

ROMANIA AERIANA

SUB
PATRONAJUL
INALTEI
REGENTE



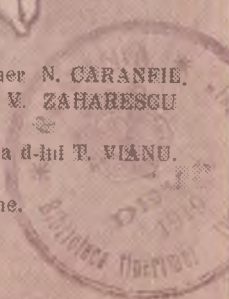
AVIAȚIE,
RADIO,
GAZE

SUMARUL:

1. Păseri fantastice pe albastrul Cerului, de M. S. REGINA MARIA.
2. Autograful celebrilor aviatori COSTE și LE BRIX.
3. Drept Aerian, GR. L. TRANCU-IAȘI
4. Rentabilitatea liniilor Aeriene, de ȘT. TĂPĂRESCU.
5. Navigația Aeriană în America, de AVAL.
6. Criterii de clasificarea avioanelor la concursuri și întâlniri, de Inginer ȘT. SEȘEFSCHI.

7. Situația Radio-Difuziunii la noi de Inginer N. CARANEIE.
8. Războiul Aero-Chimic, de Inginer chim. V. ZAHARESCU
9. Radio în Natură, de Ing. L. FLORIN.
10. Cinematograful și Radiofonie, conferința d-lui T. VIANU.
11. Sfaturi pentru amatorii de Radio
12. Un comunicat al Soc. de Radio-Difuziune.
13. Aviatice.
14. Buletinul Oficial A. R. P. A.

NUMEROASE CLIȘEE ÎN TEXT, etc.



„ROMANIA AERIANA“ apare cu înalta colaborare a *M. S. REGINA MARIA*

Asemenea și a următorilor D-ni, așezați în ordinea alfabetică :

ARGETOIANU C. ministru domeniilor, ANGELESCU P. ministru de război, ANGELESCU C. Dr. ministru instrucției publice, ANASTASIU V. Lt. Col. Dr. Aviator, șef serv. sanitar aeronautic, ALEXANDRESCU T. ajutor primar președ. aeroclub. albastru, ANTON M. Lt. prof. școlile aeronautice, BERTHELOT General, BĂLĂNESCU I. Dr. Col. prof. șc. Gaze, BĂLĂNESCU Comandor directorul marinei militare, BERTEA AL. Maior Av. redactor România Aeriană, BRANISKY Ing. chimist șc. de gaze, CARAMFIL Ing. Dir. G-l. Soc. Energia, CRISTESCU Ing., DUMTRIU C. ministru comunicații, EYNACK LAURENT fost ministru al aerului în Franța; FRANSOVICI RICHARD subsecretar de stat, L. FLORIN Ing., GIURGEA Ing. direc. radio-comunicații, GONTA Căpitan Av. serv. foto-aerian, HURMUZESCU Ing.,

prof., INCULEȚ I. ministru sănătății publice, LUPU N. Dr. ministru muncii, LUPAȘ N. Ing., MINOVICI ȘTEFAN Dr. prof., MINCU Căpitan Av. Ing., PASCU CEZAR Deputat președ. asoc. «Prietenii Aviației», POPESCU GH. Col. șef serv. gaze, RUDEANU V. G-l. insp. general de armată și insp. aeronautice, RUJINSKY GH. Col. dir. A. R. P. A., STOICA RADU Ing. dela Ars. Aeronautic, ȘEȘESKY Ing., prof. șc. militară aeronautice, TĂTĂRESCU ȘTEFAN Deputat Dir. Rom. Aeriană, TRANCU-IAȘI GR. fost ministru prof. jurist, școala liberă de aviație Regele Mihai, WIGARD IGNACE conducătorul navigației aeriene poloneze, WRONSKY MARTIN conducătorul Luft-Hansei, ZAHARESCU V. chimist prof. școalele gaze și șc. militare geniu. etc., etc.



Pe liniile de navigație aeriană ale Societății LUFT-HANSA, unele avioane au chiar cabine-restaurant



ROMÂNIA AERIANĂ

SUB PATRONAJUL INALTEI REGENȚE

ORGANUL ARĂRĂRII INTERESELOR NAȚIONALE ISVORITE DIN PROBLEMELE AERULUI ÎN ROMÂNIA:

AVIAȚIE, RADIO, GAZE

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

REDAȚIA:

Strada ROMÂNĂ, 171. — Telefon 213/23

ADMINISTRAȚIA:

Prelung. POLONĂ, 17. — Telefon 280/91
— BUCUREȘTI —

DIRECTOR:

STEFAN TĂTĂRESCU

DEPUTAT

PREȚUL ABONAMENTELOR PE UN AN:

Pentru autorități, instituții și firme . . . 900 lei
Pentru particulari 450 lei
Pentru studenți și elevi 350 lei

Păseri Fantastice

pe Albastrul Cerului

de M. S. REGINA MARIA



Minunat lucru mai este cucerirea cerului! Să poți întinde aripi mari și să te avânți departe deasupra pământului — ca niște gigantice, fantastice păseri fermecate — cu impresia de fără limită și în viteză și în distanță!

Două lumi: una jos și una sus. Cea de sus fără drumuri și frontiere, străbătută numai de mintea omului, energia și curajul lui, devenit cuceritorul aerului.

Aripi mari, liniștite, neobosite dar prea sus să poată arunca o umbră peste munți, lacuri, codri, râuri, plaiuri și orașe, întinse toate ca o hartă pe pământ. Aripi mari ce zboară chiar peste oceanul fără cărări și numai ochii albaștri ai unui tânăr ce privește prin nori și furtună, ceasă și spațiu, singur de tot, ca un vultur, deschide calea.

Aripi fantastice pe albastrul cerului. Ridicăm capul fiindcă le auzim venind cu un sunet straniu, iată-le! Punem mâna strașină la ochi ca să le putem urmări zborul cu neliniște și admirație, iar inimile ne bat. De ce ne bat inimile așa de tare? Este teama pentru aceste păseri, sau e sgomotul ce-l fac, care ne amintește ceva? amintește....

Prin România Aeriană
COSTE și LE BRIX
vorbesc poporului românesc

Par l'intermédiaire de la
 "Revue Aérienne Roumaine" dirigée avec
 tout de compétence par Monsieur Zatarescu.
 nous sommes très heureux d'adresser nos
 sentiments de vive sympathie à la ville
 de Bucarest et à la population Rou-
 maine qui nous a fait un accueil
 si spontané et si enthousiaste.

Que la Belle Aviation
 Roumaine veuille bien trouver ici
 nos vœux les plus chers, et, nos
 remerciements sincères des attentions
 délicates qu'elle a eu pour
 l'oiseau de France

Le 22 mai 1928

Coste

Lebric

In traducere: Prin mijlocirea revistei «România Aeriană», condusă cu atâta pricepere de D-l Tatărăscu, suntem fericiți să adresăm sentimentele noastre de vie simpatie orașului București, și populațiunii Române, care ne-a făcut o așa de spontană și entuziastă primire.

Frumoasa aviație românească, am dori să găsească aci, urările noastre cele mai bune, și mulțumirile sincere, pentru atențiunile delicate ce a avut pentru «Pasărea Franței».

Ce dimensiuni are această formulă?

Știm că o putere este produsul unei forțe F cu un drum parcurs pe secundă, adică: $W = F \times V$

Vom scrie deci:

$$n = k \frac{F \times V^2}{F \times V} = k \cdot V$$

De data aceasta formula reprezintă realmente dimensiunile unei viteze și poate servi la o clasare echitabilă și logică a avioanelor în comparație.

Exemplu. -- Să revenim la cele două avioane din cazul precedent și să le aplicăm ultima formulă.

Obținem:

$$\text{Avionul A} \dots n = \frac{300 \times 110^2}{16,2} = 2250 \text{ puncte}$$

$$\text{„ B} \dots n' = \frac{300 \times 220^2}{53} = 2750 \text{ puncte}$$

Vedem că ordinea de clasificare se răstoarnă complet, și absolut în favoarea avionului ce fusese sacrificat de prima formulă.

Concluzii.

a) Formula care nu conține viteza decât la puterea întâia, este falsă și trebuie imediat abandonată. Ea nu s'ar putea aplica decât ascensoarelor, tramvaelor și slăbelor vehicule terestre cu viteze mici.

b) Pentru avioane și v. se marine, unde rezistența la înaintare este proporțională cu patratul vitezei, trebuie utilizată formula a doua.

c) Știți care este diferența enormă între cele două formule? Voi lua un exemplu foarte simplu, care va edifica ușor pe cetitor.

Moșierul B, posedă o proprietate a cărei periferie are o lungime de $2 \times 200 + 2 \times 150 = 700$ metri.

Lungimea periferiei proprietății vecinului său A, este însă de două ori mai mare, adică: $2 \times 680 + 2 \times 20 = 1400$ m.

Domnul A, care a uitat aritmetica din clasele primare și geometria din gimnaziu, pretinde că pentru a face înconjurul moșiei sale, îi trebuie un timp dublu decât acela necesar ocolului domeniului lui Nenea B, și că, în consecință, posedă o suprafață mai mare de pământ decât cel din urmă.

Are dreptate? Nu, fiindcă o suprafață nu este proporțională cu lungimea periferiei, ci cu produsul laturilor, și anume:

$$\text{Suprafața lui A} = 20 \times 680 = 13.600 \text{ m.}$$

$$\text{„ „ B} = 150 \times 200 = 30.000 \text{ m.}$$

Vedem dar, că moșia lui A, a cărei periferie este de două ori mai mare decât a lui B, este totuși pe jumătate mai mică decât a vecinului B.

Și aci, ca și în cazul formulelor de apreciere a performanțelor unui avion, rezultatul problemei depinde de un factor la patrat, și anume: nu ne-am întrebat de câte ori un metru lungime intră în lungimea periferiei, ci de câte ori un metru patrat, se cuprinde în suprafața totală.

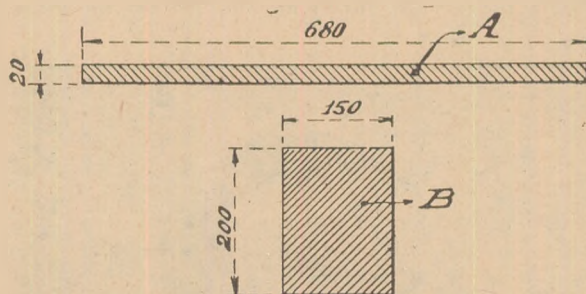
Judecând după d-l A, ar urma să apreciem o suprafață după formula

$$S = k \frac{1}{T}$$

T fiind timpul necesar pentru a parcurge periferia unei suprafețe.

După afirmația d-lui B, care nu a uitat matematicile, vom aplica însă formula:

$$S = k \cdot L^2$$



Formula definitivă.

Revenind la chestiunea aviatică, ni se pare just să recomandăm o formulă mai complexă în care să figureze la numitor și Greutatea totală a avionului în zbor; aceasta, pentru motivul că, un avion este superior altuia care, la calități egale de viteză și putere duce o sarcină utilă mai mare prin raport cu greutatea sa totală.

Formula finală pe care o propunem este:

$$n = \frac{P_u \times V^2}{P_t \times C}$$

(C fiind consumația orară).

De la Meeting



În fața aparatului trimotor Fokker grupul de ziaristi ce au zburat.

În primul plan se distinge D-l Deputat St. Tătărescu Directorul revistei noastre, iar în fund renumitul pilot Grasé, inginerul șef al casei Fokker, care a participat la Meetingul din primăvara aceasta.

SITUATIA RADIO-DIFUZIUNEI LA NOI

de Inginer N. CARANFIL

Director General al Societății „ENERGIA“

Grație unei interziceri complete până în 1925 și de atunci datorită unei legi greșit concepută, România a rămas una din țările cele mai înapoiate din Europa pe tărâmul radiofoniei.

Pentru marea mulțime radiofonia este văzută sub unghiul amuzamentului: Puțini sunt aceia care realizează mijlocul de cultură, propagandă și mai ales al răspândirii tehnicii undelor hertziene în tineret prin radiofuziune.

Comunicările prin radio în viitor vor intra în uzul comun ca și telefonul cu fir și este o mare greșală cât de departe au fost și stnt ținute tinerele generațiuni române de practica transmisiilor prin radio. Aceasta situație este și imediat dezastruoasă pentru armată care nu are de unde să-și recruteze specialiști în număr suficient în caz de mobilizare...



D-I N. CARANFIL

Toți cei ce s'au ocupat cu radio știu cât de greșită este legea actuală complicată cu restricțiuni suplimentare sau chiar prohibițiuni în anume regiuni. Sistemul struțului care bagă capul în pământ ca să nu vadă! Din aproximativ 18.000 posturi de recepție în funcțiune în România numai 7.000 sunt autorizați și din aceștia nici jumătate nu sunt la curent cu plățile abonamentului.

Trebue să reacționăm cât mai repede.

SOCIETATEA DE RADIODIFUZIUNE

Acum trei luni a luat fință soc. de radiodifuziune căreia statul i-a concesionat exclusivitatea emisiunilor în schimbul participărei și controlului în societate.

Statutele impuse conțin clauze cari îngreuiază mult dezvoltarea societății. Trebuesc schimbate.

Ce a făcut până acum această întreprindere se întrebă orice amator de radio.

A propus ministerului de comunicații schimburi de

adus la legea în vigoare. Propunerile făcute nu au fost încă adoptate de guvern, dealtfel sunt departe de a fi studiate așa cum ar trebui pentru a se schimba o lege prin Parlament, căci nu ne închipuim că în fiecare an va fi modificată. Cum până la toamnă nu este nici o speranță de schimbare, cel puțin societatea ar putea, fără știrbirea competenței ce și-a monopolizat, să facă o largă consultare a amatorilor, a legăturilor străine, a câtorva juriști și să redacteze precis și clar articolele din lege modificate însoțindu-le de un memoriu explicativ și bine documentat.

La fel ar trebui să se facă și cu statutele societății.

POSTUL DE EMISIUNE

S'a comandat firmei Marconi din Anglia furnizarea și montarea unui post de difuziune cu o putere de 12 kilowați nemodulați în antenă. Acest post nu va intra în funcțiune înainte de lunie-Iulie 1929.

Statul ar fi dorit mult ca puterea acestui post să fie de 20 kilowați, ceiace ar fi fost util și pentru auditorii din țară în afară de chestiunea propagandei. Puterile financiare ale soc. de difuziune în situația de azi nu îngăduiau cumpărarea unui asemenea post însă am impresiunea că societatea a scăpat o excelentă ocazie să capete dela stat o îndulcire a obligațiilor din statute și alte avantagii contra instalării unui post de 20 kilowați. E păcat!

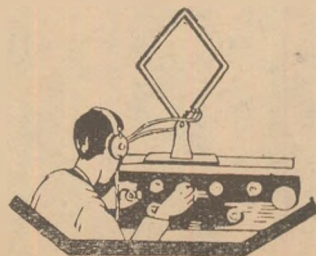
Până la intrarea în funcțiune a noului post, casa Marconi v'a instala cu titlu de împrumut un mic post provizoriu în București.

Pentru instalarea unui „studio“ era necesar un local în plin centru al Capitalei în apropiere de Ateneu, Operă etc., și cât de îndepărtat de liniile tramvaelor. Societatea are să se decidă între imobile existente și construirea unuia special. Nu ne îndoim că se va adopta ultima soluție căci nimic nu o grăbește pentru moment și dacă se cheltuesc atâția bani să se facă lucrurile cum trebue. Nici odată o casă transformată nu va putea egala o clădire specială pentru „studio“, care reclamă săli de dimensiuni speciale pentru bune producții de orchestre.

Inceputurile sunt îmbucurătoare și poate că și lărgirea de vederi necesare la pornirea unei asemenea întreprinderi va fi mai mult adoptată de cei chemați să decidă.

Am avea de făcut însă o imputare asociațiunilor amatorilor de radio a căror activitate nu se vede și totuși amatorii ar avea alta de spus căci se poate întâmpla ca interesul lor să nu fie întotdeauna la fel cu acela al soc. de broadcasting.

N. CARANFIL



RENTABILITATEA LINIILOR AERIENE

Am fi preferat dacă organizația noastră aviatică de Stat ar fi putut strânge materialul complet pentru orientarea opiniei publice asupra sarcinilor financiare ce implică funcționarea liniilor aeriene, mentalitatea lor în ultima analiză necesitate subvențiunii de Stat. Studiul urmează a fi făcut comparativ cu rețeaua aeriană europeană pentru a ne ține în cadrul paralelismului. Recunoaștem că este greu de avut la îndemână o statistică a productivității liniilor aeriene mondiale. Găsim la unele societăți de navigație aeriană soluții ample despre numărul de km. zburat, transportului în kgr. fract și număr de pasageri, etc., dar nu găsim decât în mod incomplet date asupra rezultatelor ce alcătuiesc economia sistemului aplicat în raport cu kilometrii tonă efectuați. În general nu găsim tarifele percepute căci s'ar vedea că ele nu acopăr decât o mică parte din cheltueli și că restul urmează a fi acoperit prin subvenții serioase de Stat. Dar și aceste subvenții, dacă le-am ști cu precizie, și nu știm mai ales cât reprezintă cheltuelile de întreținere și la cât se ridică capitalul de investițiuni.

O altă serioasă confuzie, la diverse state se face în mod internațional prin alocarea la capitalul aviațiunii militare a unor serioase sume ce deservesc și aviațiunea civilă. Căci cum trebuie privită atunci utilizarea comună a întregii infrastructuri (aeroporturi), meteorologice, hangare, laboratorii, tehnică, etc) și a cărei întreținere se face din bugetele aviației de război?

În principiu, în toate țările navigația aeriană n'ar putea exista decât cu serioase subvențiuni de stat.

De cele mai multe ori subvențiile întrec cu mult acoperirea proprie de cheltueli a societăților. Iată rezultatele soc. de navigație aeriană franceze:

L I N I A	Soc. de Navigație	Incasări proprii	Subvenții de Stat
Paris — Londra	Air — Union	36,8	63,2
Franța Africa de nord	Companie generale d'Entreprises Aeronautiques	20,8	79,2
Paris Constantinopol	C. I. D. N. A.	11,37	88,63
Antibes — Ajaccio	„Aeronavale“	6,5	93,5
Paris Amsterdam	Soc. generale de transports aériens	25,1	74,9

Nu avem nici un motiv a crede că situația pe alte linii aeriene ar fi mult mai bună.

Iată cam ce costă pentru fiecare kilometru-persoană călătoria aeriană în diferite state:

În Anglia 22,50 lei.

În America 36 lei.

În Franța 30 lei.

Iar în linie medie, făcând o calculație mijlocie, pe kilometru-tonă costă pentru toate statele:

Pe linii frecventate 126 lei.

Pe linii puțin frecventate 240 lei.

Se înțelege că s'ar putea spune că în asemenea condițiuni, rentabilitatea liniilor aeriene este mică, căci serviciul fiind excesiv de scump, nu s'ar putea plăti aceste sume.

Am arătat pentru Franța cota parte ce se încasează de fapt și cotaparte care revine subvențiunii de stat. Aceste subvențiuni variază dela stat la stat; iată de ce și prețul călătoriilor aeriene variază și el.

Suntem azi abia la începutul navigațiunii aeriene. Suntem încrezători în succesul deplin al acestei evoluțiuni și suntem siguri că măsuri adevărate nu vor întârzia pentruca transportul aerian să fie pus și la îndemâna oamenilor cu resurse modeste.

Facem aceasta remarcă, gândindu-ne la țara noastră, unde aviația comercială începe a se înfiripa anul acesta.

Când vom vedea tarifele, vom analiza și situația noastră, sub toate aspectele ei.

ST. TT.

Dela Meeting



Celebrul COSTE pe gloriosul Breguet 19

Războiul Aero-Ghimic

de Ing. chimist V. ZAHARESCU
Profesor la Școlile Militare de Geniu

Aviația și chimia împreună de nume ce pare curioasă, și care în realitate reprezintă caracteristica epocii în care trăim, este simbolul veacului modern.

Numele acestea atât de deosebite concretizează forța de sinteză, de cucerire, a omului asupra naturii.

Ambele aceste realizări materiale constituie dovada puterii de născocire a minții omenești și ne arată truda cu care omeneștii în lupta aprigă a existenței năzuiește spre o viață mai bună, mai fericită!

Năzuința irealizabilă, căci viața însăși este supusă și legată de nesfârșitul șir al fenomenelor naturale.

De la neînsemnata celulă organică și până la minunatul și complexul organism uman, de la fărâma de materie numită moleculă și până la uriașele astre, cari plutesc în nemărginita fire, toate în mod fatal sânt conduse după anumite reguli și călăuzite de forța cărora li se supun orbite.

Din aceste forțe cari lucrează și se susțin, se ajută armonice între ele, au luat naștere acele serii de fenomene, pe cari mintea omului le-a clasat în nenumărate categorii de adevăruri științifice. Și din aceste adevăruri au luat naștere numeroasele științe și aplicațiuni ale acestora, formând astfel acele monumente neperitoare ale puterii de creațiuni umane, cu cari s'au ajutat, se mândresc și se vor înobilă toate generațiile omenești.

Din nesfârșitele secrete pe cari omul le-a smuls naturii, câteva au fost de cari el s'a folosit materialicește ma mult.

Și între aceste cuceriri, aparținând epocii noastre moderne și cari constituie piatra culminantă a monumentului început odată cu apariția omului pe pământ, două atrag în mod deosebit atențiunea. Aceste două secrete smulse naturii sunt: *cucerirea aerului și structura naturii*. Din totalitatea fenomenului, cunoștințele și legilor studiate de om la aceste secrete pe cari le-a luat naturii prin puterea creatoare a minții sale, s'a ajuns la știința aeronauticii și la aceea a chimiei, nume cari până la război erau foarte puțin cunoscute și formau apanajul omului cu o cultură de specialitate, iar astăzi numele acestea popularizate, cari sunt cunoscute și mereu amintite dela război în toate țările și la toate popoarele, stârnesc un interes deosebit în mulțime.

Care să fie cazul interesului pe cari omeneștii le prețuiește astăzi în ora de mare măsură la aceste descoperiri moderne? Este un interes material, este o curiozitate științifică a epocii cu care trăim: este o necesitate absolută a vieții actuale sau este datorit unor fapte cu repercursiuni mai adânci, mai puternice pentru existența sa?

Credem că aceasta din urmă este singura și cea mai prețuită cauză a interesului obștesc cu cari sunt urmărite astăzi în toate țările progresele ce se fac în cadrul acestor științe aplicate.

De ce?

Intrebare la care toți putem răspunde!

Războiul trecut ne-a arătat că atât aviația cât și chimia sunt două mijloace de luptă pe cât de eficiente pe atât de puternice. Ca atare trebuiesc să li se dea cuvenita atenție și dezvoltare. Din experiența trecutului, prin realizările prezentului și mijloacele creatoare ale viitorului, omul a simțit că existența sa e legată

în mare măsură și de aplicațiunile și în întrebuinșările aviației chimice.

Dacă până la războiul trecut mijloacele clasice de luptă erau suficiente, astăzi, nu mai putem spune același lucru.

Era fatală că civilizația cu progresele sale mari pe toate țărmurile să învingă tradiția, să înlăturo principiile ce nu-și mai aveau rostul, să schimbe metodele vechi și adoptându-se nouilor concepții să modifice fața războiului.

La o astfel de transformare a fost martoră întreaga omeneștie în timpul războiului mondial.

Și astăzi abătuți din drumul vechi, îndreptați de o călă nouă, necunoscută, căutăm, cercetăm, ne dăm seama, ne adoptăm nouilor necesități impuse de mersul nostru înainte. Prima noastră grijă pe o astfel de cale este asigurarea existenței noastre, și ca urmare viața popoarelor și a statelor, numai astfel omeneștii capătă siguranța unei libere și sigure dezvoltări iar progresul și civilizația deplină libetate de acțiune.

Din aceste considerațiuni teoretice s'a impus în mod practic o serie de măsuri pentru a evita surprinderi dureroase în viitoarele conflicte ale statelor și popoarelor.

Din aceleași motive, presa ca reprezentant al opiniilor publice a diferitelor popoare, oameni de stat, militarii, specialiștii în mod unanim au cerut pentru armatele moderne mijloace de apărare aeriană și materiale pentru ca să dea siguranța existenței granițelor, a liniștei, a bunei rândueli și protecția cetei individului la popoarele din lume.

Nu există popor, nu există țară în lume unde să nu se pregătească, aceste mijloace, să se creeze dacă nu există și să se facă sacrificii mari pentru a le avea la îndemână, la timpul oportun, în număr și calitate ca să asigure viața și protecția țării.

Iată rostul articolului acesta și titulatura sa de actualitate.

Se știe de către toată lumea rostul și evoluția aeronauticii înainte de război, în timpul său și după aceea, știe iar însă nu de toată lumea despre progresele și importanța chimiei pe toată această perioadă de timp.

Ceace nu se știe, însă, este posibilitățile de viitor ale colaborării acestor două forțe, create de om, ale puterii de distrugere ce ar rezulta din înzestrarea avionului, care se deplasează cu substanță chimică care omoară. Și prin această unire să obținem în spațiu și timp efecte de nimicire spaimântătoare, cu atât mai spaimântătoare, încât după afirmațiunile specialiștilor, o țară atacată prin surprindere de către un număr mare de avioane purtătoare de substanțe toxice, prin efectele sale grozave, prin panica și dezordinea produsă, ar obține rezultate enorme.

„S'ar închea pacea, înainte de a se fi declarat războiul!”.

Pesimiste preziceri și, negre asigurări pentru viitoarele conflicte!

Or fi poate în aceste concepții și exagerări, cu toate acestea chestiunea nu trebuie tratată cu ușurință, ci trebuie privită mai mult sub un aspect grav. Românul are un proverb: „Paza bună, trece primejdia rea”. Este bine să-l aplicăm și cazului nostru.

În seria de articole, pe care „România Aeriană“ minunata noastră revistă de propagandă, le va publica sub acest titlu vom căuta să schițăm, cari sunt posibilitățile de acțiune ale războiului aero-chimic, ce se poate realiza astăzi cu astfel de mijloace și ceace este de așteptat în viitor dela aceste 2 arme combinate.

Înainte de a intra în descrierea mijloacelor materiale și detaliilor tehnice este necesar o mică incursiune în trecutul război spre a vedea la ce grad de perfecțiune și utilizare ajunseseră aceste două mijloace noi de luptă.

Până la războiul mondial chimia era o știință completă și în plină dezvoltare, iar utilizarea sa în război era bănuită fără a fi pregătită pentru acest scop. Aviația din contră era în stare rudimentară, la începutul carierei sale, în perioada de încercări, totuși utilizarea sa la război era hotărâtă.

După începerea războiului mondial și intrarea în perioada de stabilizare, adică de fixare a adversarilor în tranșee, atât aviația, cât și chimia apar pe primul plan de acțiune, se impun mijloace moderne de luptă.

Una prin avioanele sale; constituiau ochii adversarului cu cari pătrundea adâncurile necunoscute ale șanțurilor de apărare; cealaltă prin acțiunea toxică a gazelor de luptă, nimicea viața sau înlătura puterea de rezistență a luptătorilor apărați de gloanțe și proiectile, vechile mijloace de luptă.

Și ambele noi mijloace pe măsură ce timpul trecea, se perfecționau, se completau, se ajutau reciproc, astfel că la sfârșitul războiului ambele atinseseră un grad de perfecțiune așa de mare că au fost admise ca mijloace de luptă moderne, cu titlul de armă alături de vechile arme cu renume și tradiție.

Cauza o știm cu toți, efectele minunate ale nouilor arme.

Până la terminarea războiului o colaborare mai in-

timă între aviație și chimie nu a fost, doar ici și colo câteva încercări sporadice.

Terminându-se războiul și lucrurile intrând în normal, toate problemele puse și neresolvate în timpul conflictului sunt luate în cercetare și grație experienței câștigate în trecut și deplină libertăți de gândire și execuție se ajunge la rezultate uimitoare. Perspective noi se întrevăd, noi elemente construiesc și posibilitățile de întrebuițare se măresc.

Cum spiritul de revanșă e viu, cum progresele se fac simultan în toate țările, cum nemulțumirile sunt generale, iar viața devine din ce în ce mai grea, se înțelege dela sine că pregătirea amplexelor prin cari s'ar putea satisface anumite revendicări devine din ce în ce mai amenințată.

Tratatele de pace prevăd acest lucru și printr'o serie de articole caută să pună la adăpost și să reducă cât mai mult posibil o eventuală utilizare a mijloacelor chimice pe calea aerului. Cu toate acestea părerile forurilor competente sunt unanime în a declara că într'un viitor război, nu ne putem dispensa de acest nou mijloc de luptă. Și după cum spuseram mai sus, deși, foarte multe competențe arată grozăviile unui viitor război cum astfel de armament cu toate acestea implorabila lege a războiului își poartă destinele cum vrea. Suntem deci, hărăziți și civilizației și progresului. Suntem, însă, destinați și unei morți adevărate datorite nouilor mijloace aduse de acelaș progres și civilizație.

Cu toate acestea statele prin acte de curtuazie se asigură reciproc de respectarea fidelă a tratatelor, *Liga Națiunilor se luptă (sic!) din răspuțeri a le face respectate*, în timp ce acasă, pe furis și febril toate pregătesc mijloacele aero-chimice ale viitorului conflict, necesar revanșei.

Să nu uităm că Germania la 1914 plecase să cucerească lumea și la 1918 se întoarse învinsă și micșorată.

Acest lucru Germania nu-l va uita!

D e l a M e e t i n g



Avionul «FARMAN GOLIATH» pentru pasageri și bombardament.

Minunile undelor hertziene

RADIO IN NATURA

de Inginer L. FLORIN

— Trăim într'o lume de unde electrice —

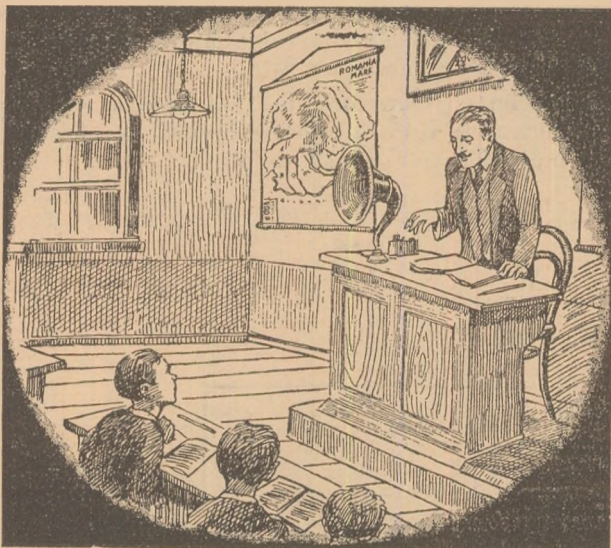
Omul e înconjurat de unde electrice care străbat trupul său, fără a le simți, trec prin zidurile caselor, răzbat prin munți cu aceeași ușurință cu care trece o rază de lumină printr'un geam, se propagă aproape instantaneu peste țări și mări, străbătând într'o clipire de ochi toate continentele.

Fiecare undă, odată născută, continuă a trăi vreme îndelungată, ocolind globul pământului de nenumărate ori, cum, am arătat în numărul trecut. *).

Dacă am avea aparate de recepție extrem de sensibile, cum desigur se vor construi într'un viitor apropiat, atunci vom putea auzi toate concertele radiofonice emise în anii trecuți — și chiar vocea oamenilor morți — de oarece sunetele nu se perd, continuând să vibreze în eter luni și ani de zile.

Primele aplicațiuni practice ale undelor hertziene: telegraful fără sârmă (*Radiotelegrafia*), telefonul fără sârmă (*Radiofonia*) și transmiterea imaginilor la distanță (*Televiziunea*) au făcut într'un timp foarte scurt o adevărată revoluție a civilizației omenești. Vapoarele, avioanele și dirijabilele pot comunica prin

In anul 1929



RADIO DIFUZIUNEA IN ROMANIA

T. F. F. ba în Germania radiofonia s'a introdus și în trenuri, permițând comunicarea între un tren și o gară sau între două trenuri care vin unul spre celălalt în timpul nopții și chiar ziua.

O aplicație frumoasă, care nu datează decât de vre-o 5 ani e *Radio-Difuziunea*, adică împrăștierea știrilor, conferințelor și muzicii în casele locuitorilor unui stat prin ajutorul posturilor de emisie radiofonice.

La noi Difuziunea va începe abia în 1929, dar în alte țări, sau mai bine zis în aproape toate țările din lume, difuziunea e introdusă de ani de zile. În Statele Unite numărul abonaților la Radio a ajuns la 8

milioane, în Germania e aproape de 3 milioane și crește zi cu zi

În rezumat: *Radiotelegrafia*, *Radiofonia*, *Televiziunea* și *Radio-Difuziunea* sunt cele 4 minuni ale lumii moderne, denumite toate prin cuvântul magic „*RADIO*“, cuvânt care a fost adoptat de limbile tuturor popoarelor lumii.

UNDELE UMANE

Am arătat într'un articol precedent **) cum un învățat italian *Fernando Cazzamali* din Milano, a inventat un aparat prin care ar confirma experimental existența undelor gândirei, emise de creierul nostru.

Gândirea n'ar fi decât o undă nervoasă, analoagă undelor electrice, și în acest caz se poate explica științificește existența fenomenelor așa zise de telepatie.

Menționez de curiozitate că în anul 1903 (deci acum 25 de ani) d. căp. Ștefan Christescu într'o conferință ținută la Ateneul Român, a arătat că gândirea ar fi formată din unde. Experiențele fizicianului Cazzamali n'ar fi decât o confirmare a interesantei ipoteze a d-lui Christescu.

EXISTĂ RADIO ÎN NATURĂ ?

Radio există în Natură cum există și aviația.

Fără a cunoaște aerodinamica și formulele menționate în articolul distinsului confrate inginer Seșelschi, rândunicele trec în zbor mările, neavând alt motor decât o inimă de 1 gram greutate.

La fel și fluturii au posturi de radiodifuziune în trupul lor, cum admit unii învățați, în urma unor experiențe interesante.

FLUTURII POT COMUNICA PRIN UNDE HERTZIENE ?

Adesea ori noaptea când lăsăm fereastra deschisă, un mic fluture atras de lumina electrică pătrunde în odaia noastră și începe a se roti în jurul lămpii până la înfinit.

Fluturile, o ființă atât de mică — cântărește abia câteva miligrame — e pentru omul de știință o minune. E greu să-i cunoști tainele vieții și, viața unui fluture nu trece de cele mai multe ori spațiul unei zile.

S'a observat de unii învățați în deosebi de *Fabre*, acest Homer al insectelor, că fluturii de noapte se pot chema reciproc dela distanțe foarte mari. Se credea că mirosul ar călăuzi aceste insecte.

Prin observațiuni foarte îngrijite s'a constatat că un fluture se poate dirija chiar în contra direcției vântului.

Se admite și cu drept cuvânt că aceste mici vietăți pot comunica între ele prin radiațiuni hertziene de foarte scurtă lungime de undă.

Ochii fluturilor sunt compuși din mii de fațete. Unii fluturi au până la 40.000 fațete într'un ochi.

*) V. „O descoperire senzațională în Radiofonie“, (România Aeriană No. 7, pag. 11).

**) Inginer L. Florin: „Radio-Difuziunea“, (România Aeriană No. 3, pag. 15).

mic cât un punct. Acești ochi, deosebiți de ai noștri, trebuie să fie niște ochi radio-electrici.

Nu se știe cum văd fluturii lumea. Poate ochii lor nu pot percepe unele raze de lumină și în schimb pot „vedea” infra-roșul și undele mici hertziene.

Între antenele T. F. F. și antenele fluturilor e o analogie perfectă. De accia s'a numit *Antenă* firele întrebuințate pentru trimiterea sau prinderea undelor hertziene, din cauza asemănării primelor dispozitive cu antenele fluturilor.

După cum *licuriciul* poate emite lumină, la fel unele insecte pot emite unde electrice. Se știe că între radiațiunile vizibile și radiațiunile electrice nu e decât o diferență de lungime de undă.

Omul nu e ființa cea mai perfectă. O insectă mică, ce o calci în picioare, are în trupul ei un motor de *aviație*, ce-i permite să zboare la mari depărtări, are stațiune *meteorologică*, ce-i permite să prevadă vremea bine ca un Institut meteorologic și mai are o minusculă stațiune de *radio* prin care poate comunica la sute de metri cu o altă ființă, de sex opus, cântărind tot *1 miligram* și având de asemenea din Natură: *aviație*, *meteorologie* și *radio*.

Dacă oamenii n'ar fi avut simțul văzului, atunci se înființau institute de inginerie optică și numai inginerii opticieni puteau avea o vagă idee despre *lumină* prin măsura lungimilor de undă, după cum și noi avem o palidă idee despre undele hertziene, ce trec prin zidurile și trupul nostru fără a le simți, mulțu-

mindu-ne doar să cunoaștem frecvența și lungimea de undă, înregistrate de aparate.

În adâncul mărilor trăesc pești electrici, cum e *șiparul*, care trăznește adversarii săi printr'o simplă atingere. Dacă un pește poate avea în trupul său o uzină electrică în miniatură, de ce să ne mirăm că fluturii ar avea în trupul lor delicat posturi mici de radiocomunicații?

Și poate „simțul direcțiunii” ce-l au unele insecte nu ar fi decât un simț radioelectric.

Lubbock a închis o albină într'o cutie de chibrituri și a transportat-o la capătul Londrei. Albina marcată cu o picătură fină de vâpsea, s'a reîntors la stupul ei, zburând peste mii de case deasupra străzilor Londrei.

Experiența lui Lubbock a fost repetată de mulți, învâțați.

De altfel oricare prisăcar știe că albinele sale zbor la depărtări de kilometri și nu se rătăcesc, iar de mută stupul cu un pas de poziția lui, albinele reîntoarse din zbor sunt intimidată și se opresc în locul unde a fost stupul mai înainte.

Trupul unei albine e un laborator de chimie organică, unde se petrec reacțiuni și sinteze ce pun în uimire o conferință internațională de chimie. Enigma antenelor ei nici cei mai buni ingineri radio-electricieni n'au putut s'o dezlege câtuș de puțin.

Și astfel spațiul e străbătut de unde hertziene mari și mici, *emise de oameni* prin stațiunile de T. F. F. *de fluturi*, *albine* și câte alte ființe...

Sfaturi pentru amatorii de Radio

— CE FACEM CÂND AVEM O PANĂ ? —

Panale în T. F. F. sunt tot atât de variate și numeroase cași la automobile, ne spune Abatele *Moreux*.

Vom arăta aci principalele pane ale posturilor cu lămpi și remediile lor.

AUDIȚIA E SLABĂ

Se verifică tensiunea (voltajul) acumulatorilor și pilelor. Acumulatorii în majoritatea cazurilor nu trebuie să dea mai puțin de 3,6 volți și pilele să nu dea mai puțin de 40 volți.

Recomandăm amatorilor să nu cumpere voltmetri ieftini, cari nu au o rezistență suficientă și nu putem avea încredere în lectura lor.

Se va observa cu îngrijire dacă nu s'a făcut o schimbare de poli, adică legăturile cu firele + și — să fie făcute conform schemelor.

În sfârșit se va supraveghia condensatorii, precum și conexiunile lor (legăturile la borne), mai cu seamă condensatorul variabil de rezonanță.

ZGOMOTE ȘI PARAITURI

Aceste zgomote pot proveni din atmosferă și se numesc *paraziți*; ei sunt foarte neplăcuți pentru audiție.

Uneori paraziții provin dela vre-un motor electric din apropiere or dela o linie de tramvai.

Se știe că orice scânteie electrică făcută de baleurile colectorului unui dinamo sau motor, ca și scânteiele tramvaielor, provoacă unde electrice care se aud în posturile amatorilor din apropiere sub forma de șuerături, pârâituri și uneori provoacă zgomote atât de supărătoare că audiția e imposibilă, mai cu seamă în Haut-Parleur.

Nu totdeauna trebuie să punem aceste zgomote în socoteala „tramvaiului” etc. Uneori zgomotele provin din cauza că aparatul e prost or „nu e bine pus la punct”.

Se va controla, dacă nu e un defect de izolare, contact rău sau bateria a ajuns într'o stare deplorabilă.

Dacă amatorul aude zgomote și nu poate găsi cauza lor, va pune antena la pământ. Dacă paraziții au slăbit atunci se datoresc atmosferei și ne vin pe antenă.

Dacă însă persistă atunci atmosfera n'are nici-o vină și trebuie să controlăm aparatul.

Dacă zgomotele sunt provocate de linii telegrafice din apropiere sau de liniile tramvaielor, se va așeza antena *perpendicular* pe aceste linii și efectele datorite inducției acestor linii vor fi în bună parte evitate.

Dacă pârâiturile se produc în timpul manevrării condensatorului variabil, ele se datoresc unui defect al acestui condensator și amatorul va găsi cu siguranță un contact între armături sau strâmbarea lor.

L. F.

CINEMATOGRAFUL SI RADIOFONIA

Interesanta conferință ținută la Institutul Social Român de scriitorul TUDOR VIANU, conferențiar universitar și membru în consiliul soc. de Radio-Difuziune

D. prof. D. GUSTI președintele Institutului Social Român a organizat un ciclu de prelegeri despre „politica culturii”.

Una din aceste prelegeri, intitulată „Cinematograful și Radiofonia” a fost ținută de distinsul scriitor Tudor Vianu, conferențiar universitar și membru în consiliul societății de Radio-Difuziune.

ISTORICUL CINEMATOGRAFIEI

În istoricul cinematografului, d. Vianu spunea că ideea se datorește genialului fiziolog francez Marey, care dorind să studieze mișcarea (zborul păsărilor ș. a.) a inventat un aparat numit „pușca fotografică” cu care se putea lua 4—5 fotografii pe secundă. Pușca lui Marey a fost baza aparatului cinematografic, cu care se pot lua 30—40 fotografii pe secundă și chiar mai mult, care proiectate pe un ecran se suprapun pe retina ochiului nostru, dându-ne iluzia mișcării.

Ideea lui Marey a fost pusă în practică de frații ingineri Lumière. Primul film realizat de ei avea o lungime de... 15 metri și a fost primit ca o minune extraordinară acum 50 de ani.

Principiul cinematografului constând în tehnica succesiunii fotografice, toată greutatea era în a găsi un mijloc de a prinde fotografii multe pe o bandă de celuloid, numită „film”.

Edison, marele inventator american, perfecționează mult filmul și se poate spune că cinematografia, așa cum o avem azi, se datorește în mare parte acestui genial inventator. Bineînțeles, Edison a reușit să inventeze și filmul vorbitor, care fiind însă prea costisitor, n'a putut fi încă aplicat în practică.

În 30 ani cinematograful a devenit atât de răspândit, încât dacă la noi pare un lux, în alte țări e considerat indispensabil existenței, ca hrana, îmbrăcămintea și ziarul.

PÂINE ȘI CINEMATOGRAF

Vechiul dicton latin „panem et circensem” (pâine și cire), a ajuns azi în America, acest imperiu roman modern: „broad and kino” (pâine și cinematograf).

— „Nu mai puțin strălucită în productivitate, ne spune d. Vianu, este industria cinematografică: în America ea stă pe planul al 4-lea pe scara investiției capitalurilor și productivității lor, iar în Germania pe planul al 3-lea.

Cinematograful poate fi considerat ca expresie a civilizației capitaliste, prin inițiativa de susținere și prin similitudinea caracterelor lui Lumea industriei și comerțului e aceea care dă procentul cel mai mare al publicului amator de cinema; ea își află în el conținutul iluzoriu de viață interioară”.

Și într'adevăr nu există un spectacol mai emotiv, mai rapid și mai educativ ca filmul.

Tablourile pictorilor cei mai celebri nu mai înseamnă nimic în comparație cu minunea realizată chiar de un film prost. Dacă un Leonardo da Vinci sau un Michel Angelo ar putea învia pentru a putea vedea rulând pe o pânză numai câțiva metri de film, ei ar muri de admirație. Astăzi însă și copiii de

2—5 ani sunt pasionați de cinematograf, pe a cărui pânză pot vedea mări și țări, orașe în plină admirație, avioane în zbor, lei și tigri în mișcare etc.

Fără îndoială, într'un viitor apropiat cinematograful va deveni a treia necesitate a existenței omenești, după hrană și îmbrăcăminte.

FILMUL ARTA ȘI MORALA

D. Vianu ne arată și alte caracteristici interesante. Prima și cea mai redutabilă obiecțiune împotriva filmului s'a format sub aspectul moralității, instrucției și esteticii.

S'a discutat și se discută încă suprimarea lui din cauza unor defecte nefaste. Anume, cinematograful nu-i o artă (!) și e lipsit de emotivitate (!) și e stabilit astăzi că cinematograful nu-i o fotografiere a naturii indiferente, o imitație anodină și are o originalitate de sentiment

Prin însăși simplitatea sa, cinematograful e o artă de umbră și lumină, în aranjarea și gradația efectelor lor.

Limbaajul său propriu stă în umbră și lumină, capabil de o emotivitate adâncă.

Pe lângă acestea. Artă expresivă a actorilor ajunge la apogeu: jocul actorilor devine constitutiv de obicei. Și mai are cinematograful originalitate în „fantasticul apropierei”. Rezultă, dar, că problema etică a cinematografului e, de fapt, o problemă estetică.

FILMUL ȘI POPULARIZAREA ȘTIINȚEI

Dar pe lângă filmul artistic, avem filmul științific, de cultură generală și educativ — ca cel mai excelent mijloc de popularizare, grație facultăților sale de descompunere, repetare și adjuvant la metoda intuitivă. Acțiunea culturală și didactică a cinematografului e atât de recunoscută, încât s'a ajuns la o centralizare națională și la o centralizare internațională pentru producerea și schimbul filmelor.

O REVOLUȚIE A CASEI U. F. A.

La cele spuse de d. Vianu, putem adăoga revoluția făcută de curând de uzinele U. F. A. (Berlin), menită a provoca o extraordinară ieftenire a filmului.

Printr'un sistem original de oglinzi și mici deseme, casa U. F. A. poate realiza cele mai frumoase filme, pentru înscenarea cărora se cheltuiau altă dată milioane și chiar zeci de milioane lei.

Noua metodă, menită a da o grea lovitură caselor americane, va provoca ieftenirea filmelor, deci a prețului vederii lor.

Nu e puțin lucru să plătești 5 lei spre a putea vedea un film interesant, pentru care trebuie să plătești 40 sau 50 de lei, datorită cheltuielilor pentru înscenarea lui.

RADIOFONIA, — MIRACOLUL EPOCII CONTEMPORANE

D. Vianu a vorbit la urmă și despre transmiterea undelor sonore prin undele electrice. Ea este miracolul epocii contemporane.

— „Radiofonia e incomparabilă ca mijloc de culturalizare și propagandă“.

Cinematograful a cucerit ochiul lumii și Radiofonia urechea ei. Cele două simțuri nobile ale omului sunt astfel stăpânite de două descoperiri ale fizicii moderne care, după invenția tiparului, vor face cea mai mare revoluție a civilizației omenestii.

Să nădărdim că și în țara noastră Radiofonia se va răspândi cași în celelalte țări grație societății de Radio-Difuziune românească.

Filmul și radiofonia sunt cele mai puternice arme de cultură, putând fi înțelese chiar de neștiutorii de carte.

Răspândirea lor la noi va însemna începerea unei ere noi pentru culturalizarea poporului român.

De aceea o conferință ca a d-lui Vianu ar trebui difuzată în țară prin presă și radio, spre a contribui la formarea unui curent puternic în țară pentru răspândirea celor două mari minuni ale vremii noastre

L. F.

Societatea de Radio-Difuziune și amatorii clandestini

„ROMÂNIA AERIANĂ“ dorind a aduce un serviciu acelor cititori, cari au instalații radiofonice clandestine, publică hotărârile de mai jos ale Soc. de Radio-Difuziune. Rugăm cititorii a se conforma nouilor dispozițiuni spre a evita penalitățile mari ale noiei legi radiofonice.

„Comitetul de direcțiune al Societății de Difuziune Radio-Telefonică, întrunindu-se în ziua de 23 Martie a. c. a luat în discuțiune modificările ce propune a se aduce legii pentru instalarea și folosința posturilor radioelectrice, în dorința de a înlesni într'o cât mai largă măsură, după sistemele aplicate și în Apus, cererile de autorizarea amatorilor de radiofonie.

Având însă în același timp cunoștință că un mare număr de posturi *clandestine* funcționează, a decis luarea măsurilor necesare pentru descoperirea lor, dispunând în același timp și măsuri riguroase contra infractorilor.

De acord cu dorința Domnului Ministru al Comunicațiilor, Comisiunea pentru acordarea autorizațiilor, până la o eventuală modificare a legii, dispune ca aceste autorizații să fie acordate cu maximum de facilitate, *dând astfel posibilitate și actualilor clandestini de a intra în cel mai scurt timp în legalitate.*

Se atrage în special atenția tuturor acestor clandestini asupra acestei dispozițiuni favorabile lor, interesul lor propriu fiind a se conforma legii.

Pentru a putea dota Societatea de Difuziune Radio-telefonică din România cu un post cât mai perfecționat, Consiliul de Administrație, a dispus cereri de oferte dela cele mai mari case constructoare din Occident și din America și foarte curând se va putea decide asupra casei căreia i se va încredința construcția acestui post. Cum însă această construcție, împreună cu instalația postului, va reclama aproximativ un an și pentru a satisface legitima așteptare a radiofoniștilor noștri de a se auzi în bune condițiuni o emisiune românească, Consiliul a decis ameliorarea și amenajarea în acest scop, a postului S. F. R. al Poștei, precum și postul Institutului Electrotehnic Universitar, Posturi care ajutate de Societatea de Difuziune Radiotelefonice, vor putea transmite programul acesteia cu o puțință și modulație superioară.

Un al treilea post e proiectat a se instala în chiar cursul acestui an la Cluj și'n acest scop, Societatea de Difuziune Radiotelefonice va lua măsurile necesare pentru o cât mai repede realizare.

Societatea aceasta, de interes general, are nevoie de o propagandă cât mai întinsă în masa amatorilor, pentru ca mărindu-și posibilitățile să poată păși cât mai repede la dezvoltarea programului său de organizare. Veniturile ei sunt constituite numai din taxa de abonament pe care

orice posesor al unui post de recepție trebuie s'o plătească.

Propaganda pentru Societate trebuie s'o facă pe o scară cât mai întinsă toată presa din România și toți amatorii, fiecare în cercul lor. Societatea pentru a veni în ajutorul amatorilor, luptă pentru obținerea maximumului de ușurări la efectuarea abonamentelor și îndeamnă pe toți clandestinii actuali să se pună cât mai curând în legalitate și să se înregistreze în rândurile amatorilor autorizați, lucrând și ei pentru dezvoltarea Radio Difuziunii Românești“.

În ceiace ne privește, revista noastră și-a făcut datoria, făcând o intensă propagandă Societății de Radio-Difuziune și vom continua propaganda în fiecare număr.

Un cititor ne semnaleză faptul remarcabil că la Ad-ția ziarului „DIMINEAȚA“ s'au primit *mii de scrisori* dela cititori cerând diverse informațiuni despre Radio, ceiace e o dovadă că și în țara noastră radiofonia se va bucura de o mare răspândire.

Până la începerea Radio-Difuziunii ar fi interesant ca unul din marile noastre ziare populare să publice o rubrică de Radio, fiind și interesul ziarului a-și ține cititorii la curent cu evoluțiile zilnice ale Radiofoniei.

F.

Dela Meeting



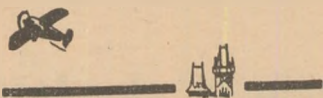
Coste-Le Brix, împreună cu Maior av. Al. Bertea prim. red. România Aeriană

A V I A T I C E

O adevărată dramă aeriană s'a petrecut în regiunile arctice cu dirijabilul „Italia“, în care sub conducerea generalului Nobile luaseră parte 28 de inși dintre care 16 savanți.

Dirijabilul își pierduse urma până deunăzi, când s'a aflat despre straniul accident: Emeriții exploratori Amundsen și Nansen, dedeau asigurări că echipajul ar putea supraviețui chiar 3 ani în acele regiuni, Italia și-a mai dat acum 28 ani tributul sacrificiilor pentru cucerirea polului nord cu prilejul expediției ducelui de Abruzzi.

Onoare poporului italian care pentru contribuția științei nu pregetă dela nici un rizic și sacrificiu.



Un nou accident al C. I. D. N.-ei a avut loc lângă Buda-Pesta costând viața a două persoane. Prezicerile noastre se adevăresc sistematic. În trei numere consecutive ale revistei am semnalat accidente ale faimoasei companii de navigație aeriană, care nu înțelege totuși să schimbe odată vechile barabaște cu care expune viața pasagerilor. Prin prezența d-lui general C. Dumitrescu ca comisar al guvernului pe lângă numita companie, să sperăm că lucrurile se vor mai îndrepta. Avem dreptul s'o sperăm.



61 de hidroavioane sub comanda generalului italian de Pinedo, au evoluat în Mediterana și coasta africană. Intre acești 61 de piloți se afla și un căpitan, român care se găsea în misiune în Italia. Legațiunea italiană, a anunțat revistei noastre cu mândrie acest eveniment. Aviația noastră cu drept cuvânt se poate mândri la rândul-i.



De curând a sosit din Germania o avionetă Daimler de 20 h. p., achiziționată de d. Mircea Cantacuzino.

Suplă, elegantă, cu aripile în porte à faux, placate, pe cer dă impresia unui Junkers.

E a doua avionetă ce avem în țară achiziționată de particulari. Inceț, încet, aviația sportivă prinde și la noi teren, după cum se vede. E îmbucurător.



Unul dintre avioanele Farman Goliath comandate de aviația civilă plecat din Franța pentru România a suferit un accident în Iugoslavia capotând. Un alt avion va fi trimis în locu-i.

Deodată cu deschiderea noilor linii de navigație comercială se va stampa și un timbru pentru poșta aeriană română. Probabil că efigia va reprezenta un biplan Farman Goliath în zbor.



La Constanța au sosit primele două hidroavioane mari „Savoia“ din cele comandate pentru apărarea noastră maritimă. Se vorbește mult bine despre aceste aparate. Să le vedem și la treabă.

La marele meeting din primăvara aceasta s'au ridicat voci cari au criticat lipsa de ordine. Publicul se impacienta necunoscând succesiunea evoluțiilor, concursurilor, acrobațiilor, din lipsa unor prospecte de mână, imprimate, etc.

S'a contat prea mult pe instalarea unor haut parleururi. E bine să se dea mai multă atenție pe viitor și să se prepare mai cu nădejde asemenea manifestări publice, deoarece se compromite ideea.



În mai puțin de o lună, trei grave accidente de aviație s'au succedat, costând nimicirea a trei avioane și viața a patru bravi. România Aeriană aduce condoleanțe nefericitelor familii rămase pe urma celor căzuți la înalta datorie.

Doi ofițeri aviatori polonezi ne-au vizitat de curând. Polonezii sunt dintre vecinii noștri aliați, cei care ne cercetează mai frecvent. Acum se anunță vizita încă a 3 aviatori în frunte cu colonelul Rajski șeful aviației poloneze. Trei avioane de ale noastre se pregătesc de întoarcere a vizitei.

Curtoazia vecinilor noștri dela nord ne măgulește. N'ar fi oare un pas mai mult aceste legături spre încheierea micii antante aeriene, perconizată de revista noastră? Ar fi util și pentru unii și pentru alții.

După moda automobilismului la femei, pare-se că pilotajul se accentuează asemenea. În străinătate sunt multe femei aviatore, vreo câteva se prepară fervent chiar pentru traversarea Atlanticului. În Anglia, — tot englezoai-cele mai tari — ducesa de Bedford cu toți cei 62 de ani ce-i are se prepară pentru brevetul de pilot. Să mai spue cineva că femeia îmbătrânește vreedată!



În Franța, pentru prima oară a avut loc de curând la aeroportul parisului, Bourget, un „Carusel“ aerian. Acesta a fost executat de reg. 32 de aviație. 11 escadrile au evoluat în ordine strânsă având concursul celebrilor ași Frontal, Doret, Haegelen și Detroyat. Scopul acestei manifestări aviatice a fost strângerea fondurilor pentru ajutarea familiilor soldaților însurați din regiment. Ciudată concepție. Un regiment să dea serbări publice pentru soldații însurați. La francezi vezi adesea concepții superioare asupra lucrurilor, dar se mai întâmplă și unele cari sunt discutabile sau cel puțin încadrate în terminologia de curiozități.

Pentru finele lunii Iulie se prepară un voiaj din Anglia în Australia, fără escală cu un dirijabil semi-rigid.

Acesta se construiește secret în șantierele „Spencer and Sons, Higbbury“.

Anglia-Australia circa 20.000 fără escală, este ceva care dă veritabil de gândit!

Și Anglia este o forță creatoare aeronautică vrednică de admirat!



În numerile viitoare ale revistei noastre, vom publica articole ale diferitelor competențe italiene cari și-au anunțat colaborarea. Aeronautica italiană și tehnicitatea ei dezvoltată, reprezintă o forță de primul ordin, astfel încât vom avea prilejul să servim cititorilor noștri cuvântul cât mai autorizat în acest domeniu.

Cuvântul autorizat, asupra „Rolului aviației în viitoarele războaie“ va fi spus de d. Gl. Rudeanu inspectorul gl. Aeronautic, într'un articol de anvergură, ce va apare în numărul nostru viitor care va fi dublu.

BULETINUL OFICIAL

AL

ASOCIAȚIEI ROMÂNE PENTRU PROPAGANDA AVIAȚIEI

Asociația română pentru propaganda aviației a pregătit a doua mare manifestare aviatică din primăvara aceasta, „Meetingul Primăverii”. Această manifestare a fost pregătită de comun acord cu Aeroclubul regal român, și la dânsa a luat parte atât aviația militară, cât și case străine reprezentate prin avioanele și piloții lor. Cităm : Fokker, Junkers, Farman, Breguet 19, etc.

A. R. P. A. a instituit două cupe pentru concurenții români și anume : Cupa „Vasile Craiu” și „Nicu Capșa”. Prima cupă, era de suplețe la care a eșit I-ul Lt. aviator Gh. Ștefănescu, spărgând cu aparatul Spad 61, cel mai mare număr de balonașe din zbor.

La cupa „Nicu Capșa” de viteză-ștafetă pe distanța București Buzău-București, a eșit I-ul premiat Lt. aviator Bordeanu, II-lea Lt. av. Șendreanu, al III-lea Lt. av. Opreșan.

Premiul încasat la cupa „Vasile Craiu” a fost în valoare de 12.000, lei iar la „Nicu Capșa” premiul I 10.000 al II-lea 8.000 și III-lea 5.000.

Rezultatul meetingului din punct de vedere material a fost nul se poate spune, el a fost însă considerabil din punct de vedere moral, dându-se posibilitatea a se vede măiestria piloților noștri, precum și virtuozii străini ai zborului, ca : Costes și Le Brix, Gracé, Horn, parașutistul Heineke etc.

Situația financiară a meetingului este următoarea :
 Incasări 451,226 lei, cheltueli 444.296, beneficiu 6.930 lei

Examenul de line de an la Șc. „Regele Mihai I”

Examenul de absolvire al elevilor șc. de Aviație „Regele Mihai I” începe în ziua de 28 Iunie.

Examenele, scrise și orale, vor avea loc seara între orele 20—22 în Sala Spiru-Haret a Universității.

Comisia de examinare e compusă din :

Președinte : colonel Rujinski Gh.

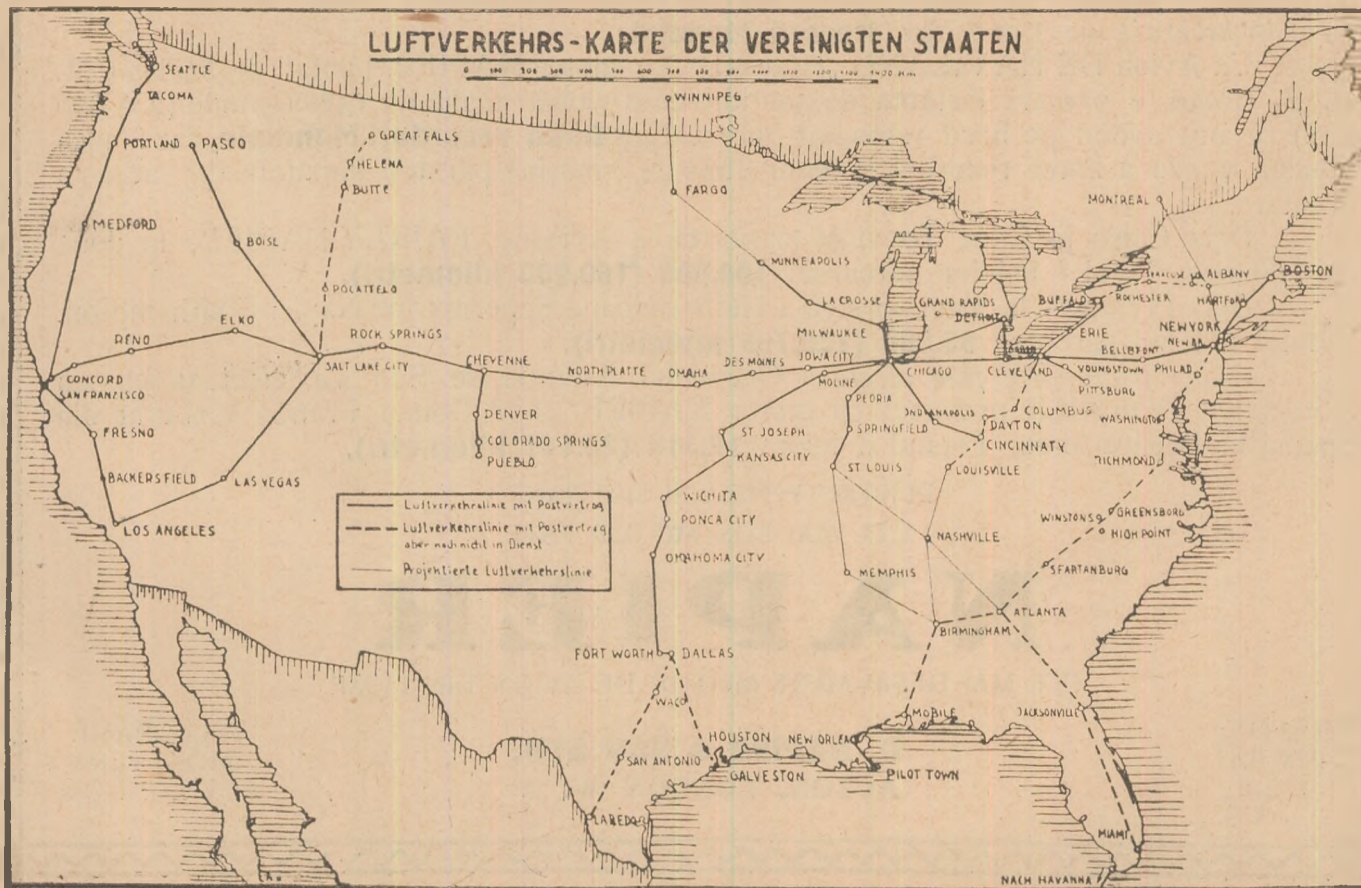
Membrii : maior Rădulescu S. ; căp. ing. Mincu C. ; căp. ing. Pantazi M.

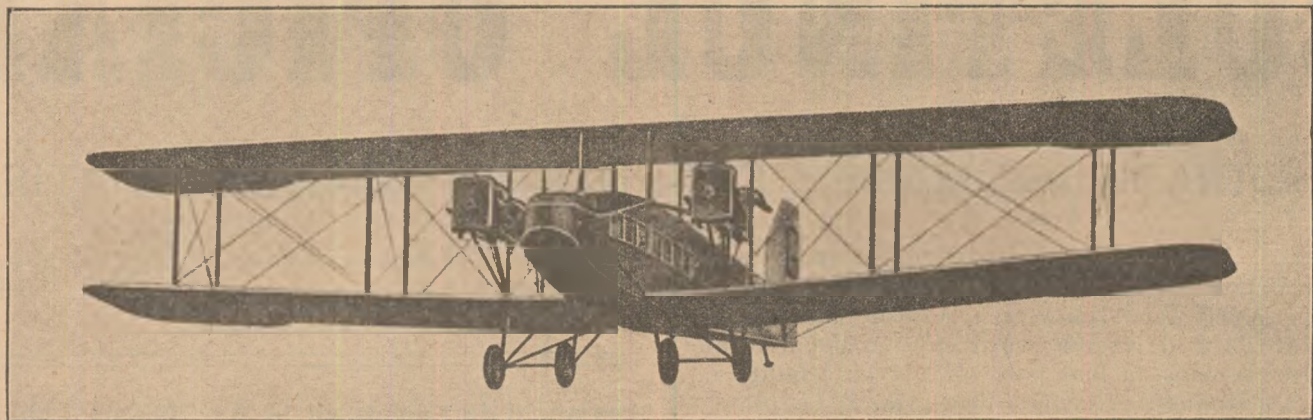
Secretarul comisiei ing. Ciocină A.

Comisia va fi asistată de un delegat al Inspectoratului Aeronautic.

Elevii ce vor trece cu succes examenele de : Meteorologie, Aerodinamică, Motoare, Aeronautica militară, Tehnologia avionului, Construcții de avion, Radio, Foto-aeriană, li se va decerna o diplomă, iar celor ce vor trece examene izolate, certificate.

O nouă sesiune va fi în Octombrie a. e.





Avion cu 2 motoare NAPIER de 450 H. P. fiecare, pentru 14 pasageri afară de piloți și având un compartiment special pentru bagaje. Viteza medie 160 kilometri pe oră.

SUCCESELE MOTOARELOR NAPIER

DĂM MAI JOS CÂTEVA DINTRE RECENTELE PERFORMANȚE EXTRAORDINARE REALIZATE CU MOTOARELE NAPIER. APROAPE FIECARE DINTRE ELE ESTE UN NOU RECORD. DE NOTAT CĂ ÎN TOT TIMPUL ZBORURILOR RESPECTIVE NU S'A INREGISTRAT NICI CEL MAI MIC DERANJAMENT DE MOTOR

Un hidro-avion Supermarine-Napier S. 5. prevăzut cu Motor NAPIER și pilotat de Locot. Aviator S. N. Webster, A. F. C., a parcurs distanța de 100 kilometri cu o viteză medie de 283.313 mile (455.850 kilometri pe oră). **Record Mondial.**

Un Hidro-avion Supermarine-Napier S. 5. cu motor NAPIER, pilotat de Locot. Aviator S. N. Webster, A. F. C., a câștigat pentru Marea Britanie Cupa Schneider în Septembrie 1927. Cursa de 217 mile s'a efectuat cu o viteză medie de 281.6 (453 kilometri) pe oră.

Un Avion DE HAVILAND „HOUND” cu motor NAPIER, pilotat de Cpt. H. S. Broad, a parcurs 100 km. cu o viteză medie de 162.292 mile (261.127 km.) pe oră cu o încărcătură de 1.000 kgr. **Record Mondial.**

Un Avion DE HAVILAND „HOUND” cu motor NAPIER, pilotat de același Cpt. H. S. Broad, a parcurs distanța de 500 km. cu o viteză medie de 158.663 mile (254.806 km.) pe oră având pe bord 1.000 kgr. încărcătură **Două recorduri Mondiale**, dat fiindcă această viteză a bătut recordul anterior atins cu o mașină purtând jumătate din această greutate.

Dela Cairo la Cape Town și înapoi cu 4 avioane FAIREY-NAPIER, în două dați diferite. Totalul milelor parcurse: **100.000 (160.900 kilometri).**

Dela Plymouth la Singapore cu 4 Hidro-avioane Supermarine Napier Southampton. Totalul milelor parcurse **85.000 (136,765 kilometri).**

Prima traversare *fără escală* a Oceanului Atlantic de Sud s'a efectuat cu un hidro-avion DORNIER prevăzut cu motor NAPIER, când Comm. Franco a zburat din Spania la Buenos-Aires. Totalul milelor: **12.518 (20.141 kilometri).**

PENTRU VITEZĂ ȘI SIGURANȚĂ

CEL MAI BUN MOTOR ESTE

NAPIER

CEL MAI DESĂVĂRȘIT MOTOR DE AVION DIN LUME

TELEFON:
CHISWICH
1 2 2 0

D. NAPIER & SON LTD.
ACTON, LONDON W. 3.

TELEGRAM
MONEYER
ACT LONDON

=====
Pentru a avea
o audiție RADIO-FONICA puternică
clară și naturală = c u m p ă r a ți
 =====

APARATE RADIO



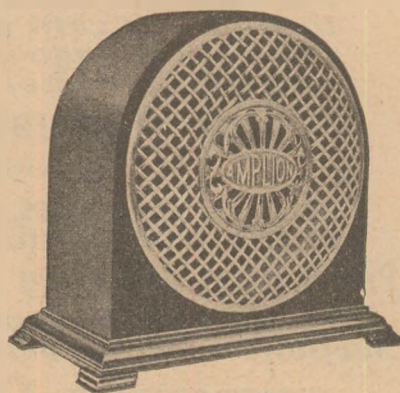
Baterii anodice
 și calorice
 „HELLESENS“



Căști telefonice
 „ERICSSON“

HAUTPARLEURURI

AMPLION



Reprezentant General
 pentru România

„**Energia**“ Societate Anon. Română
 București, Str. Smârdan, 13

UZINELE DE FIER ȘI DOMENIILE

DIN

=====
REȘIȚA
 =====

Societate Anonimă. — Capital Social Lei 750.000.000

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

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

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

LOCOMOTIVE pentru ecartament normal și îngust

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

REȘIȚA, 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

DEPOZITUL GENERAL DE INSTRUMENTE CHIRURGICALE ȘI ARTICOLE DE LABORATORII

CAROL BÜNGER

Furnizor al diferitelor clinici, autorității civile și militare

TELEFON 73|16

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

TELEFON 73|16

Reprezentanțe și Depozite:

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

Depozit permanent de:

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

Articole și aparate pentru laboratorii, Chemicalii și Coloranți

Se efectuează și se repară aparate de laboratorii

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

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

*Fabrică specială pentru ascuțit, reparat și nichelat instrumente
Secțiune specială pentru sterilizat pansamente la orice oră din zi.*

ORTOPEDIE MODERNA

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

Motor:

GNOME-RHONE-JUPITER

RACIRE PRIN AER

— Toate recordurile mondiale —

REZISTENȚA: a efectuat essaie-ul 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 LA ADOPTAT IN MOD EXCLUSIV

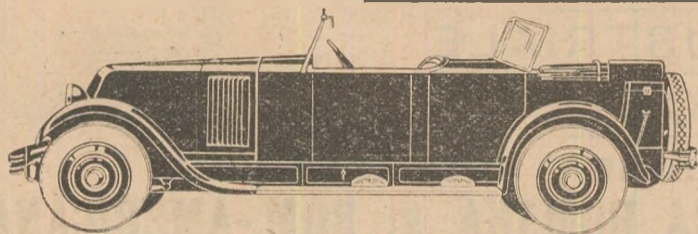
ANGLIA, FRANȚA, BELGIA, ELVEȚIA, JUGOSLAVIA, CEHOSLOVACIA ȘI CHIAZ GERMANIA
AU LICENȚA JUPITER ȘI-L FABRICĂ IN UZINELE LOR PROPRII

RENAULT

CELE MAI IMPORTANTE UZINI DE AUTOMOBILE DIN EUROPA

CONSTRUESC:

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



MOTOARE
PENTRU
AVIAȚIE

REPREZENTANȚI GENERALI

Gr. CRISTEA & C-ie

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

NASH

„Automobilul cel mai bun pentru prețul plătit”

Trei tipuri diferite de 6 cil.

Toate montate pe 7 paliere

ADVANCED SIX

(MOTOR CU SUPAPE ÎN CAP)

SPECIAL SIX

(MOTOR CU SUPAPE ÎN 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. Cobălcescu, 45. Telefon 5 67

GARAJE: Str. Dr. Felix, 46 și Str. Dr. Sergiu, 38. Telefon 10 17

BUCUREȘTI

Adresa Telegrafică: NASH, 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

SOCIETATE ANONIMA PENTRU DISTRIBUIREA PRODUSELOR PETROLEULUI
BUCUREȘTI. — Str. General Budișteanu No. 11 bis. — BUCUREȘTI

OSIN **CEL MAI BUN ULEI**
pentru
AUTOMOBILE

ULEIURI SPECIALE PENTRU:

MOTOARE DE EXPLOZIE

MOTOARE DIESEL

TRACTOARE

MAȘINI INDUSTRIALE

ȘI AGRICOLE



DIN FABRICAȚIUNEA SOCIETAȚILOR :
STEAUA ROMANA, ASTRA ROMANA și ROM.-AMERICANA

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

UZINILE METALURGICE UNITE

„TITAN, NADRAG, CALAN”

SOCIETATE ANONIMA ROMANA

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

Adresa telegrafică: METALUNIT

Telefon 51/39, 83/25

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

Uzinele noastre produc :

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

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

Toate aceste produse se 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.

BANCA MOLDOVA

SOCIETATE ANONIMĂ

Capital și Rezerve Lei 115.000.000

CENTRALA: IAȘI

SEDIUL: BUCUREȘTI

Sucursale: CERNAUȚI, 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



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

LETECTVI

„LETECTVI“

REVISTĂ LUNARĂ ILUSTRATĂ

ORGAN OFICIAL CEHOSLOVAC

Redactor-Șef

DOCTOR E. HOF

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

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

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

Praga XII Foche 8

Experiența dovedește

că ceaiul e de fapt bun, revine în tot-
deauna eficient. Aceasta vă dovedește și

„Veritabilul Franck“

E în interesul Dvs., dacă întrebuințați
numai un atare adaus la cafea, pe care
se află aplicată rășnița de cafea, ca
marcă înregistrată a firmei

HEINRICH FRANCK SÖHNE

Pentru cel mai prețios lucru

s'a dovedit gospodinelor

„Veritabilul Franck“

Adaus la cafea. În spornicia sa zace
eficiența adevărată.

Cu rășnița de cafea!

„ENRILO“

cel mai bun înlocuitor al cafelei costisitoare. este tot-
odată și cel mai eficient

PREPARAREA : A se pune într'un litru de apă rece
32 grame „ENRILO“ lăsând să fiarbă 5 minute și să se
așteze alte 5 minute.

Este extrem de tare și gustos, dacă se consumă
„negru“ sau combinat cu puțin lapte.

O agreabilă aromă primește „ENRILO“ prin un mic
adaus de „VERITABIL FRANCK“. Adaus la cafea în
cutii sau pachete.

Unicii producători :

„HEINRICH FRANCK SÖHNE“ S. A. R.

— BUCUREȘTI — BRAȘOV —



Reprezentant General:

IOSEF SCHNEIDER

BUCUREȘTI – Strada Impăcării Nr. 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-
țeală vertiginoasă veți avea impresia
sborului prin munți.

Autodrom

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

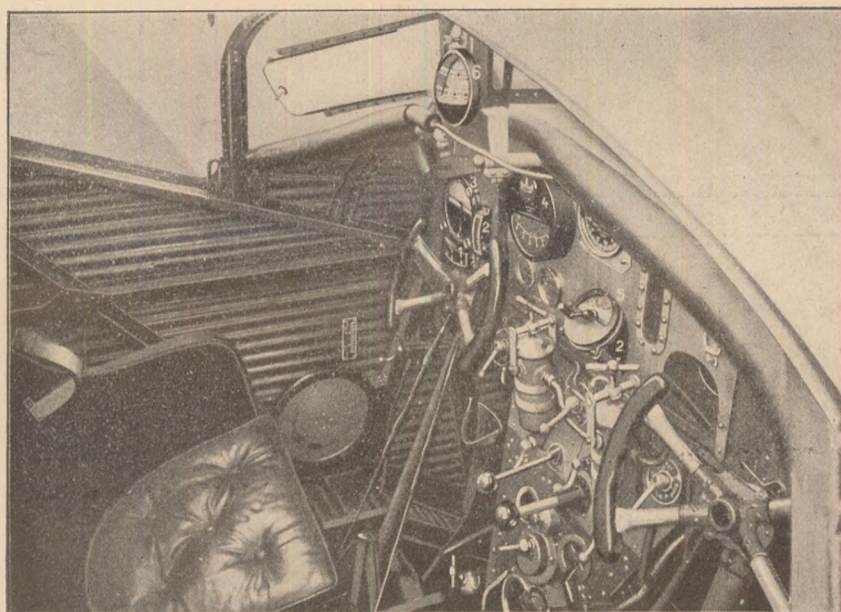
și diferite alte distracții
noui și atractive

A**A**

Sborul peste ocean al aviatorului
Koehl cu aparate de bord

„ASKANIA”

Postul de comandă al avionului „BREMEN”



1. Indicator de drum pentru telebusola „ASKANIA“
2. Indicator de pantă longitudinală „ASKANIA“
3. Gyroscop orizontal „ASKANIA“
4. Altimetru „ASKANIA“
5. Comandă pentru indicator de drum la telebusolă „ASKANIA“
6. Busolă Emil „ASKANIA“.

ASKANIA-WERKE A.G.

BAMBERGWERK

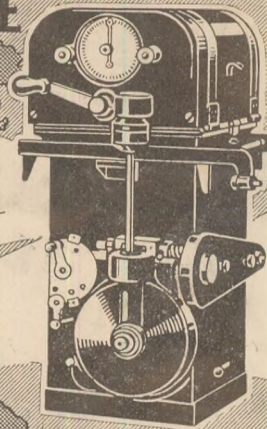
BERLIN-FRIEDENAU

KAISERALLEE 87 / 88

A**A**

GROUPEMENT D'INDUSTRIELS PHOTOGRAPHIE DE LA AÉRIENNE

12 RUE DE
L'ARCADE
PARIS



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

Obturator de objectif cu mare randament de
lumină

Aparate fotografice de tip «Cadastral»

Aparate fotografice de tip «Planiphote»

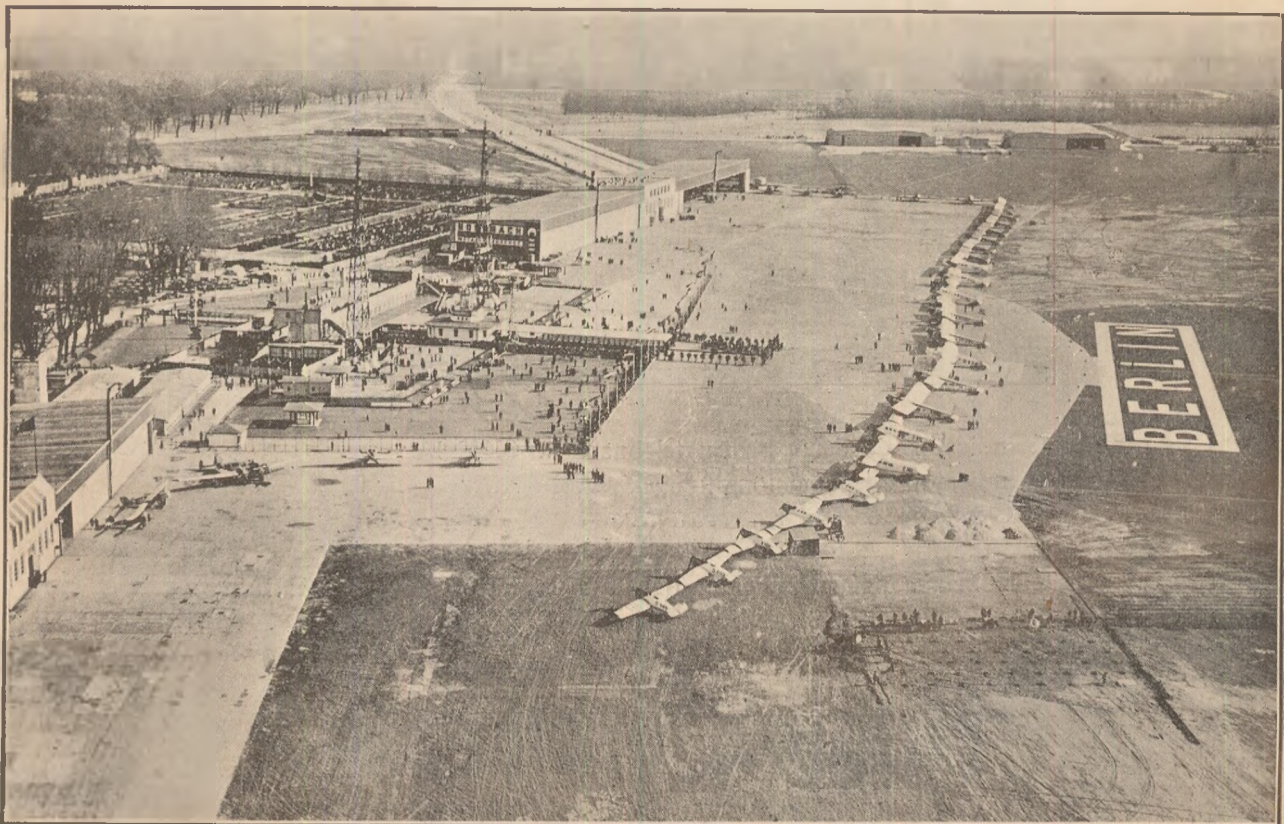
Aparate fotografice de tip «Reglementar»

Aparate cinematografice de tip «Horo-Cine»

Aparate pentru luare de vederi cinematografice

Material și instalațiuni complete de laborator

Plăci hârtie și filme pentru aviație.



Aeroportul Berlinului „TEMPELHOF“