

DIN ISTORICUL AVIAȚIEI NAȚIONALE INTERBELICE. CONSTRUIREA PRIMULUI HIDROAVION ROMÂNESC („GETTA“) — ÎMPREJURĂRI, IMPLICAȚII, URMĂRI (I)

**GHEORGHE DUMITRAȘCU
STOICA LASCU**

De-a lungul secolelor, preocupările și căutățile neîncetate întreprinse de cei mai talentați fii ai poporului român în sfera creațiilor materiale și spirituale s-au manifestat — în cele mai diverse chipuri și la cele mai largi diapazoane — cu o putere izvorînd din însuși geniul creator al neamului nostru. În epoca modernă, energiile fizice și mentale ale oamenilor acestor pămînturi, descătuse de opresiunea dominațiilor străine, au drept cadru din ce în ce mai propice de afirmare statul național unitar român în amploarea marșului său spre progres social și economic, pentru ca după Marea Unire din 1918, desăvîrșirea făuririi statului național unitar să creeze „condiții pentru un progres mai puternic al forțelor de producție, dînd noi perspective dezvoltării economico-sociale a țării”¹.

Într-adevăr, reunirea o dată pentru totdeauna a tuturor energiilor generatoare de progres, a capacităților spirituale și productive ale poporului român într-un tot unitar, a creat posibilitatea „sudării organismului economic la scară națională”²; în același timp, „conjunctura economică favorabilă care începea în 1922, măsurile legislative și organizatorice luate de guvernul liberal, au contribuit în mare măsură la obținerea, într-o perioadă scurtă, a unor rezultate deosebite în comparație cu perioada anterioară”³. Era vorba, în special, de promovarea de către burghezia românească, mai ales în anii '20, a unei „politici economice practi-

¹ Nicolae Ceaușescu, *Expunere la Adunarea festivă consacrată sărbătoririi a 65 de ani de la făurirea statului național unitar român, în România pe drumul construirii societății socialiste multilateral dezvoltate*, vol. 26, Editura politică, București, 1984, p. 441.

² I. Saizu, *Politica economică a României între 1922 și 1928*, Editura Academiei R.S.R., București, 1981, p. 7.

³ I. Bitoleanu, *Din istoria României moderne. 1922-1926*, Editura științifică și enciclopedică, București, 1981, p. 129.

cată de către guvernările P.N.L., politică exprimată prin cunoscuta formulă „prin noi înșine”, în baza căreia au fost adoptate o serie de legi cu caracter protecționist ce au favorizat progresul industriei și, prin aceasta, creșterea economică în general⁴.

De remarcat faptul că la concluzii asemănătoare — în ceea ce privește progresul industrial postbelic din perspectiva benefică a încheierii procesului de făurire a statului național unitar român — aveau să ajungă și economiștii români la sfârșitul perioadei interbelice; într-o prestigioasă lucrare apărută la finele anului 1939, avea să se consemneze, în acest sens: „În cadrul României întregite, condițiunile de dezvoltare ale industriei au fost dintre cele mai favorabile. Fiecare an în plus a însemnat pentru industrie un efort nou dar și realizări efective în completarea lacunelor de producție, în îmbunătățirea cantitativă și calitativă a fabricatelor și, odată cu aceasta, o eliberare mai mult de sub dependența importului de fabricate străine”⁵.

Circumscrie acestei ultime aserțiuni se află și eforturile întreprinse în România pentru punerea bazelor unei industrii tinere — aviația, atât militară cât și civilă, evenimentele din cursul primului război mondial capătulînd-o în atenția guvernelor și a industriașilor.

În țara noastră, „deși s-a recunoscut în unele cercuri marea utilitate (a transportului aerian — n.n.) pentru viața economică și apărarea țării, nu a existat un program temeinic fundamentat”⁶. Este adevărat, pe de altă parte, că inițiativele și eforturile în această direcție nu au lipsit cîtuși de puțin, ele avînd loc, însă, într-o conjunctură economică în care lipsurile financiare, în primul rînd, grevau, mai mult sau mai puțin, toate bunele intenții; amarele reflecții ale maiorului-aviator H. Giossanu, șeful Statului-Major al Inspectoratului Aeronauticii, ilustrau pertinent situația dotării aviației în 1921: „Cu materialul pe care-l avem, cu cel ce suntem în curs de primire, dacă vom mai avea și cadre solide, piloți suficienți și antrenați, observatori experimentați, personal tehnic priceput, mecanici destoinici, aerodroame suficiente, hangare solide, ateliere organizate, uzini de fabricație serioasă și bani pentru materiale de întreținere, vom putea avea o Aviație care să facă față cerințelor războiului modern.

⁴ A. Petric (coord.), Gh. I. Ioniță, I. Cârțană, I. Scurtu, Gh. Z. Ionescu, E. Popescu, V. Budrigă, D. Smărcea, *Istoria României între anii 1918-1981*, Editura didactică și pedagogică, București, 1981, p. 11; despre programul economic al liberalilor vezi, pe larg, I. Saizu, *Op. cit.*, pp. 29, 38-55; I. Bitoleanu, *Op. cit.*, pp. 110-117; mai nou, M. Mușat, I. Ardeleanu, *România după Marea Unire*, vol. II. *Partea I. 1918-1933*, Editura științifică și enciclopedică, București, 1986, pp. 430-432.

⁵ *Enciclopedia României*, vol. III (*Economia națională. Cadre și producție*), Imprimeria Națională, București, 1939, p. 814.

⁶ I. Saizu, *Op. cit.*, p. 136.

După cum se vede, foarte puțin ne lipsește ca să fim perfecți⁷.

În programul de creare a bazelor aviației naționale, hidroaviația — „acea parte a Aviației care se ocupă cu zborurile deasupra mărilor, sau a apelor în general”⁸ — începe să apară în vizorul preocupărilor, deși dotarea cu hidroavioane rămâne complet deficitară, modesta flotilă de la Constanța fiind mai mult pe hirtie⁹. În acest cadru se proiectează și implicațiile construirii, lansării comenzii (și)onorării ei) a primului hidroavion românesc construit în 1925 la Constanța — „Getta. S.T.C. Tip R.A.S.-I” (machetele sale pot fi văzute astăzi la Muzeul tehnicii românești prof. ing. D. Leonida și la Muzeul de istorie națională și arheologie din Constanța — la acesta din urmă fiind expus, de altfel, și „certificatul de botez” al hidroavionului¹⁰).

⁷ Maior-Aviator Giossanu, *Date asupra constituirii Aviației Militare Române*, în „Aeronautica Română”, I, nr. 7, 1921, p. 269. Aceeași publicație inserează în paginile sale, pe lângă numeroase articole cu caracter tehnic, și materiale în care se cere stimularea și încurajarea industriei naționale din partea statului; la finele unui astfel de articol — în care se cere „asigurarea unei industrii Aeronautice Naționale, căreia să i se asigure traiul și funcționarea prin subvenții din partea Statului, atât timp cât îi va fi necesar ca să se poată instala pe baze solide” — se concluzionează, nu fără a se remarca rămânerea în urmă a României, din acest punct de vedere, față de țările vecine (Polonia și Cehoslovacia): „Și dacă ne întrebăm: ce ne lipsește oare, pentru a ne găsi în situația de a plăti bir greu străinătății și de a ne mulțumi cu admirația eforturilor lăudabile a unor State ca „România Mare”?! —

— Lemn — avem, slavă Domnului! să dăm și altora.

— Metal — în Transilvania avem suficient.

— Meseriași pricepuți — am dovedit că avem.

— Ingineri... — faima unora a trecut de mult granițele.

— Inventatori — am avut, deși în materie de aviație, azi nu am mai avea decât de adaptatori (sic! — n.n.).

„Dar atunci... ce ne lipsește?!...” (G. H., *Dați-ne avioane!*, *ibidem*, II, nr. 1, 1922, p. 21. Despre stadiul dezvoltării aviației românești în deceniul trei, vezi și *Zborul nostru. Scris pe înțelesul simțirii românești. Aeronautica română dela primele ei începuturi pînă în zilele noastre, cu zboruri avîntate și chipuri de mîndri zburători*, Institutul de arte grafice E. Marvan, București (1931), mai ales cap. *Spre progres. 1920-1930*, pp. 87-103.

⁸ Lt. comandor Racoveanu, *Cîteva cuvinte despre hidroaviație*, în „Aeronautica Română”, I, 1921, nr. 6, p. 244; vezi și *De ce ne trebuie hidroavioane?*, în *ibidem*, II, nr. 3, 1923, p. 109.

⁹ O lucrare postbelică consemnează că în „1920 a luat ființă o escadrilă de hidroaviație. În anii 1923 și 1924 ea și-a încetat activitatea de zbor din cauza învechirii materialului volant” (I. Gudju, Gh. Iacobescu, O. Ionescu, *Construcții aeronautice românești*, Editura Militară, București, 1970, p. 38).

¹⁰ Certificatul original, expus în Sala XVIII a Muzeului de istorie națională și arheologie din Constanța (vezi, *Ghid ilustrat* / al M.I.N.A. Constanța /, f. 1., 1979, p. 71), este acoperit cu semnăturile unor figuri cunoscute în epocă, precum amiralul Coandă, lt. col. Paul Teodorescu, amiral Niculescu-Rizea, ing. Al. Cottescu, căp. av. Zamfiropol, lt. av. Diaconescu, ing. Radu A. Stoika, avocatul și publicistul I. N. Roman (alte semnături sînt mai puțin descifrabile); certificatul, tipărit, poartă data de „14 27 august 1925”, dar primul zbor propriu-zis al aparatului are loc la 17 august (sîmbătă, 15 august, aparatul fusese lansat la apă); la 27 august, oficialitățile militare asistă la un alt zbor de încercare. Despre construirea acestui hidroavion, vezi A. M. Diana, *Cel dintîi «vultur de mare al României»*, în „Tomis”, XIX, nr. 7 (173), 1984, p. 14; Gh. Dumitrașcu, *Aripi românești născute pe apele Constanței*, în „Litoral”, XI, nr. 1086, 6 august 1981, p. 1, 3.

Importanța pentru istoria tehnicii românești și a preocupărilor privind înzestrarea materială a armatei române — cu toate implicațiile neprevăzute ce au decurs ulterior — ne îndeamnă a zăbovi mai îndelungat asupra împrejurărilor ce au făcut posibilă apariția primului „hidroavion conceput și construit de un român, care și-a luat zborul de pe suprafața apelor noastre teritoriale”¹¹.

Hidroavionul este construit în anul 1925 de către *Societatea de Transport Constanța, S.A. (S.T.C.)*, înființată în 1920 cu un capital inițial de 250.000 lei, sporit în 1925 la 5 milioane lei, deplin vărsați (iar în 1936, la 10 milioane lei). Obiectul statutar al societății prevedea — pe lângă lucrările de tâmplărie pentru binale, mobile, căruțe dobrogene, reparații mecanice — și vânzări și cumpărări, precum și construcții de avioane în atelierele proprii din str. Griviței nr. 42¹².

În 1925, cu sprijinul financiar al unuia dintre administratorii delegați ai S.T.C., George I. Georgescu, „un om întreprinzător”,¹³ în atelierele societății s-a început să se lucreze „cu multă asiduitate și neînchipuit de conștiincios primul hidroavion românesc”,¹⁴ realizat de directorul fabricii și atelierelor S.T.C., d. inginer Radu A. Stoika¹⁵, diplomat în construcțiile aeronautice și navale din Paris, fost șeful serviciului tehnic al

¹¹ Vezi documentul material aparținând lui D. Moroianu, I. M. Stefan, *Maestrii inginerizității românești*, Editura didactică și pedagogică, București, 1976, p. 11. Într-o recentă lucrare întîlnim informația — nedepistată în alte materiale — că Radu A. Stoika și-a conceput aparatul după modelul aparatului amfibiu imaginat în 1911 de I. Paulat (St. Bălan, N. St. Mihăilescu, *Istoria științei și tehnicii în România. Date cronologice*, Editura Academiei R.S.R., București, 1985, p. 279).

¹² *Depozitul Secției de istorie medie, modernă și contemporană a M.I.N.A. Constanța*, inv. 3264, f. 315.

¹³ „Universul”, XLVII, nr. 256, 3 noiembrie 1928, p. 4. George I. Georgescu (1884-1977), fondatorul S.T.C., unul dintre întreprinzătorii comerțului și industriei constănțene, a fost ani îndelungați în fruntea Camerei de Comerț și Industrie locale (secretar între 1908-1920, președinte între 1920-1925), apoi, timp de peste două decenii, sindic al Bursei din București.

¹⁴ Constructorul și inițiatorul doreau să arate seriozitatea și soliditatea întreprinderii; de altfel, întreg articolul respectiv, apărut în săptămînile precedente lansării hidroavionului, este vădit inspirat de către George I. Georgescu (adversarii îl acuzau în acea perioadă că, în calitate sa de președinte al Camerei de comerț și industrie din Constanța, acorda subvenții ziarului „Dacia”).

¹⁵ Inginerul Radu A. Stoika (1900-1971) a efectuat studii navale în Scoția, iar în 1922 și-a luat în Franța diploma de inginer de construcții navale și aeronautice. Preocupări de creație tehnică avusese încă din adolescență, în 1917 realizînd la Iași o sanie-automobil cu elice, distrusă ulterior la Focșani. Ideea construirii hidroavionului „Getta”, „Desigur, n-a fost o «ajungere» întîmplătoare — declară el mai târziu. *Originalitatea aparatului construit de mine a constat în aceea că el nu era un avion pe flotoare, cum se obișnuia pe vremea aceea* (subl. n.). Apele Mării Negre, care e o mare închisă, cu valuri scurte, toroidale, de aceea pornind de la acest specific, am ajuns la concluzia că aparatul trebuie să fie o ambarcațiune adevărată, o cocă pendulară, echipată cu aripi aeriene și motoare (...) în primăvara anului 1925 am plecat la Constanța pentru a pune în practică planul cu sprijinul unor oameni înțeleghători” (apud, V. Tonceanu, *Inginerul Radu Stoika și hidroavionul „Getta”*, în „Sport și tehnică”, III, nr. 1, 1966, p. 20). Aparatul fusese proiectat încă din 1923 (I. M. Stefan, Ed. Nicolau, *Scurtă istorie a creației științifice și tehnicii românești*, Editura Albatros, București, 1981, p. 241).

arsenalului aeronautic de la Cotroceni¹⁶. Articolul din ziarul constănțean „Dacia” este primul dintr-o campanie publicitară ce urmărea crearea unei atitudini publice și a autorităților, favorabile prin prisma onorării viitoarelor comenzi a hidroavionului „pe care autoritățile noastre în drept vor ști să-l aprecieze așa cum se cuvine”, de reușita lui depinzând „în bună parte rezolvarea unei probleme din cele mai importante în legătură cu apărarea noastră națională”. Motivația ultimă — legată direct de patrioticele resorturi ale creării unei industrii naționale de apărare (respectiv, în domeniul hidroaviației) — este pe larg relevată în amintita publicație; este adevărat, spune aceasta, că se pun la dispoziția oștirii sute de milioane de lei pentru înzestrarea tehnică, „totuși, mai este mult de făcut și de aceea ne bucurăm — ca buni români — văzînd cum industria privată începe și la noi să se dezvolte în această direcție pentru a ne scuti să mai fim tributari străinilor hrăpăreți, cari — pe lângă că ne oferă un armament mediocru¹⁷ refuzat de alte țări mai bine înzestrate ca noi și pe prețuri înzecit mai mari decît ni l-am fabrica în țară, dar mai totdeauna se abat de la contractele și caetele de sarcini întocmite de specialiștii noștri, punîndu-se sub scutul guvernelor respective, totdeauna gata a-și apăra propria lor industrie”. Se exprima, în același timp, și o doleanță firească (anticipîndu-se, după cum vom vedea, dezamăgirile rezultate din colaborarea cu Ministerul de Război, ce vor deveni reale după 1926) a inițiatorilor construcției primului hidroavion românesc, atunci cînd se scria: „Să sperăm că d. general G. Mărdărescu, ministru de război, care a făcut deja un început de încurajare dînd societății S.T.C. materialul și alte accesorii pentru construcția acestui prototip de hidroavion, va continua să răsplătească cu atențiunea sa o industrie menită a aduce reale servicii țării sale”¹⁸.

Așa cum rezultă din *Brevetul de invențiune „Hidroavionul Getta S.T.C. Tip R.A.S.-I”*, al inginerului Radu A. Stoika și industriașului George I. Georgescu¹⁹, „Primul hidroavion român construit după concepția subsemnatului (Radu A. Stoika — n.n.) în Fabrica și atelierele S.T.C., în două luni și jumătate, este un *biplan-sesquiplan pe cocă, bazat pe principiul pendulului* și făcînd parte din clasa așa ziselor hidroavioane de

¹⁶ *Primul hidroavion românesc în construcție la Constanța*, în „Dacia”, XII, nr. 162, 24 iulie 1925, p. 1.

¹⁷ Vezi, în acest sens, în domeniul aviației, cazul avioanelor olandeze „Fokker”, comandate în 1925 de către statul român, avioane vechi, cu motoarele mincate de rugină (col. dr. D. Tuțu, *Legea reorganizării armatei române din iunie 1924 și evoluția sistemului defensiv național* pînă în anul 1929, în *File din istoria militară a poporului român. Studii*, vol. 8, Editura Militară, București, 1980, p. 74).

¹⁸ „Dacia”, XII, nr. 162, 24 iulie 1925, p. 1.; vezi și Al. Dratski, *Finis coronat opus*, în *ibidem*, XII, nr. 183, 20 august 1925, p. 1 („Să sperăm că vitregia cîrmuitorilor noștri nu se va manifesta și cu această ocaziune, deși trăim în epoca afacerilor rentabile, a furnizorilor străini, care au ținut în umbră toate manifestațiunile specialiștilor români.).

¹⁹ Cererea de invenție este înregistrată la 24 septembrie 1925 cu numărul 12.115 și sancționată prin decretul-regal nr. 3.162 din 11 noiembrie 1925, publicat în „Monitorul Oficial” nr. 27, 2 februarie 1926 (vezi, Radu A. Stoika și George I. Georgescu, *Hidroavion*, în „Buletinul oficial al proprietății industriale”. V, nr. 29, 1926, p. 21).

„Haute mer“. El este prevăzut cu un motor „Hiero“ de 220 HP, cu o helice propulsivă, totuși calculele rezistențelor au fost făcute pentru a putea fi montat cu un motor de 300 HP.

Am imaginat acest hidroavion ținind seama nu numai de toate progresele tehnicii mondiale realizate pînă în prezent, dar încă și de capriciile Mărei Negre²⁰, în scopul de a inaugura aeronautica navală (hidroaviația) în marina noastră de război, dinsul putînd servi atît ca aparat de recunoaștere sau ca auxiliar întrebuintat la convoyajuri de marina noastră comercială, cît și pentru școală, antrenamentul și perfecționarea piloților destinați hidroaviației cari astăzi ne lipsesc cu desăvîrșire.

La nevoie, va putea fi transformat cu ușurință și în hidroavion de bombardament“ (subl. n.)²¹. În precizarea funcțiunilor noului aparat, de folos sînt și următoarele notații ale celor doi autori: „Hidroavionul român „Getta“ a fost construit pentru a servi: a) ca avion de tranziție la mare, pentru piloții și observatorii deja formați pe aparatele terestre (motor 220 la 260 HP); b) pentru observațiuni și recunoaștere ușoară cum și colaborare cu Marina de Război (motor 260 la 300 HP)“.

Înainte de a reda, succint, caracteristicile tehnice ale noului aparat, nu lipsită de interes este relevarea motivațiilor ce au stat la baza întregii acțiuni de edificare la Constanța a unei fabrici de hidroavioane, așa cum sînt ele inserate de către S.T.C. într-un *Memoriu privind industria aeronavală română — I.A.N.R.*²². Documentul (ce datează din 1 mai 1926, trimis fiind miniștrilor de război și de industrie și comerț) debutează prin o serie de „considerațiuni generale“, în care se reamintește că „hidroaviația este complimentul indispensabil al forțelor navale, și — cum la noi aceste forțe sunt cu totul reduse și greu de complectat — se impune cu atît mai mult organizarea și întărirea forțelor noastre aeronavale“. Precizînd rolul specific al hidroaviației, tot mai crescînd, „Avînd în vedere enorma întindere a frontierelor țării noastre întregite, în majoritatea lor limitate de ape importante“, memoriul arată „că — în afară de necesitatea de a prevedea fără altă întîrziere Marina noastră cu hidroavioanele cele mai perfecționate pentru a fi secundată cu eficacitate în apărarea coastelor, contra oricărei amenințări (...), în special dinspre largul mării —, dezvoltarea luată în ultimul timp de hidroaviație denotă pînă la evidență că viitorul hidroavionului este chiar superior aceluia al aeroplanului (sic! — n.n.), prin faptul că suprafața globului terestru este acoperită de 3/5 părți cu mări și oceane, peste care numai aeronautica maritimă se poate hazarda să sboare“.

Partea a doua a memoriului *Societății de Transport din Constanța* (S.T.C.) se ocupă cu punctarea „Situației aeronavale române, față de aceea a țărilor vecine“, comparativ mai bună decît a noastră²³, la capătul căruia se spune: „România, neposedînd nici un singur aparat de aeronau-

²⁰ Vezi interviul luat lui Radu A. Stoika, în V. Tonceanu, *Op. cit.*

²¹ *Depozitul Secției de istorie...*, *Loc. cit.*, f. 151.

²² *Loc. cit.*, f. 52-53.

²³ *Loc. cit.*, f. 53.

tică navală²⁴ — deși la Constanța avem un grup fictiv de hidroaviație fără aparate — Societatea de Transport Constanța (S.T.C.) — societate pur românească — a luat pe cont propriu inițiativa creierii și la noi în țară a unui început de industrie națională aeronavală (subl. n.).

Hidroavionul era compus din obișnuitele părți distincte ale unui asemenea aparat: I) *celula* (care cuprindea planorul, coca-fuzelaj sau barca avînd o suprastructură și montanții respectivi, plutitorii și amenejele (echilibrul, profundorul și direcția); II) *Grupul motor-propulsor*, care cuprindea motorul, elicea și instalația respectivă; III) *Accesoriile*, respectiv comenzile, aparatele de bord, profilajele, capotajele, haubana-jul, amplasamentul pilotului și cel al observatorului, instalația radio, dinamoul pentru iluminat, aparatul fotografic, distilatorul și extincătorul etc.; IV) *Armamentul* (hidroavionul era armat cu trei mitraliere, dintre care două pe turela din față, iar a treia montată pe un trepied lângă pilot; cu o „ușoară transformare, aparatul poate lua și bombe”) ²⁵.

După două luni și jumătate de lucru, în atelierele din str. Griviței nr. 42 (între 1 iunie — 15 august 1925), hidroavionul, botezat „Getta” (după numele fiicei lui G. Georgescu) este transportat în portul Constanța: „La 15 august pentru prima dată un hidroavion românesc a fost lansat pe Marea Neagră” ²⁶. (În portul constănțean, pentru montarea elementelor componente ale aparatului, în vederea operațiunilor de lansare la apă și scoaterea la uscat, S.T.C. construise, în prealabil, la dana 35 — bazinul „Titan”, din vecinătatea Silozurilor — o hidrosală cu toate accesoriile aferente — eșafodaj de lemn, pod de lansare, șine decauville în lungime de 24 m —, avînd dimensiunile de 14 m lungime/3 m lățime). În aceeași zi, de sîmbătă 15 august, sînt efectuate ultimele retușuri tehnice, respectiv „s-a găsit că trebuie modificată incidența motorului, cît și cea a celei” ²⁷, reglaj efectuat de lt. mecanic C. Zamfiropol.

Luni, 17 august 1925, hidroavionul este coborît din nou la apă: „plin de încredere, căpitanul Romeo Popescu ia din nou loc în mașina zburătoare care, după ce avea să parcurgă grațioasă cîteva sute de metri, se ridică în atmosferă” ²⁸. Presa vremii consemnează, cu lux de amănunte, „Inaugurarea primului hidroavion românesc” ²⁹: „După ce motorul a fost

²⁴ Potrivit unui raport oficial ce sintetiza tehnica de luptă a aeronauticii militare românești, „la începutul perioadei 1922-1924” existau 6 hidroavioane marca U.C.I. socotite „material uzat. Urmează a se declara” (apud, lt. maj. D. C. Rădulescu, *Politica militară a statului român în anii 1922-1924*, în *File din istoria militară a poporului român. Studii*, vol. 8, Editura Militară, București, 1980, p. 51).

²⁵ Depozitul Secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 151; vezi descrierea aparatului și în I. Gudju ș.a., *Aripi românești. Contribuții la istoricul aeronauticii*, Editura Militară, București, 1966, pp. 80, 82; I. Gudju, Gh. Iacobescu, O. Ionescu, *Construcții aeronautice românești*, Editura militară, București, 1970, p. 104; O. Ionescu, *Hidroavionul R.A.S. 1 — „Getta”*, în „Sport și tehnică”, 12, nr. 6, 1966, p. 10.

²⁶ „Gazette de Liège”, LXXXVI, nr. 201, 30-31 august 1925, p. 3; la construirea hidroavionului au lucrat circa 22-30 persoane, între care șefii de ateliere V. Apahideanu, Gh. Spirescu, maistrul I. Mateias, timplarul P. Baicu, strungarul Gh. Brașcă, mecanicii I. Tomulescu, Gh. Irimia, St. Tureu, D. Ionescu ș.a. (*ibidem*).

²⁷ „Universul”, XLIII, nr. 192, 22 august 1925, p. 4.

²⁸ „Gazette de Liège”, LXXXVI, nr. 201, 30-31 august 1925, p. 3.

²⁹ „Dimineața”, XXI, nr. 6.738, 22 august 1925, p. 1.

pus în mișcare, hidroavionul și-a luat ușor sborul în uimirea și entuziasmul mulțimei. Trecînd peste oraș și deasupra portului a amerizat în drep-tul geamandurei³⁰. Descriînd atmosfera sărbătorească în care a fost efec-tuat zborul „Primului hidroavion de construcție românească”³¹, un ziar belgian menționa și el : „Aparatul a survolat orașul Constanța în aplau-zele unei mulțimi pe cît de entuziasmate pe atît de uimite. El s-a îndrep-tat spre Tekirghiol și, după ce a survolat lacul, a revenit la Constanța, efectuînd în prima sa ieșire o distanță de circa 40 km”³².

Reușita deplină a primului zbor a fost întîmpinată cu „vii mani-festațiuni din partea constănțenilor”, publicul exprimînd întreaga sa simpatie și încurajare pentru constructorul aparatului, ing. Radu A. Stoi-ka, pentru curajosul pilot de încercare, căpitanul Romeo Popescu, ca și pentru proprietarul S.T.C., George I. Georgescu, „care a avut curajul să riște 2 milioane lei pentru construirea mașinei sburătoare, *primul aparat de acest fel, de invenție și construcție românească*”³³.

Și publicațiile de specialitate consemnau reușita primului hidroavion românesc — deși nu la același diapazon al optimismului (să fi fost oare numai o explicabilă invidie profesională? ; decelarea evenimentelor ulterioare nu impun o altă concluzie, după cum vom vedea): „În ceea ce pri-vește ținuta în aer, hidroavionul deși se găsește la primele zboruri, pare a fi destul de interesant. Cît privește însă calculația, și prin urmare pro-gresul față de tipurile de acest fel deja realizate, progres care va fixa gra-dul de utilizare, suntem în așteptarea prezentării acestui avion aviației militare și aprecierilor ce aceasta va da, pentru a reveni cu date de deta-lii. În orice caz, este un fapt demn de toată lauda, că față de mijloacele reduse de care se putea dispune la Constanța, s-a realizat un hidroavion care zboară”³⁴.

Cum am precizat deja, pilotul de încercare al hidroavionului „Getta” a fost unul dintre cei mai faimoși aviatori români ai timpului, „pilotul care zbura pe toate categoriile și tipurile de avioane, *primul aviator care*

³⁰ „Universul”, XLIII, nr. 192, 22 august 1925, p. 4.

³¹ „Gazette de Liège”, XXI, nr. 201, 30-31 august 1925, p. 3.

³² *Ibidem*.

³³ „Dimineța”, XXI, nr. 6.738, 22 august 1925, p. 1; vezi și A. Luscalov, L. Doja, *Primul hidroavion românesc*, în „Munca”, XXVI, nr. 6.976, 19 aprilie 1970, p. 5 (rubrica „Curiozități de arhive”), unde hidroavionul este prezentat cititorilor ca fiind „De o fac-tură cu totul nouă pe plan mondial — a fost primul seschiplan construit”.

³⁴ „Aripa”, I, nr. 22, 6 septembrie 1925, p. 3; contrar promisiunii, în anii următori, în paginile acestui organ săptămînal de propagandă aeronautică românească, nu își vor mai găsi locul știrile cu privire la primul hidroavion românesc, abundînd în schimb re-clamele și prezentările, ostentativ aproape, ce se făceau hidroavioanelor străine, în spe-cial italienești (vezi, de pildă, prezentarea elogioasă a aparatului „Savoia Marchetti S. 67” — ce se va afla în dotarea hidroaviației românești după 1928 —, în nr. 10, 15 mai 1930, p. 8) (vezi și, în același sens, *O uriașă și strălucită performanță a aviației italiene. O escadră de hidroavioane (motor Fiat A 22 R) trece Oceanul Atlantic de Sud în 16 ore de zbor*, Institutul de Arte grafice „Lupta”, N. Stoilă, București, 1931/16 pp.).

a pus în evidență materialul de zbor realizat în țara noastră" (subl. n.)³⁵ — căpitanul Romeo Popescu, cel care a „fost nu numai un mare iubitor al zărilor, dar și un adinc cunoscător al sufletelor, mai ales atunci când sbura pentru propagandă aripilor românești (fiind) cel mai popular aviator român”³⁶. Primele impresii ale pilotului „esseyeur” — desemnat în această calitate de către Ministerul de Război — sînt mai mult decît entuziasmante: „Hidroavionul d-lui inginer Stoika este un fenomen tehnic. În străinătate, înainte ca un prototip să fie lansat, e supus la lungi experiențe și suferă numeroase modificări. Aparatul „Getta” nu are nevoie de modificări, el este bine studiat și construit. Și tocmai pentru că este bine calculat, este și ușor de pilotat. Echilibrul e perfect și mai are avantajul de a putea fi lansat și întrebuințat, oricît de furioasă ar fi marea”³⁷.

La rîndul său, lt. C. Zamfiropol — pasager, împreună cu mecanicul I. Culluri (plutonier de aviație), în ziua zborului — întrebat fiind despre succesul acestui hidroavion, d-sa ca specialist ne-a spus că *este un fenomen tehnic. Cu aparatele „Spad” pînă au fost puse la punct au murit 5 piloți*. Și e de notat — menționează el — că ele erau produsul unor uzine cu o reputație strălucită (Deperdusion și Blériot)”. Precizînd că pilotul R. Popescu conducea pentru prima dată un hidroavion³⁸, ceea ce ar fi putut greva asupra navigabilității de zbor dacă aparatul nu era corespunzător construit, interviuevatul conchidea și el că inițiativa pornită de la Constanța „merită toată lauda și e alături de aceea a marilor patrioți francezi cari au jertfit averi pentru aviația franceză, care azi deține cele mai multe recorduri din lume”³⁹.

Performanțele de zbor și construcție ale prototipului hidroavionului au atras repede atenția nu numai a opiniei publice românești, dar și a unor oficialități străine ce urmăreau eforturile românești de creare a unei industrii proprii de apărare. Elocvent este, în acest sens, *raportul consulului american de la Constanța*, Richard B. Hansen, care încă la 24 august 1925 întocmește o primă sinteză asupra „Subiectului: Primul hidroavion

³⁵ Ing. C. Gheorghiu. *Aviatorul Romeo Popescu*, în „Sport și tehnică”, XI, nr. 10, 1965, p. 7. R. Popescu (născut în Gorj, în 1897), luptător în primul război mondial ca locotenent de vinători, și-a luat brevetul de observator aerian în 1917, pentru ca în anul următor să aibă pe locul al doilea cursurile Școlii de pilotaj de la Istres (Franța). Întors în țară, el devine instructor de zbor la cea mai pretențioasă dintre specialitățile militare aeronautice — vinătoarea. „În același timp, el a devenit cunoscut în rîndul maselor prin participarea la demonstrațiile aviatice din acea vreme și prin zborurile de o uimitoare precizie și temeritate pe care le-a executat” (*ibidem*): încetează din viață la 9 decembrie 1931, în cursul unei încercări de doborîre a recordului mondial de viteză pe distanța de 500 km (vezi și *În amintirea unui alt erou al aerului. Căpitanul Romeo Popescu*, în „Aripi”, 15 decembrie 1931).

³⁶ Aprecieria aparținînd lui Al. Bibescu, în „Aero-Sport magazin”, I, nr. 3, 1939, p. 11.

³⁷ Vezi interviul în „Dimineața”, XXI, nr. 6.738, 22 august 1925, p. 1: la începutul anului 1926, Romeo Popescu declara: „Cunosc hidroavionul „Getta”, sunt îndreptățit să știu ce poate și sunt pe cale să cer raid Constanța — Egipt chiar cu prototipul actual și cu motorul actual” (Depozitul Secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 44).

³⁸ Așa cum rezultă din propria declarație, dată la 16 noiembrie 1925 (*Loc. cit.*, f. 225).

³⁹ Vezi interviul în „Universul”, XLIII, nr. 192, 22 august 1925, p. 4.

românească a fost construit în Constanța: „Se știe că pentru prima dată un hidroavion a fost construit în România.“

În mod aparent forțele militare de pe coasta română a Mării Negre și a Deltei Dunării nu posedă hidroavioane.

Hidroavionul a fost proiectat și construit de către români, materialul fiind, de asemenea, de origine românească.

În prezent hidroavionul este supus testelor de viteză și stabilitate și va fi subiectul unui viitor raport unde se vor insera numeroase date noi. La aceste pertinente observații ce surprind, indirect, implicațiile benefice asupra industriei românești și întăririi prin eforturile proprii a capacității de apărare a țării, se adaugă și informația (neîntilnită în alte surse) potrivit căreia constructorului i s-a „arătat un interes considerabil nu numai din partea oficialităților locale, el primind numeroase telegrame de felicitare, *inclusiv din partea Prințului român*“⁴⁰ (este vorba de Carol, în acea perioadă, Inspector General al Aeronauticii — subl. n.).

În săptămânile care au urmat debutului, zborurile de probă ale „Gettei“ au continuat, inclusiv pe timp nefavorabil, tocmai pentru a testa capacitățile sale: „Eri dimineată, pe o mare furtunoasă, cu un vînt de cel puțin 7-8 metri pe secundă, hidroavionul „Getta“ — o creație pur dobrogeană —, a executat un admirabil zbor deasupra mării și orașului, de peste 40 minute. Atît din oraș, cît și din port, publicul a ovaționat cu entuziasm elegantele evoluțiuni ale acestui aparat“⁴¹. Primele încercări de zbor ale prototipului hidroavionului fiind mai mult decît promițătoare, *la Constanța sosesc numeroase oficialități din Ministerul de Război și cadre tehnice și de decizie din Inspectoratul General al Aeronauticii — amiralii Niculescu-Rizea, comandantul general al Marinei, Gavrilescu, comandantul Diviziei de Dunăre, Scodrea, comandantul Diviziei de Mare, colonel Paul Teodorescu, șeful de stat-major al Inspectoratului, amiralul Coandă, colonel Fotescu, comandantul Centrului de aviație Tecuci, căpitănelul Mincu, comandantul escadrilei de la Pipera. Aceștia asistă și ei, la 27 august, „la sborul de încercare și performanță al hidroavionului d-lui George I. Georgescu apreciind evoluțiunile elegante ale aparatului, sistemul de viraje, înălțime, scoborîre, decolare și amerisaj, dar și rezistența aparatului pe timp de furtună, ceea ce-l desemnează ca un splendid tip de luptă, apărare și cursă lungă*“⁴².

⁴⁰ The National Archives, Washington, *Record Group 59*; (doc.) 871.796/5 (informație oferită cu bunăvoință și colegialitatea ce-l caracterizau, de către regretatul cercetător Sergiu Columbeanu). Eforturile românești de creare a unei industrii proprii de hidroavioane au atras și atenția autorităților militare din alte țări; astfel, în cursul anului 1926 au sosit la Constanța două comisiuni militare străine — respectiv poloneză, în frunte cu generalul Zagorski, și italiană, condusă de atașatul militar la București, colonelul Mercalli —, în fața cărora s-au executat zboruri demonstrative, „toate reușite“ (Depozitul secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 298). De asemenea, hidroavionul a fost vizitat și de către ofițerii crucișătorului-amiral englez „Frobisher“ (apud M. Negru, *Viața României pe Mare și pe Dunăre*, Tipografia de Artă și Editura Leopold Geller, București, 1935, p. 193).

⁴¹ „Dobrogea jună“, XXI, nr. 193, 28 august 1925, p. 1.

⁴² *Ibidem*. În acest zbor de încercare, cu aceiași trei pasageri la bord (R. Popescu, mecanicul plut. I. Culluri și lt. Diaconescu), hidroavionul se înalță pînă la o înălțime de 1.000 m, cu viteza de 150 km/oră („Dacia“, XII, nr. 191, 29 august 1925, p. 1).

În ziua de 14 octombrie 1925, Principele Carol, Inspectorul General al Aeronauticii, a vizitat oficial hidroscala și hidroavionul „Getta“, asistând la sborurile acestui hidroavion, demonstrațiile „reușind pe deplin“⁴³.

Ca urmare a bunelor rezultate din primele încercări, la 23 septembrie 1925 ing. Radu A. Stoika și George I. Georgescu, delegat al S.T.C. și președinte (în acel moment) al Camerei de Comerț și Industrie Constanța înaintează Ministerului Industriei și Comerțului *cererea de atestare a brevetului de invențiune*, cu specificarea revendicării „dreptului de proprietate asupra întregii Celule a acestui sistem de hidroavion biplan-sesquiplan pendular pe cocă *Getta S.T.C. Tip R.A.S.-I*“, ale cărui prime rezultate de încercare au fost următoarele: „El a decolat cu multă ușurință, executând viraje numeroase deasupra orașului la 500 m înălțime, însă a fost nevoit să amerizeze apoi în largul mării pe furtună și hulă din cauza unei pene la motor. Cu această ocazie s-au putut constata nu numai perfecte calități ale cocei, dar încă și superioritatea aparatului din punct de vedere aerodinamic, grație principiului pendulului aplicat la sesquiplan după care el este construit, care îi dă o stabilitate remarcabilă în aer, după cum dovedise stabilitatea și echilibrul lui pe apă.

În zilele următoare — continuă autorii brevetului —, hidroavionul este supus la diferite tatonări de reglaje menite a determina performanțele cari — până în prezent — au ajuns la următoarele rezultate:

Performanțe

P — 2.055 kg. (greutatea totală — n.n.)	
Viteza orizontală maximă	160 km
„ comercială	140 km
Plafonul	4.000 m
Durata de zbor	8 ore ⁴⁴ .

⁴³ M. Negru, *Op. cit.*, p. 193).

⁴⁴ Iată alte *caracteristici tehnice* ale hidroavionului: este biplan seschiplan pendular, pe cocă, din clasa așa-ziselor hidroavioane de „Haute mer“; suprafața portantă — 50 m²; motor „Hiero“ de 220 H.P.; elice propulsivă; diametrul — 2,80 m; pasul — 1,60 m; turalul — 1.400; anvergura — 18 m; lungimea — 10,50 m; înălțimea — 2,50 m; greutatea totală în ordinea de mers — 2.055 kg; planorul este construit din lemn cu haubanajul metalic ce-i dădea rigiditatea necesară; aripile erau învelite în pinză albă de in de mare rezistență; coca-fuzelaj (barca) avea 9,95 m lungime, 1,14 m lățime și 0,93 m înălțime, construită în întregime din lemn indigen (frasin); în centrul bărcii erau amplasate două rezervoare de 450 litri benzină; la bord se aflau diverse aparate, precum vitezeometru *Badin*, altimetru, barograf, cronometru, busolă, clinometre, litometre ș.a.; iluminatul pentru zbor de noapte era asigurat printr-un dinam; se puteau lua la bord: un post complet de T.F.F. (transmitere și recepție); aparat fotografic; distilator pentru distilat apa de mare pentru cazul unui zbor de lungă durată; extingtor; trei mitraliere — două jumelate pe turela din față, iar cealaltă montată pe trepid lingă pilot; cu o ușoară transformare, aparatul putea lua și bombe la bord (Depozitul Secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 211). Pentru a realiza mai bine performanțele hidroavionului „Getta“, iată, comparativ, datele similare, ale unor aparate străine: hidroavionul italian „Savoia S. 16“, motor Fiat de 300 H.P., vit. max. 165 km; plafon — 3000 m, autonomie de zbor — 6 ore, greutate totală — 2.500 kg, anvergura — 15,50 m, lungimea — 9,97 m, înălțimea — 3,67 m, suprafața portantă — 59,15 m²; hidroavionul „Savoia S. 13“, motor de 250 H.P., lungimea — 8,99 m, anvergura — 11,8 m; hidroavioanele engleze „Gloesterhire“, motor de 550 H.P., și „Blackbourne“, biplan, cu două motoare de 100 H.P.; hidroavionul american „Curtiss“, motor de 520 H.P.; hidroavionul german „Dornier-Wal“ (de transport), metalic pe cocă, cu două motoare Rolls-Royce de 360 H.P. (*Loc. cit.*, f. 47).

În lunile din toamnă au loc, în continuare, zboruri de încercare, terminate la 16 noiembrie 1925, zi de cînd datează și *declarația căpitanului Romeo Popescu*, membru în Comisia de Recepție a hidroavionului (organ instituit de către Ministerul de Război cu ordinul 10.692 din 13 noiembrie 1925) și, totodată, „pilot esseyeur al acestui prototip“, care declară următoarele : „1. Am urcat pe acest prototip, deși nu mai văzusem hidroavion și fără încercări statice, cu toată încrederea, fiindcă am asistat la construcțiunea lui aproape piesă cu piesă.

2. Hidroavionul a sburat la primele încercări.

3. Am aproximativ 25 de ore de zbor pe acest prototip, l-am supus la grele și diverse eforturi, unele din neexperiență, altele cu bună știință; a stat trei luni sub cerul liber, pe ploaie și vînt la umezeala mării, totuși și-a păstrat intacte calitățile de zbor — fără nici o derivație de reglaj — în divergență cu avioanele terestre, cărora din timp în timp li se retușează reglajul.

4. Personal sunt de părere că, dată situația generală, s-ar putea stabili performanțele înaintea probei statice — iar ca pilot îmi iau răspunderea oricărui accident.

5. În ziua de 16 noiembrie 1925 am executat zboruri de supleță și elice calată, în prezența Comisiunii numită de Inspectorat.

6. Mențin în totul Memoriul ce l-am înaintat Inspectoratului și mai specific încă odată calitățile foarte bune ale acestui hidroavion, pentru școală și perfecționare“⁴⁵.

Toate încercările de zbor ale prototipului hidroavionului dînd — în ordinea de zbor — așadar, rezultate bune, și fiind atît de elogios garantat de către cel mai cunoscător dintre specialiști (aviatorul R. Popescu) — el a fost însă omologat oficial de către o comisie anume însărcinată în acest scop⁴⁶, la 14 noiembrie⁴⁷ S.T.C. înaintează Ministerului de Război o *Ofertă* pentru construirea și livrarea „cu utilajul actual a 10 (zece) hidroavioane de acest fel pînă la finele lunii mai 1926, cînd credem

⁴⁵ *Loc. cit.*, f. 225.

⁴⁶ În procesul ce avea să fie reintentat în 1936 de către S.T.C. Ministerului de Război, reprezentanții acestuia aveau să pledeze în favoarea lor faptul că „hidroavionul nu fusese omologat, adică nimeni nu constatasese în mod oficial performanțele și calitățile tehnice ale «noului» hidroavion“, insinuînd, totodată, că aparatul „nu era în realitate decît refacerea a unor vechi hidroavioane «Branderburg» capturate de la armata austro-ungară în timpul războiului“ (*Loc. cit.*, f. 230, 231).

⁴⁷ *Loc. cit.*, f. 16.

că școala de pilotaj⁴⁸ va trebui să înceapă exercițiile practice pe aceste hidroavioane⁴⁹; comanda urma să cuprindă — cum se specifica — „numărul de aparate necesare școlii antrenamentului și perfecționării piloților destinați hidroaviației, precum și pentru colaborarea lor cu Marina Militară⁴⁹. Față de prototip, singura deosebire era înzestrarea hidroavioanelor cu motoare „Mercedes“ de 260 HP, în locul motorului „Hiero“ de 220 HP „împrumutat provizoriu de Ministerul de Război (în iulie 1925 — n.n.) numai pentru încercările prototipului“. Prețul unui aparat era fixat la 1.852.514 lei. Tot în ofertă, la paragraful „Garanție“ din *Condițiunile generale propuse de S.T.C.*, se menționa: „Garanție asupra îngrijitei și perfecte construcțiuni a furniturii și a calității ireproșabile a materialului întrebuințat o dă societatea prin tot avutul ei, întreg capitalul național, precum și faptul că delegatul Ministerului de Război va controla toate materialele și seriozitatea fabricațiunei, la care se mai adaugă — precizează întreprinzătorii ofertanți — și rîvna cu care orișice industrie tinără caută să-și cîștige reputațiunea atît de necesară propășirii ei, cum este cazul societății noastre, care a făcut investițiuni importante de milioane, cu studiul, construcția și încercările, toate reușite, ale prototipului de hidroavion necesar armatei și oferit prin prezenta“⁵⁰.

⁴⁸ În februarie 1928, căp. av. Romeo Popescu înaintează un document către S.T.C. în care comunică păreri favorabile ale sale asupra hidroavionului „Getta“, importanța acestuia rezidînd în faptul că poate satisface trei puncte din programul românesc (așa cum îl vedea el) de construire a unui hidroavion de război și constituire a unei hidroaviații în speță, respectiv s-a constituit prototipul „unui hidroavion adaptabil Mării Negre și nu prea departe de hidroavionul de război, pentru a servi ca avion de școală la mare“, pe el se poate face antrenarea personalului, urmînd apoi „etapa (a treia — n.n.) cea mai principală : colaborarea cu marina militară, pentru ca din această colaborare să rezulte concluzia asupra calităților ce trebuie să îndeplinească adevăratul prototip de hidroavion de război, față de necesitățile geografice și de lipsurile actuale“ (ultimele două etape erau realizarea prototipului de război și antrenarea unităților de război). Explicînd locul real al hidroavionului „Getta“ față de nevoile militare, Romeo Popescu își lua răspunderea să „organizeze crearea, dezvoltarea și conducerea școlii de pilotaj a aviației maritime“ după un program defalcăt pe luni în perioada 1 martie 1926—1 martie 1927, dată după care se putea trece la realizarea unui prototip de război“, I, *Loc. cit.*, f. 44).

⁴⁹ *Loc. cit.*, f. 16.

⁵⁰ *Loc. cit.*, f. 17.

AUS DER GESCHICHTE DER NATIONALEN AVIATIK DER ZWISCHENKRIEGSZEIT. DER BAU DES ERSTEN RUMÄNISCHEN WASSERFLUGZEUGS („GETTA“) — UMSTÄNDE, FOLGEN (I)

Gh. Dumitrașcu
St. Lascu

Zusammenfassung

Im August 1925 liess man im Hafen Konstanz das erste rumänische Wasserflugzeug — von autochtoner Konzeption und Bau — vom Stapel laufen. Es wurde vom Ing. Radu A. Stoika (1900-1971) entworfen. Inhaber des Bauunternehmens (und Anreger der ganzen Initiative) war der Geschäftsmann George I. Georgescu (1884-1977), Probeflieger war der bekannte rumänische Flieger Romeo Popescu (1897-1931). Der Bau und der Flug des ersten rumänischen Wasserflugzeugs erregte grosses Interesse zu der Zeit, seitens der Presse, der Amtsbehörden und der ausländischen Fachleute. Mehrere fremde militärische Delegationen besichtigten das Prototyp, das auch 1927 im Rahmen einer internationalen Aviatikausstellung in Prag präsentiert wurde.

Obwohl anfangs zwischen dem Bauingenieuren und dem Kriegsministerium ein Übereinkommen bestand, den Bau mehrerer Apparate betreffend, die verbessert, die Basis des ersten nationalen Geschwaders der Wasseraviatik bilden sollten, war später das oben erwähnte Ministerium an diesen Bestellungen nicht mehr interessiert; die betreffenden Apparate wurden aus Italien bestellt, und wegen Unterstützungsmangel hat die Transportgesellschaft von Konstanz (S.T.C.) 1926 die Fabrikation der vielversprechenden Wasserflugzeuge eingestellt. Ebenfalls hat das erwähnte Ministerium auch nicht mehr alle Ausgaben für den Bau des Prototyps und der drei bestellten Apparate beglichen, Grund für einen langen Prozess, der im November 1937 von der Transportgesellschaft gewonnen wurde, aber trotz des Urteils hat das Kriegsministerium seine finanziellen Pflichten niemals bezahlt.

Die *technischen Merkmale* des Wasserflugzeugs „Getta“ beachteten nicht nur die technischen Welterrungenschaften, sondern auch das launenhafte Dasein des Schwarzen Meeres. Es war von einer völlig neuen Konzeption in der Fachtechnik der Welt, es war das erste „seschiplan“. Der Ingenieur Radu A. Stoika hat die Formel des Pendelplans mit ungleichen Flügeln derart angenommen, dass die seitlichen Wasserflugzeugschwimmer, die sich unter dem untersten Flügel befanden, (etwas kürzer und näher am Rumpf), ein Umstürzen des Apparates durch die Synchronisierung seiner Bewegungen mit dem des Schwarzen Meeres charakteristischen „Kamm“ der kurzen Wellen verhindert.

Technische Daten: Kreuzfahrtgeschwindigkeit — 140 km; Flughöhe — 4.000 m; Flugdauer — 8 Stunden; Tragfläche — 50 m²; Spannweite — 18 m; Länge — 10,50 m; Höhe — 2,50 m; Gesamtgewicht — 2.055 kg; mit einem „Hiero“ — Motor von 220 PS ausgestattet. Das Wasserflugzeug hatte 2 Benzinbehälter mit einem Fassungsvermögen von 450 l.