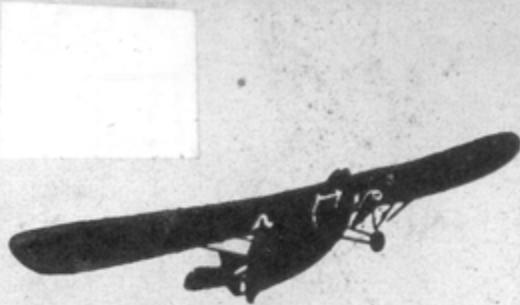


Anul XX--Nr. 1

Ianuarie 1946



ROMÂNIA AERIANĂ

SUB ÎNALTUL PATRONAJ
AL M.S. REGELUI MIHAI I



În prilejul aniversării a 20 ani de existență, urez
revistei „România Aeriană” aceiasă rodnică activitate pentru
încurajarea și prospătarea shomului românesc.

M. Michael

In acest număr festiv semnează:

M. S. Regele Mihai I, I. P. S. S. Nicodim, dr.
Petru Groza, g-ral C. Vasiliu Rășcanu, prof. P.
Constantinescu-Iași, Gh Gheorghiu-Dej, Anton
Alexandrescu, prot. C. P. Burducea, g-ral av. Em.
Ionescu, g-ral V. Dombrovskii, prof. V. Vâlcovici,
g-ral av. C. Argeșanu, g-ral av. adj. I. Stolcescu,
g-ral V. Rudeanu, g-ral A. Locusteanu,
g-ral dr. I. Bălăneșcu, g-ral av dr. V. C. Anastasiu,
g-ral av. Al. D. Sahinli, c-dor av. Andrei
Popovici, dr. ing I. Linteș, av. O. Costescu, c-dor
av. I. Stănculescu, ing P. I. Carp, cpt. c-dor av.
Traian Udrischi, Mihail Negru, C. M Cantacuzino,
G. Vasiliu-Belmont, Max Manolescu, I. Simion,
Justin Gheorghiu și Bănică Enciulescu.



ROMÂNIA AERIANĂ

SUB INALTUL PATRONAJ AL M. S. REGELUI MIHAI I

Fondată în anul 1927

Inscrisă la Trib. Ilfov sub Nr. 107

Redacția: Str. Aurel Vlaicu Nr. 5. Administrația: Calea Floreasca Nr. 13—Tel. 2.0891.—București III

Director tehnic: Ing. Al. C. Vissarion

Prim redactor: Av. Laelius I. Popescu

Director: Andrei Udrea

Mărturisiri la aniversarea noastră

Însușirile alese ale poporului românesc, care a dat țării, în toate timpurile și în toate domeniile, elemente de valoare, n'au rămas în urmă nici cu problema sborului omenesc. Cu conducători înțelepți, tehnicieni exceptionali și piloți îndrăsneți, România a fărmățiat printre cele dintâi țări această cucerire a secolului nostru, dând un important tribut progresului aviației.

Dar, pentru o populație mare cât avea țara noastră acum douăzeci de ani, erau prea puțini înțelegători ai ideii de aviație. Mareea majoritate, socotea avionul ca o mașină periculoasă, ce interesa numai pe cei ce aveau curajul să se urce în ea.

Deci, familiarizarea și căștigarea maselor pentru această idee, trebuia făcută de un organ de publicitate, scris cât mai pe înțelesul tuturor, care nu exista la noi, deși alte țări aveau la acea dată, câte 7–8 reviste de aviație.

Inițiativa particulară, fără sprijinul material al statului, într'un domeniu nou și așa de puțin înțeles, era o îndrăsneală, aproape tot ca a celor ce au încercat primele sboruri. Aceasta, mai cu seamă, când stiam că românul e sgârcit cu hrana spirituală și nu ne aşteptam să fie prea generos cu băbuțul lui, la susținerea unei publicații de specialitate.

Și totuși... am decolat,—cum se spune în limbaj sburătoresc,—dând viață acestei reviste.

N'am plutit pe albastrul cerului cu avionul, ci, am aterisat și am umblat cu picioarele pe pământ, aci, unde se frământă ambiții, unde sunt deșărtăciuni omenești și se pun chiar obstacole celor ce luptă pentru vreo idee. Ca să înșirui greutățile întâmpinate în decursul acestor ani, ar fi să umbresc haina de sărbătoare pe care o făbrică astăzi „România Aeriană”.

În viața unei publicații și pentru ideea care încă progresează, nu contează douăzeci de ani, însă, pentru viața scurtă a unui muritor de rând, care a stâruit și și-a dăruit cei mai frumoși ani ai tinereții, poate să însemne ceva.

Perseverența a fost stimulată de îndemnul venit de sus, dela *Marea noastră Regină Maria*, care a cinstit paginile acestei publicații cu colaborarea Ei și a făcut ca „România Aeriană” să se bucure, încă dela început, de înalt patronaj regal.

Această deosebită prețuire, acordată unei îndrăsnețe încercări, a avut darul să sporă puterea de muncă, curajul și încrederea în isbândă. Înaltul patronaj ne-a mai impus o grije deosebită în redactarea, tipă-



I. P. S. S. NICODIM
Patriarhul României

Omul este singura ființă care năzește spre cer, locul originii sale spirituale, de aceea l-a preocupat mereu problema stăpânirii înălțimilor.

Descoperirea avionului și folosirea lui pentru stăpânirea văzduhurilor, spre binele omului, aproape pe om de cer, de desăvârșire, de Dumnezeu.

De aceea aviația merită toată atenția.

Revista „România Aeriană“ – organul problemelor aviatice, – de sub înaltul patronaj al M. S. REGELUI MIHAI I, merită prețuirea tuturor, pentru munca jertfelnică depusă pe Altarul științei și a Patriei, în timpul celor 20 ani de apariție.

Această revistă merită să trăiască și să prospere și îi urez viață cât mai lungă de fericite realizări, pentru binele și progresul științei, ai națiunii și pentru îmbunătățirea și apropierea omului de Dumnezeu.

*I. Nicodim
Patriarhul României*

rirea și răspândirea „României Aeriene“, pentru a-i păstra prestigiul demn de onoarea ce i s'a făcut.

Odată aprinsă candela, trebuia procurat un delemnul, care să o alimenteze permanent pentru a nu se stingă. N'am recurs la bugetul statului și n'am urcat scările nici unui minister, ca să subvenționeze cheltuielile necesare apariției.

Cu apeluri răspândite în tot cuprinsul țării, cu unele recomandări ale conducătorilor oficialității dela centru, am reușit să înălzim multe suflete și să trezim interesul în jurul acestei idei, prin cele cca două milioane exemplare răspândite în țară în decursul acestor ani.

Cum ne-am făcut datoria lăsăm să-și spună cuvântul cititorii și prietenii noștri.

Am dat un examen greu, și, în decursul atâtore ani de muncă n'am urmărit mărire, îmbogățire și nici măcar o decorație din cele ce se dau slujitorilor aviației.

Avem credința că „România Aeriană“ își va continua drumul pe care a pornit, deținându-ne pe noi, care ne-am străduit să

o aducem până aici, chiar dacă pe urcușul acestui drum are să mai întâlnească spini.

La această aniversare, primul nostru gând se îndreaptă către Majestatea Sa Regele Mihai I, Înaltul nostru Patron, care se străduște să așeză neamul românesc în rândul națiunilor iubitoare de pace și libertate.

Și trebuie să mulțumim înaltelor personalități, care prețuind munca noastră, ne-au adresat cuvinte de încurajare și îndemn.

De asemenea, tuturor abonaților, instituții, societăți, particulari și funcționari, care au înțeles rostul acestei reviste și au contribuit cu banul lor la cheltuielile de apariție ale „României Aeriene“, cheltuieli ce devin din ce în ce mai grele, datorită împrejurărilor.

In sfârșit, mulțumiri deosebite se cuvin tuturor colaboratorilor noștri de totdeauna, ocazionali și permanenți, care n'au precupățit talentul și competența lor, spre a promova în masă știința problemelor aeriene, care în aceste ultime două decenii au mers din progres în progres.

Andrei Udrean





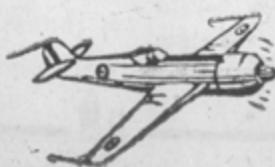
Domnul dr. PETRU GROZA

Liniile aeriene vor deveni arterele principale de comunicații -- desvoltând apropierea între popoarele de pe toate continentele. Astfel mergem cu pași uriași spre o nouă lume, cu mari comunități, prăbușindu-se îngrădirile autarhice șovine. Aerul protejează circulația mai liberă peste hotare.

Tara noastră cu popoarele ei harnice va trebui să-și ocupe locul de cîrste în acest mare proces de dezvoltare a colaborării pașnice între popoare adjcând specificul ei în ansamblul efortului spiritual și material al tuturor popoarelor, -- în slujba progresului întregii omeniri.

În acest sens trebuiește îndrumată opera de educație în domeniul tehniciel aerului și numai astfel educând, „România Aeriană“ se va putea mândri cu mislunea ei.

Dr. Petru Groza
Prim Ministru





Domnul general C. VASILIU RĂȘCANU

**Revista «România Aeriană» împlineste
20 de ani de apariție.**

Sărbătorim cu deosebită bucurie acest eveniment, atât pentru ocazia ce ne-o dă pentru a evidenția rolul avut de acest organ până acum, cât și pentru a arăta speranțele pe care le punem în el, pentru continuarea rodnică a activității sale în viitor.

«România Aeriană» a apărut după trecutul război mondial, într-o perioadă în care rolul și importanța aviației abia se întreăreau.

Cu o incredere și o viziune clară despre viitorul acestei arme, această revistă a orientat din vreme publicul românesc asupra rolului covârșitor, pe care urma să-l joace aviația în zăboiul care a urmat, popularizând astfel atât problemele de tehnică ale aeronauticei, cât și cele de apărare pasivă.

Date fiind performanțele atinse de tehnică în domeniul aerian, căt și perspectivele și surprizelor pe care ni le rezervă viitorul, importanța unui organ de publicistică în acest domeniu este evidentă.

Progresele aviației sunt uluitoare.

La importanța militară a acestei arme moderne, se adaugă, acum la sfârșitul războiului, concursul ei prețios pentru ușurarea vieții economice și a legăturilor sociale de tot felul cu toate popoarele globului, ajutând ca nouile idei de libertate și democrație să fie transmise cu ușurință și reperzicione în toate colțurile pământului.

Urăm revistei «România Aeriană», viață lungă!

General de C. de A. C. Vasiliu Rășcanu
Ministrul de război



Un cuvânt pentru aviație

Aviația românească trece astăzi prin imprejurări deosebite, în strânsă legătură cu prefacerile adânci ale țării noastre.

Am eșit dintr'un război, în prima lui parte dezastroso și antinațional, — pe linia aderărilor destine ale poporului nostru, în a doua lui parte. Acum suntem alături de mariile popoare aliate cu care împreună am izbutit și cu care împreună vom fi chemați să construim pacea.

Aviația noastră urmează linia acestor prefaceri. Am avut o aviație de război, care și-a făcut cu prisosință datoria pe frontul apusean pentru zdrobirea fascismului hitleristo-maghiar, sub conducerea destoinică a generalului comandant aviator Ionescu Emanoil, actualul ministru al aerului.

Firește, aviația militară își are bine încheiate rosturile sale. Însă, cu mult mai largi — și pe drept cuvânt — sunt orizonturile aviației civile, pe care o înțelegem sub toate aspectele ei: comercial, sanitar, sportiv, educativ, științific, agronomic, propagandistic, etc. Numai din această scurtă înșirare se poate vedea că de larg este campul (am putea zice mai exact «atmosfera») de activitate a aviației civile.

In ce ne privește, ca reprezentanți ai unui departament de o valoare deosebită în politica largă a guvernului dr. Petru Groza, pentru democratizarea țării, pentru asigurarea unui bun trai general, pentru întărirea păcii, am simțit nevoie din primul moment a unui sprijin, în activitatea noastră, din partea aviației.

De aceea, după oarecare stabilizare și organizare a ministerului propagandei, ne-am îndreptat imediat către conducătorul departamentului aerului, d. general comandant aviator Emanoil Ionescu, care personal și înțeles de colaboratorii săi imediați, ne-a dat tot sprijinul.

A n organizat un serviciu de aerotransport cu personal și avioane dela S.S.A. — direc-



D-l prof. P. CONSTANTINESCU-IAȘI

ția aviației civile, atașat cabinetului, care deservește, deocamdată, regionalele ministrului propagandei, înființate încă de acum câteva luni.

Am creiat câteva regionale, în principalele orașe: București-Brașov-Sibiu-Cluj-Craiova-Timișoara-Galați-Iași și câteva subcentre, cu care ocazie am finit socoteală și de posibilitățile locale din punct de vedere aerian.

Serviciul funcționează deocamdată în condiții satisfăcătoare. Suntem însă abia la început, dar nădăjduesc că, cu concursul binevoitor al subsecretariatului de stat al aerului și direcției aviației civile, vom ajunge la realizări din ce în ce mai frumoase.

Nu mă indoiesc că și celelalte departamente vor folosi acest admirabil auxiliar, care este aviația, spre binele reciproc și al unora și al altora.

In acest fel, aviația se integrează complet rosturilor vremurilor de astăzi, de luptă sistematică pentru construirea unui viitor mai fericit și pentru poporul nostru.

Prof. P. Constantinescu-Iași
Ministrul propagandei

Chemarea nouilor cărări

Multe dintr-o operele mari, deschizătoare de cărări noi și folositoare pentru prosperitatea obștească, sunt încă neglijate în țara noastră.

Urmărим cu entuziasm succese ușor dobândite, ne avântăm cu imaginația pe culmile tuturor iluziilor făurite de gândul strădaniilor usoare, dar, încă nu avem cultul perseverenței pe drumul trudei aspre care, deși nu imbată dintru început plăcerea satisfacției, durează totuși temelii trainice, adevăratelor biruințe.

Fără mare greutate s'ar putea înțelege rostul, importanța popularizării și la noi a mijloacelor tehnice, care slujesc omului să căștige cât mai mult vîții, furându-i cu lăcomie timpul pe care îl are de trăit. Aplicația tehnicii desvoltate, care înalță și realmente nu numai abstract omul pe tronul dominant de cuceritor, de invincător al naturii, ceeace pentru foarte mulți nespecialiști ar constitui o destul de instructivă recreație, nu stăpânește încă spiritul nostru obștesc. Manifestarea concretă a acestei tehnici, aviația, regina vîzduhurilor albastre, încă rămâne o simplă curiozitate arătorei atrăsă sau stârnită de vreun excepțional eveniment. Nu ne este încă firea educată, să ne preocupe ceeace ne-ar scoate din obișnuință și ne-ar impinge spre „riscantul“ necunoscut.

Sclavi ai unei concepții conservatoare, împrumutată din trăirea laolaltă cu orientul statnic, contemplativ și indolent, nu am reușit să generalizăm pasiunea întrecerii în mari curajuri.

De aceea, în țara noastră se găsesc atât de greu mijloacele bănești necesare, pentru afirmarea geniului românesc sau pentru contribuția lui la patrimoniul culturii tehnice a lumii.

În ritmul accelerat în care se desvoltă

popoarele, stăpânirea vîzduhului și străbaterea lui cu repezicările ar trebui — și va dovedi — să fie preocuparea tuturor celor care în țara noastră trăesc intelectual viață, fiindcă această stăpânire este printre cele mai râvnite și măjeștoase cuceriri ale minții.

Eroi aviației noastre, așii performanțelor românești în vîzduh, ale căror rezultate cinstesc de mult tricolorul românesc în lume, dovedesc că și la noi se găsesc condiții sufletești și posibilități de largă dezvoltare. Societatea ca și statul însă, sunt totdeauna sgârciți, când este vorba de crearea condițiilor materiale pentru astfel de opere utile. Si aceasta, în afara „tradiționalismului“ nostru sceptic față de propriile noastre forțe, se datorește în mare măsură, lipsei propagandei, care să angajeze, să preocupe, să antreneze opinia publică.

Numai acesta dacă ar fi rostul revistei „România Aeriană“, adică, de a sparge indiferența opiniei noastre publice față de importanța și misiunea creațoare a aviației și încă ar merita cu prisosință omagiul celor care știu prețul munca în-dărătinică, tăcută, perseverentă, dar utilă.

Anul care s'a încheiat a adus eroicei noastre aviației militare, gloria.

Anul care vine, deschide aviației „civile“, vîzduhul marilor ei realizări.

Infrângând nepăsarea și scepticismul — atât de ucigător de elan — cu care ne prețuim singuri, „România Aeriană“, demnă de măreția înșinărilor ei, va avea rolul, contribuția și satisfacția pe care le merită, și care vor trebui să fie recompensate, pentru asigurarea deschiderii unei ere noi și în această ramură de manifestare a vijeliosului avanț românesc.

Anton Alexandrescu
Ministrul Cooperației



Urez revistei „România Aeriană“ cu ocazia intrării sale în al 20-lea an de existență, să-și ducă activitatea cu cât mai mult folos în interesul popularizării munilor de redresare a comunicațiilor noastre aeriane, cari, astăzi, datorită puternicoului sprijin al Uniunii Sovietice, au mari perspective de dezvoltare în țara noastră.

Gheorghe Gheorghiu-Dej
Ministrul comunicărilor și lucările publice

Avionul în slujba umanității

Peste trecutul apropiat atât de odios, începe să se aştearcă un văl de uitare foarte firesc de altfel și foarte prețios pentru o epocă de construcție ce se anunță în mod destul de elocvent prin pașii săi iuți și hotărîți.

Munca prinde un ritm mai accelerat și mai plin de avânt deoarece e rezultanta altor premize, premize ce par contradictorii chiar, cu tot ceea ce ultima pagină a istoriei a încrustat pe răbojul ei. O lume demonică e trimisă în propria locuință de mâna nevăzută a Celui ce veșnic recomandă: „Pace Vouă“, făcând loc cu adevărat altei lumi ce vrea să țină seama de principiul ce ia naștere din momentul pronunțării acestei bine-cuvântări mesianice. Pragul acestei lumi a fost trecut și zorile frumoasei apariții năvălesc luminoase spre tot ceeace se cheamă săptură, incredințând-o de toată isbândă în opera întreprinsă.

Mii de brațe se înclătează acum în slujba constructivei activități ce începe a se desfășura pe toate tărâmurile.

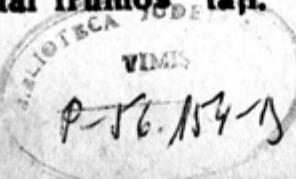
Roadele muncii de acum nu se vor mai spulbera în aer pentru indeletniciri meschine, ci ele vor lua calea progresului. Toate genurile de activitate vor înflori, dar cel mai frumos



Prea Cucernicia Sa Prot. C. P. BURDUCEA

buchet va fi recoltat din domeniul tehnicii. Ori din acest domeniu face parte și avionul, această fortăreață săburătoare ce câțiva ani în sir a culisat atâta vieți și a prefăcut în morane de cenușe orașe întregi; această pasare uriașă căreia destinul oménirii i-a incredințat otrava ce o trimitea în picături celor de jos spre a-i purifica.

Dar pe cât a reușit până în prezent această tehnică să-și arate puterea sa destructivă, tot pe atât suntem ferm încredințați că va isbuti să-și înobileze toate însușirile punându-le în slujba binefacerii întregii umanități.



Revista „România Aeriană”, care anul acesta împlinește 20 de ani dela apariție, va fi aceea care va anunța asemenea unui cronometru, toate cuceririle tehnice în luptă către progres a omenirii.

Transporturile de pasageri dela o țară la alta, sau dela un continent la altul, vor avea menirea de a apropiă sub toate raporturile pe oameni, de a-i înfrăți și a le da posibilitatea să se cunoască; vor intensifica schimbările materiale și spirituale; vor purta cu ele apoi, pe calea aerului, comori culturale și intelectuale de la un capăt la celălalt al lumii; își vor încununa opera în fine, prin a unifica vederile întregii umanități, creind astfel un corespondent dezideratului divin: „Va fi o turmă și un păstor”.

Prețuind deci cu toată înima apotul pe care-l aduce revista „România Aeriană”, îi mulțumim recunoșători

de toată strădania depusă pentru luminarea maselor în această problemă și popularizarea ideii tehnice în țara noastră, recomandând-o călduros tuturor ca pe un vrednic de laudă fir al Ariadnei, care va conduce atât pe cei inițiați cât și pe cei mai puțin interesați prin labirintul acesta vast al cunoștințelor tehnice aeronaute ce merg cu pași grăbiți (uriași) din cucerire în cucerire spre adevăratul progres.

Ii urăm cu acest prilej viață îndelungată și spor la munca ce și-a propus pentru edificarea poporului în domeniul atât de puțin cunoscut de către mase și-i dorim o menire pacificatoare și culturalizatoare în slujba tuturor popoarelor, trasându-le o linie progresivă pentru viitor.

Prot. C. P. Burducea
Ministrul cultelor



Două decenii de propagandă aviatică

„România Aeriană” împlinește vîrstă de douăzeci de ani.

Este o vîrstă respectabilă pentru o publicație de conținut științific, într'un mediu inclinat a încuraja mai mult agitația de senzație, decât activitatea de serioasă șezare.

Meritul este negreșit al conducătorilor revistei, care au știut să prindă atenția cititorului, prin partea impresionantă a fenomenului aviației, strecându-i cu acest prilej, cunoștințele positive dela baza unei noi discipline.

Sunt convins că aviația română îi dătoarește mult.

In fața noastră se deschid noi orizonturi pentru aviație.

Răsboiul a dat sborului un impuls care se cerea și folosit constructiv, în viața civilă.

„România Aeriană”, atentă la toate manifestările de progres din ultimul timp, va ști să-și afineze și să-și multiplice tentaculele aperceptive, pentru ca apoi, asemenea unui puternic megafon, să difuzeze larg, în pături cât mai adânci, ideea modernă a sborului.

In momentul când revista pășește pragul maturității, socot că nu-i pot face mai bună urare decât aceasta:

Să-și atingă nobilul scop pe care-l urmărește, spre binele aviației, spre binele omenirii!

Profesor P. Vâlcovici
Directorul Institutului de aerodinamică



Domnul general comandant av. EMANOIL IONESCU

Revista „România Aeriană” intră în cel de al douăzecilea an de apariție.

Acum douăzeci de ani, un mănușchi de entuziaști și fanatici în crezul lor pentru progresul aripilor românești, s-au strâns în jurul acestei reviste și an de an au muncit și au luptat pentru a face ca aviația să fie cunoscută de popor și pentru a trezi în el credința în progresul și în viitorul aviației.

Munca lor nu a fost ușoară.

Greutăți de tot felul, provenite fie din cauze tehnice, fie din lipsă de înțelegere și sprijin din afară, au fost tot atâtea obstacole întâlnite în drum. Dar entuziasmul și munca fanatică și dezinteresată au reușit să le înlăture și să asigure continuitatea apariției acestei publicații și în vremurile grele prin care trecem.

Deacea, pe lângă marele rol de popularizare a aviației pe care „România

Aeriană” l-a îndeplinit și continuă să-l îndeplinească, cei douăzeci de ani ai săi de apariție mai reprezintă un exemplu și un indemn.

Un exemplu de ceea ce o mână de oameni dezinteresați au fost în stare să facă, cu toate greutățile întâlnite și din care mulți pot trage învățătură.

Un indemn pentru cei ce continuă această muncă zi de zi pentru propovăduirea aripilor românești, indemn ce îs vorăște din însăși munca și lupta lor pentru o idee și care le cere ca să meargă pe acelaș drum.

In acest al douăzecilea an de apariție, urez revistei „România Aeriană” spor la muncă pentru binele aripilor românești și o asigur de toată înțelegerea și de tot sprijinul nostru.

General comandant av. Em. Ionescu
Subsecretar de stat al aerului





Domnul general V. DOMBROVSCHI

„ROMANIA AERIANA“ poate să se măndrească de a fi împlinit un record. Un destin bun i-a întărât aripile dela primul număr al apariției sale, ca să ateriseze în plin triumf pentru a-și relua sborul în 20-lea an de neîntreruptă și rodnică veghe în slujba aripilor românești.

E un record frumos acești 19 ani de viață ai revistei și nu mă îndoesc că ei se vor multiplica, pentru ca „ROMANIA AERIANA“ să fie prin colecțiile sale o oglindă și un lelopisec al strădanilor, jertfelor și victoriilor bravilor noștri aviatori; îndeobște veghetor pe cerul patriei și de mult investiții de-o faimă mondială.

E o viață nouă în care am descins, viață de avânt și de curaj în slujba căreia, urez „ROMANIEI AERIENE“ noi și desăvârșite realizări, ca să fie prezentă în cât mai multe case de buni români, dornici să dea cuvenita prețuire aviației noastre, chemată să ne smulgă din bârlogul ancestral, pentru o căt mai continuă cunoaștere de orizonturi noi și o mai deaproape inișiere în lumea de dincolo de hotarele noastre.

General V. Dombrovski
Primer general al Capitalei



Dacă, în drumul progresului aviației, strădaniile unora s-au însemnat cu jertfe, iar ale altora cu biruinți, care au dus la rezolvarea tuturor problemelor tehnice, o bună parte din meritul pentru realizarea acestui progres se înscrise în munca pentru pregătirea sufletelor și îndărarea lor alături de biruința aripilor...

In lupta dusă timp de 20 de ani, «ROMÂNIA AERIANĂ» a înțeles dela început că, în afară de tehnică, spiritul și — mai ales pregătirea lui — constituie o problemă tot atât de importantă.

Cu mijloace modeste, dar cu o bogătie de suflet imensă, fără nici o subvenție oficială, dar cu o voință dărăză, «ROMÂNIA AERIANĂ» a constituit o „idee-forță” în jurul căreia a reușit să atragă — timp de 20 de ani — tineretul plămădit din ideal, îndemnându-l către credința în triumful aripilor, cu putere și convingere profetică.

In grija și efortul de a întreține facla aprinsă, s'a străduit să-și însemneze în paginile ei — ani cu ani, fapt cu fapt — toate marile probleme, întreg progresul și toate realizările care au trasat gloria aripilor.

Astdzi, după o muncă și o realizare pe care n'a putut-o răsturna nici un obsta-col, și recunoaștem meritul de a fi constituit, premergătoare, «FACLA» aprinsă în drumul aviației.

Acesta a fost rolul și poziția „ROMANIEI AERIENE” în decursul celor două decenii care îi cinstesc apariția și sărbătoarea de azi.

General comandant av. C. Argeșanu
Comandanțul aeronauficel regale



Între suratele ei, aviația românească este prăslea. Tânără ca și Inelul ei Patron, care este simbolul viitorului ei. Tinerețe plină de entuziasm și capabilită de orice jertfă. Stăpână pe știință și deținătoare de rare virtuți.

In răsboi, sburătorii noștri au fost temuți și stimări. Au fost printre ei mulți eroi legendari de antologie, a căror galerie constituie un patrimoniu sfânt și ne-prețuit pentru neam.

L. A. R. E. S.-ul românesc își căpătase un mare renume în toată lumea pentru precizunea și siguranța transporturilor. A avut cele mai puține accidente față de kilometrajul aerian parcurs. Falmoasa echipă a dracilor „de linie” — Max, Iva-

novici, etc. era în cea mai mare stimă și admirare a confrăților de peste hotare.

Răsboiul s'a sfârșit. La orizontul speranțelor noastre simțim fălfări de aripi albe, moi: pacea. Va aterisa peste o clipă, — clipă din nemăsurata curgere a timpului.

Lumea își va relua — suntem convinși— viața pașnică într'o pace veșnică, urcând spre culmea progresului și a omeniei.

Aviația românească se va încadra în acest scop și ritm, ocupând locul de cinstie, la care îl dă dreptul trecutul ei scurt, dar valoros, de entuziasm, știință și virtuți. „României Aeriene” și aviației pe care o slujește, le urez:

Să crească și să inflorească!

General invalid Aurel Locusteanu

Douăzeci de ani de apariție regulată, fără alt sprijin decât acela al colaboratorilor ei, este, fără indoială, cel mai de seamă record al «României Aeriene»!

Ca fost director redațional al unei publicații similare și ca unul care am dat presei române cel dintâi indemn de a da minunatei invențiuni a aparatelor de sbor atenținea cuvenită, am fost și cel ce am aplaudat apariția acestei reviste, dăruindu-i cu toată inima chiar, sporadică și modestă mea mândră de colaborare; — mărturisesc însă că nu-i bănuiam atunci o atare longevitate.

Născută și întocmită de oameni idealisti, „România Aeriană” și-a alcătuit echipajul, și-a desfășurat raidurile propagandei sale cu o șicusință și cu o statonicie dintre cele mai demne de admirat.

Meritul performanței pe care o sărbătorim acum revine deci în întregime numai conducețorilor acestei publicații și tot numai lor adresez astăzi cele mai calde felicitări, însoțindu-le de urarea inflăcărată de convinsere: Continuați — la mulți ani!...

Avocat George Costescu



Revista «România Aeriană», apare regulat de aproape un sfert de veac.

Pleata de specialiști, în frunte cu harnicul și președintele director, d-l Andrei Udrea, fără niciun sprijin bănesc, a fost în stare să prezinte revista în condițiuni excelente — și ca fond și ca formă.

Ca unul din cel mai vechi colaboratori, am urmărit de aproape activitatea conducețorilor acestelui publicații, cari, fără scop lucrativ, n'au urmărit decât să împrăștie, în masele populare, cunoștințele generale și mai importante din domeniul aviației militare și civile.

Pentru o mai largă difuzare, conducețorii revistei au organizat și numeroase conferințe interesante asupra problemelor tehnice, juridice și economice în directă legătură cu aviația.

Având în vedere focul sacru de care sunt animați conducețorii revistei și competența lor, sunt sigur că publicația va continua să apară în aceleași condiții, cari fac cinste și conducerii și țării.

G-ral dr. Bălănescu I.



La debutul celor două decenii de regulată apariție ai „României Aeriene”, singura și excelenta publicație de popularizare a problemelor de aviație la noi, gândul meu se întreaptă către industria aeronațională românească, pe care am părăsit-o din nefericire în 1938, după o neîntreruptă activitate de zece ani. Sper, însă, că o voi putea sluji din nou prin fabricarea unui automobil românesc, ce sunt pe cale să realizeze cu concursul celui mai mare realizator și inițiator din industria noastră, inginerul N. Mălaxa. De asemenea, sper că această bună intenție născută din inițiativa particulară nu va fi paralizată de greoaia administrație a aparatului nostru de stat, astăzi în bună parte stăpânul industriei naționale.



Ing. PETRE CARP

Ing. Petre I. Carp

Douăzeci de ani de apostolat curat, cinstit, fără trămbițări trufașe și fără năzuinți deșarte, cu care a bătătorit urcușul aeronauticei noastre, îndreptășește admirarea sinceră pe care o păstrează revistei „ROMANIA AERIANA”, pentru minunata rodnică activitate închinată cu neprețuit folos aeronauticei în general și aviației noastre în deosebi.

Cu desăvârșită competență și cu admirabilă înțelegere a firii și susfletului românesc, „ROMANIA AERIANA” a susținut și răspândit „problemele aeronautice” cu darul de a le face ușor de apropiat și pe tărâmul arid al tehnicei; prin aceasta a dezvoltat interesul și a făcut să crească rândurile tot mai largi a celor căști gați pentru acest soi de probleme.

In acest fel, „ROMANIA AERIANA” a adus neprețuite servicii patriei și drumul atât de luminos, bătut în cei douăzeci de ani, este chezășia celor mulți ce vor veni.

Aviatorii de până eri, cu adânc recunoscătoare mulțumire, sunt mândri de rezultatele dobândite de „ROMANIA AERIANA”, pe care o prețuiesc ca pe un bun al lor, în lumina dragostei lor pentru aeronautica românească.

General inspector av. adj. I. Stoicescu
Prim-vicepreședinte al „Aeroclubului Regel al României”



„România Aeriană” a fost înființată acum 20 de ani, cu menirea de a lumina poporul nostru asupra progreselor aeronauticei și aplicațiunilor ei în diferitele domenii ale activității omenești.

Această revistă a contribuit astfel într-o largă măsură la răspândirea ideii de aviație în opinia publică românească, care, la rândul ei trebuia să influențeze parlamentul și guvernul în favoarea sprijinirii aviației naționale.

Fiindcă la apariția „României Aeriene” eram inspector general al aeronauticei, cred că îmi este îngăduit să vin și eu să pleca cu admirare și respect, în fața celor 20 de ani de muncă, vrednică de cele mai frumoase laude.

Am credință fermă în suflul că îndrumătorii ei de astăzi vor să li se ducă mai departe pe aceeași cale ireproșabilă și rodnică. Ei nu vor uita, desigur, că numai perseverența dovedește menținerea neșirbită a unui ideal și că, oricât de mare ar fi valoarea trecutului, viitorul prețuiește și mai mult.

General V. Rudeanu
fost inspector general al aeronauticei



Aviația în slujba înfrățirii popoarelor

Este incontestabil că urmărindu-se apropierea între popoare, se indeplinește un rol eminent de democratic, acela al cunoașterii, apropierei și înfrățirii lor, în scopul cel mai binecuvântat al progresului omenirii și al păcii.

Marea și frumoasa chêmeare a iubirii de oameni, făcută omenirii acum două mii de ani de cel mai bun îndrumător al timpurilor, a devenit apoi marea și puternica lozincă a fraternității, care împreună cu celelalte lozinci surori: *libertate și egalitate*, formează treptedul democratiei epocii noastre, care a stat la baza transformărilor sociale din ultimele două secole.

Intr'adevăr, democrația, ca formă de viață individuală și colectivă, liberă, egală și fratească, a fost și este visul tuturor popoarelor lumii și a constituit obiectivul tuturor frământărilor omenirii și calea naturală către progres și civilizație, devenind cuvântul magic și *formula cheie*, pentru cunoașterea, înțelegerea și apropierea între indivizi și între popoare, în scopul cunoașterii, înțelegерii, echilibrării și armonizării intereselor de viață și prin aceasta, în scopul păcii și al civilizației.

Natural că din această formulă trinom, care concretizează crezul democratiei și care conține marile ei postulate, componenta fraternității, formează elementul apropierei și al sudurii între indivizi și popoare, scop care admite și impune ea procedee de aplicare practică:

- cunoașterea reciprocă prin schimburi de informații de idei și de elemente intelectuale;

- stabilirea de relații între elementele și factorii de viață și de progres prin contact direct.

- strângerea cât mai mult a acestor legături devenite organice, până în gradul de apropiere sufletească prin stabilirea de sentimente comune; deziderate ce pretind folosirea tuturor instrumentelor de transmisie, de legătură și de transport, în gradul permis de capacitatea proprietăților fiecărui instrumente în parte.

Aruncând o privire fugărează asupra tuturor acestor mijloace și instrumente de legătură în spațiu, este leșne de văzut că aviația se găsește pe primul plan, ca exponent dinamic al unei țări, ca instrument de cucerire și stăpânire a spațiului și ca factor principal de legătură directă între popoare și continente, nefiindcă până astăzi.

Gădindu-ne mereu la avantgarda progresului tehnic și științific, al cărui avânt na-

tural nu poate fi stăvilit de nicio reacțiune sau prejudecată, aviația rămâne *stăpîna spațiului*, fără rival, prin marea ei capacitate de mișcare (viteză și încărcătură), calitate principală de legătură între state și popoare și factor democratic de înfrățirea tuturor popoarelor lumii.

Intr'adevăr, dacă pe calea undelor electromagnetice pot merge gândurile și ideile cu iuțea luminii, stabilind primele legături intelectuale între popoare, pe calea aerului, prin aeronave, se pot transporta oameni și materii, cu iuțeli din ce în ce mai mari, în orice parte a globului, stabilind contactul direct, viu și personal și completând astfel legătura directă între viața popoarelor.

Performanțele de viteză, durată, încărcătură și procedee de navigație aeriană, mereu în progres, măresc apropierea între popoare, înlesnind astfel strângerea legăturilor de prietenie cu orice parte a globului, și deschizând astfel drumul către noua eră a mult doritei înfrățiri a popoarelor, atât de necesară progresului și păcii.

Ceea ce a însemnat în secolul trecut, luni și săptămâni de transport cu mijloacele istorice, iar în ultimele decenii, săptămâni și zile de transport cu vaporul și cu trenul, înseamnă acum zile și ore de transport cu avionul, fapt îndeplinit astăzi în mod curent, prin desele și repetatele reuniuni internaționale în diferite părți ale globului, care produce rezolvarea tuturor marilor probleme mondiale, pe calea civilizată a discuțiilor diplomatice, spre marea bine al omenirii.

Mă și vîțează noastră aviație, care alături de marile și glorioasele aviații ale Națiunilor Unite și-a cinstit aripile, în lupta pentru triumful democratiei, adică a-l iubirii și înfrățirii între oameni și între popoare, va fi acum chemată din nou, în slujba poporului, pentru a-și cinsti și aripile și aerodroamele, pentru desăvârșirea succesului democratiei prin apropierea între popoare.

Astfel, calea aerului devenind liberă oricui și ospitalitatea aerodroamelor deasemeni larg oferită oricând, aviația noastră va putea fi instrumentul favorit al strângerii relațiilor cu toate popoarele lumii, fie primind și găzduind prietenii noștrii aerieni pe terenurile noastre, fie înfrățindu-se cu cerul altor popoare, să poarte căt de departe, pe trimișii gândului și simțirii românești.

Dându-se astfel prioritate acestui prețios și

puternic mijloc de apropiere între popoare, aviația țării și a poporului românesc, va deveni ambasadorul prieteniei cu Națiunile Unite, adică al unor prieteni vecni începute și cimentate prin grele sacrificii, reluate din ziua de 23 August

1944 la ordinul Tânărului și curagiosului nostru Rege și definitivat în mare și uriașă luptă comună care a adus victoria și cu aceasta și democrația pe scumpele noastre plaiuri.

General de escadră av. Al. D. Sahini



Gândurile unui zburător

Cu ocaziunea unui jubileu în aviație...

Aflu cu placere că revista „România Aeriană”, de sub direcția amicului meu dl. Udrea, împlineste douăzeci de ani de viață.

Cunoscând cu desăvârșire condițiunile speciale cu care, în genere au de luptat sprijinitorii zborului în România, trebuie să nu mă escusez acest jubileu nu numai frumos, dar și impresionant. Și nu pot să nu felicit, pe acest inițiator director, pentru eroica lui statornicie.

Trebuie negreșit să-l felicit, fiindcă eu, din întâmplare, — și pot să adaug, și dintr-o tristă experiență, — știu ce înseamnă o luptă pentru promovarea aviației, în România.

Multă lume, cugetând sau vorbind despre mine, face confuzia de a mă socoti aviator, după cum uneori sunt luat drept marină. Sunt, desigur, și una și alta, însă nu de specialitate, ci numai prin temperament, printre o construcție psihică specială, care m'a făcut să am totdeauna o sfâșietoare nostalgia a depărtărilor, un dor de inedit și de necunoscut, și un pronunțat gust permanent al riscului.

Așa se explică de ce, într-o vreme când aviația era considerată ca un sport al disperaților, sau ca un indirect mijloc de sînucidere, eu eram printre primii și frecvenții călători, — din simplă dorință personală, — pe linia aeriană creată la noi de dl. Aristide Blank, linie devenită mai târziu C.I.D.N.A.

Sunt printre fericiții nebuni care au avut, cu întărire, satisfacții unice.

Duminicile, vara, plecam dela aeroportul Băneasa, — instalat fiind totdeauna lângă pilot, — și, la ora 11 dimineață, sosim la aero-

dromul San-Stefano-Constantinopol, părăsem Europa, (dela Haidar Pașa) cu un vaporăș „Sirket Hairié”, și, după 20 de minute, luam dejunul la Skutari. (Ar fi trebuit să veniți odată să măncăți acolo un veritabil „doner Kebab”, ascultând melancolicele melodii, din clarinete și tobe, ale unor muzicanți desculți și cu turbane, și privind albele pânze ale bărcilor ce săltau ușor, în soare și în lumină, pe luciul scânteator al Bosforului..) Dar la ora 4 după amiază, fumându-mi țigara, pe același tramvai de apă care e un vaporăș Sirket-Hairié, reveneam la Constantinopol, și apoi avionul aterisa cu mine la Băneasa, la ora 7 seara, în aceeași zi în care plecasem de acolo...

Acetea strălucite Duminici de vară, în răstimpul căroră îmi luam cafeaua de dimineață și masa de seară în București, după ce dejunasem în Asia Mică, — într'un timp când oamenii fugau, cu o superstițioasă teamă de avion, — eu le dătoresc avionului, care mi-a fost mai drag decât orice prietenie.

Micile pasiuni devin, vă, cu timpul, pașiuni...

Așa a fost și cu mine, care, în 1927, — socotiți căți ani sunt de atunci, — după o serie de repetitive hoinăreli aeriene, am conceput ideea unui raid aerian, având ca obiect întregul continent european.

N-am avut avere atunci, cum nu am nici azi, dar am izbutit să fac acest Circuit al Capitalelor Europei, în echipaj cu generalul de azi Traian Burdulescu și cu comandorul Gheorghe Iacobescu. Am închiriat, pe

contul meu propriu, un Junkers F. 13 și am survolat toată Europa, minus Rusia.

Partea frumoasă a acestei realizări, — care vă rog nu vă supărăți, subliniez, este a mea, și este prima și deocamdată singura în aviația română, — este că după un asemenea raid, făcut în toamnă, prin grindină, prin neguri și prin ceată, ne-am înapoia pe teritoriul României și chiar fără guturai.

Asta a fost partea frumoasă, — dar mai este una: Statul român, autoritățile toate, adică ministerele, prefecturile, primăriile etc., inclusiv instituțiile de seamă și marile întreprinderi particulare, la apelul meu cald și convingător, m'au ajutat să realizez în total suma de, — citiți bine, — zero lei, zero bani.

Atâtă am adunat, ca rezultat al solicituinii și interesului public și particular, în România, pentru aviație...

Aveam nevoie însă de 600.000 lei, în bani de atunci.

Este adevărat că, de peste tot unde m'am prezentat, n'au fost dat direct afară pe ușă, nici nu mi s'a spus în față că mă iau drept nebun, dar m'au ajutat să realizez atâtă cât arăt mai sus, pentru un raid în care, — în echipaj cu doi distinși ofițeri aviatori activi, — eu înțelegeam să-mi risc viața, — fără să fiu în serviciu comandanțumai pentru gloria arripilor românești!

Sunt dator să menționez însă, cu sinceră recunoștință, câteva nume între cari primul este al dlui Aristide Blanc; d-sa mi-a dat, ca fond de sprijin pentru acest raid, 150.000 lei, și, pe polițe, fără dobândă, mi-a dat restul de 450.000 lei. Polițele au fost semnate de mine, de d. Temistocle Alexandrescu, omul de mare înțelegere și de egal entuziasm, pe atunci președinte al Aeroclubului Albastru din București, și de regrettatul general Gh. Rujinschi, de curând asasinat, în condițiuni tragice.

Acești oameni m'au ajutat, pe mine cel ce cu modestie subscriu aceste rânduri, să-mi leg numele de o realizare pe care oricât aș voi să fac altfel, n'o pot vedea decât ca unică, — până în momentul de față, — în aeronația română.

Umilințele pe care le-am suferit înainte și indiferența glaciale pe care am cunoscut-o după aceea, nu m'au împiedecat să judec obiectiv.

Am ajuns la convingerea că cine face la noi aviație pe cont propriu trebuie să fie, negreșit, un nebun.

Unii sergenți de stradă, — din cari avem azi așa de puțini, după cum vedem toți, — când se întâlnesc cu ceva borfași veniți noaptea să fure găinile sau porcul din coțetul gospodarilor, sunt citați cu ordin de zi și primesc uneori și o medalie, „Bărbătie și credință“.

Sunt unii naivi însă, — aceia negardieni — cari au dovedit și suficientă bărbătie, și o nestrămutată credință în tăria arripilor românești, dar de cari oficialitatea noastră n'a aflat încă, absolut nimic...

Nu-mi pare rău, în niciun caz.

Eu, făcând ceeace am făcut, n'am aşteptat să mi se dea o medalie în plus, — nici măcar o „medalie“ cotată la bursa neagră — ca să mi-o ducă pe perna de catifea, cu gorobilul în frunte, când mă voi duce să mă culc definitiv...

Am făcut acest lucru, mănat numai de temperamentul meu, și mi pare bine că am avut o singură sansă: Din fericire, nu m'am ales, după o asemenea îspravă, cu vreo pedeapsă, disciplinară, sau de alt fel...

Aș fi preferat să nu fiu nevoit să spun niciodată ceace am spus aci. Azi însă este un jubileu aeronomic.

Acum, trebuie să închei cu amăriile mele.

Să stăruiască cineva, douăzeci de ani, — cum face directorul revistei „România Aeriană“, — pe un asemenea drum, pe drumul sprijinirii sborului românesc, n'a fost un lucru prea cuminte, și, în niciun caz, n'a fost ceva profitabil, și n'a adus nimănui nicio satisfacție.

Poate că, de acum încolo, se va recunoaște că, a face sacrificii pentru aviația română, va fi, și în România, un lucru demn de laudă sau cel puțin demn de luat în seamă.

Până azi, n'a fost așa ceva...

Mihail Negru



Munca în serviciul aripilor românești

Acum 20 de ani apare primul număr: „România Aeriană”, cu timiditatea primei aparițiuni; cum va vi primi? cum își va îndeplini scopul?

Marea majoritate avea vederi confuze asupra aviației românești; asupra originii ei și mai cu seamă asupra valorii și meritelor ei.

Prin „România Aeriană”, marele public aflat noutăți de tot felul; unele mai vechi, dar care arătau aportul românilor asupra începurilor aviației în lume și în țară, asupra activității ei și asupra speranțelor ce se puteau pune în ea. Pentru aceasta, revista a fost viabilă și este un record serbarea a 20 ani de existență neîntreruptă în pace și răsboi.

Ne amintim de alarmele aeriene din timpul răsboiului, când pe pământ, la câmp, sub pământ, trăia toată suflarea în groaza bombardamentelor aeriene de tot felul... „România Aeriană” mereu la suprafață cu date, informații de tot ce era mai nou și mai modern în aviația noastră și cea mondială, făcea o notă serioasă a celor vremuri.

Aviația este ingrozitoare prin acțiunea ei, și pe front și în urma lui. Această armă este însă foarte scumpă, și o țară, care aviația desvoltată și organizată, în raport cu mijloacele ei industriale, financiare și miniere.

Dar pe lângă aceasta se mai cere și elementul „om”!

Românul s'a dovedit bun aviator. Acest element a fost totdeauna la locul de onoare în revista „România Aeriană”, meritele ca și sacrificiul său au ocupat totdeauna locul de frunte. Tehnicienii și bătrâni aviatori au găsit totdeauna aici locul pentru aprecierea, încurajarea și înălțarea sufletului aviatorilor.

Aviația românească care a început aproape odată cu aviația marilor țări din occident, prin Vuia, Vlaicu, Protopopescu și ceilalți precursori, ne-a dat dreptul să spunem că avem o aviație specific românească. Sborul în escadrilă, efectuat cu avioane fabricate în România, până la Saigon, Cape Town și înafol, cu mulți ani înaintea răsboiului 1939–1944, ne-a dat increderea în aripile românești.

Monumentul locotenentului aviator Caranda pe dealul Cotrocenilor (1912); a lui Vlaicu lângă cîmpina (1913) și „Monumentul Eroilor Aerului” (1935) la Șoseaua Jdanu din Capitală, cu paginile de bronz scrise cu pană din artă de avion, sunt mărețe mărturii a sacrificiului pentru victoria aripilor românești.

Turismul aerian român, luase proporții foarte frumoase până la război, căci națiunea

română este un rezervor inepuizabil de tineri generoși, plini de avânt și eroism legendar.

In răsboiul actual, pe front și în țară, pentru apărarea regiunilor atacate de inamic pe calea aerului, personalul navigant: piloti, observatori, bombardieri, parașutisti, mecanici de bord, și-au făcut datoria până la sacrificiu, inobilând această tânără armă prin sângele lor tânăr și generos de eroi!

Acest corp de elită și selecționat — cel mai bun dintre cei buni — trăește într'un mediu nou la mii de metri înălțime, sub o presiune atmosferică mai mică de jumătate de atmosferă, la o temperatură de zeci de grade sub zero vara și o viteză de peste o sută metri pe secundă; cred că este o simfonie care în timpul luptei aeriene, numai un Dante, autorul „Infernului” ar putea descrie! Pentru aceasta trebuie să se facă orice sacrificiu, pentru că oricine urează să sboare să poată sboara; iar pilotul când sufletul îl-o cere, să poată sboara după nori, pentru a respira un aer mal curat.

Nu tot ce sboară e aviator!

Sburător înseamnă a iubi spațiul, înțîlnitul; pentru aceasta trebuie întâi să fiu desbrăcat de toate defectele pământești: lașitate, șovârte, înșelare și îmbrăcat cu vigoarea morală a iluziei, a curajului, a entuziasmului, să lubești aviația cu pasturi, pentru a te consola de moarte.

Aviatorul, în luptă aeriană nu se teme de nimic, căci altfel este învins înainte de a începe luptă! Lupta care se dă este măsurată cu zecimi dintr-o secundă și la o viteză de peste o sută metri pe secundă. El sboară cu nervii și învinge cu sufletul!

Pe autorul Giocondel și a Cinei cea de Tatnă — Leonardo da Vinci — cu vasta lui concepție enciclopedică, acum cinci sute de ani, l-a impresionat sborul și a studiat sborul păsărilor!

Revista „România Aeriană” este și trebuie să fie mândră, de contribuția ei la progresul și perfecționarea aviației românești; douăzeci de ani de viață o dovedește. Nu serbări zgombatoase, ci cu seriozitate ea pășește înainte, cu demnitatea muncii înălțită și satisfacția atingerii scopului urmărit în toate direcțiile, care au interesat aviația.

Rădăcinile ei se vor amesteca cu începiturile aviației românești.

Să precizăm însă pentru toată lumea că, sufletul aviatorului este și al mașinii, și a tot ce atinge aviația! Să știm să-l ascultăm ca să-l înțelegem! să știm cum să-l susținem ca să-l avem!

General av. dr. Anastasiu C. Victor

Cu ocazia unui jubileu

Progresul aviației dela 1925 la 1945

Redacția „României Aeriene”, mă roagă să scriu câteva rânduri cu ocazia jubileului de douăzeci de ani de apariție. În loc de rânduri voi da câteva cifre:

Caracteristici	1925	1945	Spor
<i>Recorduri</i>			
—Viteză . km/oră	450	900	100%
—Altitudine . . m	11.000	16.000	45%
—Durată în ore . .	38	—	—
—Distanță în linie dreaptă	3200	—	—
<i>Performanțe medii</i>			
—Viteză . . km/oră	200	400	100%
—Ecart de viteză .	100%	170%	70%
—Viteză ascensională . . . m/sec.	5	10	100%
—Plafon . . . m	6000	9000	50%
—Rază de acțiune km	1000	3000	200%
<i>Date tehnice medii</i>			
—Greutate max. kg.	4000	40.000	900%
—Putere max. . C.V.	400	1000	150%
—Încărcăt. pe m^2 în kg	65	180	178%
—Cai putere . . .	15	40	167%
—Greutate relativă utilă înmulțită cu viteza	90	140	55%
<i>Date economice medii (Coeficienți)</i>			
—Costul consumului pe cal-putere-oră .	1	0,3	—70%
—Costul unui kg de avion	1	0,5	—50%
—Costul unei tone transportată în sbor la un km. . . .	1	0,1	—90%
<i>Date statistice medii</i>			
—Numărul avioanelor la un milion de locuitori	50	300	500%
—Viața unui avion în ore de sbor . .	1000	13.000	1200%
—Accidente la mia de ore de sbor . . .	500	2	99,06%
Media progresului pe ultimii douăzeci de ani			229%

Progresul aviației dela 1925 la 1945 a depășit cu mult triplul situației dela 1925.

Câteva observații totuși:

1). „Cifre din buzunar!“... ar putea spune cu careare răutate unii.

Asupra preciziei cifrelor fac rezerve de cel mult 10%, în plus sau minus. Dar chiar mai mult dacă ar fi, concluziunile rămân aceleași.

2). Oricare altă răstălmăcire a cifrelor este o micșorare a răstălmăcitorului, afară de unele mici excepții, constituite din vrednici muncitori pe ogorul științelor aviatice.

3). Acum douăzeci de ani publicând câteva studii de aerodinamică și de mecanica avionului, unii *privitorii* ai paginelor acestor studii ar fi spus că: „sburătorii nu au nicio de sfaturi date de cei ce nu pun măcar piciorul într'un avion“.

Dar, nici *Newton* nu a pus piciorul în soare sau în vreo altă planetă și totuși el a găsit legile lor de mișcare.

Oare truda cercetătorilor științifici nu însumează în fapt mult mai multe *ore de sbor*, pentru progresul tehnicei aeronautice, decât numărul orelor de „plimbări“ pe care mulți le fac pentru a-și justifica încasarea primei de sbor?

* * *

Urez deci „României Aeriene“ să însumeze încă multe ore de „sbor-cultural“ și ani de „sbor-propagandă“.

Iar ca încheiere, tot în cifre, arăt că, înainte de 1925 erau în țară zero reviste de aviație subvenționate de stat, iar azi este una, deci sporul statistic procentual al „României Aeriene“ este INFINITUL.

Dr. inginer I. Lintes

O tradiție, o legendă...

„România Aeriană” este o revistă de specialitate. În țara noastră, povestea revistelor de specialitate este cunoscută și soarta lor la fel. Peici pe colo, unele au trăit cîțiva ani și apoi au închinat steagul. Printre acestea, chiar unele care erau subvenționate de stat.

După 20 ani de existență fără nici un fel de subvenție ori de sprijin statal (ba uneori chiar cu rușinoase amenințări de suprimare tocmai din partea acelora cari aveau obligația de a o susține), «România Aeriană» trăește și, în plus, se află într'un continuu și foarte lăudabil progres.

Conducerea celei mai bune reviste aeronaute delă noi a înțeles din timp, socot, unele lucruri pe care nu le înțeleseră alții. În țara noastră (la noi specialiștii se ocupă de orice, dar nu de specialitatea lor) publicul cititor al unei reviste de specialitate este, ca și pământul, o doică sgârcită. Pământul nu-și sporește recolta fără a cere multă răbdare, chiar resemnare uneori. Asemenea calități se găsesc rar în zilele noastre. Suntem grăbiți. Cerem delă pământ mai mult decât poate da. Si atunci ti facem reproșuri. Dar viața agricolă are credințele sale religioase. Pământul are mistică sa. La fel și publicul cititor al revistelor de specialitate și la fel și cei ce au făcut tentativele de a crea și conduce aceste reviste. Si aci trebuie răbdare și resemnare, iar mistică aviației este incomparabil mai adâncă și mai specială.

Cea mai bună revistă aeronaumatică delă noi, am afirmat mai sus, pentrucă au fost altele mai slabe, ca să nu zic foarte slabe. Odată 'n plus, răul este necesar binei, intocmai după cum umbra este neceasă luminii. Toată virtutea rezidă în efort, în efortul zilnic, continuu. Dacă Satana n'ar fi existat s'ore a fi combătută, sfintii ar fi dezorientați, oamenii cu păcate la fel, iar viața ar fi atât de plăcitoare!

Să nu fiu rău înțeles: nu este cea mai

bună revistă aeronaumatică delă noi pentrucă celealte au fost proaste, nu pentrucă în satul orbilor.... Glumesc: /evenimentul insuși dă dreptul la înveselire: în curând cununia de argint a revistei cu «magistrul meșteșug», da, glumesc, căci cu toate că cei din conducere sunt foarte serioși, ei admit gluma fără a pierde nimic din gravitatea pe care viața și rolul ce și-au asumat, li'l inspiră. Viața este un camp de experiențe, viața unei reviste la fel, până a ajunge a-și fixa traectoria, iar cuvintele sunt un mijloc de a încerca ideile. Viața trece, timpul fugă, vorbele sboardă, scrisul rămâne. Scrisul singur contează: el e un rezultat. Scrisul din «România Aeriană» rămâne. El a creiat o spiritualitate indispensabilă perpetuării, evoluției. Când spiritul nu mai stăpânește materia ori gândirea umană, decadență și haosul se instalează. Spiritualitatea acestei reviste a apropiat-o, în câteva momente ale existenței sale, de regiunea superioară a esențelor. De Dumnezeu să se înmulțească căt mai mult aceste momente.

De ce a reușit «România Aeriană»? Pentru multe motive, desigur, toate elogioase, dar mai ales pentrucă a avut totdeauna un animator. Prezența animatorului lărgește spațiul, modifică timpul, accelerăză bătăile inimilor, multiplică facultatea de a produce, de a persevera, de a merita elogii.

«România Aeriană» are deja o tradiție și și-a creiat propria și legendă. Legendele sunt uneori — știți Dvs. — de un adevăr mai profund decât documentele și mărturiile.

Să-și învechească, încă mulți ani de aci înainte, tradiția și să-și aurească legenda, sunt urările ce adresez azi sărbătoritei reviste. Cei ce și-au asumat conducerea au bine-meritat dela țară și mai ales dela aviație. Tara și aviația să răspundă cum se cuvine.

C-dor av. Andrei Popovici



Douăzeci de ani dela fundarea «României Aeriene»...

Douăzeci de ani de apariție neîntreruptă, în slujba masselor, în continuă luptă cu greutățile materiale — în cari se săbe dealidel și acum — reprezentă într'adevăr o rara avis, în presa periodică românească de specialitate.

E o sărbătoare, o sărbătoare a spiritului, căci atmosfera de insuflețire, de progres și de năzuinți către culmi mai senine, ce a domnit totdeauna în redacția acestei reviste, nu putea fi realizată decât prin munca neîntreruptă și dezinteresată a colaboratorilor săi din toate ramurile științifice, dar mai ales a celor din slujba armei noastre aeriene, tehnicieni și sburători.

O parte din cei ale căror articole și studii sunt și astăzi cercetate în colecția «României Aeriene», au plecat de mult dintr noi, frângându-și aripile pe câmpurile

albastre ale cerului. Alții, cu tâmpalele argintate, își continuă misiunea și chemarea lăuntrică alături de generațiile mai tinere ce vor duce neobosit înainte standardul luptei spirituale pentru binele celor mulți, însetați după lumină.

Și astfel, lună după lună, an după an, pe răbojul vremii se creștează vârsta „României Aeriene”, neînrecută de nici o altă publicație similară românească, mereu în frunte...

Douăzeci de ani!

Ce i-aș putea dori acestei reviste—de desvoltarea căreia mă leagă un nuanță de amintiri prețioase și căreia i-am dăruit munca celor mai entuziaști ani ai activității mele în tehnica aeronautică — decât să o văd sărbătorită la un sfert de veac și apoi la jumătate...

Nu sunt un egoist!

G. Vasiliu-Belmont
fost inginer-șef în aviație

De a douăzecea aniversare a „României Aeriene”, cea mai veche revistă de specialitate a noastră, îl urez să continue încă mult pe calea ce a urmat-o până azi: propaganda pentru aeronautică și propășirea ei în rândurile tineretului și a marelui public.

Constantin M. Cantacuzino



C. M. CANTACUZINO-BÂZU



C-dor av. I. Stănculescu

Ce omagiu putem aduce la începutul celor 20 ani de trudă ai „României Aeriene” pentru propaganda sborului românesc decât să ne unim cu toți spre a satura mai mult, mai bine și mai departe.

Acolo unde se va căuta dreptatea lumii este ținta-ideal a sborurilor noastre.

Iubind sborul vomulta să ne mal urim noi oamenii.

Comandor av. I. Stănculescu
„Secretar general al Aeroclubului Regal al României”



Cpt. c-dor av. adj. Tr. Udrischi

Admirație revistel „România Aeriană”, care timp de 20 de ani a fost făcile pentru mintile și înimile aviatorilor români.

Ertuzlast omagiu conducătorilor revistelor, înfrățiti prin dragoste și aceleași preocupări de sburători și cari, alătura acestora, au avut de străbatut cu dărzenie o cale lungă, plină de furtuni și adversități, cu singura dar suprema satisfacție: „Isbândă!“.

Cpt. c-dor av. adj. Udrischi Traian





Max Manolescu

Găsesc că pentru o revistă de pură specialitate la noi, douăzeci de ani de neîntreruptă apariție înseamnă enorm de mult.

Personal, sunt un cititor credincios al „României Aeriene” și nu încelez să o recomand cu căldură, oricând am prilejul să o fac.

Max Manolescu



I. Simion

Pășind în al 20-lea an de regulată apariție, conducătorii și colaboratorii „României Aeriene” privesc, desigur, cu emoție în trecut, dar cu încredere în viitor.

Noi, cel mai cărunți cititori ai ei, ca unii ce cunoaștem lupta grea pe care a dus-o și perfecțiunile tehnice și redacționale realizate dela un exemplar la altul, îl urăm să rămână în totdeauna în fruntea publicațiilor noastre de aviație.

I. Simion
Comandantul principal al aeroportului Băneasa

Dacă cea mai eficientă propagandă aeronomică o constituie înșeușii săborul, nu este mai puțin adevărat că vorba și scrisul rămân mijloacele auxiliare indispensabile în această propagandă, prin ele putându-se ilustra că aviația nu este de domeniu misterului și că ea trebuie să între în moravurile noastre ale tuturor.

Această... depoetizare a fost necesară întotdeauna; în momentul de față și mai mult. „România Aeriană” a adus astfel, anii de urmă, cu energie și fără sgomot, reale servicii fără îndatorită.

La începutul a două decenii de regulată apariție, îl urez să se bucure și în viitor de același prestigiu și să fie, ca și până acum, cea mai bună publicație românească de aviație.

Justin Gheorghiu
Sef-pilot al școlilor A.R.P.A.



Justin Gheorghiu



Bănică Enciulescu

„România Aeriană” este singura revistă aviatică românească, care, dela prima la ultima pagină, prezintă interes pentru cititor, dat fiind varietatea subiectelor și bogăția materialului informativ. Si cum să nu fie așa, când numai ea beneficiază de cei mai buni publiciști aeronautici ai noștri.

Evitând să devină un searbăd organ oficios, — deși faptul i-ar fi atras subvenții apreciabile, — ea și-a păstrat libertatea, care... place cititorului. Astfel, în timpul răsboiului, numai în paginile ei am putut urmări relațiuni cu privire la aviația aliaților.

Urez „României Aeriene” să ajungă la tirajul unui cotidian și să rămână mulți, mulți ani, cea mai frumoasă tribună a sburătorilor români.

Bănică Enciulescu
Seful serviciului aeronautic c. f. r.

In sfârșit...

"România Aeriană" a fost și cea dintâi și singura dintre publicațiile noastre de aviație, care a cerut ca aeroclubul regal să fie repus în situația de a-și îndeplini misiunea, chiar mai multe ca libera practică a navigației aeriene să fie posibilă.

Apoi, presa cotidiană a reluat această idee și a militat pentru ea.

La timpul său, acum doi ani, — apelul nostru a surprins. Era curajos, iar oportunitatea sa nu era evidentă pentru mulți. și nici pe placul unora. Citeam:

"Aeroclubul regal al României este considerat pe nedrept „desființat“ pe motivul că în fapt nu-și mai poate manifesta existența și activitatea sa. Acest lucru a putut determina chiar oficialitatea să-l considere inexistent în fapt și să intenționeze să desființă în mod formal. S-au găsit chiar texte de lege care permit sau obligă a lua atare măsură în cazuri de natura celui în care s-ar afla aeroclubul național și chiar s-a cerut aplicarea lor. Ba, s-au găsit alții care au văzut problema mai categoric și simplu totodată, căci într'adevăr, existența acestuia constituia o „problemă“ care se cerea soluționată: l-au considerat disolvat de drept, deci absolut inexistent! Si aceasta, pe motivul că... n-ar fi supus în termen ministerului aerului o dare de seamă și statutele pentru revizuire, conform decretului-lege Nr. 929/1941! De-altminteri, această învinuire, care nu era altceva decât „un nod în papură“, se baza pe o situație inexactă în fapt! Si totuși, aeroclubul regal al României nu a început să existe, căci nu trebuie să încrezi niciodată a exista în țara în care, — creat de generații pionieri și înaintași ai aviației române, — el a însemnat, mai presus de orice program de activitate impusă prin statute și dincolo de orice insărcinare și misiune oficială în slujba intereselor obștești, locașul ce a întrunit laolaltă, la ei acasă, în cea mai caldă camaraderie, pe iluștrii sburători ai neamului. El a fost și trebuie să rămână „casa sburătorilor“.

Așa dar, trebuie... desființat nu pentrucă... nu și-ar mai putea în prezent îndeplini atribuțiile sale datorită stării de răsboi, care a restrâns total activitatea aeriană privată

națională și internațională, cum zic unii, ori, pentrucă nu mai are organe care să-l reprezinte față de terți — președinte, secretar general, etc. — cum cred alții, sau, pentrucă... i-a distrus bombardamentul localul și arhiva, ori, pentru motivul că n'ar fi respectat nu știm care text de lege, care îl obliga a întocmi și înainta într'un anumit termen unele rapoarte, dări de seamă și statistici ministerului aviației... ci, dimpotrivă și tocmai pentru aceste motive și în ciuda cauzelor și împrejurărilor de mai sus, aeroclubul regal al României se cuvine să fie păstrat, reorganizat și repus în situația de a-și îndeplini importantele sale atribuții. Căci, dacă și-a restrâns și apoi început activitatea datorită stării de răsboi, începând din 1941, deci nu a voinței sale, apoi nu el trebuie făcut răspunzător de această stare de lucruri și sancționat cu disolvarea de drept, în baza dispozițiunilor art. 15 al decretului-lege Nr. 929/1941, cum au preconizat unii juriști.

Căci, măsura utilității și importanței unui organism nu o dă nici punctualitatea prezentării dărilor de seamă și rapoartelor atât de convenționale și nici prezenta organelor de reprezentare față de terți, — fapte care în cazul în spate să au datorat exclusiv stării de răsboi, — ci obiectul său, atribuțiunile, rostul ce este menit să îndeplinească și răndamentul ce a adus în slujba colectivității și intereselor superioare ale țării.

Astfel stănd lucrurile, concluzia e clară: aeroclubul regal al României nu poate fi desființat**).

Când, zilele trecute, la închiderea chiar a prezentei ediții, a apărut legea și statutul pentru reorganizarea aeroclubului regal, în redacția noastră a fost o adevărată sărbătoare.

Căci, nol am așteptat cu înfrigurare și mult timp acest moment.

Chemarea la vlață a aeroclubului național trebuie să fie primă cu bucurie de toți bunii români.

Tot așa, cum s'au manifestat el în 1923, la înființarea sa.

In ochii lor, apoi, mulțumită aeroclubului regal, turismul nostru aerian a făcut operă de pionier în propășirea aviației naționale, a repre-

**) Editorialul „România Aeriană“ Nr. 11—12/1944.

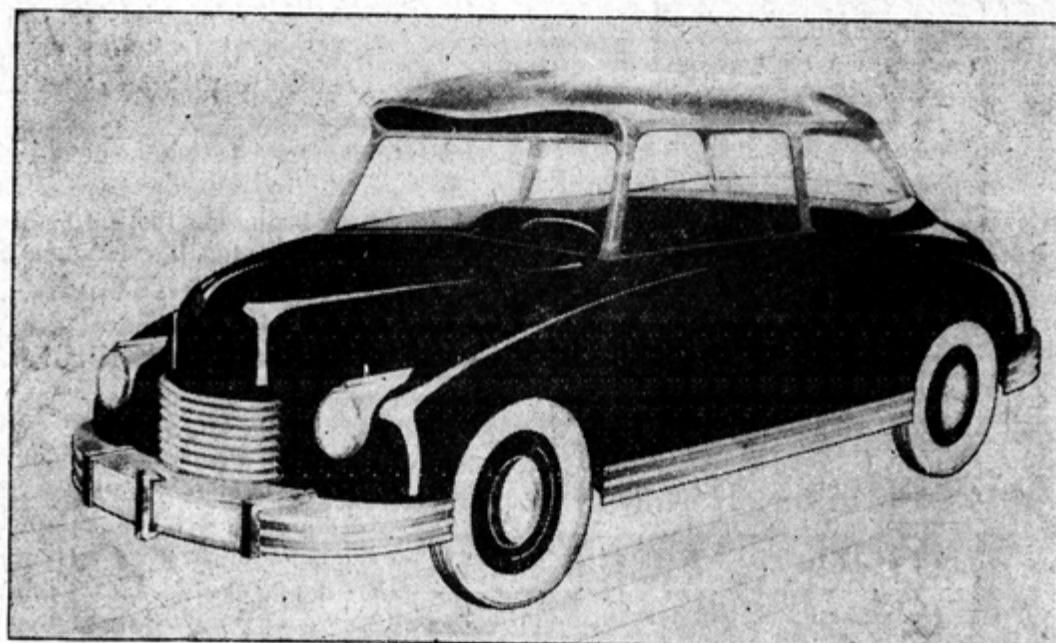
zentat cu strălucire aripile românești în strălătate și a servit în mod eficace la strângerea legăturilor cu celelalte popoare.

Și este știut că mai mult decât aviația militară sau cea comercială, turismul aerian este acela care a contribuit la dezvoltarea spiritului aviatic al poporului, la dorința de a satura în tineretul tărili.

Pacea va găsi aeroclubul regal pregătit să se alinie din nou organizațiilor similare străine, în acțiunea lor comună pentru promovarea relațiilor internaționale și gata să asume misiunea de îndrumare și coordonare a activității aviaticce particulare în stat.

La prora acestel grele dar frumoase misiuni, se află Însăși Majestatea Sa Regele Mihai I.

„România Aeriană”



**Adaptarea industriei aeronautice
la economia de pace**



Primul automobil românesc

Una din problemele grave care ne preocupa în momentul de față este reconversiunea industriei aeronautice naționale. Din nefericire, această industrie, aparținând în mare majoritate statului (I.A.R., A.S.A.M.), suferă de lipsă sau întârzierea mare în aplicarea programelor de reconversiune, ceea ce de altfel este obișnuit pentru greoiul aparat de stat. Din fericire, însă, inițiativa particulară la noi nu a murit. Astfel, în domeniul industrial, ea este strălucit reprezentată prin inginerul N. Malaxa, iar în domeniul realizărilor tehnice, prin inginerul Petre I. Carp. Aceste două personalități din lumea industrială românească, unindu-se, pun în momentul de față bazele unei realizări cu totul excepționale: primul automobil românesc.

Mașina — concepută de către „Societatea de studii N. Malaxa”, de sub conducerea inginerului Carp și finanțată de către inginerul Malaxa, — se realizează în câteva

exemplare prototip în diferite fabrici ca A.S.A.M.—Cotroceni, I.A.R.—Brașov, etc., deci, în special, în industria noastră aeronautică, care este în gravă criză din lipsă

de lucru. Faptul nu trebuie să surprindă, întrucât inginerul Carp a fost în fruntea I.A.R.-ului timp de zece ani, aducând această industrie la dezvoltarea cunoscută.

Automobilul este de o concepție cu totul nouă și, nu numai asupra acestui fapt trebuie să stăruim. Ci, în aceeași măsură, asupra principiului dela care a plecat inginerul Carp. Intr'adevăr, ar fi fost o stridentă greșală să se fabrice în țară, în mică serie, o mașină americană, concepută pentru mari serii. O astfel de mașină, fabricată în țară, ar reveni la prețuri cu totul prohibitive. Pe când, concepția inginerului Carp, fabricată în serii modeste, va permite vânzarea mașinii la prețuri inferioare concurenței, aceasta fără apel la tarife vamale exagerate și, bine înțeles, dacă va putea fi fabricată în serii de cel puțin 20 unități pe zi.

Concepția mașinii ține socoteala în largă măsură de utilajul și rutina tehnică existente în industria aeronomică națională, așa că investițiile necesare și perioada de punere la punct a fabricației în serie vor fi reduse la maximum.

Caracteristicile primului automobil românesc, al cărui desen l-am redat la începutul articolului, sunt în linii mari următoarele:

Motorul, — care se află plasat în spatele mașinii, — este răcit cu aer, aerul de răcire fiind aspirat de o turbină axială prin acoperișul cu dublu perete. Puterea lui este de 35 C.P. (3 cilindri în evantail, în doi timpi). Cutia are 4 vîțe și diferențialul special este autoblocant, pentru a se evita patinarea roților în noroi și în zăpadă. Acționarea schimbătorului de vîțe se face pe cale hidraulică.

Șasiul tubular prezintă o inovație foarte interesantă: suspensia de cauciuc. Toate

patru roți sunt legate individual de niște cilindri în interiorul căroroare sunt vulcanizate manșoane de cauciuc lucrând în torsione. Evident, sunt prevăzute și amortizoare hidraulice.

Caroseria, pentru a nu se deforme din cauza eforturilor mari la care sunt supuse automobilele pe șoselele noastre, este aşezată — am putea spune — călare pe patru șei pe șasiul tubular, fiind stabilizată în poziție verticală de către un stabilizator special. Scheletul caroseriei este din țevi de oțel sudate, acoperite cu table de oțel, aluminiu și placaj de lemn. Se recunoaște astfel pretutindeni mâna constructorului aeronomic.

Performanțele automobilului, — în care încap comod cinci persoane cu patru valize, — sunt de aproximativ 105 km/oră, cu un consum de 10 l. la 100 km și cu o accelerare care o situează între cele mai bune mașini ante-belice engleze, germane, etc. de această clasă și mașinile americane.

Suntem asigurați că, după punerea la punct a prototipului a cărui descriere am încercat să o facem mai sus, urmează să fie realizate o camionetă ușoară cu o sarcină utilă de cca. 1 tonă și un automobil mic bi-lucu și cu două strapontine, echipat cu un motor de 20 C.P., mașină ideală pentru familia micului funcționar și lucrătorului, fiind estimată la un preț de aproximativ 100.000 lei din 1938. Un automobil popular, deci.

Adoptând proiectele emeritului inginer Carp, consacrat ca o autoritate europeană în materie de motoare, forurile noastre de conducere vor putea arăta în ce măsură și-au apropiat problema adaptării industriei naționale la economia de pace, dând concursul și colaborând cu inițiativa particulară.



Cei 13 redactori ai noștri

In ultimii ani, «România Aeriană» și-a reorganizat redacția sa, în sensul că a căutat să-și asigure rubrici permanente în legătură cu toate domeniile de activitate ale aeronauticei, sau în direcță legătură cu aceasta. Astfel, celor mai vechi redactori, li s-au aliniat alții noui.

Intreaga echipă, omogenă și entuziasmată, o prezentăm azi cititorilor noștri.

R. A.



Drăgescu Mariana — redactoare pentru aviația feminină, — posedă din 1935, al 94-lea dintre brevetele de piloți civili acordate la noi și al 7-lea feminin.

Frumusețea caracterului, pasiunea aborului, delicatețea, dezinteresul, ignoranța oricărui agremant eftin, disprețul acestor «petits moyens», promptitudinea, abnegația sărbătoare, infinita bunătate, voința, curajul — sunt cele mai frumoase titluri ale acestei aviatoare, al cărui nume este pronunțat întotdeauna cu simpatie în lumea aripilor românești.



Hangea Nicolae — redactor pentru aerodinamică și aeromodelism, — profesor, se află în fruntea mișcării aeromodeliste din țară încă din 1938.

Să remarcă în mod deosebit la conducerea primului curs de inițiere în aviație pentru profesorii secundari, organizat în 1939, la Făgăraș, de federația aeronautică regulată a României. De atunci, nenumărate serii de instructori și profesori aeromodeliști au fost definitiv câștigați pentru aviație, mulțumită expunerilor sale calde și convingătoare.

A popularizat știința aerodinamicei, mai ales în rândurile profesorilor de fizico-chimice și a luptat cu perseverență pentru introducerea acestei discipline în programa de fizică a învățământului nostru secundar.

Mare prieten al copiilor, își imparte cu dărdnicie sufletul și munca între laboratorul de fizico-chimice al școlii și laboratorul de studii al centrului național de aeromodele.



Ionescu Napoleon — redactor pentru dreptul aeronautic, — este unul din cei foarte rare juriști români preocupăți de problemele de drept aerian. Posedă cunoștințe solide în acest domeniu, a cărui im-

portanță e general declarată, dar care în țara noastră a încăput pe mâna diletanților.

Pregătirea sa de specialitate, desăvârșită prin activitatea desfășurată la aviația civilă din 1938, este grefată pe o excelentă cultură generală și profesională, având doctoratul în drept și o practică asiduă în baroul de Ilfov.

Din 1938 a participat la toate conferințele internaționale, în cadrul cărora s-au negociați și stabilit principalele convenții cu alte state pentru exploatarea de linii regulate aeriene. În același timp, a avut o contribuție substanțială la elaborarea legislației aviației noastre civile și a funcționat ca referent consultat pentru transporturile aeriene la consiliul superior al transporturilor și tarifelor.

După evenimentele dela 23 August 1944, a fost chemat de către comisia română de armistițiu pentru a se ocupa cu problemele de navigație aeriană reglementate prin convenția de armistițiu dela 12 Septembrie 1944. Aici, a fost promovat consilier tehnic și totodată sef al serviciului transporturi (aeriene, fluviale, maritime, feroviare și rutiere), funcționi a căror complexitate și importanță i-au dat posibilitatea să-și valorifice multilaterală sa pregătire și să-și evidențieze frumoasa personalitate care îl caracterează.



Matei Dimitrie — redactor pentru radioelectricitate, — inginer, se află de puțin timp în mijlocul nostru, dar prețioasa sa colaborare cu noi promite să fie de lungă durată.

După meritorii studii la școala politehnică «Gheorghe Asachi» din Iași, este diplomat în 1941 cu lucrarea «Relee». Căștigase mai înainte, ca elev de liceu, frumoase premii pentru activitatea sa științifică și tehnică.

In timpul răboiului a luerat pentru armată într-un laborator de radio din țară, iar din toamna 1944 funcționează la institutul meteorologic central, unde se ocupă cu propagarea în

atmosferă a undelor electrice ultrcurte și centimetrice, construind în acest scop un oscilator sferic special.

In afară de realizările practice din cîmpul radiotehniciei, a publicat articole și note în revistele de specialitate «Natura» și «Revista științifică V. Adamachi».



Mitache Alexandru Totonel — fiind «ultima oră» a redacției, nimeni nu i-o poate lua înainte cu vreo nouitate... aviatică, bineînțeles. Are o specialitate — invidiată, desigur — de a intra cel dintâi în posesia ultimelor numere ale revistelor străine de aviație. Și, ceea ce este foarte lăudabil, nu e parcimonios cu relațiile ce înregistrează.

Pilot planorist din 1939 și instructor de zbor fără motor serie 1943, își termină actualmente studiile juridice și filologice începute acum câțiva ani.

Este cel mai proaspăt redactor al nostru și cel mai tânăr din întreg lotul de 13.



Negulici Theodor — redactor pentru chestiunile în legătură cu profesiunea sa: instructor de zbor.

Pilot din 1936, monitor din 1939 — în ambele cauzuri, fiu al A.R.P.A.-ei.

Instructor cu reale însușiri pedagogice și frumos stil de zburător.

In răsboi, s'a distins în cadrul unui grup de bombardament în pieaj.

Prin remarcabilul său studiu «Sugestii pentru realizarea unei rețele aeriene poștale», publicat în «România Aeriană» Nr. 4—5/1945, a lansat cel dintâi la noi ideea utilizării avioanelor de școală-turism în acel scop, idee pusă apoi în practică de aviația ciferistă și, în ultimul timp, de ministerul propagandei.



Oniga Gh. Teodor — redactor tehnic, — prețuit inginer de aeronautică, elev al E.N.S.Aé. — Paris, este diplomat al școalei politehnice din București, unde funcționează ca asistent universitar.

In prezent, lucrează la subsecretariatul de stat al aerului, direcția tehnică a aviației.

Asigură «României Aeriene» și rubrica de zero-enigmistică.



Popa Ion Valeriu — redactor pentru istoricul aviației, — ziarist notoriu, este secretar de presă față ministerul propagandei și pilot-aviator.

Mânuitor de condei dela 18 ani, sprijină neobosit și competent cauza zeronauticei naționale. Pe aceste considerații a fost acreditat de ministerul propagandei la subsecretariatul de stat al aerului, iar recent a fost numit secretar la aeroclubul regal al României și șef al secției de propagandă pe lângă această frumoasă instituție.

Are în pregătire o carte pentru tineret, care va apărea curând sub titlul «În lumea noastră». De asemenea, studiul «Istoria critică a aviației».



Paveloiu Nicolae — redactor pentru meteorologie, — se află de mult timp în rândurile noastre.

După răsboiul trecut, când urma cursurile facultății de științe din București, a intrat la institutul meteorologic central, unde astăzi conduce importantul serviciu de protecție al navegației aeriene.

Profesor pentru meteorologie la școlile de piloți, de radiotelegrași de bord, de apărare contra gazelor, sau de specialitate ale institutului meteorologic central — și-a creat o frumoasă reputație de pedagog, cu toată ariditatea materiei predată.

Este delegatul României în comisiunea internațională de navigație aeriană dela Paris, ca membru în subcomisiunea meteorologică.

A publicat numeroase articole de specialitate, mai ales în «România Aeriană» și «Buletinul Antigaz».



Popescu Valentin — redactor pentru zborul fără motor, — este pilot în cadrele aviației civile.

Aproape 15 ani de zbor fără motor are la activul său acest popular aviator care, astfel, poate fi socotit veteranul planoriștilor noștri.

Este foarte cunoscut publicului românesc, din timpul meetingurilor naționale și internaționale la care a participat și din numeroasele articole de specialitate scrise în presa cotidiană sau în revistele de aviație.

Despre rodnică sa activitate în carieră, despre îndrăcita sa perseverență pentru promova-

rea planorismului în România, s-ar putea scrie o carte.

Confirmat pilot de planoare fu străinătate, în 1931, a devenit eurând instructor și apoi instructor-șef de pilotaj. Brevetul de pilot internațional de sbor fără motor l-a obținut în Polonia.

A organizat primul «tren aerian» în România, acum zece ani, dela Brașov la București, încercând să demonstreze încă de atunci ce posibilități putea oferi planorul economiei de răsboi sau de pace, posibilități cunoscute azi tuturor. De asemenea, pentru prima oară la noi, anul trecut, a executat sboruri în formăție cu plonoare, alături de camarazii săi Mihail Golescu și Mircea Cârstoiu.



Rado Gheorghe — redactor tehnic, — inginer aeronautic și pilot-aviator, este unul dintre cele mai «tari» elemente din echipă, fiind un excelent popularizator al problemelor de aviație.

Cu solide cunoștințe în specialitatea sa, bine informat, foarte muncitor, cu lucrări meritorii la activul său, sperăm să-l avem mereu în mijlocul nostru.



Thomas Virginia — redactoare pentru turismul aerian, — pilot aviațoare, din 1936.

In anii care au urmat, calea aripilor ei a fost foarte agitată, plină de piedici. A avut nevoie de mult curaj, de multă tenacitate, pentru a putea continua.

Târziu, când aptitudinile excepționale de sburătoare i-au fost recunoscute, subsecretariatul de stat al aerului a angajat-o pilotă bugetară, fiind repartizată la escadrila sanitară. Cu această unitate a luat parte la toate campaniile, salvând cu un mic avion, amenajat cu o singură targă, sute de răniți grav.

Astăzi, pilotă de carieră în aviația civilă, nedă un prețios concurs, așteptând clipa când va putea satura spre orizonturi căt mai departe, spre implinirea singurului ideal ce și-a făurit.



Gheorghe I. Vasilescu, — redactor pentru aviația comercială, doctor în științele economice, este funcționar la B. N. R.

A studiat și studiază cu o pasiune rar întâlnită problemele economice ridicate de traficul aerian, îmbogățind literatura noastră aeronautică cu frumoasele lucrări: «Reglementarea juridică și organizarea economică a transporturilor aeriene» (1937), «Transporturile aeriene în România» (1940) și «Orientări în economia transportului aerian» (1941).

Activitatea sa publicistică s-a desfășurat la foulul săptămânal al A.R.P.A.-ei „Cerul nostru” și din 1943 la „România Aeriană”.



Nota redacției

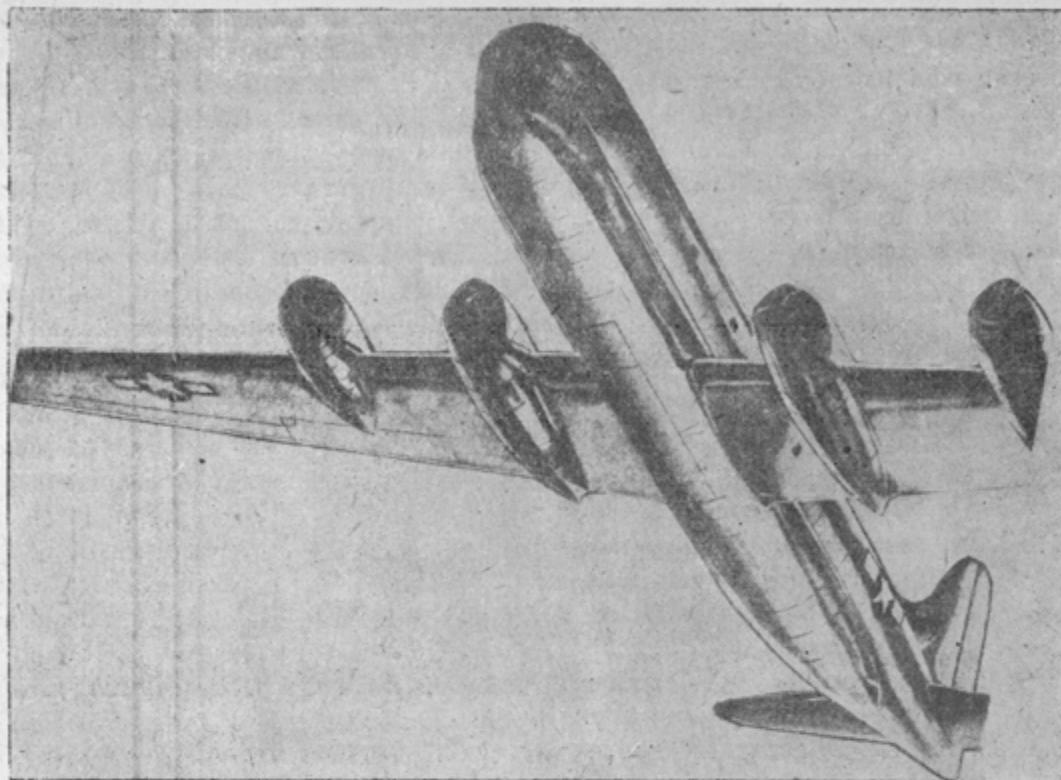
Sfătuim cititorii noștri să urmărească în viitoarele exemplare ale revistei articolele semnate de d-nii: prof. ing. M. Konteschweller, medic general dr. I. Bilănescu, c-dor ing. Ioan Andrei, ing. Al. C. Vissarion, av. Napoleon Ionescu, ing. Th. Oniga, H. August, prof. N. Hângea, ing. Gh. Rado, Valentin Popescu, Ion Valeriu Popa, Virginia Thomas, Al. Mitache, N. Paveloiu, ing. Dimitrie Matei și Gh. I. Vasilescu.

Am dorit ca interesantele studii datorite celor de mai sus să le inserăm în exemplarul acesta festiv, fiind trimise la redacție în timp util și în mare majoritate culese și paginate.

Dar, lipsa de hârtie nu ni-a îngăduit să depăşim obișnuitele 32 de pagini și, astfel, nu am putut traduce în fapt buna noastră intenție.

Sperăm că vom fi înțelesă,





Uriașul avion comercial Boeing Stratocruiser

Produs al unei concepții cu totul noi și în materie constructivă, acest avion deschide o eră nouă în transporturile aeriene.

Aparatul a sburat 2323 mile sau 3717 km dela Seattle la Washington în 6 ore, 3 minute și 50 secunde, cu o viteză medie de 383 mile pe oră, sau 613 km/oră.

Caracteristicile cele mai interesante ale acestei aeronave sunt:

- performanțe înalte
- economie apreciabilă
- abilitate dovedită
- final standard de siguranță
- multă diferență de concepție față de celelalte avioane
- mare capacitate de lucru
- confort excepțional pentru pasageri,

iar posibilitățile de transport în ceea ce privește călătorii:

- 114 pasageri și încărcătură sau
- 81 pasageri și încărcătură sau
- 75 pasageri ori 28 cușete și 19 locuri sau
- 72 pasageri și 2 încăperi pentru port bagaj și marfă.

Fuseajul este etajat în două părți. În partea superioară se află cabina de control și pilotaj, cabina de navigație și lucru, cabina de pasageri, etc. În partea inferioară se află două cabine pentru fret, living room, etc.

Deocamdată, nu cunoaștem decât caracteristicile versiunii militare (C-97) care sunt:

— anvergură	42 m
— lungime	33 m
— înălțime	10 m
— sarcină plătită	9000 kgr.

Versiunea militară este echipată cu patru motoare Wright Cyclone de 2200 CP fiecare. Elice Hamilton Standard cu patru pale.

Probabil, caracteristicile versiunii comerciale sunt foarte apropiate de cele ale versiunii militare.

În interiorul cabinelor sunt menținute condițiunile atmosferice dintre nivelul mării și 2500 m.

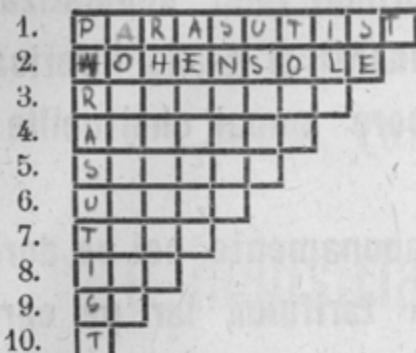
Avionul Boeing Stratocruiser a fost realizat de uzinele nordamericană „Boeing Aircraft Co.”



PAGINA JOCURILOR

TRIUNGHIU MAGIC

al prim-redactorului dela
«ROMÂNIA AERIANĂ»...



Parcări fi căzut cu umbrela din cer (1), pentru a se indeletnici pe pământ cu... strămbarea balanțelor (2); numele amintește obârșia-i strămoșească (3), ceeace nu-l împiedică să-i ducă pe toți cu «zăhărele» (4). Dacă va pleca dis de dimineață la drum (5) cu gândul de a face vreo treabă folositoare (6), ai să vezi că în realitate se duce să pupe pe cineva (7), zicându-și pe limba lui De Gaulle: «o să meargă!» totuși (8). Iar visul lui ar fi să facă din revistă o «Societate Anonimă» (9), dar dacă vom reuși să ajungem vreodata acolo atunci revistei cu siguranță vom putea să-i punem cruce (10).

Și oricum ar vrea s'o'ntoarcă: ba culcat la orizontală, ba în picioare pe verticală, povestea rămâne aceeași!

Problema morilor (de vînt)

Una morar are împrăștiile, pe plaja Suider-See-ului, nouă mori de vînt situate ca în figura de mai jos:



Problema care și-o pune este să lege toate aceste nouă mori între ele cu un drum continuu format din linii drepte, dar care să nu aibă mai mult de trei cotituri.

Puteți să-i dați morarului o mână de ajutor?

Necrolog aero-enigmistic

In ziua de 8 Ianuarie 1946 a fost condus spre lăcașul său de veci regretatul EMIL CRISTESCU, funcționar în subsecretariatul de stat al aerului, mort la vîrstă de 34 ani, în urma unei operații.

A fost un enigmist pasionat, deși mai puțin cunoscut publicului, deoarece nu s'a manifestat. În ultimul timp a luerat asiduu la un dicționar al cuvintelor încrucișate, dar... ceasul din urmă i-a venit prea devreme, aşa încât din ceeace ar fi vrut el să apară:

Emil Cristescu
DICTIONAR

—
1 9 4 6
P A X
Ana A. Cavaffu

a rămas până la urmă, ca printre triste anagramă a destinului, numai:

Un epitaf
MDCCCCXLVI = 1946
SĂ-I FIE ȚĂRÂNA UȘOARĂ

(Soluțiile în numărul viitor)

Deslegările problemelor din Nr. 9-10/1945

ARITMOGRIFUL AVIATOARELOR: (Virginia) Duțescu-Abeles, Mariana Drăgescu, Virginia Thomas, Nicolae Mariș, Nadia Russo, Victoria Popol și Vulcu Eliza, iar la vertical (Smaranda) BRĂESCU.

CRYPTOGRAMA ȘUGUBATĂ: pornind în diagonală reflectată și continuând până când circuitul se termină în colțul din dreapta sus, apoi reluat în continuare din colțul cu «R», se obține fraza:

«... și nu uita, dragul mamii, să sbori căt mai jos și căt mai incet»...

Săraca mamă nu știa desigur că acestea sunt toamna situațiile cele mai periculoase în aviație: sborul la mică înălțime și în pierdere de viteză!..

BIVERB SILOGISTIC: din avion cade o bombă; dar în loc de «bombă» vedem scris ATOĂ=AT, «o» mic, Ă; prin urmare: BOMBA ATOMICA. (Semnalăm că, dintr-o eroare, în numărul 9-10/1945, cheea a apărut sub forma: 5 și 6 litere, în loc de: 5 și 7 litere).

Notă

„ROMANIA AERIANA“ urmărind în primul rând popularizarea ideii de aviație, a stabilit pentru elevi, studenți și grade inferioare, abonamente cu preț redus, care să acopere numai cheltuielile de expediție.

Pentru a putea expedia asemenea abonamente, cei ce doresc trebuie să trimită înainte costul conform tarifului, iar pe cartea poștală cu care cer înscrierea să certifice direcțiunea școlii, iar pentru militari comandamentul unității, că cel în cauză este în clasa respectivă (pentru militari, contingentul) și să aplice stampila.

Cei ce nu vor îndeplini aceste condiții nu li se va trimite revista.

Şantierele Generale s. a.

București, Str. Regală Nr. 1. Tel. — 6.17.79



Execuță construcțiuni în beton armat ca:
hale, viaducte, poduri, șosele etc.

Proiecte la cerere pentru tot felul de
construcțiuni în beton armat

Bumbăcăria românească s.a.r.

Industria pentru filatura bumbacului
JILAVA (Ilfov)

TELEFON: 4-41-80

Fire industriale în bobine, canete și scule,
Fire pescărești, răsucite în mai multe fire,
Fire cablate pentru pneuri de automobile,
motociclete și biciclete,
Fire țărănești mărcile PLUG și PLUGUSOR,
extra-hard și mule,
Fire de lână artificială.

REPREZENTANȚA GENERALĂ ȘI BIROUL DE VANZARE
„COMAGEN” S. A.

BUL. CONSTANTIN BRÂNCOVEANU Nr. 34 — BUCUREȘTI — TELEFON 4-0098

Citiți și răspândiți revista

„ROMÂNIA AERIANĂ”

singura publicație românească de
popularizare a problemelor aeriane.

Ministerul Economiei Naționale, Comisariatul General al Prefurilor, cu adresa No. 18,070 din 23 Ianuarie 1946, a aprobat pentru revista noastră, începând dela 1 Ianuarie 1946, următorul tarif de abonamente anual:

Pentru studenți, elevi	3.000 lei
funcționari	5.000 "
particulari	10.000 "
com. rurale	15.000 "
celealte instituții și	
autorități	30.000 "
societăți și firme	50.000 "
străinătate dublu	



Standard Fabrica de Telefoane și Radio S.A.

Tpiografia „Dimitrie Cantemir”, Calea Floreasca 13. Buc. III. Tipărită la 20 Ian. 1946
Registrul Comerțului Nr. 426/935.