate, cu un preț destul de abordabil. Doritorii se vor adresa la sediul nostru, str. Lipsani 3 lângă Vama Poștei.

Cu prilejul „Zilei Aviației” ziarul „Universul”, a luat hotărârea să doneze Asociației suma necesară pentru achiziționarea unui avion. Tot direcția ziarului a imprimat 100.000 de manifeste cari au fost în zilele de Paști aruncate din zbor, și în cari se îndemna populația să contribuie pentru aviația națională. A. R. P. A., mulțumește marelui ziar, pentru sprijinul prețios ce îi dă.

Primul bun român care a donat încă din anul trecut, din primele zile ale funcționării asociației noastre o sumă apreciabilă a fost d. Gh. B. Cornățeanu din Cernăuți. D-sa a trimis atunci 10.000 lei.

Acum cu prilejul zilei aviației, d. Cornățeanu a trimis 100.000 lei.

Este un gest prea frumos, care denotă consecvență, și mare patriotism, ce ar putea servi de exemplu multora.

A. R. P. A. mulțumește inimosului Român.

În vederea marelui meeting ce organizăm, s'au dat la imprimat regulamentele cupelor „Maior av. Nicu Capșa” și „Căpitan av. Vasile Craiu”.

## Redeschiderea cursurilor Școalei particulare de Aviație „Regele Mihai I”

În ziua de 24 Aprilie a. c. a avut loc redeschiderea cursurilor și ciclului de conferințe, în sala Spiru Haret a Universității, a Șc. Particulare de Aviație „Regele Mihai I”.

Domnul Căpitan chimist Gudju a început cursul de „Chimia în Aviație” arătând în linii succinte marea importanță a problemei gazelor, ce rămâne strâns unită de arma aviației. Războiul de mâine a spus d-sa, e rezervat exclusiv aviației și chimiei.

În ziua de 25 Aprilie d. Lt.-Colonel Giossanu H., comandantul școalei Aeronautice a început cursul d-sale de „Aeronautică Militară”. D-sa arată cu o introducere entuziastă rolul mareț pe care Aviația Militară l'a avut în decursul deslănțuirii războiului mondial.

În ziua de 26 Aprilie, d. Trancu-Iași fost ministru — printre primii ce s'au ocupat cu chestiunea legislației aeriene la noi în țară, — începe cursul de „Legislație Aeriană”. D-sa face apologia legislației Aeriene din diferite țări. Arată rolul ce-l are această legislație, în relațiunile comerciale interne și externe pentru fiecare popor subliniind neîncetat dorința României să fie dotată în sfârșit cu un cod al Legislației Aeriene.

Cursurile vor continua de patru ori pe săptămână conform programului, în localul Universității, sala Spiru Haret. Ele se vor sfârși la 25 Iunie, iar examenele de finit de școală vor începe la 28 până la 2 Iulie când se intră în vacanță.

Rezultatele, cari constau din certificate și diplome se vor da imediat.

## NORMELE PENTRU ORGANIZAREA MEETINGULUI DE PRIMAVARA 1928

1) Asociația Română pentru propaganda aviației împreună cu Aero-Clubul Regal Roman, își iau de comun acord răspunderea organizării Meeting-ului în conformitate cu normele de mai jos.

2) Comitetul de patronaj al Meeting-ului este alcătuit de următoarele persoane :

D. General Angelescu Paul, ministru de război.

D. Argetoianu C., ministru de domenii.

Principele Bibescu V., vice-președinte al Aero-Clubului.

D. Băicoianu, dir. Banca Națională.

D. Costinescu, primarul municipiului București.

D. Cantacuzino, membru fondator al Aero-Clubului.

D. inginer Constantinescu, membru fondator al Aero-Clubului.

D. Dumitriu, ministrul comunicațiilor.

D. General Dumitrescu, Dir. Superior al Aeronauticii.

D. General Lăzărescu, din Marele Stat Major.

D. N. Lupu, ministrul muncii.

D. Mitilineu, fost ministru.

D. General Mircescu L., fost ministru.

D. General Nicolescu E., prefectul poliției Capitalei.

D. Olănescu, fost ministru.

D. Oromolu M., fost ministru.

D. General Rudeanu V., inspector general al Aeronauticii.

D. General Samsonovici, șeful Marelui Stat Major.

D. General Sârbu, comandantul diviziei I-a Aeriană.

3) Organizarea efectivă a meeting-ului se va face de către comitetul de organizare care lucrează cu depline puteri, atât din partea Asociației Române pentru propaganda Aviației cât și din partea Aero-Clubului Regal Român.

Comitetul de organizare este alcătuit din :

A. R. P. A.

D-I Col. Rujinsky.

D-I Deputat Șt. Tătărescu.

D-I Maior Penes.

AERO-CLUBUL REGAL ROMAN.

D-I Col. Av. Popovici.

D-I Cpt. Av. Bănciulescu.

4) Meeting-ul va avea loc în zilele de 20 și 21 Mai 1928 la Aeroportul Băneasa. Va fi precedat în ziua de 19 Mai de vizitarea unei expoziții de avioane civile și militare, precum și a aeroportului Băneasa. Pentru această zi, Flotila de luptă și Centrul de instrucție al Aeronauticii, își vor intensifica la maximum activitatea de sbor.

Avioanele străine sosite pentru meeting se vor găsi în ziua de 19 Mai pe aerodromul Băneasa, formând împreună cu avioanele militare, (câte un avion din fiecare categorie sau tip de aparat) o expoziție de avioane civile și militare.

Grupurile școlare, intrarea gratuită în baza cărței de legitimație dela A. R. P. A. Ceilalți vizitatori, cu plată 20 lei de persoană, 100 lei pentru vehicule.

În ziua de 20 Mai a. c. va avea loc meeting-ul propriu zis.

În ziua de 21 Mai a. c. vor avea loc concursurile și sborurile cu plată.

5) Prima anunțare a meeting-ului prin ziare se va face în ziua de 22 Aprilie a. c. În ziare se va arăta că Asociația Română pentru propaganda Aviației și Aero-Clubul Regal Român organizează acest meeting.

6) Primele afișe vor fi de Md. 12 și vor anunța data

meetingului și programul în linii generale. Afișe Md. 24 a, se vor tipări după ce se va cunoaște rezultatul intervențiilor facute în străinătate.

Se vor face afișe mari pe pânză pentru încrucișări de străzi.

Se vor arunca din avioane afișe mici, în cantități cât mai mari. Ele se tipăresc de acord cu diferite case de automobile, cărora le revin cheltuelile de hârtie și tipar.

7) Se va cere reducere pe C. F. R. pentru cei din provincie cari vor asista la meeting. Cassele speciale în interiorul incintei pentru vize în ziua meetingului.

8) Prețul biletelor de intrare se fixează la : Lei 60 pentru persoane și 300 lei pentru vehicule.

Pentru vânzarea lor se vor face chioșcuri de desfacere (două chioșcuri dela A. R. P. A.).

9) Organizarea transporturilor ca și la meeting-ul din 1927.

10) Se vor tipări regulamentele concursurilor organizate cu ocazia meeting-ului. Premii pentru fiecare concurs : 12.000, 8.000 și 5.000 lei. Asociației Române pentru propaganda Aviației, îi revin cupele „Nicu Capșa” și „Vasile Craiu”, iar Aero-Clubului îi revin cupele „Aurel Vlaicu” și „Mircea Zorileanu”.

11) La cunoașterea rezultatului de înscriere pentru diferite concursuri se va tipări programul general al meeting-ului. Acest program va cuprinde : Membrii din comitetul de patronaj.

Comisarul general d. General C. Lăzărescu.

Comisari sportivi : d. Lt-Col. aviator Giossanu H., d. Maior aer. Rădulescu Scarlat, d. Căpitan aviator inginer Mincu C., d. inginer M. Racovitză, d. Căpitan aviator Gonta C.

— Regulamentele diferitelor concursuri.

— Participanții înscriși la concursuri.

— Programul general al meeting-ului.

— Programul amănunțit pe zile și ore.

— Etc., etc.

12) Organizarea vânzării insignelor speciale, revine integral Aero-Clubului Regal Român (cu cheltueli și venituri).

13) Invitații pentru : Membrii Familiei Regale, miniștri, corp diplomatic, autorităților militare și civile superioare.

Tabloul invitațiilor se va stabili de acord.

13) Tribune. Decorare.

14) Haut parleurs, procurare instalare.

15) A. R. P. A. și Aero-Clubul vor stabili în scris regulile de sbor și disciplina sborului. Determinarea pentru fiecare probă și concurent în parte a zonei și înălțimei de lucru.

17) Botezul aerului. Biletele câștigătoare ca și la meeting-ul din 1927 sau cu plată (500 lei pentru ziua de 21 Mai a. c.

Aero-Clubul va face următoarele intervenții : Către Aero-Cluburile străine cerând concurs și participarea industriilor naționale respective. Asemenea intervenții în străinătate pentru parașutiste și acrobații (M-lle Blainville, Romanesky), Fronval, Coste și Le Brix, etc.

Pentru orice măsuri, intervenții, pregătiri asemenea pentru orice cheltuială se vor lua semnaturile d-lor din comitetul de organizare, și se va lucra de perfect acord.



# Produsele Uzinelor NAPIER

Din informațiunile ce deținem din sursă autorizată, este aproape sigur că la meetingul de aviație dela 19, 20 și 21 crt. va participa și un avion englez, montat cu un motor „Napier Lion“ al Uzinelor Napier din Londra.

Performanțele extraordinare obținute cu acest motor, devenit celebru și considerat ca imbatabil, ne face să credem indicat a da câteva date și cifre, pentru edificarea celor ce poartă interes aviațiunii noastre.

Uzinele Napier, cari înainte fabricau cunoscutele automobile cu același nume, au luat în 1918 hotărârea de a se dedica exclusiv motoarelor de avion. În același an apare primul tip care a fost imediat adoptat de către Aviațiunea Britanică. De atunci încolo, continueie modificări ce i s'au adus, punându-l pe primul plan, astăzi motorul „Napier Lion“ de 450 Hp. este standardul Forței Aeriene Engleze și a multor altor state ca Japonia, Germania, Spania, Grecia, Polonia, America de Sud, etc.

Pentru a se vedea marea încredere ce aviatorii cu renume mondial au în acest motor, menționăm numai celebrul raid al Comandantului Franco, care a zburat din Spania la Buenos-Ayres în 59 1/2 ore, în cele mai bune condițiuni. În urmă însă

au fost întreprinse raiduri mult mai lungi, ca de exemplu acela făcut de 4 Hidravioane cu câte două motoare din Anglia în Australia și până la Singapore și mai târziu la 14 Octombrie 1927 zborul dela Felixtowe la Kerachi, cel mai lung ce s'a efectuat vreodată, acoperindu-se 28.000 mile engleze (peste 45.000 kilometri) dintre cari 10.625 mile (17.096 kilometri), fără să se simtă nevoia vreunei revizuii sau reparațiuni.

În materie de viteză iarăși, concursul de anul trecut pentru cupa Schneider este concludent. Locotenentul englez S. N. Webster, câștigătorul cupei, a ajuns la 281 mile sau 452 kilometri pe oră, bătănd toate recordurile anterioare prin această iuțea amănitoare.

Din rapoartele oficiale ce avem la îndemână, motorul Napier a ajuns la zboruri de peste 330 ore fără reparații și la peste 2500 ore de zbor total, fiind încă în perfectă stare de funcționare.

Sunt cifre uluitoare, cari fac dovada repetată a marilor progrese realizate întru învingerea spațiului și faptul participării la meetingul nostru al acestui motor, nu poate decât să bucure sincer pe orice bun român.

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

— Toate recordurile mondiale —

**REZISTENȚA:** a efectuat esșaiul de 150  
ceasuri la Bank

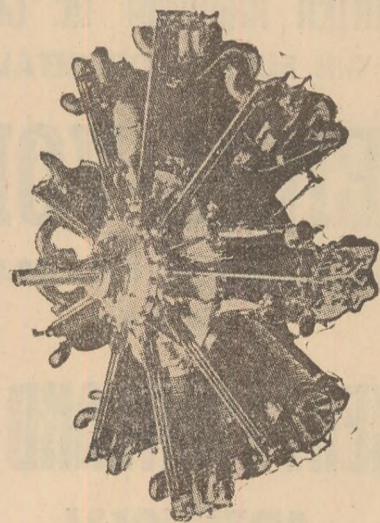
**UȘURINȚA:** în ordinea de marș, 350 kg.

**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 CHIAȚ GERMANIA  
AU LICENȚA JUPITER ȘI-L FABRICĂ ÎN UZINELE LOR PROPRII

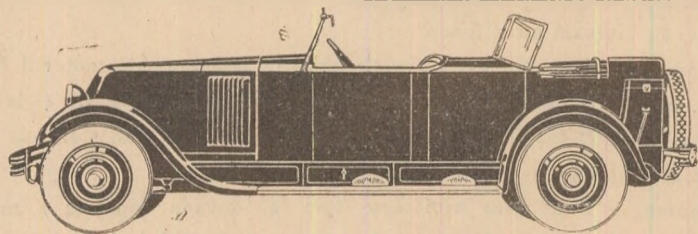


# RENAULT

CELE MAI IMPORTANTE UZINI DE AUTOMOBILE DIN EUROPA

CONSTRUESC:

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



## MOTOARE

PENTRU

## AVIAȚIE

REPREZENTANȚI GENERALI

Gr. CRISTEA & C-ie

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

SOCIETATEA ANONIMA DE CIMENTURI  
DIN EUROPA ORIENTALĂ

## CERNA-VODA

CAPITAL SOCIAL Frcs. 12.500.000

### CIMENT PORTLAND

### ARTIFICIAL „POD”

Îndeplinind cu prisosință  
toate condițiunile caetelor  
de sarcini ale autorităților.

Cel mai recomandat pentru beton-armat

# NASH

„Automobilul cel mai bun pentru prețul plătit”

Trei typuri diferite de 6 cil.

Toate montate pe 7 paliere

ADVANCED SIX

(MOTOR CU SUPAPE IN CAP)

SPECIAL SIX

(MOTOR CU SUPAPE IN CAP)

STANDARD SIX

(MOTOR CU SUPAPE LATERALE)

Reprezentant General:

## CONSTANTIN S. MIHĂESCU

CENTRALA: Str. Walter Mărăcineanu, 2 bis. Telefon 47/72  
EXPOZIȚIE, ATELIER și GARAJ: Str. Cobalcescu, 45. Telefon 5/67  
GARAJE: Str. Dr. Felix, 46 și Str. Dr. Sergiu, 38. Telefon 10/17  
BUCUREȘTI

Adresa Telegrafică: NASH, București

**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 FABRICATIUNEA SOCIETĂȚILOR :**

**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, Ceane, Sobe, Tuburi pentru  
canalizări, scurgeri, etc.

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

Toate aceste produse se desfac 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.



**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 ANONIMĂ

Capital și Rezerve Lei 115.000.000

CENTRALA: IAȘI

SEDIUL: BUCUREȘTI

*Sucursale:* CERNĂUȚI, GALAȚI,  
CHIȘINĂU, BĂLȚI, CETATEA ALBĂ,  
ROMAN, BRĂILA, RENI, TIGHINA și  
TARUTINO.

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

Telegrame : „MOLDOBANCA“

Face orice fel de  
operațiuni de Bancă

**„STEAUA ROMANA“**

Societate Anonimă pentru Industria Petrolului  
**BUCUREȘTI**

Capital social: 1.000.000.000 Lei

**RAFINARIA CÂMPINA**

Capacitatea de lucru circa 1.000.000 tone țiței 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. Nador-utca 8.  
«Steaua Română», Agenția din Constantinopol, Ga-  
lata, Taptas Han III.  
«Steaua Română», Agenția din Smirna, Local Kan-  
ditschale, Rue Soman Eskelani.  
«Napht», 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, 260, Boulevard St. Germain, Paris.





LINDBERGH  
BYRD :::::

CHAMBERLIN  
MAITLAND

BROOK & SCHLEE  
:-: COSTES-LEBRIX :-:  
CUMAGNETOURI  
**SCINTILLA**  
IOSEF SCHNEIDER

IMPĂCĂREI, 31.

BUCUREȘTI

IN TRECERE  
PRIN CAPITALA  
VIZITAȚI

**„LUNA PARK”**  
*din Târgul Moșilor*

Unde veți găsi diferite distracții mondiale :

**Montagne Ruse**

îmbarcați în vagonete solide cu o iu-  
teală vertiginoasă veți avea impresia  
sborului prin munți.

**Autodrom**

o călătorie admirabilă cu automobilul ce se  
conduce personal și e pus în mișcare prin  
electricitate.

și diferite alte distracții  
noui și atractive

# UZINELE DE FIER ȘI DOMENIILE

DIN

# REȘITA

Societate Anonimă. — Capital Social Lei 750.000.000

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

Schimbători, Macazuri, Incrucșări, Poduri 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, cramioane.

## ELECTRO-MOTOARE, DINAMURI, GENERATOARE

Transformatoare, instalațiuni complete de centrale electrice, industriale și comunale, electrificări 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

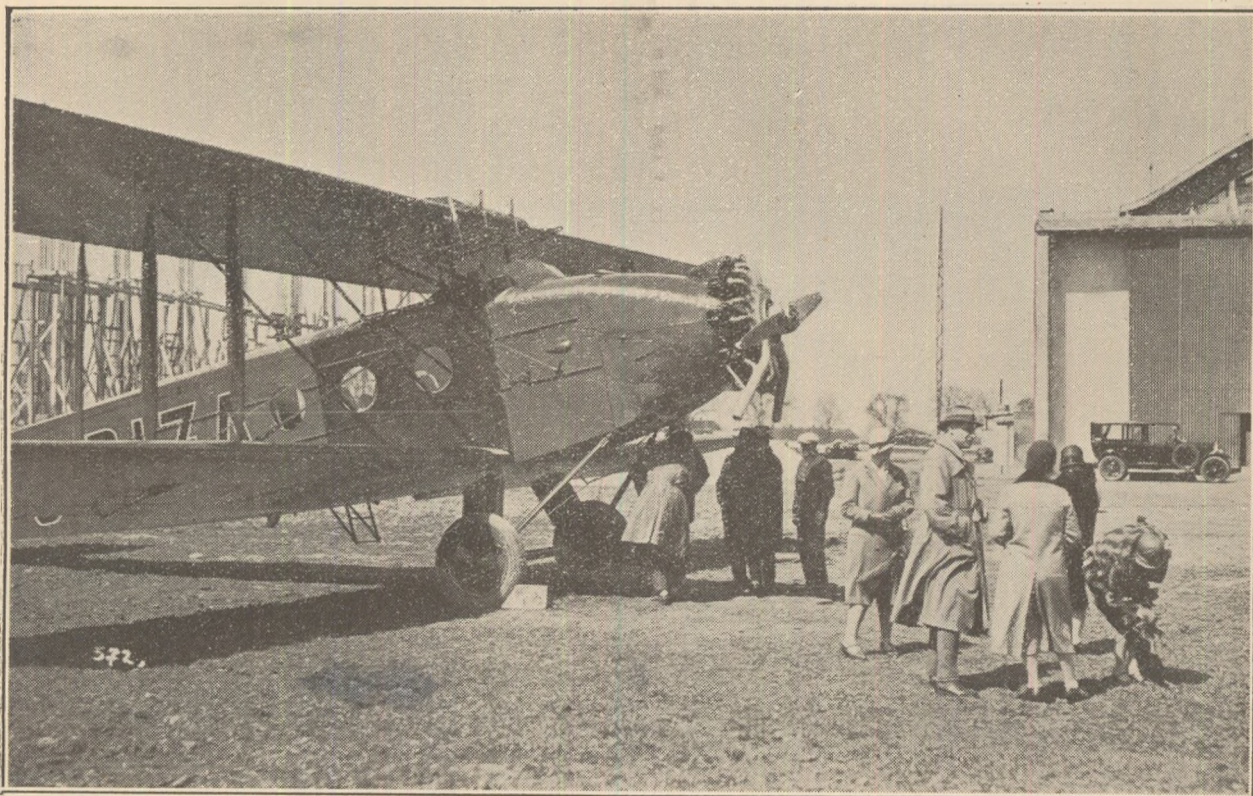
## Recordul lumii cu DORNIER-SUPERWAL

Prevăzut cu 4 motoare GNOME și RHONE-JUPITER

	Recorduri noi:	Recorduri vechi:
<b>1000 Kg. (greutate utilă)</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/h. 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 . . . . .	6h1'56"	
VII Distanța . . . . .	1000 km.	
VIII Înălțimea . . . . .	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

## Avionul de pasageri B. H. 25

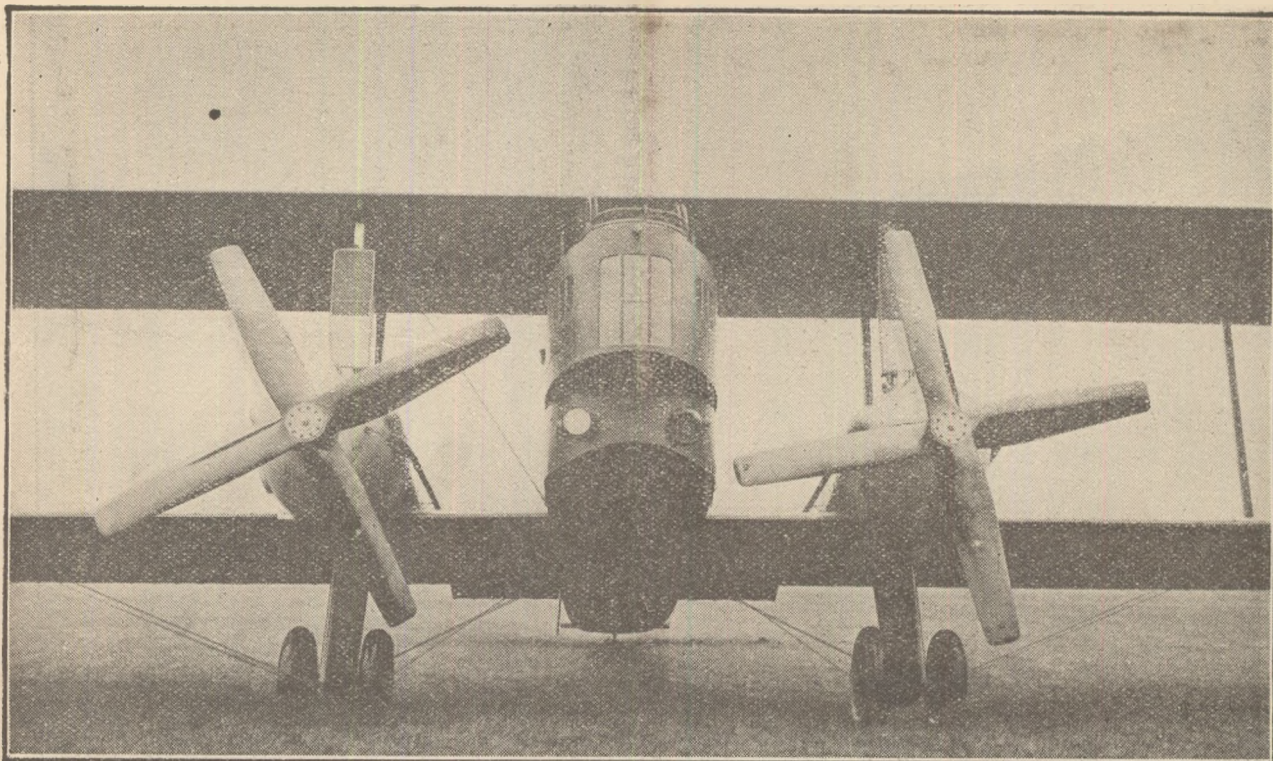


Avionul de pasageri „AVIA“ B. H. 25, comandat la Uzinele Skoda, pentru aviația civilă românească

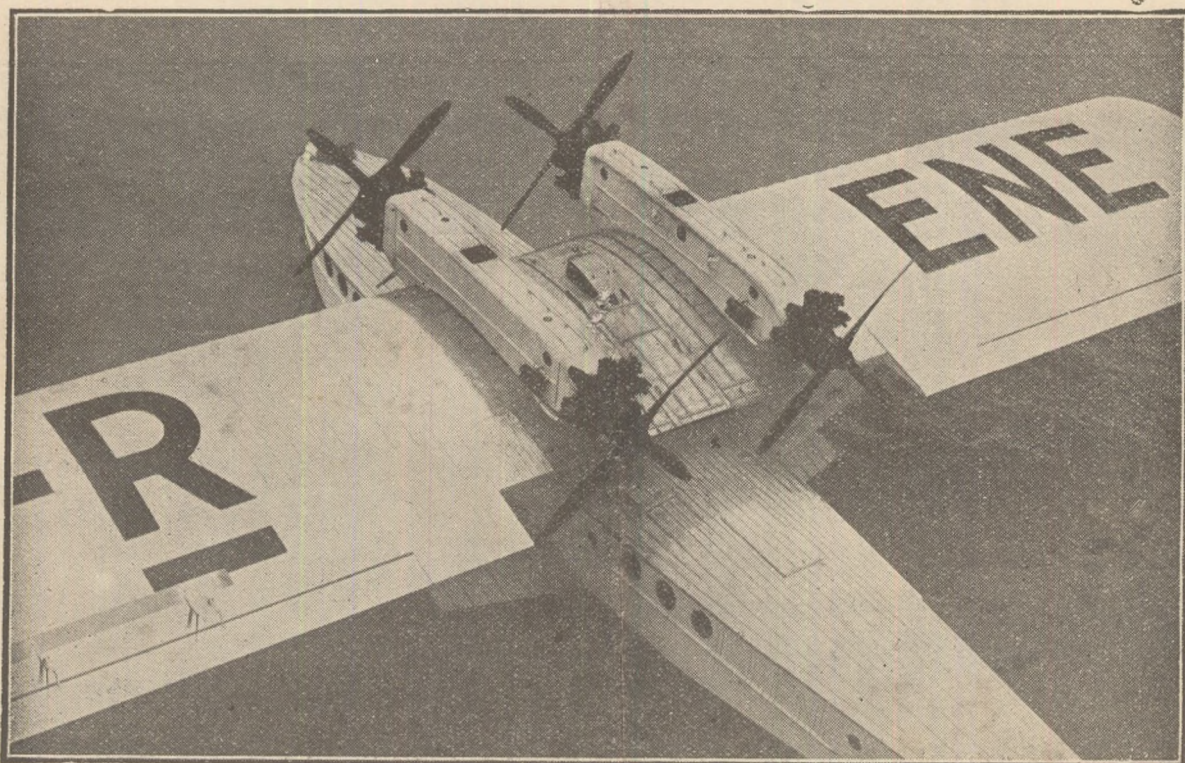
## Avionul de pasageri B. H. 25 „A V I A“



## Avion de pasageri bimotor, „FARMAN GOLIATH“



## 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.

„ROMÂNIA AERIANĂ“ apare în 10.000 exemplare

Tip. Ziarului «UNIVERSUL»

Redacția Str. Romană, 227 —Telef. 213|23

Ad-ția Prel. Polonă, 17—Telef. 330|75