

## INGINERUL RADU A. STOIKA PROMOTOR AL HIDROAVIAȚIEI ROMÂNEȘTI

La 15 august 1925, cu prilejul Zilei Marinei Române, a avut loc zborul primului hidroavion de construcție românească, „GETTA” S.T.C. tip R.A.S. - 1. Acesta a decolat din bazinul Titan al portului Constanța, pilotat de celebrul pilot de încercare Romeo Popescu, avându-i ca observatori la bord pe locotenentul Diaconescu și plutonierul I. Culuri. „Am imaginat acest hidroavion ținând seama nu numai de toate progresele tehnice mondiale realizate până în prezent, dar încă și de capriciile Mării Negre, în scopul de a inaugura aeronautica navală (hidroaviația) în Marina noastră de Război, dându-l putând servi atât ca aparat de recunoaștere sau ca auxiliar întrebuintat la convoiuri de marina noastră comercială, cât și pentru școala, antrenamentul și perfecționarea piloților destinați hidroaviației, care astăzi ne lipsesc cu desăvârșire”.

La nevoie, va putea fi transformat, cu ușurință, și în „hidroavion de bombardament” - dădea asigurări autorul acestui prototip, inginerul Radu A. Stoika.

Aviator la 13 ani

Printre pușinii români care, în anul 1913, se încumetau să zboare cu avionul s-a aflat și un elev de liceu - pe atunci în vârstă de 13 ani: Radu Stoika, din Focșani. Câștigând bunăvoința unui pilot, acest copil a făcut mai multe călătorii „de agrement” înscriindu-se astfel în istoria aviației românești cu titlul de cel mai tânăr zburător al nostru. În 1925, Radu Stoika avea să-și adauge un nou și strălucitor galon al carierei sale aviatice, inventând și primul hidroavion românesc.

Inventatorul avea atunci 25 de ani și era inginer specialist în aeronautică la Paris și la Londra. Născut pe 10 noiembrie 1900, inginerul Radu A. Stoika era fiul colonelului August Ștefan Stoika, fost comandant al Artileriilor Diviziilor XVIII, XVI și X a Brigăzilor de Artilerie VI și III în timpul Primului Război Mondial (1916-1918). Radu A. Stoika s-a stins din viață pe 29 noiembrie 1971.



STANGA: INGINERUL AERONAVAL  
RADU A. STOIKA  
CONSTRUCTORUL PRIMEI AERONAVE  
ROMÂNEȘTI.

DREAPTA SUS: R.S.A. PRINȚEPELE CAROL  
INSPECTORUL GENERAL AL AERONAUTICII,  
FELICITĂND PE ING. RADU A. STOIKA LA  
CONSTANȚA ÎN 1925. DUPĂ CE A ASISTAT  
LA SBORURILE AERONAVELOR „GETTA”  
R.A.S. EXECUTATE DE CAPITANUL AVIATOR  
ROMEO POPESCU.

Inventatorul primului hidroavion românesc mai are la activ și alte invenții, dintre care amintim sania cu elice, construită în 1917 pentru armata română. „GETTA” fusese proiectat și construit de inginerul Radu A. Stoika, între 1 iunie-15 august 1925, „cu personal românesc și din materiale indigene”, în Atelierele Societății de Transport Constanța (STC), cu sprijinul financiar al patronului George I. Georgescu, fost președinte al Camerei de Comerț și Industrie Constanța.

„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 de motor. Cu această ocazie s-au putut constata nu numai perfecte calități nautice 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”.

Echiptat cu un motor Hiero de 220 C.P. cu șase cilindri verticali și elice propulsivă, aparatul era capabil să zboare 8 ore, cu o viteză de 160 km/oră, la un plafon de 4000 metri, cu o sustentăție perfectă și o amerizare în condiții excelente.

Recomandat de viitorul rege Carol al II-lea

În calitate de inspector general al Aeronauticii, fostul principe moștenitor Carol a recomandat acest hidroavion Ministerului de Război.

Prin procesul verbal din 15 decembrie 1925 al Comitetului Consultativ al Aeronauticii, s-a opinat să se dea S.T.C. o comandă de 3 hidroavioane, din care primul să fie supus probelor statice, iar celelalte două la probele de zbor. Ca urmare, prin Jurnalul Consiliului de Miniștri nr. 897 din 29 martie 1926 s-a aprobat comanda a 3 hidroavioane „GETTA”, dintre care două în ordine de zbor și unul pentru încercarea statică.

Societatea de Transport Constanța a solicitat pentru o celulă de hidroavion fără motor - 1.360.000 lei iar pentru o celulă de hidroavion pentru proba statică - 895.000 lei. În urma examinării costurilor de fabricație, Direcția Superioară a Aeronauticii a oferit S.T.C. suma de 900.000 lei pentru celula de hidroavion fără motor și 620.000 lei pentru celula de hidroavion destinată probelor statice.

Contractul a fost încheiat cu S.T.C., pentru sumele de 900.000 lei în loc de 1.360.000 lei pentru celula fără motor și 620.000 lei în loc de 895.000 lei. Comanda s-a executat și, la încercările statice făcute și confirmate prin procesul verbal din 12 decembrie 1926, s-a văzut că atât celula cât și coca nu satisfăceau, deoarece celula s-a rupt pentru coeficientul 5 în loc de 7, iar coca s-a rupt pentru coeficientul 5,7 în loc de 7. Ca urmare, prin referatul Direcției Superioare a Aeronauticii nr. 1907 din 9 februarie 1927, aprobat de ministrul de Război, generalul Paul Angelescu, chestiunea a fost hotărâtă a se lichida plătind fabricii valoarea integrală a contractului, iar cele 3 hidroavioane să treacă în posesia ministerului.

Prima nu mai era cazul să se acorde, fiindcă aparatele nu reușiseră la proba statică.

La această soluționare, prin petiția sa din 25 februarie 1927 Societatea de Transport Constanța a protestat, arătând că a început această industrie pe considerații patriotice și de apărare națională, pe încurajarea dată în 1925 de persoane competente și îndeosebi inspectorii generali de atunci ai Aeronauticii și Marinei, care ar fi declarat că aparatul este „Un fenomen tehnic și o strălucită manifestație a geniului românesc”.

Declararea aparatului ca nereușit la proba statică aducea S.T.C. ruinarea materială și morală a președintelui acesteia și, implicit, distrugerea unei industrii românești.

Ca urmare, se solicita acordarea primei de construcție, care să compenseze în parte diferența dintre costul real al aparatelor comandate și între suma dată de minister, cumpărarea prototipului de hidroavion „GETTA” de către Ministerul de Război cu prețuri care să cuprindă cheltuieli de amenajare, instalație, fabricație, experiență, pilotaj, aerodrom, administrație etc, respectiv achitarea diferenței de bani pe care societatea avea să-i primească din suma acordată pentru construcția celor 3 hidroavioane comandate.



Avându-se în vedere, printre altele, faptul că exista un interes major pentru sprijinirea industriei aeronautice întrucât nu numai supremația aeriană, dar însăși menținerea constantă a puterii aeriene inițiale, în decursul unui război, depindeau de aptitudinile și capacitatea industrială a țării în fabricate de aviație și că S.T.C. făcuse eforturi notabile pentru a realiza prototipul unui aparat autohton, societatea merita să fie ajutată.

Soluția propusă de Direcția Superioară a Aeronauticii prin referatul nr. 3566 din 3 martie 1928, și anume stabilirea valorii reale a lucrului celor 3 hidroavioane și evaluarea ajutorului cu care Ministerul de Război urma să sprijine S.T.C. era soluția cea mai bună.

De asemenea, existau premise pentru achiziționarea și a celui de-al patrulea hidroavion construit de aceasta.

Deși a proiectat și construit și alte aparate - „SABINA” tip R.A.S. - 2, conceput ca un avion biplan de vânătoare pe flotoare, cu două locuri în tandem, echipat cu un motor fix în stea de tip Jaguar, în varianta nr. 1/365/270 C.P. și nr. 2/400/450 C.P. și „BINELLE”, o avionetă monoplan de sport și turism tip R.A.S. - 4, cu un singur loc și un motor de 200 C.P., statul român a preferat să achiziționeze hidroavioane italiene.

### Pro memoria

Din inițiativa căpitanului aviator Ion Bonchiș și a pictorului Traian Marinescu, pe fațada imobilului fostei Societăți de Transporturi Constanța din str. Grivița nr. 44, pe 12 august 1992 a fost dezvelit un ansamblu comemorativ menit să evoce momentul construirii și zborul primului hidroavion românesc, „GETTA”.

După retrocedarea imobilului și ajungerea sa în paragină, sub amenințarea demolării iminente, împreună cu comandorul (r) Teodor Petriman, președintele Asociației Române pentru Propaganda și Istoria Aeronauticii - filiala Constanța, am decis și am reușit să strămutăm placa comemorativă în parcul Muzeului Marinei Române. Slujba de sfințire a monumentului, integrat în expoziția în aer liber a instituției pe care am coordonat-o în calitate de șef de secție și de director timp de 8 ani, alături de „Troița Marinarilor” și alte exponate de marcă ale patrimoniului naval național, a fost oficiată marți, 20 iulie 2004, de către preotul constănțean Enache Drăguș.

Un act reparatoriu și un reper la confluența tradițiilor Aviației și Marinei Române, arme a căror frăție instituțională va dăinui peste veacuri.

**MARIAN MOȘNEAGU**

**Activități și realizări ale inginerului Radu A. Stoika**

- Brevete pentru hidroavionul „GETTA S.T.C.” - tip R.A.S.1, hidroavionul „SABINA” - tip R.A.S.2, aeroplanul „BOMBONEL” - tip R.A.S.3, avioneta „BINELLA” - tip R.A.S.4.
  - Proiecte și construcții a unei sănii automobil (1925), de ambarcațiuni cu motor și șalupe de coastă (1927-1930).
  - A organizat școlile profesionale, medii tehnice și institute de învățământ superior cu funcții de Șef Secție și Inspector General în cadrul Ministerului Industriei Grele
  - Ministerul Energiei Electrice în perioada 1948-1952.
  - Membru permanent al Aeroclubului Franței.
- A participat la diferite delegații în Austria, Franța, Anglia, fosta URSS și fosta Cehoslovacie.
- A publicat peste 280 de lucrări la diferite reviste și cărți de știință și tehnică.



INDEPENDENȚA  
ROMÂNĂ

*Independența  
prin Cultură*