

UN SECOL DE LA PRIMUL ZBOR INTERNAȚIONAL TRANSCONTINENTAL DIN LUME PENTRU PASAGERI, MARFĂ ȘI POȘTĂ

Dan Alexandru BARTOC¹

fundatiabartoc@gmail.com

Abstract. On April 23, 1920, in Paris, Romania and France signed the creation of *Franco-Romanian Air Navigation Company*, the company that made the first transcontinental international flight for passengers, cargo and mail. This year, in front of Băneasa Airport, where the inaugural monument is still located, a homage plaque was installed.

Keywords: Franco-Romanian Air Navigation Company, TAROM, AIR FRANCE, Potez, Jean Bastaki, Băneasa Airport.

Rezumat. La 23 aprilie 1920, la Paris, România și Franța au creat Compania Franco-Română de Navigație Aeriană, companie ce a realizat primul zbor internațional transcontinental de pasageri, marfă și poștă. Anul acesta, în fața Aeroportului Băneasa, unde există încă monumentul inaugural, a fost instalată o placă omagială.

Cuvinte-cheie: Compania Franco-Română de Navigație Aeriană, TAROM, AIR FRANCE, Potez, Jean Bastaki, Aeroportul Băneasa.

În anul 1920, în timpul desfășurării lucrărilor Tratatului de la Trianon, Nicolae Titulescu, devenit ulterior unul dintre cei mai respectați diplomați ai Europei din perioada interbelică, președinte al Ligii Națiunilor, a propus cu entuziasm ca aviația să revină la scopul pentru care a fost creată, să fie un mijloc tehnic pentru apropiere și pentru întărirea contactelor umane.

„Aviația - armă teribilă de război, trebuie să devină un instrument de pace”

Nicolae Titulescu

În acest scop, el a propus fondarea unei linii aeriene regulate, de la Atlantic la Bosfor, care să treacă prin București, legând cele două părți ale Europei. Propunerea a făcut senzație. Reprezentantul francez a exclamat: „Bravo Roumanie!”, iar inițiativa României a fost aprobată.

La 23 aprilie 1920, ca urmare a întâlnirii dintre reprezentantul francez, contele Pierre Claret de Flerieu, și delegația română condusă de Aristide Blank, președintele Marmorosch Blank & Co

Bank, a fost fondată la Paris o societate pentru transportul regulat de pasageri, mărfuri și poștă. Denumită Compania Franco-Română de Navigație Aeriană (CFRNA), aceasta urma să opereze zboruri între Paris și Constantinopol, cu opriri în diferitele țări tranzitate.² Momentul a fost marcat prin baterea unei medalii realizate de artistul Henry Nocq (fig. 1).



Fig. 1 - Medalie – Henry Nocq

3.000.000 Fr., împărțit în 6.000 de acțiuni a câte 500 Fr., fiind administrată de Albert Deullin, Jean

¹ Ing., Președinte al Fundației Culturale „Bartoc”; Președinte al Comisiei de Aerofilatelie a Federației Filatelice Române.

² Rado, Gheorghe, Priorități și recorduri mondiale de aviație. Supliment al revistelor Tehnică și tehnologie militară, (7.14), p.133.

(Joan) Bastaki și Pierre de Fleurieu. Aranjamentul a fost ca partea franceză să asigure piloții și aeronavele, iar partea română să fie responsabilă pentru finanțare, organizare și întreținere.

Așa a fost creată *prima companie aeriană internațională de zboruri regulate transcontinentale pentru pasageri, mărfuri și poștă din lume*. Încercările anterioare de a stabili o activitate similară, cum ar fi companiile aeriene comerciale dintre Paris și Londra din 1919 sau între Amsterdam și Londra au avut un caracter local și temporar.

CFRNA s-a confruntat încă de la început cu diverse dificultăți. Având în vedere că abia se încheiase Primul Război Mondial, statele erau foarte atente la spațiul aerian propriu. Au fost cazuri în timpul zborurilor tehnice, când echipajul aeronavei a fost nevoit să aterizeze, piloții au fost arestați și avioanele confiscate. În ciuda acestor greutăți, promotorii nu au abandonat proiectul și, între 1920-1922, folosind avioane Potez VII și Potez IX, au „cucerit” pas cu pas punctele esențiale care urmau să definească noua linie comercială.

În primul an (1920) au fost realizate următoarele zboruri:

Paris - Strasbourg - zborul oficial (20 septembrie 1920)

Praga - Strasbourg - Paris (15 august 1920)

Paris - Strasbourg - Praga (4 octombrie 1920)

La 10 octombrie 1921 a avut loc un zbor de recunoaștere între Paris și Constantinopol. Două avioane, un SPAD 46 pilotat de Albert Deullin și un POTEZ IX F-ADCK pilotat de Lionel de Marmier, au decolat de la Le Bourget și au făcut opriri la Strasbourg și apoi la Praga. Mai departe s-au oprit la Budapesta (13 octombrie) și la Turnu Severin (România) înainte de a ajunge la București, pe aerodromul Pipera, pe 21 octombrie. După câteva zile, raidul aerian a continuat doar cu avionul SPAD. Piloții au aterizat pe aerodromul San Stefano din Constantinopol pe 28 octombrie. Cursa de întoarcere a început pe 7 noiembrie (Constantinople) și a continuat la București (24 noiembrie), Praga (20 decembrie), încheindu-se la Paris (22 decembrie 1921).

Peste 10.000 de scrisori au fost transportate pe liniile CFRNA pe traseul Paris - Praga și retur în anul 1921. Ulterior, avioanele CFRNA au inaugurat noi linii:

Paris - Londra (1921),

Paris - Varșovia (1922),

Paris - Praga - Viena - Budapesta (13 mai 1922),

Paris - Praga - Viena (14 august 1922) - primul zbor poștal, cu întoarcere la Paris în 16 august 1922.

La 22 septembrie 1922, avioanele companiei au ajuns la București pe ruta: Paris - Strasbourg - Praga - Viena - Budapesta - București, cu o oprire de noapte la Arad (oprire mutată ulterior la Belgrad). La Arad, partenerul român a construit un hangar pentru întreținerea avioanelor (fig. 2). De asemenea, în București, pe aeroportul Băneasa, inginerul Ștefan N. Mirea a construit un hangar suficient de mare încât putea găzdui până la 3 aeronave. În fig. 3 un avion Potez IX și echipa română de mecanici CFRNA sunt în hangarul de la Băneasa – primul aerodrom civil al țării.



Fig. 2 – Hangarul din Arad – plic filatelic



Fig. 3 – Hangarul Băneasa – plic filatelic

La 30 septembrie 1922, linia a fost extinsă la Constantinopol, atingând destinația finală a rutei propuse. Zborul dintre Paris și Constantinopol, pe distanța de 2.790 km, a durat 37 de ore, incluzând o oprire de noapte la Arad.

La 22 noiembrie 1922, a avut loc inaugurarea oficială a liniei. În aceeași zi au fost dezvelite monumente în fiecare dintre cele 7 capitale tranzitate (Paris, Praga, Wien, Budapesta, Belgrad, București și Constantinopol). Din păcate, monumentele au rezistat până azi doar la Praga și București, celelalte fiind distruse în timpul celui de-al Doilea Război Mondial. Monumentul din București nu se află în poziția inițială, dar se află tot pe aeroportul Băneasa (fig. 4) pe când cel de la Praga a fost mutat în timpul celui de-al doilea Război Mondial pentru a nu fi distrus.

La scurt timp după deschiderea liniei, Maurice Nogues, noul pilot-șef al liniei și animatorul acesteia, s-a gândit să anuleze oprirea de noapte de la Belgrad și să realizeze zborul nocturn de 600-km între Belgrad și București.



Fig.4 – București - monumentul CFRNA

Înainte de miezul nopții. Zborul București - Belgrad a fost *primul* zbor internațional de noapte din lume cu pasageri la bord și un program regulat (fig. 5). Partea română a asigurat balisajul de noapte de la Turnu Severin la București.

Importanța CFRNA a impus companiilor aeriene din întreaga Europă să-și sincronizeze zborurile pentru a permite conectarea pasagerilor, a mărfii și a poștei cu programul aeronavelor companiei. Astfel de decizii au fost adoptate de: SNET (Franța), KLM (Olanda), Compagnie des Messageries Aeriennes, Comp. des Grands Express Aeriennes, Hadley Page Transport (Anglia).

Flota companiei de navigație aeriană franco-română avea următoarele tipuri de aeronave: *Salmson 2.A.2, Potez 18, Potez XXII, Caudron C.61, Caudron C.81, Bleriot SPAD 33, Bleriot SPAD 46* și *Farman F4x Jabiru*.

Începând cu 22 septembrie 1922, poșta pleca din Paris luni și vineri și sosea la București marți și sâmbătă. De la 1 octombrie intra în vigoare un program de iarnă, astfel că plecarea de la Băneasa se făcea la orele 7.30 dimineața și, după ce trecea prin Belgrad și Budapesta, ajungea la Viena la ora 16.45. În ziua următoare, plecarea din Viena era la ora 7.00 dimineața iar sosirea la Paris era la ora 17.00. Începând cu aprilie 1923 traficul a fost intensificat, fiind asigurate curse zilnice.³ În sensul București - Paris - Londra, cu escale în Belgrad, Budapesta, Viena, Praga și



Fig. 5 – Plic filatelic – Primul zbor internațional de noapte din lume cu pasageri la bord și un program regulat

Acest eveniment s-a întâmplat la 10 septembrie 1923, când un avion cu trei motoare Caudron C.61 (F-AFCR), cu un motor de 140 CP, pilotat de Claude Beaugerard și Val, a plecat din Belgrad la 16:30 și a ajuns la Băneasa cu puțin

³ Revista Economică, Anul XXV, nr.39, Cluj, 3 octombrie 1923, p. 373.

Strassburg, durata transportului era de 3 ore până la Belgrad și ajungea până la 19 ore până la Londra.



Fig. 6 – Emisiune filatelică 75 de ani CFRNA

extinsă la Constantinopol (San Stefano) și apoi, în 1924, către Ankara, a reprezentat o contribuție valoroasă și un progres pentru dezvoltarea ulterioară a aviației comerciale.

La 31 decembrie 1924, CFRNA a încetat să mai funcționeze iar la 1 ianuarie 1925 se înființa Compania Internațională de Navigație Aeriană (CIDNA).

Astăzi nu putem vorbi despre companiile TAROM și AIR FRANCE fără să vorbim despre CFRNA.

În cei cinci ani de existență, *Compania Franco-Română de Navigație Aeriană* (CFRNA) a contribuit la dezvoltarea traficului de călători și poștă inclusiv către Asia.

Pentru a marca fondarea CFRNA, Poșta Română a emis timbre (fig. 6), cărți poștale și plicuri poștale (fig. 7). Federația Filatelică Română a organizat, începând cu anul 1970 (când a fost înființată Comisia de Aerofilatelie), 6 expoziții AEROMFILA: în 1970, 1972 (fig. 8), 1973, 1995, 1997 și 2000. Ștampile, plicuri și medalii au fost realizate pentru expozițiile din 1995 și 1997.

Pentru cea de a 70-a aniversare a CFRNA, Comisia Aerofilatică a făcut un plic (fig. 9), o ștampilă și o medalie (fig. 10).

Tariful pentru o scrisoare simplă de la Paris la București era de 0,5 Fr. Pentru recomandată se adaugă 0,50 Fr. și 0,25 Fr. pentru fiecare treaptă de greutate. Tarifal în România era compus din tariful internațional obișnuit la care se adăuga o suprataxă de 6 lei pentru transport aerian, pentru scrisori până la 20 grame, și alți 6 lei pentru fiecare 20 de grame sau fracțiune de 20 de grame în plus. Transportul de colete era plătit pe grile separate, funcție de distanța până la destinație.⁴

Correspondența se preda până la ora 17.00 în ziua anterioară plecării cursei.

Poșta transportată de avioanele CFRNA a purtat următoarele etichete:

- de la Paris: o etichetă cu portretul eroului pilot Georges Guynemer
- de la Praga: 4 tipuri de etichete: Praga - Paris, Praga - Londra, Praga - Varșovia, Praga - Strasbourg
- de la București: o etichetă portocalie: ROMÂNIA - AIR MAIL

Crearea liniei de transport pentru pasageri, poștă și mărfuri de la Paris (Le Bourget) la București (Băneasa),



Fig. 7 – Plic filatelice 80 de ani CFRNA

⁴ Revista Economică, Anul XXV, nr.15, Cluj, 12 aprilie 1923, p. 177.



Fig. 8 – 50 de ani de la primul zbor CFRNA Paris-București – Plic filatelic



Fig. 9 – 70 de ani CFRNA – Plic filatelic

La 23 Aprilie 2020 la Aeroportul Băneasa pe soclul obeliscului CFRNA realizat în 1922, s-a amplasat o placă omagială (fig. 11).



Fig. 10 – 70 de ani CFRNA - medalie



Fig. 11 – București - Aeroportul Băneasa Placă omagială instalată la 100 de ani

Prin activitatea lor aerofilatelică și expozițională, comisia și grupele de aerofilatelie au făcut cunoscute multe documente referitoare la istoria aviației române și mondiale și au realizat medalii, ștampile și plicuri omagiale, aducându-se o contribuție deosebită la rememorarea unor personalități ale aviației.

Bibliografie

1. *Monitorul Oficial al României*, nr. 192, 2 septembrie 1925, pag. 9883
2. *Revista Economică*, Anul XXV, nr.15, Cluj, 12 aprilie 1923, pag. 177
3. *Revista Economică*, Anul XXV, nr.39, Cluj, 3 octombrie 1923, pag. 373
4. *La Franco-Roumaine a quarante ans*, France Aviation, nr.73, p. 8
[<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6554852h/f1.image.r=Compagnie%20franco-roumaine>] [decembrie 1960]
5. A.de B., *Le transport Aérien de Roumanie*, France Aviation, nr.153, p. 7
[<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6554507n/f12.image.r=Compagnie%20franco-roumaine?rk=42918;4>] [15 august 1967]
6. Les Subventions françaises au Groupes Stinnes? L'Affaire de la Banca Marmorosch Blanck et Cie et la Franco-Roumaine de Navigation aérienne, *Les Documents Politiques, Diplomatiques et Financiers*, mars 1923, 4e Année, No 3, pp. 114-116

- [<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5422908j?rk=300430;4>] [Mars 1923]
7. A propos de la Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne, *Les Documents Politiques, Diplomatiques et Financiers*, decembre 1924, 5e Année, No 12, p. 462
[<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k5422908j?rk=300430;4>] [Mars 1923]
 8. ***, La collaboration Roumaine à l'effort aérien français, *Compagnie Franco-Roumaine de Navigation Aérienne. Bulletin de Renseignements No.3*, mars 1924, p. 3
[<https://gallica.bnf.fr>]
 9. colectiv, *Istoria aviației române*, Editura științifică și enciclopedică, 1984, pag. 232-237
 10. Rado, Gheorghe. *Priorități și recorduri mondiale de aviație. Supliment al revistelor Tehnică și tehnologie militară*, (7.14), pag.133
 11. Șendrea, Constantin și Fîru, Mihai. *Aripi românești. Contribuții la istoricul aeronauticii*, Editura Militară, 1966
 12. Helmîs, Mihaela. *Aeromfîla 2020*, Radio România Actualități,
[http://www.romania-actualitati.ro/aeromfila_2020-138434] [23 aprilie 2020]
 13. Tița, Marius. *Acum 100 de ani, prima companie aeriană internațională*, Radio România Internațional,
[https://www.rrr.ro/ro_ro/acum_100_de_an_i_prima_companie_aeriana_internationala-2616245] [24 aprilie 2020]
 14. Filoteanu, Anca. *Compania Franco-Română de Navigație Aeriană*, film documentar.