

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

**GH. DUMITRAȘCU,
ST. LASCU**

La începutul anului 1926, Direcțiunea Aeronauticii comunică Societății de Transport Constanța (S.T.C.) că s-a aprobat comanda doar pentru un număr de trei aparate (dintre care unul era cel pentru proba statică, fără a putea zbura efectiv) și la prețuri inferioare ofertei — respectiv de 900.000 lei și 620.000 lei (această ultimă sumă era afectată aparatului folosit la proba statică)⁵¹. Inițial, conducerea S.T.C. nu este de acord cu aceste prețuri, socotite a fi „inacceptabile“, arătînd că „*chestiunea hidroavionului „Getta“, conceput, fabricat și încercat luni de zile numai pe spezele și riscurile noastre, în prezența atîtor foruri militare competente în cap cu D-nii Inspectori generali ai Marinei și Aeronauticii, iese cu totul din regimul subvențiilor de proiecte pe care Direcțiunea Superioară a Aeronauticii încearcă să ni-l aplice*, căci noi am prezentat, ca orice altă fabrică un prototip de hidroavion românesc, supus tuturor încercărilor“ ; în întîmpinarea către Ministerul de Război se preciza că aplicarea regimului de subvențiuni (decî, prețuri sensibil inferioare) „ar fi enorm de păgubitoare nu numai intereselor noastre morale și materiale, căci ar nimici complet elanul și scopul patriotic pentru care noi am făcut atîtea sacrificii, și ar opri în loc cu mari pagube pentru noi fabricațiunea acestor aparate atît de necesare oștîrei, dar încă ar împiedica industria noastră națională de a veni în ajutorul armatei“⁵². Este refuzată, din partea Ministerului de Război, și cererea de a se aplica „în ceea ce privește comanda hidroavionului «Getta» același regim care se aplică caselor furnizoare din străinătate, sau cel puțin care s-a aplicat aparatului «Proto No. 1» construit la «Astra» și din care s-a comandat 25 de aparate dintr-o dată pe baza unui singur prototip, încercat numai în zbor, cu deosebirea că noi nu angajăm cu nimic

* Prima parte a materialului, în „Pontica“, XIX, 1986, pp. 223—236.

⁵¹ *Loc. cit.*, f. 20 ; se face și precizarea că, în „ceea ce privește tipul de zbor motor, avînd în vedere unitatea de material ce urmărim a avea în programul nostru Aero-nautic, el va fi destinat de Direcția Aeronautică“.

⁵² *Loc. cit.*, f. 21.

Ministerul în comanda *celor 5—10 aparate pe care o solicităm*, pentru a avea un punct de orientare în viitor, aparate pe care noi *acceptăm a nu fi recepționate pînă cînd nu se va face întîi proba statică*, ceea ce nu s-a întîmplat cu aparatul «Proto No. 1».

După alte schimburi de adrese și memorii, în martie 1926 S.T.C. acceptă suma oferită de către Ministerul de Război — ea se ridică la 2.420.000 lei pentru cele trei aparate —, precizînd că „deși nu corespunde prețurilor reale stabilite de noi, totuși o acceptăm ca o contribuție din partea Statului la aceste aparate pentru probe, rămînînd ca Societatea să suporte și mai departe sacrificiu bănesc pentru acoperirea diferențelor dintre prețurile reale de construcție și suma mai sus acordată de Minister; și aceasta în scopul de a putea să dovedim — adăugă ofertanții — seriozitatea întreprinderii noastre și pentru ca performanțele și calitățile hidroavionului «Getta. Tip R.A.S.-1», rezultate din experiențele făcute cu prototipul nostru, să poată fi constatate în mod oficial formal, rămînînd ca prima de încurajare aprobată (tacit și verbal, căci din contractul încheiat, ca și din alte documente, nu rezultă o dovadă scrisă — n.n.) de Domnul Ministru de Război în urma cererii noastre din martie cr., să ne fie acordată după ce se va fixa cuantumul ei”⁵³.

Acceptînd reducerea atît de mare a prețului (respectiv, de la 1.852.514 lei la 900.000 lei pentru un hidroavion fără motor), în schimbul unei „prime de încurajare pentru construcțiune, care ar compensa într-o slabă măsură sacrificiile și cheltuielile noastre”, *S.T.C. încheie la 26 martie 1926 contractul*⁵⁴ *cu Ministerul de Război* (titular, general de divizie Gh. Mărădărescu), în urma aprobării referatului acestuia de către Consiliul de Miniștri prin Jurnalul nr. 297 din 24 martie 1926⁵⁵.

După încheierea contractului — așadar, sub așteptările societății constructoare a primului hidroavion românesc, lipsită de încurajarea și bunăvoința organelor de stat —, în tot cursul anului 1926 are loc execuția celor trei aparate, sub controlul organelor Ministerului, pentru ca la 14—15 decembrie, de abia, să aibă loc probele statice (hidroavionul static fusese terminat încă din luna august), *primele probe statice de hidroavion făcute în țara noastră*. Deși condițiile tehnice pentru aceste probe nu au fost asigurate de către Minister, așa cum prevedeau normele în vigoare (de pildă, nu exista un planșeu de beton, iar lipsa cricurilor adecvate s-a resimțit negativ), „în tot timpul execuției probelor statice nu s-a observat nici o deformație la părțile metalice (faruri, bolțuri, buloane, tendoare, cabluri etc.) și nici la cele lemnoase”; rupturile la lonjeroane fiind socotite „ca un accident provenit din cauza situațiunilor imperfecte în cari am fost nevoiți

⁵³ *Loc. cit.*, f. 25 (se stabilesc ca respectivul quantum să fie definitivat după ce avea să se primească raportul atașatului militar român în Franța, „însărcinat de Minister să se intereseze în privința primelor de construcție acordate în Franța) (*Loc. cit.*, f. 229).

⁵⁴ *Loc. cit.*, f. 27.

⁵⁵ În motivația acordării sumei de 2.420.000 lei, miniștrii de război și finanțe avansează „obligățiunea morală de a se încuraja atît inițiativa cit și industria românească” (*Loc. cit.*, f. 29) (subl. n.)

să executăm probele statice, iar nicidecum (de) la un defect de fabricațiune sau o rezistență insuficientă a acestor două piese (ambele lonjeroane — n.n.) cari — prin cedarea lor — au antrenat forțamente ruperea celei stîngi sau a cocei în dreptul reazemului plasat pe verticala redanului⁵⁶.

De altfel, recunoscînd implicit condițiile improprii în care s-au efectuat probele, rezoluția pusă de generalul V. Rudeanu, noul Inspector General al Aeronauticii (după renunțarea la Tron și plecarea din țară a prințului Carol) pe contestația S.T.C., privind condițiile în care s-au efectuat probele, era încurajatoare (dar și ambiguă), pornindu-se de la premiza că este necesar „pentru interesul nostru economic și de apărare națională a țării : a) ca să existe o industrie națională, cu adevărat națională ; b) ca să nu se aducă cei cari încearcă să o creeze în o situațiune astfel ca nimeni să nu mai facă asemenea încercări⁵⁷.

La începutul anului 1927, recepția — „tergiversată luni de zile⁵⁸ — a celor trei hidroavioane este în sfîrșit efectuată prin Procesul-verbal din 26 februarie 1927 (respectiv, două hidroavioane complet montate, în stare de zbor, și un aparat pentru proba statică)⁵⁹. Cîteva luni mai tîrziu, la 23 iulie, are loc și predarea forțată de către S.T.C., către autoritățile Ministerului de Război — ce comit un abuz recunoscut ulterior —, a prototipului hidroavionului, complet montat (dar fără motor), a hidroscalei, a unui hangar, precum și a diverse materiale și accesorii : „Din cauza acestui fapt, Societatea a fost pusă în imposibilitatea de a continua experiențele și fabricațiunea altor aparate⁶⁰.

În cursul anului 1927, calitățile tehnice ale hidroavioanelor românești construite la Constanța aveau să capete, indirect, recunoașterea din partea autorităților administrative și aeronautice din țară, în ciuda relațiilor din ce în ce mai încordate, ce se îndreptau către o ruptură definitivă, dintre Ministerul de Război și S.T.C.; *unul dintre aparate este trimis la o expoziție internațională de aviație de la Praga, reprezentînd industria aeronautică românească⁶¹, iar altul este prezent la prima expoziție de aviație*

⁵⁶ Loc. cit., f. 216. Comisia pentru proba statică a hidroavionului era compusă din lt. col. aviator H. Giossanu și ing. N. Păpurică, la o parte din probe asistînd și generalii C. Dumitrescu și V. Rudeanu.

⁵⁷ Loc. cit., f. 217. Într-o contestație depusă mai tîrziu, S.T.C. avea să arate că „Proba statică s-a făcut în condițiuni foarte rudimentare și cu totul anormale (subl. n.), din vina Ministerului, deoarece nu a adus instrumentele și aparatele necesare unei regulate încercări, nici nu a aprobat planșeu de beton și instalație cerută de Societatea ns. ; totuși, aparatul a rezistat la un coeficient apropiate celui impus prin caetul de sarcini (7) (acesta era de proveniență franceză — n.n.) iar rezultatul încercării statice, controlat și verificat ulterior, făcea hidroavioanele cu totul proprii scopului pentru care fuseseră comandate” (Loc. cit., f. 39).

⁵⁸ Loc. cit., f. 79.

⁵⁹ Loc. cit., f. 31.

⁶⁰ Loc. cit., f. 34. În același an, prăbușindu-se hangarul în care era adăpostit hidroavionul-prototip, acesta a suferit grave avarii, fiind demontat de către autorități (Loc. cit., f. 39); înainte de aceasta, se continuaseră, în 1926—1927, zborurile de probă, în cursul unuia dintre ele producîndu-se și „un amerisaj forțat pe Ialomița” (Loc. cit., f. 339).

⁶¹ „Ordinea”, II, nr. 164, 29 iunie 1929, p. 3; „Dacia”, XIV, nr. 133, 21 iunie 1927, p. 1.

din România, deschisă în Parcul Filaret din București între 23 iunie — 1 august 1927⁶². În septembrie același an, experții numiți de către Direcția Aeronauticii (general Dumitrescu, lt. colonel Protopopescu și căpitan-ing. Gh. Niculescu) cad de acord asupra utilizării hidroavioanelor „așa cum sunt, făcându-se oarecare întăriri numai la cocă”, în scopul folosirii ca aparate de școală „numai pe lac pentru a executa decolări, amerizări și tururi de pistă în jurul lacului, spre a se antrena piloții grupului (de hidro-aviație de la Constanța, care încă nu posedă alte aparate — n.n.) în vederea trecerii lor pe alte hidroavioane”⁶³.

Anul 1927 înseamnă pentru inițiatorii construcției primului hidroavion românesc un sfârșit și un început, totodată; un sfârșit ce nu fusese prevăzut pentru destinul aparatelor concepute — sortite să rămână numai la patru —, în condițiile în care „industria românească (de aviație — n.n.) nu este încurajată nici chiar atunci când a dovedit începuturi și experimentări reușite”⁶⁴; un sfârșit deziluzionant și costisitor pentru George I. Georgescu (inginerul Radu A. Stoika a continuat să aibă în vederile sale

⁶² Vezi *Prima expoziție de aviație din România. Cartea expoziției*, Editura de publicitate R. Mosse, București, 1927, p. 76.

⁶³ Depozitul Secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 61, în septembrie 1927, starea în care „se află hidroavioanele de la Grup (de Aviație Maritimă din Constanța era următoarea — n.n.): No. 1 (prototipul) — Nu e ale Ministerului — demontat în port, avariata din cauza prăgusirii cortului mobil asupra lui. No. 2 — cel probat static, piesele la grup. No. 3, care a fost la Praga, puțin avariata, poate fi reparat pe loc, trebuind numai puțină pinză și emailă. No. 4, gata în ordine de zbor” (*Loc. cit.*, f. 62). În cuprinsul unei lucrări recent apărute, este evocat și rolul aviatorului Romeo Popescu, „urmașul pandurilor olteni”, în istoria primului hidroavion românesc. „Dintre multele sale performanțe, una din cele mai remarcabile este considerată încercarea hidroavionului „Getta”, primul aparat de acest fel construit la noi în țară, după proiectele inginerului Radu Stoika. Ziua mult așteptată de proiectant și de constructori i-a prilejuit lui Romeo Popescu destule emoții. Romeo Popescu a găsit însă destule resurse pentru a învinge neajunsurile inedite încercări, spunându-și pentru sine replica dată în una din zile unui coleg: «dacă sînt un Popescu pe pămînt, voi fi un Romeo în aer».

(...) Romeo Popescu a semnat actul de naștere al primului hidroavion românesc. În anul 1927 hidroavionul a fost trimis de la Constanța la expoziția aviației organizată în Parcul Libertății de la poalele Dealului Filaret. Chiar în ziua deschiderii expoziției, în prezența membrilor guvernului, a autorităților civile și militare, hidroavionul „Getta”, pilotat de Romeo Popescu, trebuia să efectueze zborul de la Constanța și să amerizeze pe luciul lacului din interiorul frumosului parc al capitalei.

Decolind însă în zorii zilei din Constanța, după cîțiva kilometri de zbor, elicea s-a calat (oprit) indicu sigur al unei amerizări forțate. Dar cum șesul Bărăganului nu putea fi confundat cu întinsul Mării Negre, ideea lui Romeo Popescu de a cobori la riul Ialomița a fost salvatoare. Pentru a ieși din această situație, a ales o porțiune mai lată a riului cu malurile mai joase și bineînțeles unde apa ar fi fost mai adîncă. Romeo Popescu și-a îndreptat aparatul spre locul amerizării realizînd ceea ce nu a reușit să facă niciodată vreun aviator al lumii, să-și așeze hidroavionul în albia unui iriu cu apa scăzută (subl. n.), încît putea fi trecută și de un copil. Adîncimea mică pe de o parte și greutatea hidroavionului pe de alta, au dus totuși la avariarea acestuia, însă catastrofa a fost evitată” (apud C. Ucrain, D. Crăciun, *Icarii din Carpați*, Editura „Scrisul Românesc”, Craiova, 1986, pp. 125—126).

⁶⁴ „Argus”, XX, nr. 4. 599, 16 august 1928, p. 1.

proiectarea de hidroavioane și alte aparate aviatice⁶⁵), care „n-a fost plătit pentru aparatele ce a efectuat și predat, nu i-a achitat (Ministerul de Război — n.n.) nici măcar suma investită în manoperă, materiale, regie — făcându-l să aștepte la uși și la colț de scară ani de zile“, deși amintitul minister „prin contencios, prin comisii de experți și prin numeroase verificări, referate, rapoarte și avice oficiale, recunoaște“⁶⁶ neplata comenzilor; din această ultimă perspectivă, același an înseamnă și un început în băta-lia lungă pe care președintele-delegat al S.T.C., principalul creditor, avea să o ducă timp de peste zece ani (și neciștigată efectiv vreodată) în presă, parlament și justiție pentru recuperarea sumelor investite în construirea celor patru hidroavioane (și a anexelor), pentru onorarea, cel puțin, a contractului din martie 1926 încheiat cu Ministerul de Război.

Într-adevăr, pentru cele trei aparate comandate, în valoare de 2.420.000 lei (cum prevedea contractul), G. Georgescu nu a primit decît 1.900.423 lei, respectiv 1.656.600 lei (în două tranșe) și 243.813 lei din a treia tranșă, recunoscută de însuși Ministerul de Război, în valoare de 763.400 lei (suma parțială din ultima tranșă a fost plătită de abia în octombrie 1935)⁶⁷. Față de această sumă, autoritățile nu au mai plătit nimic.

Începînd din 1928, S.T.C. se adresează în repetate rînduri Ministerului de Război pentru „lichidarea completă a tuturor drepturilor sale izvorînd din predarea celor trei aparate comandate și ulterior a prototipului «Getta» (subl. n.), la cari cereri Societatea nu a primit nici un răspuns formal pînă astăzi (3 august 1928)“; suma totală pretinsă de S.T.C. se ridică la 14.284.000 lei, respectiv 6.784.000 lei reprezentînd restul neacoperit din totalul cheltuielilor reale cu cele patru hidroavioane „Getta“ și cu toate experiențele prototipului în anii 1925, 1926 și 1927, cheltuieli verificate de experții Ministerului, 3.000.000 lei reprezentînd aprox. 30% beneficiu legitim, recunoscut de legea în vigoare atunci, asupra totalului investiției de 9.400.000 lei, și 4.500.000 lei reprezentînd lipsa de folosință⁶⁸. (De remarcat că, inițial, în aprilie 1928, Ministerul de Război numise o comisie de experți pentru a stabili cheltuielile reale cu cele trei aparate comandate — fără a se lua în considerare prototipul și hidroscala, însușite, cum va recunoaște mai tîrziu, prin abuz de către autoritățile militare —, comisie care, prin procesul-verbal din 11 aprilie 1928 a recunoscut în întregime drepturile S.T.C.; ulterior, procesul-verbal în chestiune, „cu socotelile experților nu a mai fost supus d-lui Ministru spre rezolvare și, mai mult, extrasul cu socotelile experților lipsește din dosare“⁶⁹).

⁶⁵ Ulterior, a brevetat încă trei tipuri de aparate de zburat, respectiv un hidroavion de mare viteză, pe flotoare, un avion „parasol“ și o avionetă; „De asemenea, împreună cu Romeo Popescu am proiectat un hidroavion transoceanic cu care R. Popescu urma să execute un raid peste Atlantic fără escală“, numai moartea prematură a valorasului aviator împiedicînd transpunerea practică a proiectului (vezi, V. Tonceanu, *Op. cit.*); vezi și R. A. Stoika, *Problema transporturilor aeromaritime*, în „România aeriană“, II, nr. 5—6, 1928, p. 13, în care se pledează pentru eficacitatea hidroavioanelor.

⁶⁶ „Epoca“, XXVI, nr. 63, 19 aprilie 1929, p. 4.

⁶⁷ Depozitul Secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 173, 261.

⁶⁸ *Loc. cit.*, f. 40.

⁶⁹ *Loc. cit.*, f. 316.

În aprilie 1929, directorul general al Uniunii Industriașilor din România, ing. C. R. Mircea (senator) și A. Popa, vicepreședinte al Uniunii Camerelor de Comerț și Industrie din România, avînd aprobarea Ministerului de Război *întocmesc un memoriu luînd ca bază referatul Serviciului Contencios al Ministerului*, din 19 aprilie, *referat favorabil cererilor S.T.C.*, în memoriu se arată că hidroavioanele au fost evaluate cu prețul stabilit de către autorități, că S.T.C. are dreptul la o primă⁷⁰ și că „prototipul a fost luat în mod nejustificat și a fost distrus din neglijența autorităților militare, daunele căzînd în sarcina Statului, ca și hidroskala, luată tot nejustificat”; în urma acestor concluzii, oficialitățile amintite stabilesc și ele dreptul Societății din Constanța la o despăgubire de 8.496.761 lei, ca „rêst minim” pentru plata celor trei hidroavioane; totodată, autorii memoriului erau „de părere că reprezentantul Societății, d-l George Georgescu, ca vechi industriaș și ofițer de rezervă, nu trebuie să acționeze pentru despăgubiri Ministerul de Război, întrucît obiectul cererii sale privește apărarea națională și d-sa a întîmpinat în cazul în care îl interesează dificultăți cari nu trebuiesc relevate în public”⁷¹.

Nici această intervenție a unor organe profesionale cu atît de mare autoritate și influență în țară nu are urmări pozitive și concrete în evoluția raporturilor dintre S.T.C. și organele de stat. *Poziția Ministerului de Război*, exprimată la 28 mai 1929, *rămîne la acordarea către societatea constructoare a hidroavioanelor a unor minime despăgubiri*: plata sumelor pe care S.T.C. le avea de primit pentru cele trei hidroavioane, conform contractului, acordarea lui G. Georgescu a sumei de 1.800.000 lei „drept grațitudine pentru străduința depusă de d-sa de a crea în țară o industrie de hidroavioane, pentru apărarea națională”; totodată, S.T.C. putea să ri-dice prototipul și hidroskala, „Ministerul neînțelegînd să le cumpere”⁷².

Desigur, aceste propuneri de compromis din partea autorităților nu au fost primite de către S.T.C., toate cererile din partea acesteia, ca și intervențiile ulterioare din partea Uniunii Camerelor de Comerț și Indus-

⁷⁰ *Loc. cit.*, f. 41. În timpul dezbaterilor procesului din 1936, reprezentanții Ministerului Apărării Naționale ajung pînă a spune, sfidînd evidența, că „prima de construcție nu se poate da oricui pentru orice fantezie inutilă”, căci ea „tinde să încurajeze numai încercările meritorii ale constructorilor, iar nu orice plagiat nereușit” (sic!) *Loc. cit.*, f. 231).

⁷¹ *Loc. cit.*, f. 42.

⁷² *Loc. cit.*, f. 317.

trie⁷³, a Ministerului Industriei și Comerțului⁷⁴ și a presei⁷⁵ rămânând fără nici un fel de rezultate.

Chestiunea lichidării drepturilor S.T.C. a făcut și obiectul mai multor discuții în Senat. Interpelării ing. C. R. Mircea din 8 iulie 1929 îi răspunde, patru zile mai târziu, titularul Ministerului de Război, generalul Cihoski care admite că poate să acorde o primă de încurajare de 1.800.000 lei (în afara sumelor prevăzute în contract), „cu condiția, însă, ca d-sa să dea o declarație că nu mai are nici o pretențiune; d-sa a refuzat să dea acea declarație”⁷⁶.

⁷³ La 17 august 1929, președintele acesteia, M. Manoilescu, intervine chiar pe lângă primul-ministru făcând o excepție de la un principiu călăuzitor al activității sale: „Deși Uniunea noastră se conduce de principiul de a nu face intervențiuni pe lângă înaltele foruri, pentru chestiuni cari ar avea apartenența de a fi de un interes particular, totuși, de data aceasta, ne luăm libertatea de a ne adresa Domniei-Voastră, pentru o chestiune care privește pe un industriaș, deoarece situațiunea în care acesta fost adus, de către organele Statului, are un caracter într-adevăr excepțional” (*Loc. cit.*, f. 75); intervenția a avut drept urmare trimiterea unei adrese de la Cabinetul primului-ministru către Ministerul de Război cu mențiunea „spre urgentă studiere și opinie pentru a primi dreptă rezolvare” (*Loc. cit.*, f. 76).

⁷⁴ *Loc. cit.*, f. 78.

⁷⁵ Vezi, Pentru d. ministru de război. *Hidroavioanele*, în „Dacia”, XV, nr. 172, 15 august 1928 („Societatea (este) nelichidată nici astăzi de drepturile ei rezultate din predarea furniturii menționate, își vede atelierelor închise și ruina financiară a tuturor colaboratorilor. Se vor boteza în schimb hidroavioanele aduse din străinătate (din Italia, la 15 august — n.n.), pentru a se nimici total orice început de industrie românească”); *Gînduri superioare*, în „Dobrogea jună”, XXIV, nr. 174, 15 august 1928, p. 1 („Nu înțelegem și nici nu putem admite că: după ce se dăduse unei industriei naționale atâtea speranțe; după ce s-au recepționat (Fără să se plătească nici pînă în ziua de azi) aparatele recepționate; după ce s-au angajat și cheltuit atâtea capitaluri, azi să se pună în calea promovării acestei opere o serie de piedici voite și îndărătnice, care nu distrug numai un om, nu anihilează numai avintul și al altora, dar desființează o industrie românească, care, susținută în mod rațional, ar fi putut chiar sub titlu experimental, de un incontestabil folos și țării și provinciei noastre”); *Întreprinderile românești și construcțiile de avioane. Cazul hidroavioanelor „Getta”*, în „Universul”, XLVI, nr. 256, 3 noiembrie 1928, p. 5 („Cu toate că numita întreprindere românească din Constanța, a respectat toate dispozițiile cuprinse în contract, executînd și preînd, la termenul fixat, cele trei hidroavioane, precum și modelul prototip „Getta”, totuși Ministerul de război, din motive pe care le ignorăm, a amînat lichidarea acestei întreprinderi românești de hidroavioane. Din cauza întârzierii lichidării, soc. de transport Constanța, s-a prăbușit, nemai putînd face față tuturor obligațiilor sale.

Este necesar ca Ministerul de război să procedeze de urgență la lichidarea numitei societăți satisfăcînd drepturile ei, conform angajamentelor prevăzute în contract, deoarece asemenea întreprinderi românești, care au înțeles să dea dezvoltare aviațiunii noastre, trebuie să fie încurajate și sprijinite”); *Cum se prăbușește o industrie aviațională română. Tragica soartă a fabricantului primului hidroavion românesc*, în „Epoca”, XXVI, nr. 63, 19 aprilie 1929, p. 4 („Industria de hidroavioane românești. aparate bune și ieftine, cari se puteau fabrica de brațe românești și de specialiști români, a fost crud sabotată, prin cele mai neomenești și surprinzătoare procedee și în cele din urmă se prăbușește”).

⁷⁶ „Monitorul Oficial”, Partea a III-a, nr. 81, *Dezbaterile Senatului*, Ședința din 12 iulie 1929, p. 802; vezi și *De ce n-are România hidroavioane? O interpelare anunțată la Senat*, în „Neamul Românesc”, XXIV, nr. 137, 26 iunie 1929, p. 2 („interpelarea în chestiune privește cazul unic al unei foarte promițătoare întreprinderi hidroaviatice românești „Getta”, întreprindere zdrobită chiar de oficialitatea română, deși nu putem spune că avem prea multe asemenea întreprinderi”).

După această interpelare, la 22 iulie Ministerul de Război a ordonat o nouă expertiză efectuată de către delegații săi ; și de astădată aceștia ajung la concluzia că S.T.C. trebuie despăgubită (inclusiv pentru prototip și hidroscală, punctul unde refuzul Ministerului s-a menținut permanent) cu o sumă totală de 10.081.591 lei, dar organul respectiv nu îi acordă nici acestei expertize — întocmite de proprii specialiști — nici o urmare concretă⁷⁷.

De abia la sfârșitul anului 1930 se aduce formal la cunoștința S.T.C. că Ministerul Apărării Naționale menținea aceleași opinii cu cea exprimată de generalul Cihoski în ședința Senatului din anul precedent⁷⁸.

La 2 septembrie 1932, în Senat se ridică iarăși problema lichidării datoriilor către S.T.C.; la cererea senatorului I. Mumulianu de a se preciza „pentru ce nu s-a încurajat primele începuturi serioase ale fabricii de hidroavioane «Getta» din Constanța, din inițiativa patriotică a industriașului George Georgescu și care și-a sacrificat toată situația sa materială în această întreprindere“, Mihail Manoilescu declara „că este dureros că ministerul armatei, nu numai că nu a arătat întreaga sollicitudine pentru această industrie românească, ce privește apărarea națională, dar că printr-o neexplicabilă atitudine, n-a lichidat nici pînă azi pe acest merituos industriaș“⁷⁹.

În 1933, S.T.C. se adresează din nou Ministerului pentru lichidare pe cale de înțelegere, Contenciosul acestuia menținînd, la 19 iunie 1933, aceleași opinii privind necesitatea acordării drepturilor S.T.C.⁸⁰. La avizul favorabil al avocaților, secretarul general al Ministerului punea, la 28 iulie 1933, o rezoluție (cu care și ministrul este de acord) ce avea să clarifice, într-un sens, lucrurile : „*Sunt de părere ca Societatea să se adreseze justiției, căci altfel nu se poate ajunge la nici o înțelegere*“ (subl. n.).

„Chiar dacă ar fi posibil — ceea ce nu e cazul — de a face o tranzacție, nu avem nici o posibilitate de plată așa că chestiunea se va rezolva tot prin justiție“⁸¹.

În noiembrie 1934 și mai 1935, S.T.C. se adresează, iarăși, Ministerului, primind același rezultat negativ. Ultimele avize și mai ales rezoluția secretarului general (menționată) reprezintă „acte specifice birocratice și evidența lipsei sentimentului de răspundere. Căci numai așa — consideră într-un memoriu G. Georgescu — trebuie calificată chestiunea cînd Ministerul se recunoaște dator dar nu vrea să lichideze trimițînd în particular Societatea furnizoare la Justiție“⁸².

În 1935, conflictul — ajuns cronic — dintre S.T.C. și Ministerul Apărării Naționale — Subsecretariatul de Stat al Aerului —, se accentuează în condițiile, agravante, în care o comandă de reparații hidroavioane de către

⁷⁷ Depozitul Secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 320.

⁷⁸ *Loc. cit.*, f. 321.

⁷⁹ „Universul“, L, nr. 243, 4 septembrie 1932, p. 9.

⁸⁰ *Loc. cit.*, f. 107.

⁸¹ *Loc. cit.*, f. 322.

⁸² *Loc. cit.*, f. 326.

S.T.C. este refuzată — după lungi pertractări⁸³, „pînă a nu se tranșa liti-
giul Dvs. cu Ministerul Apărării Naționale”⁸⁴. Deși în răspunsul său, S.T.C.
arată că „nu se consideră deloc a fi în litigiu cu Statul pe cestiunea lichidi-
dării unei furnituri de hidroavioane din trecut, întrucît noi nu am recurs
la căi procesuale prin Justiție, pentru obținerea drepturilor consfințite
prin acte oficiale”⁸⁵, refuzul Subsecretariatului de Stat al Aerului, spre a
se ajunge la o rezolvare amiabilă a litigiului, persistă.

În aceste condiții⁸⁶, forțată de către organele de stat, *Societatea de
Transport Constanța se adresează justiției, intentînd acțiunea la 1 august
1936*⁸⁷. După îndelungi dezbateri, interogatorii, expertize, probe și contra-
probe, amînări, la sfîrșitul anului următor Tribunalul Ilfov, Secția a II-a
Comercială, prin Sentința comercială nr. 1.486 pronunțată în ședința din
17 noiembrie 1937, „ admite în parte ” acțiunea intentată de către S.T.C.,
„ Obligînd pe pîrîtul Statul Român, prin Ministerul Aerului și Marinei, prin
reprezentanții săi legali, să plătească reclamantei Societății de Transport
Constanța, ș.a., suma de lei 11.094.587 ”, sentință căreia pîrîtul nu i se va
supune vreodată⁸⁸.

Evoluția S.T.C. după 1926. Încă din acest an, după încheierea con-
tractului din martie cu Ministerul de Război pentru construirea celor trei
hidroavioane, în preocupările conducerii Societății s-au aflat demersurile
pentru extinderea activității în domeniul producerii hidroavioanelor. *Este*

⁸³ Inițial, în iunie 1935, Direcția Aeronauticii este de acord să se trimită o ofertă,
pentru reparația generală a două hidroavioane, și S.T.C.-ului, „întrucît este vorba de o
fabrică în plus, care ar concura la lucrările de Aeronautică și ar produce prin concu-
rență scăderea de prețuri; iar pe de altă parte este singura uzină care ar efectua chiar
pe loc reparațiuni și poate mai tirziu construcții întregi de ambarcațiuni marine pentru
hidroaviație” (subl. n.), pentru ca în ianuarie anul următor să se refuze orice colaborare
cu S.T.C. (loc. cit., f. 87).

⁸⁴ Loc. cit., f. 92.

⁸⁵ Loc. cit., f. 93.

⁸⁶ La 18 mai 1936, Subsecretariatul de Stat al Aerului (titular, N. Caranfil) „stî-
diind litigiul în legătură cu furnitura de hidroavioane GETTA” a constatat, între altele:
„Contractul înșuși s-a încheiat în dorința de a se sprijini o încercare națională. Obliga-
țiile contractuale au fost în totul respectate de către Stat. Hidroavioanele, obiectul
acelui contract, nu au putut fi puse în serviciu, nesatisfăcînd condițiunile de siguranță
impuse; ele au fost clasate astfel de la început numai ca un material didactic. Hidro-
avionul prototip a fost luat de Stat, cu consimțămîntul Dvs. drept gaj, pentru lichidarea
materialelor împrumutate” (Loc. cit., f. 340).

⁸⁷ Loc. cit., f. 2. În acțiunea intentată, S.T.C. a cerut tribunalului ca statul român,
prin Ministerul Aerului și Marinei, să fie obligat a plăti suma de 15.425.655 lei, repre-
zentînd, respectiv 519.587 lei rest rîmas nejustificat din prețul a trei hidroavioane
„Getta”, predate Ministerului în 1927, 1.800.000 lei prima de construcție în completarea
de preț pentru aceleași trei aparate, 10.081.591 lei valoarea prototipului de hidroavion,
precum și a hidroscalei cu accesoriile respective, 3.024.477 lei reprezentînd beneficiul de
30% la investiția sumei de 10.081.591 lei, conform legii pentru reprimarea speculei din
1923.

⁸⁸ Loc. cit., f. 12. Sentința este, două zile după pronunțare, apelată atît de S.T.C. —
care cerea în continuare atribuirea întregii sume pretinse —, cit și de Ministerul Aerului
și Marinei — care o considera nefondată. Judecarea apelurilor este fixată pentru 31 ia-
nuarie 1938, apoi aminată pentru 31 martie același an, pentru ca precipitarea evenimen-
telor politice interne să determine aminarea sine die a procesului.

vorba despre intenția de a crea la Constanța, împreună cu Societă Indrovolanti Alta Italia (S.I.A.I.), constructoarea hidroavioanelor „Savoia“, o Societate Anonimă Română „pentru dezvoltarea industriei aero-navale începută de S.T.C.“. Scopul declarat al proiectatei Societăți era: „a) fabricarea în țară a hidroavioanelor, a avioanelor-amfibii și a altor aparate de sbor necesare marinei; b) înființarea și conducerea școlii de hidroaviație pentru formarea personalului navigant și tehnic, necesar Aeronauticei navale române; c) studii și cercetări, după cererea autorităților oficiale sau din inițiativă proprie și în special cele privitoare la aeronautica navală și la progresele tehnice; d) construirea de hidroscale, infrastructuri etc.; e) construcțiuni și reparațiuni de aparate diverse și alte produse mecanice necesare hidroaviației și marinei; f) organizarea, utilizarea și exploatarea de linii aero-navale comerciale“⁸⁹.

După cum se vede, constructorii de hidroavioane români ținteau departe în efortul lor de punere a bazelor unei proprii industrii naționale de apărare, „în vederea înlăturării complete a unei interdependențe cel puțin în materie de hidroaviație, ca Statul să profite de acest început reușit, dar plin de riscuri și greutate, pe care Societatea ns. și l-a impus numai dintr-un sentiment patriotic, și mai ales Statul să se folosească de relațiunile și legăturile făcute de noi cu renumita „S.I.A.I.“ ale cărei produse bat recordul lumii și care — prin concursul ei tehnic și financiar — ar putea da o extindere mare industriei noastre în fașă“⁹⁰.

Condiția prealabilă a creării societății de mai sus era cointeresarea directă a statului, respectiv „dacă Guvernul este dispus în principiu să participe și să colaboreze cu prețiosul său concurs“. În august 1926, neprimind nici un răspuns ferm⁹¹, cele două societăți se adresează din nou Ministerului de Război, iar apoi, la 24 septembrie, chiar primului-ministru, ambele demersuri rămânând însă fără răspuns. Încercarea de realizare a unei societăți anonime pentru dezvoltarea industriei aero-navale nu putuse să aibă sorti de izbindă, în condițiile în care statul începuse să se angajeze, deja, în acea perioadă, în tratative cu Italia privind livrarea⁹²

⁸⁹ Loc. cit., f. 53.

⁹⁰ Loc. cit., f. 54.

⁹¹ În mai același an, Inspectoratul General al Marinei dăduse, totuși, aviz favorabil, ca și Inspectoratul General al Aeronauticei, de „a se construi numai în Țară orice lucrări de specialitate hidroaviatică“ (Loc. cit., f. 304).

⁹² În vara lui 1927, deja sosise în portul Constanța primul hidroavion „Savoia“, fiind recepționat în iunie de către o comisie tehnică a Ministerului de Război, prilej de amare reflecțiuni pentru presa constănțeană: „Noi nu vom putea parveni niciodată în situația de a ne putea fabrica și perfecționa avioane, căci pe lângă că bunele inițiative sunt strivite sub greutatea cunoscutului bacșiș ajuns prin metamorfozări nenumărate la denumirea de comision, dar ne place și totul de-a gata. Alături pe cheiul halei de calaj a portului se află două hangare: unul adăpostește minunatul aparat ce ne-a sosit ca o solie a timpurilor viitoare, din partea gintei latine, altul ascunde nefericita noastră „Getta“, avion cu calitate recunoscută, lucrat cu dalta și cu ciocanul, fără nici un sprijin bănesc din partea forurilor superioare“ (Styx, *Avioane simbolice*, în „Dacia“, XIV, nr. 134, 22 iunie 1927, p. 1).

de hidroavioane de război, livrate tocmai de S.I.A.I.... (De altfel, chiar ing. Radu A. Stoika va fi trimis în Italia pentru „a recepționa hidroavioanele militare comandate la uzinele S.I.A.I. Savoia”⁹³).

După 1928 S.T.C. încetează activitatea de fabricație⁹⁴, limitându-și aria atelierelor din Constanța la diverse reparații mecanice și lucrări de tâmplărie (în 1928 avea 45 de lucrători)⁹⁵, eșecul financiar și tehnic al inițierii unei producții naționale de hidroavioane resimțindu-se asupra diversificării producției în următorii ani. La sfârșitul lui 1934, „împrejurări favorabile au permis Societății noastre să-și redeschidă fabrica sa din Constanța, str. Griviței no. 42, în care s-au realizat primele hidroavioane românești”; în aceste împrejurări conducerea S.T.C. solicită Subsecretariatului de Stat al Aerului să i se comunice „lucrările ce s-ar simți nevoie în Aeronautică și în special în hidroaviație la Constanța, pentru a prezenta și ofertele noastre cu dezele necesare”⁹⁶. În solicitarea sa, George I. Georgescu, administratorul-delegat al S.T.C. precizează că nu este vorba de înființarea unei fabrici noi, „întrucât întreprinderea noastră ființează de acum 15 ani, iar repunerea ei în funcțiune am făcut-o cu propriile noastre mijloace”, adăugînd : „Numai tendința urmărită actualmente, de a se lucra în Țară tot ce se poate fără concursul Streinătății, ne-a determinat să semnalăm Ministerului redeschiderea fabricii noastre, care poate fi folosită la lucrări hidroaviatice, reparațiuni și revizuii generale de celule și motoare, construcții reparațiuni de șalupe și alte ambarcațiuni, confecționări de elemente și piese de schimb, infrastructuri etc.”⁹⁷.

Deși, inițial, în ianuarie 1936, Direcția Aeronauticii transmite și S.T.C.-ului cererea de a executa reparații generale la două hidroavioane „Savoia” — comunicîndu-i să i se trimită oferta cu dezele respective „în cel mai scurt timp”⁹⁸ —, două săptămîni mai tîrziu (la 17 ianuarie) aceeași Direcție, „în conformitate cu dispozițiunile primite de la cei în drept”⁹⁹ — cum am mai arătat —, a suspendat orice colaborare cu S.T.C. Speranța acesteia în revenirea pe terenul construcțiilor hidroaviatice se vede astfel spulberată, organele de stat neîncurajînd deloc întreprinderea respectivă, așa cum își exprima credința că va fi și o lucrare editată în acea perioadă sub auspiciile Ligii Navale Române : „să adăugăm că încurajarea unei întreprinderi românești care a făcut cu prisosință dovada capacității sale, iar astăzi este utilată complet pentru orice fel de lucrări cu caracter aero-naval, este o datorie pentru organele noastre conducătoare”...¹⁰⁰

⁹³ V. Tonceanu, *Op. cit.*

⁹⁴ M. Negru, *Op. cit.*, p. 194.

⁹⁵ „Buletinul Camerei de Comerț și Industrie Constanța. Volum festiv cu prilejul Semicentenarului realipirii Dobrogei”, 28 octombrie 1928, p. 65.

⁹⁶ Depozitul Secției de istorie..., *Loc. cit.*, f. 86.

⁹⁷ *Loc. cit.*

⁹⁸ *Loc. cit.*, f. 88.

⁹⁹ *Loc. cit.*, f. 92.

¹⁰⁰ M. Negru, *Op. cit.*, p. 195.

În anii care au urmat, Atelierele S.T.C. vor construi diferite șalupe pentru Marina militară și Serviciul sanitar al portului Constanța, mobilier și tâmplărie pentru binate. Începând din 1939, contractele cu Ministerul Apărării Naționale sînt reluate, SODETRA (noua prescurtare a Societății de Transport), societate anonimă pe acțiuni prin sucursala sa din Constanța, („Fabrica „Getta“) va contribui la efortul statului de întărire a capacității de apărare a țării, respectiv de înzestrare tehnico-materială a armatei¹⁰¹. (De remarcat că în toate procesele-verbale ale Consiliului de administrație — George I. Georgescu este ales¹⁰² la 23 noiembrie 1940 președinte-delegat în locul rămas vacant prin retragerea fostului președinte, om-paravan al fondatorului și proprietarului Societății¹⁰³ — sunt menționate pagubele „suferite prin încheierea tranzacției cu Ministerul Aerului și Marinei, de 5 milioane“, ea „urmînd să fie permanent arătată în registre aparînd a fi amortizată ulterior prin prelevări din cîștigurile eventuale ale societății sau prin noi reporturi ale acționarilor“¹⁰⁴).

La capătul acestor considerații informaționale asupra împrejurărilor și urmărilor construirii primului hidroavion românesc, câteva observații concludive se impun. Desigur, eșecul punerii bazelor unei proprii industrie hidroaviatice naționale nu poate fi dislocat din condițiile și cadrul social-economic propriu deceniului trei interbelic, de posibilitățile reale ale economiei naționale; cercetarea aprofundată și complexă a perioadei îndrituiește pe cercetătorii epocii să observe lipsa unui „program temeinic fundamentat“ pentru dezvoltarea în general a transporturilor aeriene din partea statului, „guvernele, deși nu au neglijat teoretic un mijloc nou de progres, i-au acordat (însă) fonduri insuficiente“¹⁰⁵. Pe de altă parte, ținînd seama de specificul și specializarea producției (respectiv, a avioanelor și hidroavioanelor), de amploarea investițiilor și de necesitatea garanțării de către stat a plasării acestora, intervenția statului în asigurarea reușitei unor inițiative de creare a propriei industrie naționale,¹⁰⁶ sau cel puțin de încurajare a ei, se impunea ca o condiție *sine qua non*.

Inițiativa construirii primului hidroavion românesc la Constanța are loc însă într-o vreme puțin propice încurajării de către stat a industriei aeronautice, experiența începută în 1925—1926 cu I.A.R. Brașov (între-

¹⁰¹ Arhivele Statului Constanța, *Fond Inspectoratul Muncii Constanța*, dos. 93/1942—1943, f.115 (în anii 1939 și următorii, la Fabrica „Getta“ se vor construi lăzi pentru muniție, piese de avioane și schiuri, cutii de obuze, săniile imitare, roți pentru chesoane și cărucioare pentru muniții).

¹⁰² Depozitul Secției de istorie..., inv. 8.739.

¹⁰³ *Loc. cit.*, inv. 8738.

¹⁰⁴ Cele 8.150 de acțiuni achitate integral erau deținute de 12 persoane, valoarea nominală ridicîndu-se la 4.075.000 lei; George I. Georgescu deținea 6.800 acțiuni în valoare de 3.400.000 lei, ing. Radu A. Stoika avea 50.000 lei, doi membri ai familiei președintelui-fondator aveau 485.000 lei, restul acționarilor participînd cu sume simbolice de cîte 5.000 lei (*Loc. cit.*, inv. 8.730).

¹⁰⁵ I. Saizu, *Op. cit.*, p. 138.

¹⁰⁶ Gh. Rujinski, *Cîteva din articolele publicate de la 1920—1925 în diferite reviste și ziare privitoare la aeronautica română și necesitatea dezvoltării ei*, Tipografia Geniului, București, 1927, p. 21.

prindere de stat), păgubitoare la început pentru statul român¹⁰⁷, neînșulind încrederea autorităților în încurajarea și susținerea și a încă unei ramuri aeronautice și mai specializate — hidroaviație. Este sigur că, inițial, producerea unui prototip și fabricarea mai multor hidroavioane — ale căror caracteristici, ulterior, trebuiau a fi îmbunătățite pînă a atinge valențele unui hidroavion de război — a fost susținută și încurajată de către Ministerul de Război (între argumente, împrumutul de materiale și a motorului prototipului) și înalte autorități în stat (invocarea repetată a numelui ministrului de finanțe Vintilă Brătianu și a Inspectorului General Aeronautic, prințul Carol). După producerea prototipului, însă, interesul autorităților scade vizibil pînă la dispariție totală și crearea unei atmosfere de ostilitate și șicanare; nu este exclus, din această perspectivă, ca faptul să se fi datorat — lucru invocat ulterior de către S.T.C. — schimbării titularului Inspectoratului General al Aeronauticii (să fi fost „capacitat” inițial și să fi avut un interes direct, dar pe căi oculte, așa cum viitorul rege va obișnui să procedeze în anii '30?) sau — ideea, confirmată nouă în 1976 de către George I. Georgescu — neinteresării economice a cercurilor controlate de finanța liberală din jurul Brătienilor.

Sigur, acceptarea unor asemenea prezumții ar putea fi cu atât mai tentantă cu cît în epocă acest gen de fapte nu era singular (vezi, de pildă și plîngerile Uzinelor Reșița în legătură cu plasarea de către stat în străinătate a unor comenzi pe care le-ar fi putut foarte bine executa și ele, neîncurajîndu-se, așadar, industria autohtonă); cu atât mai mult cu cît în epocă se descopereau tot mai grave și numeroase afaceri precum Fokker (în 1925, amintită mai sus) sau Skoda (în 1933)¹⁰⁸. Decelînd însă, mai nuanțat, complexitatea faptelor și a împrejurărilor — fără prejudecăți inhibitoare — social-economice concrete, reușita întreprinderii constănțene și a obiectivului său — crearea unei industrii naționale de hidroavioane —, cu greu ar fi putut avea sorți reali de izbîndă. Într-adevăr, nu trebuie uitat faptul, esențial, judecînd prin prisma reușitei, că industria autohtonă nu asigura, în acel moment, producția de motoare; de asemenea, faptul că hidroavionul produs era doar pentru școală și antrenament puțin fi numai cu ulterioare îmbunătățiri transformat în aparat de luptă, deci neînterînd decît în mică măsură autoritățile militare; faptul că numai în cele mai optimiste planuri, Ministerul Apărării Naționale nu prevedea decît 24 de aparate pentru escadrilele de hidroaviație, statul trbuind, prin urmare, să asigure desfacerea celorlalte hidroavioane sarcină pe care nu și-a asumat-o — toate acestea, cel puțin (la care se adaugă și testările nereușite ale hidroavionului la toți indicatorii Caietului de sarcini, chiar dacă s-au datorat unor motive obiective, suficiente însă pentru a întîmpina ne-

¹⁰⁷ Vezi, pe larg, Comandor ing. aviator G. Negrescu, *Un sfert de Veac de Aviație Românească. 1911—1936*, (București), 1936 (Conferință la 21 octombrie 1936 sub auspiciile „Cercului aerotehnic” cu ocazia primirii A.S.R. Principele Nicolae ca președinte de onoare); vezi, în același sens, și N. Baboceanu, *Avioanele porcului*, în „Vlășia”, I, nr. 4, 1 noiembrie 1926, p. 76—78.

¹⁰⁸ Vezi, de pildă, „Monitorul Oficial”, Partea a III-a, nr. 52, 3 septembrie 1935 (*Dezbaterile parlamentare*), pp. 1427—1452; I. Constantinescu, *Din însemnările unui fost reporter parlamentar*, Editura politică, București, 1973, pp. 341—348.

încrederea în rindurile conducerii Ministerului de Război), au determinat în bună măsură reticențele, din start aproape, din partea autorităților. Cert este că statul nu a încurajat construcția atât de promițătoare a unui hidroavion ale cărui calități tehnice puteau fi îmbunătățite. A preferat să comande în Italia aparatele ce au constituit după 1928 Flotila Maritimă de Hidroavioane de la Constanța;¹⁰⁹ în 1928 existau patru aparate de război¹¹⁰ și două de școală („Getta“), pentru ca în deceniul următor numărul lor să se ridice la 16¹¹¹. În planul de înzestrare al aeronauticii militare, din 1938, figurau trei escadrile de hidroavioane, cu un total de 24 aparate — în realitate numărul lor rămăsese tot de 16¹¹².

Fără îndoială, sînt regretabile neîncurajarea de către autorități a unor atât de promițătoare începuturi ale industriei de hidroavioane, neaprijinirea unor valoroși inventatori, entuziasmați și talentați, precum ing. Radu A. Stoika, neîncrederea în creativitatea forțelor naționale — și, în consecință, apelarea la furnizorii externi,¹¹³ tot astfel, pe de altă parte, comportarea Ministerului de Război față de inițiatorul financiar și material, George I. Georgescu, precum Pilat, rămîne în constituirea de exemplu cu valoare probatorie privind una din laturile caracteristice a relațiilor ce guvernau societatea burgheză interbelică — cînd nu era posibilă o sincronizare, de fiecare dată, a posibilităților și intențiilor statului cu cele ale inițiativei private.

Paginile de față s-au dorit a fi o reconstituire cît mai veridică — deși nu toate umbrele au putut fi complet înlăturate — a uneia dintre victoriile și eșecurile industriei naționale interbelice, care nu găsea, totuși, în condițiile specifice ale dezvoltării capitaliste din acel moment al istoriei moderne a țării, cadrul cel mai propice de afirmare a valorilor creative autentice, dornice de progres, ale neamului românesc.

¹⁰⁹ La înființarea sa, în 1920, Escadrila de hidroavioane își avusese baza în portul Constanța. Pentru pregătirea adecvată a personalului navigant, în 1927 — după ce se comandă primele aparate în Italia — se trece la construirea unei noi hidroscale, la Mamaia, pe malul lacului cu același nume. Cele 4 hidroavioane tip „Savoia-Marchetti. S-59 bis“ sosesc în primăvara lui 1928, ele formînd *Grupul de hidroaviație* compus din 3 escadrile. La începutul anului 1930, acesta se transformă în *Flotila Maritimă de Hidroaviație*, și tot acum începe construirea unei noi baze, mai cuprinzătoare, pe malul vestic al lacului — la Palazu Mare —, compuse din 3 hidroscale. În anii ce au urmat, activitatea escadrilelor consta, în principal, în antrenamente ale echipajelor, operațiuni de recunoaștere pe mare, rețaje de tir în folosul marinei militare și a bateriilor de coastă; de mai multe ori, hidroavioanele au fost reparate la I.A.R. Brașov (vezi C. Petcu, *Pagini din istoria aviației românești. Hidroscala de la Mamaia-Stutghiol*, în „Litoral“, XV, nr. 1544, 25 septembrie 1985, p. 2). De asemenea, piloții hidroavioanelor au participat la mai multe mitinguri aviatice, „primul meeting de hidroaviație“ avînd loc la 20 iulie 1935 („Dobrogea jună“, XXXI, nr. 161—162, 18 iunie 1935, p. 2).

¹¹⁰ Col. (r) M. Cucu, *Acțiuni întreprinse pe linia dezvoltării armatei române în anii 1924—1928*, în *File din istoria militară a poporului român*. Studii, vol. 4, Editura Militară, București, 1977, p. 119.

¹¹¹ Căp. I. Talpeș, *Considerații asupra măsurilor inițiate de guvernele românești în vederea modernizării structurilor organizatorice și îmbunătățirii înzestrării materiale a armatei (1929—1933)*, în *Ibidem*, p. 148.

¹¹² General-maior dr. I. Ceașescu, *Măsuri organizatorice întreprinse de statul român pentru întărirea capacității de apărare a țării împotriva expansiunii hitleriste, pentru întărirea capacității de apărare a independenței naționale*, în *Ibidem*, p. 186.

¹¹³ Vezi, de pildă, Comandor ing. aviator G. Negrescu, *Op. cit.*, mai ales pp. 27—29.

**SOME REMARKS ABOUT THE HISTORY OF THE NATIONAL AVIATION
BETWEEN THE TWO WORLD WARS. THE FIRST ROMANIAN HYDROPLANE-
„GETTA“ — CIRCUMSTANCES, IMPLICATIONS, CONSEQUENCES (II)**

GHEORGHE DUMITRAȘCU, STOICA LASCU

Summary

The second half of this article follows the relations between the constructing enterprise (Constanța Society of Transport) of the hydroplane and the War Department. At the beginning of 1927 the 3 hydroplanes are taking over and during the same year the Romanian Aeronautics Industry is represented at the International Aircraft Exhibition in Prague by one of this hydroplanes.

In spite of their notable performances, the War Department will buy in 1928, 4 „Savoia — Marchetti — S 59 bis“ type hydroplanes from Italy. These 4 hydroplanes together with the 2 „Getta“ hydroplanes (used for training), formed the marine aviation, which became in 1930 the Sea Marine Aviation Flotilla with the headquarter in Palazu Mare on the Mamaia lakeside. In 1938 there were 3 air squadrons with a total of 24 hydroplanes (but in practice, there were only 16). After 1928 S.T.C. ceased the fabrication activity, restricting it to mechanical repair and joiners. (It had only 45 workers that year). The following years the workshops will build motorboats and during the war they will produce appliances for munitions.