

# A RIPI ROMÂNESCII



Director, C-dor  
A. I. DEMETRIU

177



VOLUMUL I, Nr. 8  
FEBRUARIE 1943

VĂNĂTORUL ROMÂNESC ÎN ATAC





1. In atelierul aviației se revizuiesc motoarele.

2. O gară rusească sub focul bombelor românești.

3. Aviația sanitară își face datoria în primele linii.

4. Rezultatul unei misiuni de recunoaștere.

Autorul copertii din față din numărul acesta este domnul Romulus Voinescu, elev în cl. VII-a a liceului din Brăila.



# EROII DELA STALINGRAD

**I**N ziua de 2 Februarie — Înfrângerea Domului — s'a început marea epopee dela Stalingrad, gigantica luptă dintre David și Goliathul bolșevic, lupta dintre un corp de armată german și 2 divizii române contra puhoiului rusesc — în forță de 6 corpuri de armată — care s'a isbit cu toată înverșunarea timp de 2 luni, măcinându-se aproape total până să izbutească recucerirea ruinelor marelui oraș.

Eron apărători — dela un mareșal până la ultimul soldat — germani, români, croați, au stat neclintii și strâns uniți în jurul drapelului țării pentru care luptau, rezistând dincolo de extrema limită lumească, fără murmur, într'o disciplină de oțel și în condițiuni de extraordinară privațiune de tot felul, trăgând ultimul lor cartuș în năvala copleșitoare bolșevică.

Sacrificiul lor, atât de util luptelor ce se desfășurau mult departe de ei, va rămâne în istoria formidabilei crucade și a tuturor popoarelor, exemplul celui mai înalt patriotism, al abnegației și devotamentului pentru noam și civilizație.

Pentru noi Români, eroismul fără de seamă al ostașilor noștri, disciplina și admirabila lor voință de a rezista până la unul alături de șefii, camarazii și aliații lor, reprezintă afirmarea strălucită și categorică a minunatelor însușiri ale unui întreg noam, pe care *nimic și nimeni* nu-l va clinti din hotărârea dărză de a învinge pentru totdeauna pe unul din dușmanii lui de veacuri.

Măreția rezistenței înverșunate a Eroilor dela Stalingrad rămâne, în sufletul nostru și ale generațiilor ce vor veni, într'o permanentă actualitate. Sacrificiul, demnitatea, disciplina, încrederea în șefi și bravura pe care ei le-au dovedit luptând acolo, ne este o moștenire sfântă — îndemn și încredere în viitorul Țării — ce nu se poate uita și care va fi veșnic slăvită!

AL. DEMETRESCU





*Alina  
de la Viena  
Hall von Thurn*

*la mare  
la mare  
la mare*

*Justiție, țară  
Lucea  
Alina de la  
Thurn*

*Carbur  
CC. A. 1941  
August 11  
Septembrie 1*

*Formația*

*J* - Fronte ruse  
la eliator de Stalingrad  
Septembrie 14-1-1942



Instalarea în posturi (S.M.P.S.)

S.F. GAVRUSCA



Văzută răsărit la stornă (S.M.P.)



Hidroavionul românesc decolând (S.M.P.)

COLABORATORUL NOSTRU, D-L J. M. DELA ALDEA  
— AȚĂȘATUL DE PRESĂ AL SPANIEI ÎN ROMANIA —  
ÎNTORS PROASPĂT DE PE FRONTUL RUS ȘI SEMNA-  
TURILE CAMARAZILOR SPANIOLI, ROMANI ȘI GERMANI

# ARIPI ROMANEȘTI LUPȚĂ



Avioanele de recunoaștere românești gata de a intra în acțiune la orice clipă (S.M.P.)



Donald războiul, mascota unei formațiuni de vână-



↑  
Maiorul Salvator, comandantul „Escadrei Albastre” în concediu, în Pat

←  
Un echipaj „tare” de la bombardier  
(S.M.P.)

Echipaj de iarnă, un sberător român de vânătoare.  
(S.M.P.-Petre Ste

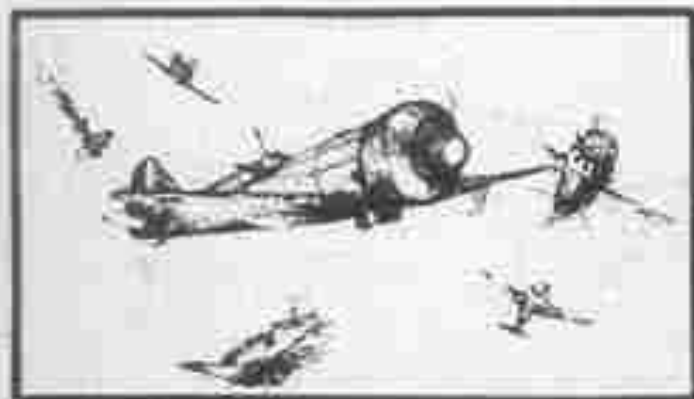


↑  
Întoarcere din misiune.  
(S.M.P.)

←  
Starterul dăd liber la abor.  
(S.M.P.)







torul cel mai septentrional — Laponia — fenomenele nopții polare puțin favorabile zborurilor deasupra tundrei polcitate de gheață.

Frigul intens devine extrem de agresiv și primejdios când invadează păturile de sus ale atmosferei și este întovărășit cu depresiunea atmosferică.

În această chestiune fiziologul francez, prof. Léon Binet, a făcut următoarele observații într'un studiu publicat în 1940:

„Un factor extern foarte temut de aviatori, ca și de alpinști, în lupta lor împotriva frigului este depresiunea barometrică ce slăbește reacțiunile organismului. Asociat cu frigul puternic în zborurile la altitudini mari, acest factor extern sporește efectele sale primejdioase.

Școala din Belgrade a demonstrat, că turburările provocate în zona frigului intens de presiunea barometrică se manifestă mai întâi prin turburările „termoregulației”. Numai dacă organismul este protejat împotriva frigului în așa condiții în cât el să poată a-și menține temperatura prin producția sa calorică, turburările nu apar decât la depresiunile puternice corespunzând unei altitudini de aproape 6000 m.”

În urma experiențelor făcute în cursul campaniei grele din iarna cumplită a anului trecut, organele tehnice ale aviației germane au aplicat anumite măsuri spre a micșora efectele agresivității frigului și a depresiunii barometrice, asigurând astfel protecția aviatorilor.

În luptele grele de apărare ce le-au susținut trupele germane și aliate în focarele principale din sectorul de sud, — nord de Kursk, în jurul Harkovului, în regiunea Donețului și în aceea a Cubanului, unde s'a format capul de pod între peninsula Taman și Cubanul inferior — ca și din sectorul de nord — zona încercuită Leningrad, sectorul Volkov — sud lacul Ladoga și regiunea dela sud-est de lacul Ilmen — aviația germană a luat o parte importantă și a



Au venit scrisori din țară la o escadrilă pe front (S. M. P. — Steicuțu I.)

activat chiar în zilele când temperatura a fost defavorabilă.

Formațiuni de avioane de vânătoare au provocat la luptă forțele aeriene sovietice în cursul marelui ofensive inamice de la sud și au doborât numeroase aparate.

În deosebi s'a distins în aceste angajamente divizia a 15-a de aviație germană, care a pricinuit inamicului pierderi grele în oameni, materiale și arme.

Aviația română a intervenit și ea în gigantică bătălie de iarnă și a îndeplinit

## Cronica războiului aerian

de ROMULUS SEIȘANU

— Operațiunile aviației între 1 — 15 Februarie 1943 —



ACTIVITATEA aviației în zona frontului oriental european, ca și în zona din spatele frontului acestuia, a fost și în primele două săptămâni ale lunii Februarie influențată de condițiile caracteristice iernii rusești: frig intens, mai cu seamă la altitudinile mari, viscole puternice în stepe sub forma unor uragane de tăpadă; ceață deasă și întinsă pe spații imense, care a mascat obiectivele militare și a redus la zero vizibilitatea; iar în sec-



Un grup de aviatori români și germani, pe front (S. M. P.)



Un echipaj călătorește în bătăliile aeriene din est: Sif. av. Rădulescu Ioan și Sif. av. Dinu (S. M. P.)



cu succes misiunile sale, chiar în situațiile cele mai defavorabile. Atât personalul navigant și ne-navigant, cât și aparatele, au fost supuse la grele încercări din cauza gheții, a ninsoii și a frigului. Contingentele de aprovizionare ale Luftwaffe-ului au făcut și ele față aceluiași dificultăți, căci ele au fost nevoite să transporte munițiile, carburanții și piesele de schimb pe drumuri înghețate.

Intregul personal al escadrilelor de recunoaștere, al unităților de vânătoare și de luptă, ca și al formațiunilor de transport a desfășurat sfârșiri excepționale și a manifestat spiritul său întreprinzător și eroic în toate acțiunile lor, aducând prețioase servicii trupelor de uscat angajate în bătăliile de apărare.

Această colaborare a aviației germane și române în toate bătăliile este una dintre principalele sale misiuni, mai cu seamă în faza culminantă a ofensivei inamice, ofensivă ce s'a desfășurat pe o rază foarte întinsă, de la nord de Kursk până în Caucaz.

Independența armei aeriene de rețeaua căilor ferate și a drumurilor, ca și facultatea sa de a sosi repede și prin surpriză deasupra teatrelor de operații, în toată bătăliilor, a fost larg folosită de comandamentul german.

Totuși, în campania de iarnă, aviația, chiar cea mai puternică și bine organizată, cum este cea germană, nu poate, din cauza condițiilor atmosferice nefavorabile, să intervină cu toată forța sa în zona frontului și în spatele frontului. Odată cu apariția primăverii situația se va schimba și aviația germană va putea pe frontul oriental să desfășoare o activitate în stil mare.

Pe frontul african din Tunisia și în zona Mediteranei centrale și occidentale, au fost zilnic numeroase angajamente aeriene și atacuri repetate împotriva obiectivelor militare, a diverselor localități și a convoaiurilor de pe mare.

Fapt este că spațiul aerian al Medi-

teranei centrale și al Tunisiei este dominat de aviația germană și italiană, care dispune și de bazele sale apropiate din triunghiul strategic Sardinia-Sicilia-Tunisia.

Aviația britanică a continuat atacurile, în formațiuni mai modeste împotriva câtorva orașe din Italia de sud și de nord. În deosebi au suferit de pe urma atacurilor aeriene britanice orașele Palermo (Sicilia), Neapole și Milano, unde după comunicatele cartierului general italian, numărul victimelor omenești a fost mic, dar stricăciunile materiale au fost mari.

În Germania de vest escadrile de avioane de bombardament britanice au atacat câteva localități cu același scop de a obține prin terorizarea populației civile „efecte psihologice”. Acest gen de operațiuni, chiar cu efecte distructive mai întinse, nu poate influența asupra mersului operațiunilor militare și aero-navale, atâta timp cât armatele sunt angajate în luptă și combatanții au moralul ridicat; iar națiunea respectivă are încredere într'un sfârșit favorabil al războiului. O formațiune de bombardiere nord-americe a atacat un port francez de pe coasta Atlanticului. O luptă aeriană s'a angajat în acel spațiu, în cursul căreia opt avioane de bombardament nord-americe cu câte patru motoare, au fost doborâte de vânătorii germani. Alte formațiuni aeriene nord-americe au făcut incursiuni în Sicilia, în peninsula Calabria și în regiunea Neapole. Avioanele de vânătoare italiene și artileria antiaeriană au doborât câteva bombardiere mari cu patru motoare în împrejurimile orașului Neapole și lângă Trapani (Sicilia). Notăm că, atât atacurile aviației britanice, în Germania de vest și Italia; cât și cele ale aviației nord-americe din Italia și Franța occidentală, n'au fost date în formațiuni masive.

Aviația germană a continuat bombardarea diverselor obiective militare din Anglia de sud și orientală (porturi, centre și regiuni industriale).

Nu se poate prevedea dacă în această fază în care a intrat războiul, beligeranții vor întreprinde ofensive aeriene masive.

Războiul „nervilor” bazat pe atacuri aeriene împotriva centrelor urbane, prin care se urmăresc efecte psihologice, morale, se va întinde poate și în alte spații. De aceea se recomandă și la noi descongestionarea orașelor principale de o parte din populația lor civilă printr'o evacuare voluntară, făcută din timp și în interesul ei; precum și respectarea de către public a dispozițiilor ordonate și recomandate de autorități privitoare la apărarea pasivă.



Observatorul, în sber, își cercetează aparatele de bord (S.M.P. - Petre Sfere)



Stefan Luchian  
Autoportret

T  
I  
A  
R  
A  
  
N  
O  
I  
A  
S  
T  
R  
A



la Turnu-Mare



St. Luchian: Casa  
lui Mos George



Bucuresti: Ateneul Roman



St. Luchian: Mos  
Nicolae



Mănăstirea Certeze de Argeș 14



în munții Ardealului



Loc în munții Carpați





*L. aviator  
Alex. Storcea*



**P**ĂMÂNTUL se scutură din când în când când covorul se scutură și se ridică din mijlocul cărui dăseu răsare și ciorchini de petale însângerate. Intr-un ochi de apă limpede își scaldau chipurile, bulgării de zăpadă și ghiocelilor...

În acest decor — ce-ți da impresia unui crâmpel de vis — Șc. de pilotaj A. R. P. A. își deschidea larg porțile activității.

Era prima zi de sbor.

Toți noii elevi — care veniseră să cunoască tainele cerului — erau grupați la punct, așteptându-și fiecare rândul, cu o emoție neînțeleasă. Pentru fiecare elev, sborul din acea zi constituia botezul aerului, o acclimatizare însoțită de explicații și cu timide mișcări, pe care le făcea chiar elevul, spre a-și da seama într-o măsură limitată, „ce este și cum se pilotează un avion”.

Terminasem sborul cu toți elevii ce-mi fuseseră repartizați și tocmai mă pregăteam să plec cu avionul spre hangar, când aud că cineva mă strigă insistent.

Mă uit să văd cine mă cheamă și descopăr în mijlocul elevilor, silueta unui tânăr de o frumusețe și distincție rară.

Era Alexandru Storcea, unul dintre cei mai buni prieteni ai mei și pe care nu-l mai văzusem de mult timp. Am tăiat contactul motorului și din carlingă am sărit drept în brațele lui Sandi. Ne iubeam mai mult ca frații:

— „Sandi, ce fericit sunt că ai veni să mă vezi!”

— „Dragă Cuți, țiu să te anunț că începând de astăzi, sunt nu numai judecătorul Al. Storcea, dar și elevul Al. Storcea al Șc. de Pilotaj A.R.P.A. repartizat la punctul de sbor al instructorului Dacian. Cine o fi acest instructor? Te rog să-mi spui și recomandă-mă tu; spune-i să se ocupe în mod serios de mine!”

Nu-mi venea să cred cele auzite... Urma o scurtă tăcere... îi întind mâna și „mă prezint”...

— „Al dumneavoastră?”

— „Cuți — urmă el — cum să nu te ferecit astăzi când îmi văd unul din visurile mele îndeplinite! Știi cu câtă patimă și de când îți vorbeam de aviație!”

— „Dragă Sandi, îți înțeleg fericirea și te rog urcă-te chiar acum în avion — înțarc că ești târziu — să-ți fac prima lecție, în amănunțimea acestei zile care ne-a umplut sufletele de bucuria revodării.”

Pe aerodrom se terminase activitatea, toți elevii în grupuri se îndreptau spre hangar unde îi aștepta mașina să-i ducă spre oraș.

Noul meu elev se instalează în carlingă dintr-o săritură; îi explic importanța tuturor aparatelor de bord care trebuiau supravegheate, cum și detaliile asupra celor ce vom face în sbor.

Motorul pornește și în câteva secunde plutim în aer. Îi comunic prin aviofon:

— „Pune mâna pe comenzi, turajul motorului redus la 1600 ture; botul avionului să fie pe orizont... Vezi, fii atent: oja, bine... foarte bine, bravo Sandi!”

Fără discuție mă impresionează aceste calități de sburător neîntâlnite până acum. Sandi era un tânăr cu promițătoare calități de sburător.

— „Ce zici, merge?” mă întrebă el în timp ce în colțul gurii îi înflorește un zâmbet plin de fericire. Și știi? Nu mi-e frică de loc; parcă de când lumea sunt în avion... mai spune-mi ce să fac...”

Așa a fost prima zi în care Sandu Storcea a luat prima lecție de sbor.

Într-un timp foarte scurt el termină Școala de Pilotaj, fiind felicitat de comisia de brevetare, pentru siguranța și eleganța cu care executase probele de brevet.

Ceva mai târziu termină cu succes cursurile școlii de sbor fără vizibilitate a piloților de Linie L. A. R. E. S. care este o adevărată academie de sbor și de navigație științifică.

Acum Storcea era pilot calificat.

(Continuare în pag. 26)



# Pentru Tinerețe



Vom face acum puțină teorie

Întă cum se descompune greutatea pământului în diferitele scări de abor

În „Itaziare” forța metrică este asigurată de tombor... de cum se aprinde...

Forța metrică acumulată diminuează dacă rămâi „orientat” greutatea pământului atrage atunci planorul spre pământ

Greutatea pământului este orientată mereu VERTICAL. Dacă aparatul încearcă să se orienteze în altă direcție, greutatea se descompune în două componente: una perpendiculară pe axa de zbor (P<sub>1</sub>) și una paralelă cu axa de zbor (P<sub>2</sub>)

Când se ridică, forța P<sub>2</sub> vesechilibrată planorul și ține să-l tragă înapoi, așa că...

trebuie să dăm puțin „mână” pentru ca P<sub>2</sub> să nu tragă înapoi planorul înainte

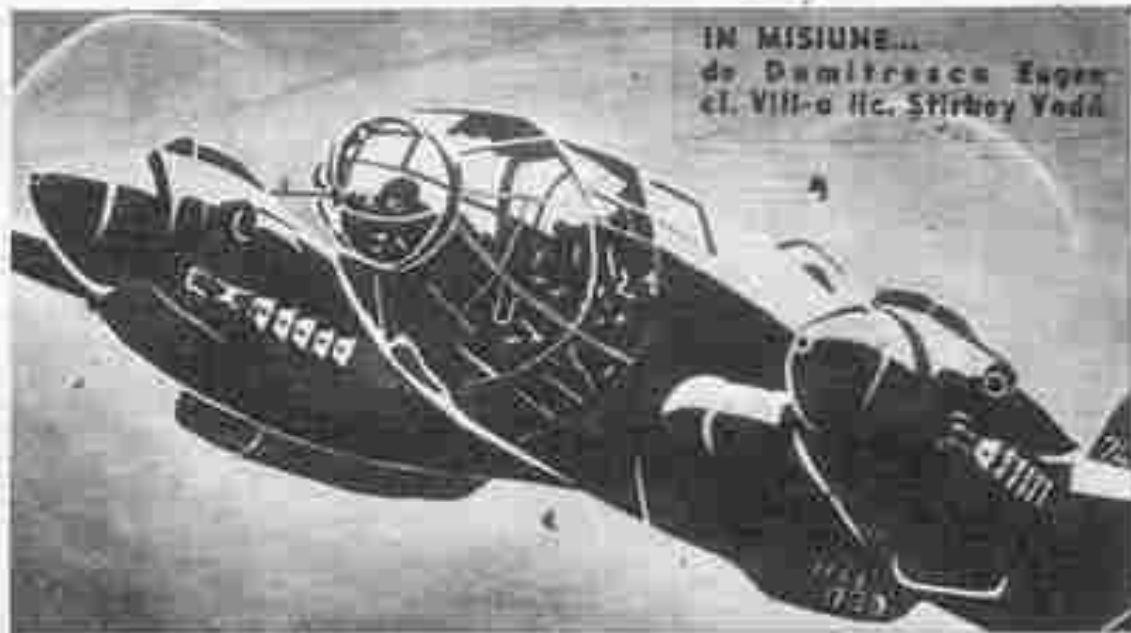
Pentru a înlocui motorul, folosim greutatea pământului, menținând aparatul într-o poziție înclinată

În lecția viitoare vom trece de la teorie la practică





**SPARSITUL COPTEI**  
de Ispăşescu Al. student anul I.



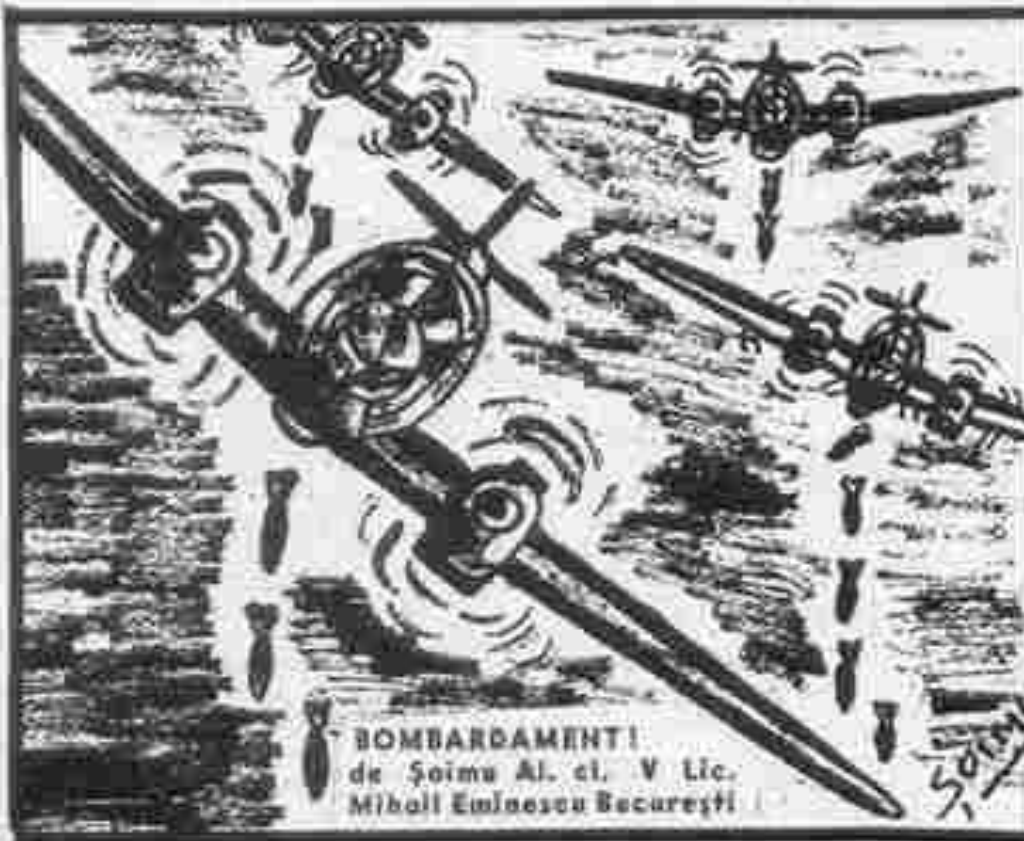
**IN MISIUNE...**  
de Dumitrescu Eugen  
cl. VIII-a lic. Ştirbey Vadă



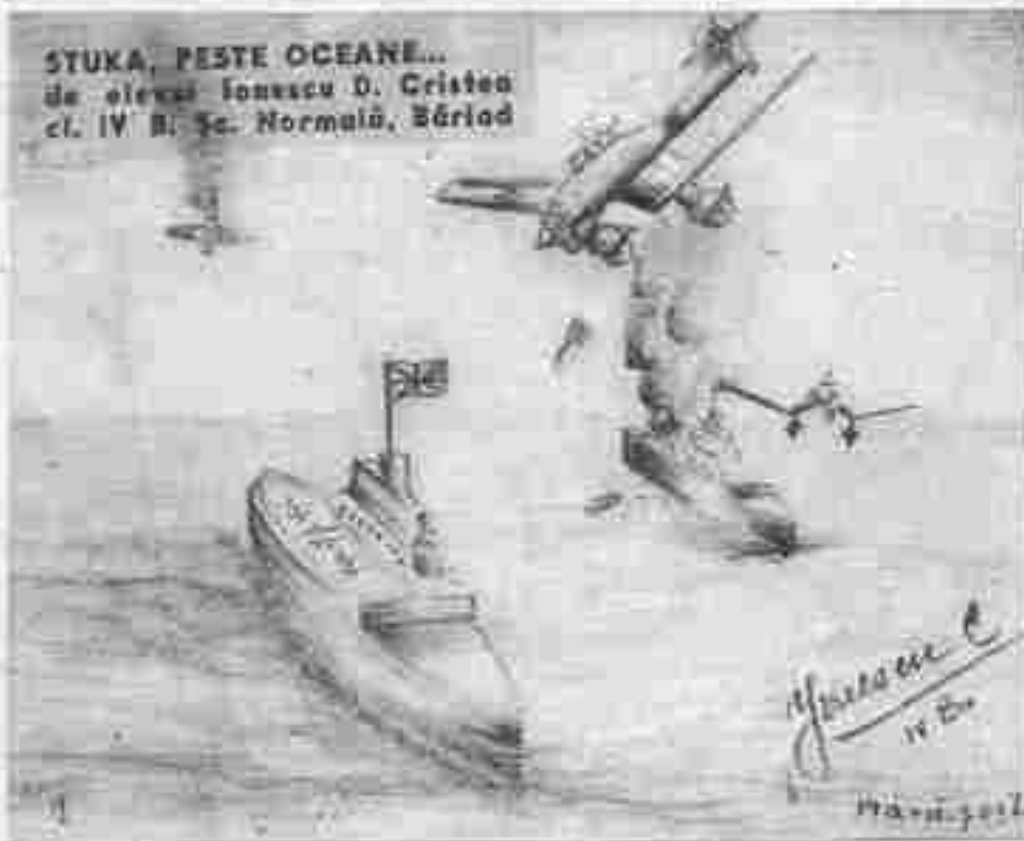
**VICTORIEI**  
de Vicenţiu Grigorescu, student anul I.



**ATAAC LA SOLI**  
de Borănescu Paul elev cl.  
VIII-a lic. Şincai, Bucureşti



**BOMBARDAMENTI**  
de Şoimu Al. cl. V Lic.  
Mihail Eminescu Bucureşti



**STUKA, PESTE OCEANE...**  
de elevul Ionescu D. Cristea  
cl. IV B. Şc. Normală, Bărlad

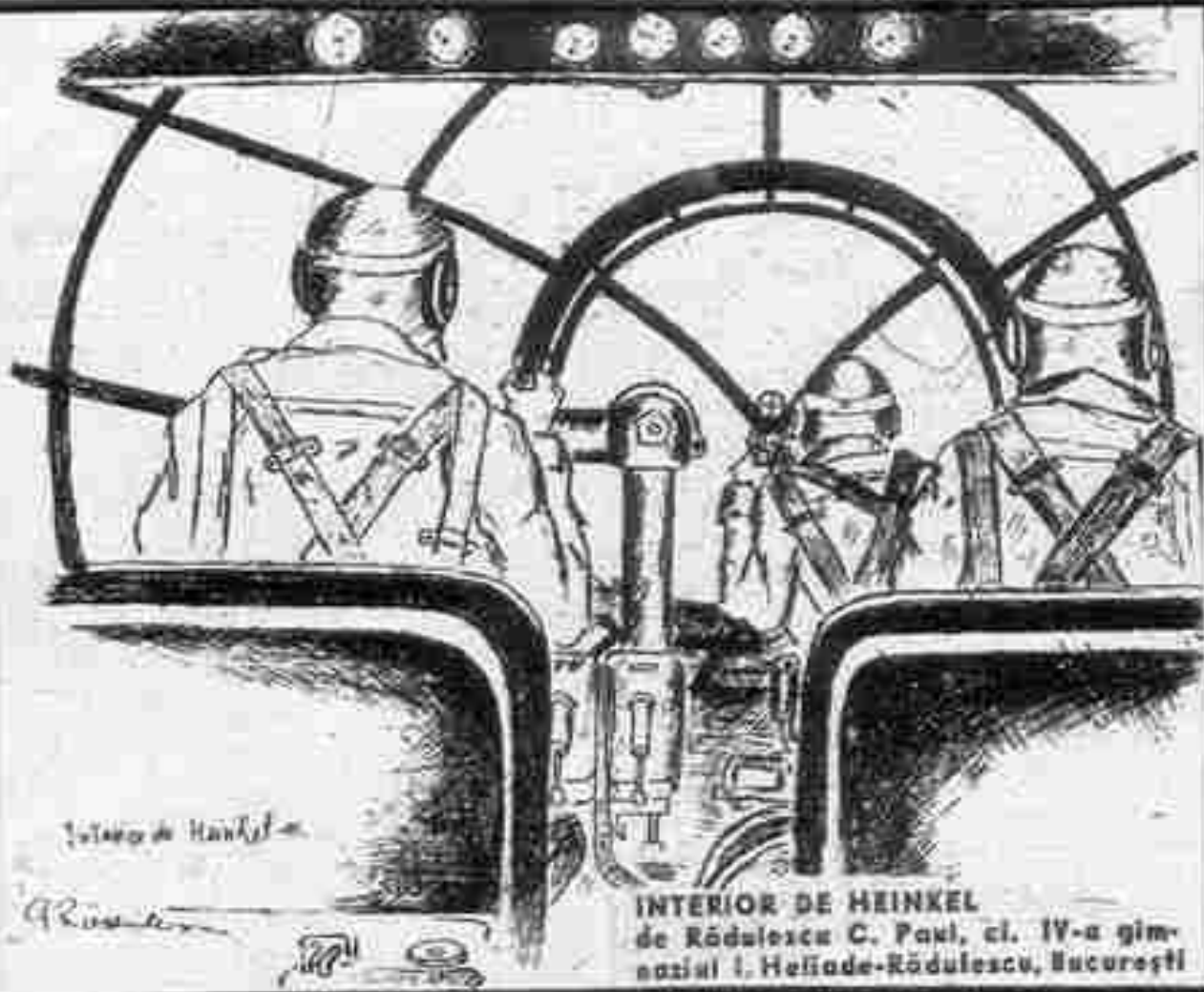
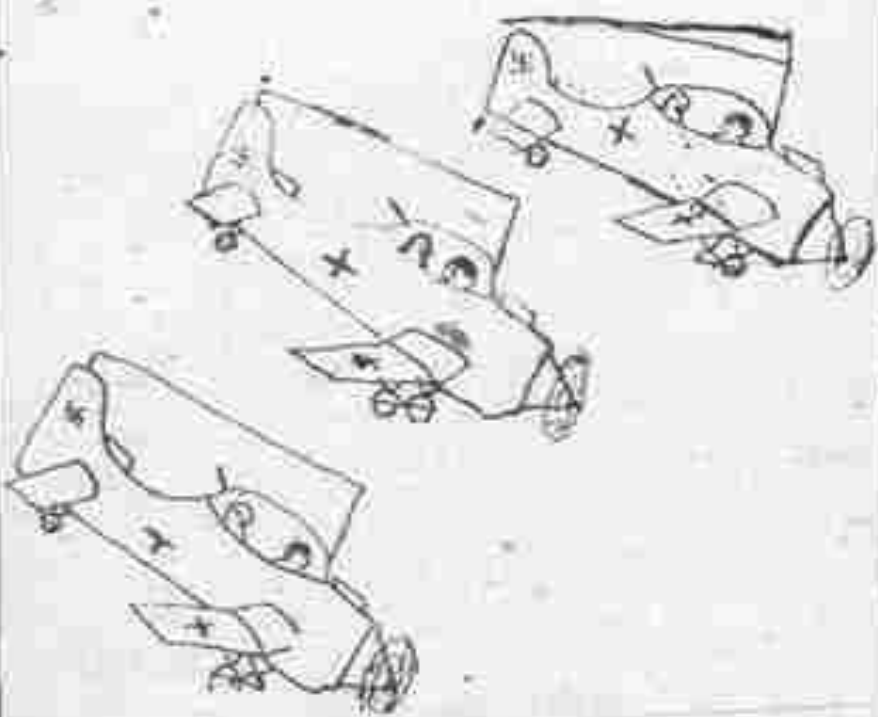


Andrei A. Constantin  
cl. III-a  
Lic.

**VICTORIE ROMANEASCA I**  
de Andrei A. C-tin, cl. III-a  
Lic. Mihai Viteazul Bucureşti



STUKA ATACAND...  
de elevul Coracoleanu George cl. II  
Gim. Mihai Viteazul, Craiova

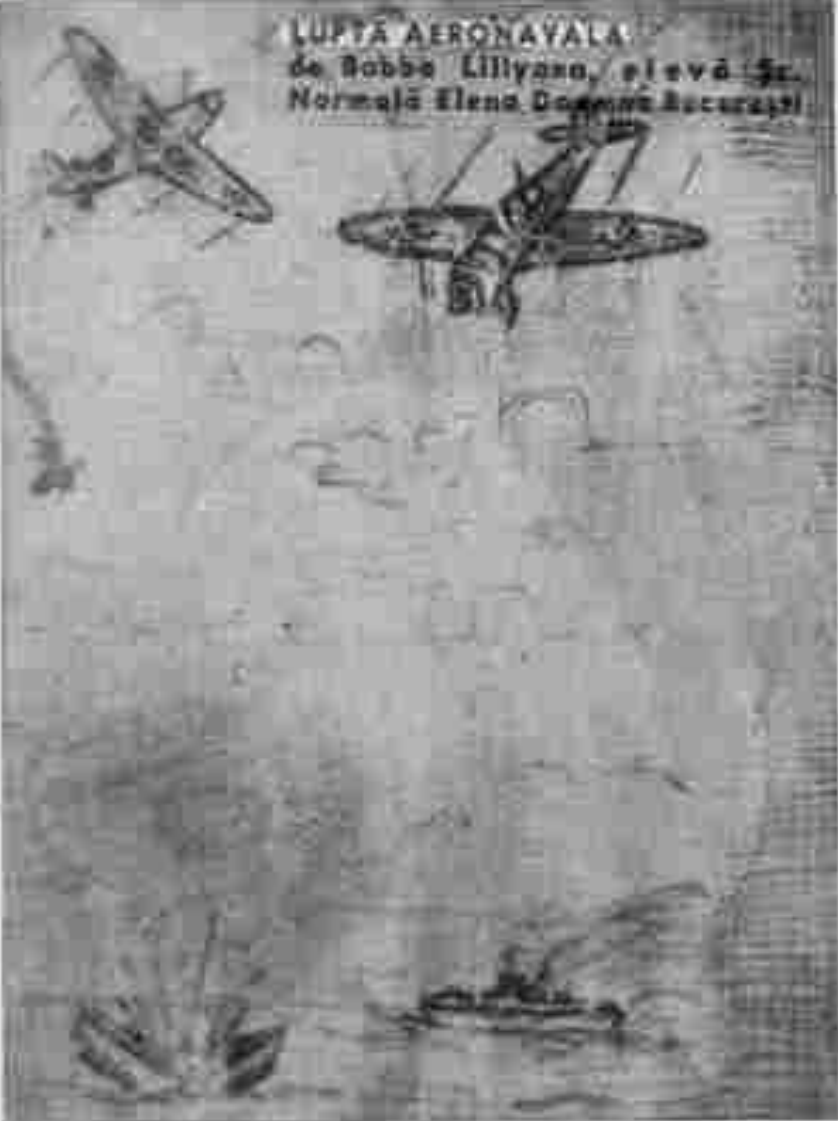


Interior de Heinkel

R. R. R.

INTERIOR DE HEINKEL  
de Rădulescu C. Paul, cl. IV-a gim-  
nazial I. Heliade-Rădulescu, București

LUPTA AERONAVALA  
de Bobba Lillyana, elevă Șc.  
Normală Elena Doamna București

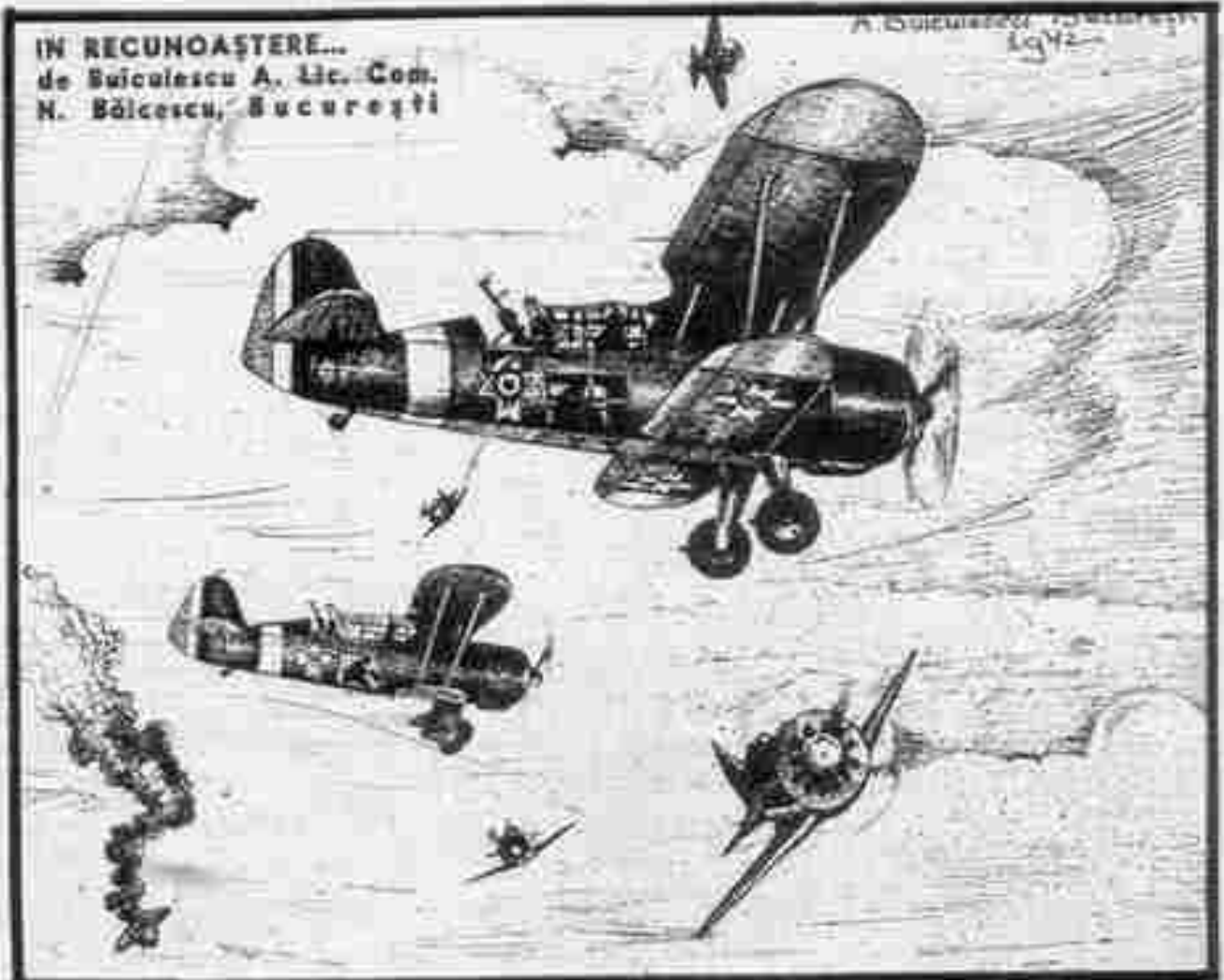


IN PLINI  
de Vlăduțu N. cl. IV-a lic.  
Militar N. Filipeșcu, Prodeal



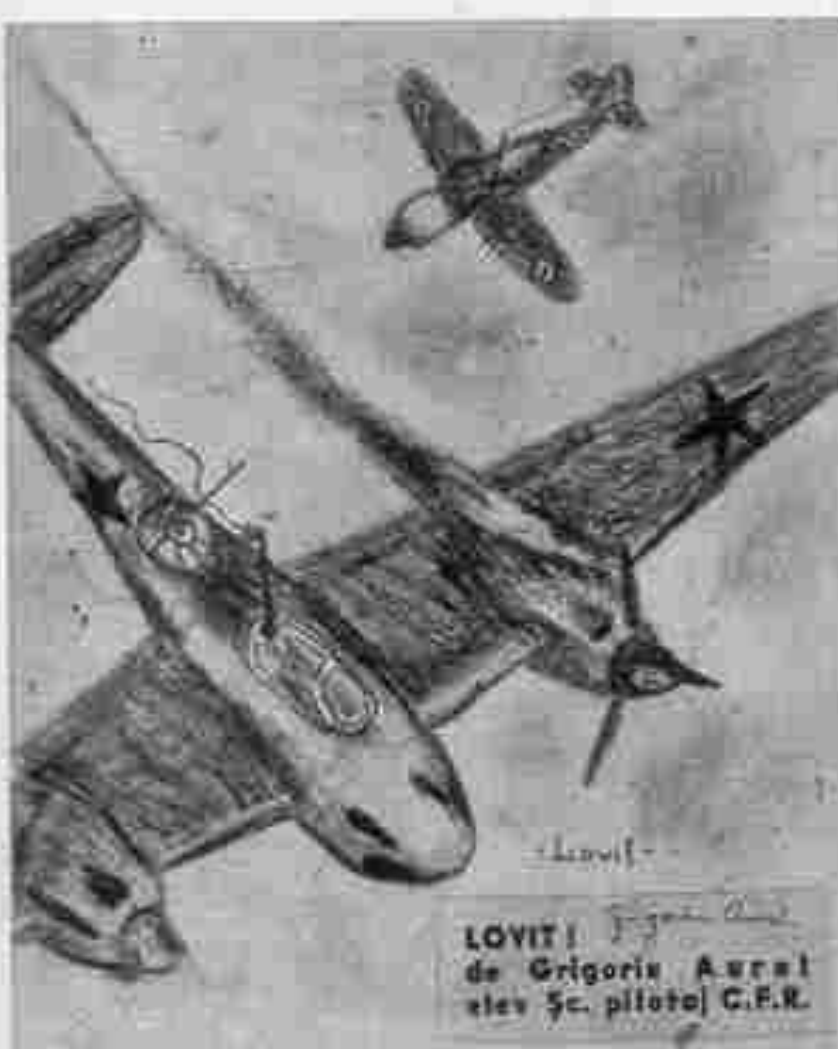
Vlăduțu  
1943

IN RECUNOAȘTERE...  
de Buiculescu A. Lic. Com.  
N. Bălcescu, București



A. Buiculescu, București  
1942

LOVIT  
de Grigoriu Aurel  
elev Șc. pilotaj C.F.R.



Discuții



Șurătocii inițiali: torozi, pe frontul de Est.





Tinerii elevi ai  
unei școli de  
pilotaj fascistă,  
senini și lacrimi  
și în steaua  
lor și a Italiei.  
(Luca)



Yate de război  
anglo-americane  
sub tirul bombo-  
lor italo-ger-  
mane, în Mediter-  
ranean.





„Igidec”, dogel mascotă a unei flote de bombardament.



„Ilie”, vulturul mascotă a unei flote de bombardament.



# MASCOTELE

**I**NTR'O după amiază cu cerul vânat, adjutantul Popescu a apărut în pragul bordeiului, ținând în brațe un iepure mic și agribulit.

Ceremonia s'a desfășurat apoi simplu și emoționant. Iepurele a fost decretat și investit „mascota” escadrilei, iar echipajele în frunte cu comandantul au ciocnit și-au ținut câteva discursuri vesele, despre rolul și misiunea glorioasă a importantei victăți, care pașnică și înfometată, rodea într'un colț câteva foi de varză, aduse în grabă de bucătar.

Viața escadrilei s'a desfășurat și mai departe în zilele care au urmat, după legile aspre ale campaniei. Misiuni, victorii, serile dela popotă, cu glume spumoase și ironii camaraderesti. Numai că în acest ansamblu de întâmplări, sentimente și senzații mai intervenise un personaj: mascota. Iepurele trecea din brațe în brațe, era subiect de discuții și temă de superstițioase îngrijorări.

Încet, încet, pe negândite, datorită

nu știu căror misterioase legi de corelații sufletești, fapțura aceia banală și prozaică devenise un fel de ancoră a destinului. De ea se legau optimismul fiecărui aviator, încrederea și faima escadrilei. Chipul acela stupid de drăgălaș al iepurelui începuse să apară în creion și cărbune pe pereții bucătăriei, la popotă, prin cantonamente, pe fel de fel de hârtii, pe fuselajele avioanelor, pretutindeni.

Mascota se transformase într'o obsesie.



Nici astăzi nu am reușit să pătrund înțelegerea rosturilor concrete ale mascotei. Iepuri, găini, șapi, maimuțe, câini, — o lume întreagă de animale care populează viața de emoții și senzații a aviatorilor de pe frontul din răsărit.

Uneori, am alunecat în fel de fel de divagații. Desigur, nu trebuie neglijat în primul rând fenomenul de sugestie, adică încrederea omului că „mascota” îi poartă noroc. Într'o

existență palpitantă și de extremă încordare nervoasă, ca aceea a aviatorilor în luptă, fetișismul este o necesitate de ordin moral și de echilibru sufletesc.

Dar mai poate fi și altceva.

I-am văzut pe aviatorii noștri de nenumărate ori, întorcându-se din vălvătaia luptelor aeriene. Epuizați

„Iepuriță”, mascota unei escadrile de vânătoare.





Un câine-lup, mascota unei alfe unități oviatice.



de efort, cu ochii voalați de satisfacția gravă a luptei, ei alergau în căutarea unor clipe de liniște, de repaos. Jocul cu „mascota” — cu găinile, cu țapii, cu pisicile sau iepurii — în bătaia vânturilor sau baia de lumină a soarelui este pentru sburători un mijloc de simplă dar imperioasă delectare fizică și spirituală.

Giumbușlucurile absurde ale animalelor le readuce acestor oameni încrâncenați de primejdii, zâmbetul pe buze.

Și de ar fi numai atât, rolul mascotei este destul de covârșitor, într-o lume în care moartea și viața se împletesc aproape la fiecare clipă.

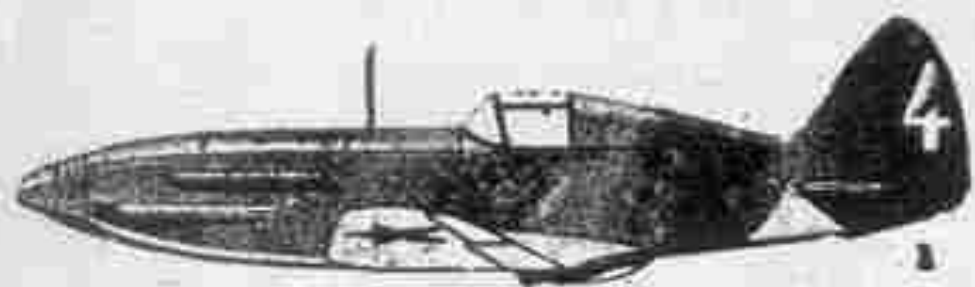
I. PANAIT



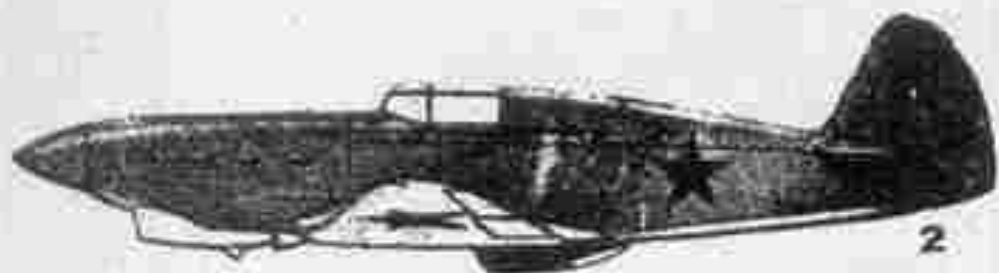
...Și cu vițel, mascotă a unei unități aero-maritime.



# Să ne cunoaștem dusmanii!



1



2



3



4



5



6



7



8

Tipurile principalelor avioane și hidroavioane în serviciu în aviația bolșevică.

1, 2 — Vânătoare

3, 5, 6 — Bombardament ușor

7, 8, 9 — Bombardament mijlociu

4-10 — Bombardament în picaj

11-12 — Avioane maritime

PE LÂNGA ACESTE CATEGORII DE AVIOANE, BOLȘEVICII MAI AU ÎN SERVICIU AVIOANE DE BOMBARDAMENT GREU, SANITARE ȘI DE TRANSPORT.



9



10



11



12



### CONDUCĂTORUL

O viață aspră, fără zâmbet  
Intruchipezi tu Mureșule;  
Povara grijilor în umblet,  
Un suflet plin de ideal.

De loc și fum e plină zarea  
Că mintea ta cea luminată  
Le-a trâmbițat la toți chemarea  
Plășilor de altă dată.

Și ca un Ștefan Vodă tu vii  
Deapăruri să ne faci dreptate  
Și granițele tu le ții,  
Să nu ne fie sfârtecate.

Pe aripele conștiinții  
Pe noi și Tara tu ne porți,  
Și îmbărbătat de-a ta credință  
Tu ne răzbuni eroi și morți.

Și nici o clipă n'ai odihnă,  
Și nici o zi de sărbătoare;  
Eroilor să doarmă în tihnă  
Ei vor o Românie mare.

Tu ne ești o pildă vie  
Din virtute ostășească,  
Dumnezeu să ni te fie,  
Cu armata-ți vitojească.

ALICE LIANA TIGOIANU

### ÎNCHINARE SBURĂTORILOR

Voi, sburători...  
Voi, visători  
Neobosiți  
Și chinuți  
De dorul vajnic legendar  
Al lui Icar,  
Ne'nfricoșați de biruiți  
Sau poate de vă prăbușiți  
Din înălțimi ameștoare,  
Voi ați făcut din orice zi o sărbătoare,  
Voi ne-ați deschis atâtea căi în infinit,  
Și viurile noastre acum nu mai mint.

Deschisi-și calea'n zarea zărilor albastre  
Cu străluciri și cu mișcări gigantice de astre!

Voi purtați în suflet sfânt  
Descătușat tot ce e pământ,  
De nu ești povara lutului fricos și greu,  
Și v-ați urcat aproape până sus la Dumnezeu!

Deși vă vede murdărie și noroiu,  
Deși vă vede, deasă, peșteră pârâie voi,  
Fără să-și schimbă ce-și pașii văzându-vă  
De o gândul meu de fier, de fier a pătruns,  
Ce-mi strigă:

„N-avea frică, Isbândă numai suflet se câștigă,  
Sus, omule, de-acumă tot mai sus!”

CONSTANTIN BARCAROIU

### „BĂIATUL TATEI”

Garamia Alexandru  
Băiatul lui Garamia  
Al bătrân,  
De doi ani este'n armată,  
Iar de-atuncea, niciodată  
N'a putut veni pe-acasă  
Pân'acuma, la Crăciun.

Stă bătrânul Garamia  
Rezemat de ușe'n prag,  
Tot privind la el cu drag:  
Este el? Este Lisandru,  
Parcă este ofițar,  
Cu cisme, pînteni, de fiăr  
Și pe umăr cu galoane  
Și pe cap are capel,  
Zău, ai jura pe icoane  
Că nu-i el.

Hapoi poți orice să spui  
— Tot gândește'n sinea lui —  
Dar fecior cum e Lisandru  
Nici feciorul popii nu-i!

— Mă Lisandre — priunde-a sice  
Garamia într'un târziu,  
Ce ești tu la regement?  
Ești ceva, așa mai mare?  
— Sunt tată, cum să nu fiu  
De-astă toamnă sunt sergent.

Incântat de noutate  
Bătrânul l-a prins în brațe,  
Bătându-l încet pe spate:  
— Sergentul tatii, sergent,  
Vede-te-ai la Paști căprar  
Pe-acas' când o să vii iar.  
Și la toamnă, mănecate-ai,  
Lisandre, să nu te lași,  
Să te liberezi fruntași.

ION CHITUC





In drum către obiectiv  
(S.M.P.)



# O zi de pe front

**D**IMINEAȚA de toamnă rusească. Clima mereu schimbătoare ca și sufletul rusesc. Ieri frig, azi cald. Era de noapte la aerodrom, oară hotărâta de cu seară. Magina cu personalul grupului urcă mârșind pe drumul ce iese din sat spre aerodrom. Printre o lăceastră a mașinii, pe o pantă pârâginită pe care se află instalat grupul nostru de bombardament, se văd ca liate în părăsire avioanele imprăștiute și acoperite de praful de pământ ale bordeelor ce-ți dau impresia de viziune preistorică. Vântul de departe pare natușă moartă, care însă, odată cu sosirea personalului începe să învie. Ușile scunde ale bordeelor se deschid una câte una și prin inșișta lor deschiderea cei ce le locuiesc, ies întrecându-și o nouă și fructuoasă zi de front.

Această zi se simțea mai călduroasă ca cele precedente. Baza era gata dimineța. Vântul de seară pare încărcat de floarea unei melancolii melancolice și praful răscolțit de el se urcă parcă mai alene în sus. Sărutul lui pare de vază pe obraji îmbujorați doar de apa rece cu care ne spălasem. Plotam parcă într-o legătură continuă de unduire în frezante de scintilelor senzații, în care ne volbură sufletele mai adânc și dorjic de neprevăzut ca niciodată. Simțeam aceste senzații ca și fulgii mari și unii preludiu de iarnă, ce-ți descurădă privirea prin căderea lor molatică și hotărâta, ca și clinchetul de sănișuri vite de undeva pe colțuri de străzi întroornite.

În bordelul nostru de odihnă vibrează adânc și tare dreptul la viață al unui popor tânăr de vechi. Nu vei vedea pe fața nimănui amărăciunea depărtării, ci din contră, un doborâc ascuns de năzuință îndrăznește spre estul frământat de vâltoarea războiului. Aici în acest bordel ne petrecem clipele de răgaz din viața noastră de campanie. Buna dispoziție și veselie domnesc. Se joacă rummy, table, șah, sau se bea. Se scriu scrisori mui pe zăvoacă cele

primite dela cei scurși. Aici echipajele de alarmă așteaptă ordinul de plocare, și atunci când a venit e primit ca pe ceva obișnuit, emoțiile lui fiind de domeniul trecutului.

Ca niciodată acest ordin azi întârzie. Credeam cu toții că astăzi nu vom acționa din cauza boletinului meteo nefavorabil, când într'un târziu telefonul anunță ca echipajele de alarmă să se prezinte la grup.

Comandantul nostru de grup, el însuși un emerit șutător și de cele mai multe ori abuzând în inamic ca șef de patrulă, ne așteaptă în masa ce-i servește drept birou, pe care este întinsă harta cu zona noastră de operațiuni.

Misiunea primită este o vânătoare de trenuri pe un traseu de cale ferată. Comandantul de grup ne explică cât mai clar și practic, itinerariul și conduita noastră în caz când vom găsi ceva. Această misiune impune o cât mai largă inițiativă din partea observatorilor din patrulă, putând la un moment dat să acționeze singuri când vor zări ceva care a scăpat capului de patrulă, fără a se depărta însă prea mult de formație. În drum spre obiectiv va trebui să trecem și pe la terenul de vânătoare, pentru a lua cu noi avioanele ce ne vor face protecția în zbor.

Opt. av. Teodoru E., observatorul cu care fac echipaj, își însemnă cu multă grijă pe hartă itinerariul și obiectivul dat, cele neprevăzute rămânând a fi soluționate în zbor. Fiind cap de formație, știa că rezulta acestei misiuni va fi datorită mai ales inițiativei de care vom dispune în această calitate.

Misiunea fiind primită ne îndreptăm fiecare spre avioanele noastre. Cap. av. Teodoru E. nu uită să-și trimită la avion aparatul de foto cu care va urma să ia fotografiile prin geamurile din botul avionului. Mai sunt douăzeci de minute până la decolare, timp în care toți cei din echipaj vor face un ultim control aparatelor ce le revin.

Potrivac motorului. Ora de plocare a 1041.

Îndrept spre pistă cu avionul meu Nr. 23 însoțit de celelalte două avioane din patrulă Nr. 27 și Nr. 19.

Decolare obișnuită. Urcăm spre norii destrămați, ce-și purtau într-o mișcare de încetare învăluite umbrele lor negre pe întinșii plat al Rumei. Urc deasupra lor. Fixez la pilotul automat, capul la compas calculat la teren. Nu e prea mare nevoie, spărturile mari permițând o navigație observată, regiunea fiind foarte bine cunoscută din multe misiuni precedente. Mă gândesc totuși la o eventuală acoperire, norii putând fi găsiți în stare compactă la un moment dat.

Suntem de mult deasupra norilor și într'a-devă spărturile din nori ne dispensează de busolă. Ne îndreptăm spre terenul de vânătoare deasupra căruia la ajungere ne facem cunoscuți prin câteva rachete de convenție. Dela postul meu de pilotaj nu pot vedea când avioanele de vânătoare decolează apulberând praful de aerodrom. De aceasta mă anunță observatorul. Nu după mult timp le văd și eu evoluând pe lângă noi.

Ne îndreptăm spre obiectiv. În fața noastră, norii se dispunese sub formă de întinșii culoar, ce se lărgea închizându-se iarși undeva în depărtare. Ne apropiem din ce în ce de Don, ce părea o bandă strălucitoare de argint întreruptă pe la colțuri. Observatorul confruntă harta cu terenul, identifică cu precizie punctul pe unde vom trece Dunul pe care mi-l arată. După trecerea lui, șutăm în stânga traseului de cale ferată, ca în caz că zărim ceva, să putem ataca sub un unghișor, printr-o mică schimbare de direcție. O masă de nori alburii și mari se îndrepta din dreapta către noi. După aproape un sfert de oră în care timp trecuserăm pe partea cealaltă a traseului pe o altă linie de cale ferată aproape perpendiculară pe aceasta și paralelă cu direcția frontului la aproximativ o sută de kilometri de acesta, zărim în o curbă un tren cu direc-



Mare animație pe aerodrom  
(S.M.P.)



Unul din bravii dela Stalin-grad: Le col. Apostolescu din A. C. A.  
(S.M.P.)





Avionul din față, lovit de obuzele inamice, este lovit de un bombardier Heinkel.

(S.M.P.)



Lovit de vânătoarea inamică avionul român își continuă hotărât misiunea.

(S.M.P.)

ția spre gara X. Nu mai este nevoie de nici un viraj, direcția noastră de bombardament fiind favorabilă din cauza traseului curbat.

În aceste momente când atenția mea și a observatorului erau îndreptate către obiectivul țărât, observăm două avioane mici și negricioase, urcând din acea direcție spre noi. Facem atenți trăgătorii:

— „Atențiune, vânătoare inamică urcă spre noi!”

Mă uit pe fereastra din stânga și văd evoluând mai sus avioanele noastre de protecție. Deșigur că în întreg echipaj s'a produs o tensiune, atenția noastră mai ales a mea și a observatorului fiind din acest moment împărțită, o parte la obiectiv iar alta către vânătoarea inamică ce dispăruse vederilor noastre și care putea ataca din moment în moment.

— „Unde sunt avioanele din patrule?”, întreb pe radiotelegrafist.

— „Au rămas puțin în urmă”, mi se răspunde.

M'am gândit că poate nu mă pot ajunge. Reduc motoarele. Observatorul deschide trapele lansatoarelor de sub busta avionului cu ajutorul manivelei de comandă la distanță, explozează cu ajutorul vizorului obiectivului și mă anunță de micile schimbări de direcție ce trebuie să le fac pentru a cădea exact pe obiectiv.

Mă gândesc că zăbind și ei trenul, se aranjează astfel, obiectivul fiind de dimensiuni mici. După felul cum s'au dispus, eram sigur că n'au zărit vânătoarea inamică urcând spre noi, urmând ca după atacul trenului să intre din nou în formație. Să-i fac atenți de pericol imposibil, radiotelegrafistii avioanelor ne mai fiind acum pe ascultare, ci pe intercomunicație. Observatorul în acest foarte scurt timp, dar care pare veșnic, cu calmul care-l caracterizează, stă aplecat peste vizor conducându-mă spre obiectiv. Despre avioanele inamice nimic. Cred că au fost interceptate de avioanele noastre de protecție. N'am timp să le caut, distanța dintre mine și obiectiv micșorându-se foarte mult. Această sarcină revine de acum trăgătorilor, momentul bombardării apropiindu-se. Sosește și acest moment.

— „Unde sunt acum avioanele”, strig iarăși radiotelegrafistului.

— „Se dispun în linie în spatele nostru”, mi se răspunde.

— „Pii gata, mă pregătesc să bombardez”, mă anunță observatorul.

Caut să țin avionul în cele mai bune condițiuni de bombardament, dar din cauza vântului puternic sunt deviat spre stânga, astfel că la un moment dat aburam în lungul traseului, cu tendința de a fi deplasat la stânga lui.

— „Bombardez”, îmi strigă observatorul care însă dându-și seama că am fost deplasați oprește dăra.

— „Am dat drumul numai la patru bombe”.

— „Virează la dreapta spre gară, mai am încă patru bombe”.

Virez pronunțat spre gară, în care zăresc și eu două trenuri.

— „Unde sunt avioanele?” și mă uit pe fereastră.

— „Nr. 27 este în stânga noastră, dar virează contrar nouă”, lucru ce-l observ și eu; „Nr. 19 nu se mai vede”.

Poate că vor să atace din nou trenul, după care să se apropie de mine. La sosirea din misiune, observatorul lui 19 raportează că în momentul când am virat spre dreapta, a fost atacat de două avioane inamice și, fiind mai aproape de 27, a virat căutând să intre în formație cu aceasta, fiind parcă apoi de atacatori. Tot la teren, observatorul lui 27 raportează că după ce au virat la stânga, au atacat din nou trenul, după care văzând mai jos un avion bimotor atacat de trei avioane inamice, s'a îndreptat spre el. La apropierea de acest avion, spre surprinderea lor au constatat că nu este unul din formație, ci unul de recunoaștere, care avea o parte din planul drept desgolit de gloanțele atacatorilor. Astfel decurgând evenimentele am rămas singuri.

După bombardarea gării, observatorul îmi strigă.

— „Gara și trenurile lovite în plin”.

Virez scurt spre stânga, cu gândul că poate voi zări avioanele din patrule și a mă apropia de ele. Nu zăresc decât imensul spațiu ce ne despărțea de Don și deci de salvarea noastră. Avioanele noastre de protecție nu se vedeau. Se poate ca ele să se fi angajat în luptă la înălțimea la care ne făcea protecția, acum fiind cu mult mai jos din cauza picajului pe care-l făcuseră pentru a câștiga viteză.

Îmi vine în minte că scăparea noastră nu va fi de acum decât a norocului și a sângelui rece de care vom putea dispune.

— „Teren de vânătoare sub noi”, mă anunță observatorul.

Fiind într'un viraj foarte înclinat, mă uit și văd avioane inamice de vânătoare decolând. Pun motoarele aproape în plin. Viteziometrul arăta patru sute kilometri la oră și totuși mi se părea că stăm pe loc. Trec prin buraj de a. c. a. În jurul avionului risipă de globulețe de fum. Unele sub formă de mici nebuloase erau tăiate și împrăștiate de planurile avionului.

Nu ieșisem încă deplin din tirul de a. c. a. când zăresc un vânător inamic atacându-ne dela o mică distanță din stânga și față. În primul moment instinctul conservării mă îndeamna să interpun motorul stâng între mine și el, dar aducându-mi aminte de atacul a cinci Rata din campania anului trecut, când tot așa după o spargere de plafon fusese prins singur, am întors avionul spre stânga și în viraj picat m'am îndreptat spre inamic. Acesta, probabil să nu ne ciocnim, a degajat pe sub noi. În același moment simt o puternică aguduitură în partea dreaptă a avionului. Întreb trăgătorul din spate dacă nu e spart rezervorul ca să oprească motorul respectiv pentru a preîntâmpina un incendiu.

— Nu se vede nimic, mi se răspunde.

Aparatele de bord indicau normal și totuși așteptam din moment în moment să explodeze ceva. În stânga noastră apar încă două avioane inamice care ne întrec. Ele virează apoi la dreapta pentru a ne ataca pe rând din jumătate față-stânga. Prind momentul pe rând când sunt în linie de tragere și virez brusc spre ele. Prin această manevră caut să le îngreuez luarea liniei de ochire, virarea trebuind s'o facă destul de repede, unghiurile de prezentare varînd cu rapiditate. Vedeam flăcările dela gurile mitralierelor, dar nefiind lovit și pe avion neapărând nici o gaură, eram sigur că manevra a reușit, gloanțele lor trecând prin spatele avionului. Mă gândesc că dacă nu voi fi lovit prea grav să mă pot stăpâni pentru a aduce avionul în liniile noastre. Am însă noroc și aceasta nu se întâmplă.

(Continuare în pag. 26)



Observatorul aerian luând fotografiile dela bordul avionului.

(S.M.P.)



Echipajul Teodora-Profir: „A fost strașnic!”



# PRIMUL SALT *cu parașută în cădere liberă*

**N**U pot uita ușor fiorii primului salt cu parașută, în cădere liberă. Era o zi frumoasă de vară. Pentru după amiază se anunțase că vor executa două grupe salt cu parașută. Eu, care numărăm acum zece salturi cu deschiderea automată, eram în luptă cu mine însumi.

Voiam să gust din misterele văzduhului pe deplin. În acest scop ies la raportul Comandantului Școlii să-i cer voie să execut un salt în cădere liberă cu parașută. Eram primul parașutist militar Român care voiam să mă arunc în gol, pentru a-mi încredința viața reflexelor mele și unui mâner metalic de deschidere a parașutei.

După ce mă examinează, cu atenția ce-i incumbă răspunderea de Comandant al primei Școli Române de parașutiști, aprobă să execut saltul la ora 18.

Mă îndrept satisfăcut de aprobarea obținută, spre hangar pentru a-mi plia parașuta. Acum porneste în mine o luptă lăuntrică. Mă gândeam, în timp ce pliam parașuta cu foarte mare atenție ajutat de maestrul Michalache, cum va fi oare? Voi fi perfect conștient pentru a acționa la timp mânerul de deschidere a parașutei? — Dacă nu voi aprecia bine distanța dela pământ și voi trage de mâner prea târziu?

Toate aceste închipuiri erau combătute de ambiția, de dorința, de a sorbi din plin senzațiile unui astfel de salt. — La ora mesei, adunați

la popotă, camarazii mă priveau ca pe unul, ce le voi aduce noi vesti din misterele văzduhului. Privirile lor admirative mă făceau să fiu mai mândru, mai hotărât.

Iată că sosește și Comandantul nostru. Se așează la masă cu noi și îmi dă o serie de noi instrucțiuni și de sfaturi. Am ascultat cu o deosebită atenție indicațiunile date de Comandant, știind că îmi vor fi de mare folos. — De mâncat, nu prea am mâncat, căci nu aveam poftă...

După masă trec la dormitor, unde zadarnic stau cu ochii închiși, căci nu pot dormi...

Trecem la hangare pentru echipare. Suntem gata. Observ cum privirile tuturor se îndreaptă asupra mea. Mă simt tare mândru, dar sunt și îngrijorat.

Comandantul îmi verifică siguranțele parașutei, în timp ce maestrul Digulescu, reporterul nostru fotograf, prindea câteva instantanee.

O strângere de mână, o urare de noroc, și urcăm în bătrânul bimotor ce aștepta cu motoarele „la ralenti”.

După vreo două ture deasupra aerodromului, avem înălțimea necesară.

Comandantul ordonă: „— fii gata —”. Apasă pe butonul unei sirene stridente. — Motoarele se reduc. Un fior rece îmi trece prin tot corpul. Deși așteptam aproape în întregime

ieșit pe ușa avionului, totuși încep să simt o căldură ce mă furnică peste tot. E momentul. Un semn, printr-o bătaie ușoară pe spate, mă face să părăsesc instantaneu avionul.

Simt un curent puternic și un miros de ulei ars. Mă rotesc în aer în formă de looping. După câteva clipe, ce-mi par lungi, lungi cât o veșnicie, un piuit sinistru îmi sună în urechi, piuit ce dispare repede și lasă loc unei liniști mormântale. Îmi dau seama că aștept în zadar deschiderea parașutei, fiindcă ea nu se va deschide acum decât la comanda mea. Strâng mâna pe fierul rece al mânerului, mă încredințez că îl simt, că sunt cu mâna pe el și îmi pot comanda deschiderea parașutei.

În aceste clipe prin care trec pentru prima oară, mi se perindă fulgerător prin minte toate icoanele vieții. Mă vedeam copil, alergând pe ulița satului, apoi, mare, chemat la datorie pentru patrie, în sfârșit ultima imagine, mă vedeam în lumea celor drepti.

În tot acest timp, căzând mereu, căpătasesem o viteză vertiginosă.

Răsturnările în formă de looping devin mai rare. Curentul îmi șueră în urechi, așa cum șueră Crivățul, printre crengile triste ale copacilor desbrăcați de haina verde a frunzelor. Mă trezesc din toropeala gândurilor de tot felul, deschid ochii



Așteptând ordonatele, înainte de imbarcare. (S. M. P.)



Aferisoreul





Parașuta s'a deschis!

Aproape de pământ.



mari și caut în gol pământul, care nu se vede; văd cer, cer albastru peste tot. Instinctul de conservare mă îndeamnă să deschid parașuta, dar ambiția de a cădea cât mai mult în gol mă face să refuz comanda dată de instinct.

Mișc picioarele. Le simt că sunt cu mine. Această mișcare îmi dă convingerea că sunt încă perfect conștient. Tot odată îmi dă o mișcare de rotație, după care mă stabilesc cu capul în jos. Văd sub mine un covor mare, verde, iar în lături văd un lac. Ceva mai departe, văd niște clădiri mari, apoi lângă ele un șir de mogâldețe. Dar, timp nu este de pierdut. Observ că pe pământ totul se distinge bine acum, mă conving că mogâldețele aliniate sunt avioanele noastre. — Fac ochii mari, pentru a aprecia înălțimea la care mă aflu față de pământ. Observ cu înfrigurare, că pământul se înalță cu viteză către mine. Trag puternic cu mâna crispată de mâner. — Aștept sentința. — O clipă! — Apoi, simt un șguduit formidabil. Credeam că cerul și-a revărsat mânia asupra-mi, pentru că i-am pătruns misterul, sburând fără aripi. — Văd în fața ochilor stele și cercuri de diferite mărimi și de diferite culori. — Deschisesem parașuta, care cu o isbitură puternică, mă anunțase că s'a terminat cu căderea de bolid.

După aprecierea mea aveam 300 metri înălțime în momentul deschiderii parașutei, faptul e confirmat și de camarazii ce asistaseră.

Șueratul căderii în gol se transformase într'un uruit nedeslușit în capul meu, așa că nici nu știu când au trecut secunde următoare.

Întă, sunt numai la câțiva metri de pământ. Intind mâinile și trag de suspante. — Contactul cu pământul a fost luat. — O răsturnare reflexă pe spate și jocul aterizării a fost amortizat. — Sar repede în picioare, apăs pe bucla de desfăcere a hamurilor.

Executasem primul meu salt cu parașuta în cădere liberă!

Imediat sosește lângă mine auto-sanitara cu Dl. Dr. Păniot, care văzând cum viu cu parașuta închisă, mă socotea pierdut. — După o mică dojană că am deschis parașuta prea jos și am produs emoții celor ce asistaseră, mi-a strâns mâna calduros.

Apoi, camarazii mă îmbrățișează, în timp ce avionul din care sărisem ateriza.

Ne apropiem cu toții de hangare. Comandantul mă îmbrățișează și mă sărută...

Așa am trăit clipele emoționante și de neuitat ale primei lansări în cădere liberă cu parașuta.

Adjutant instructor parașutist  
PANGICA NIC.



Temerar și surzător, parașutistul român încrezător în menirea lui.





# Informații

Redacția revistei „ARIPI ROMANEȘTI” roagă pe acești caile pe domnii Comandanți de Comandamente și Unități aviatice aflate pe front, precum și pe toți sburătorii cari posedă fotografii, desene, schițe și orice fel de alt document care ar interesa acțiunea glorioasă a Aeronauticii noastre în războiul contra bolșevicilor, să le pună la dispoziția revistei spre a fi publicate în paginile ei. Deasemenea vor afla coloanele noastre deschise orice articole, reportajii, schițe, jurnale personale, etc. în legătură cu războiul nostru aerian, după ce toate aceste documente vor obține aprobările forurilor în drept pentru a putea fi publicate.

Tot materialul rugăm a ni se trimite pe adresa: Redacția revistei „ARIPI ROMANEȘTI”, Strada Sărindar Nr. 9, etaj I, București.



REVISTA „Aripi Românești” apare în condiții grafice excepționale, tipărită la fototografură, cu coperțile în culori pe hârtie specială Kunstdruck, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic”. Pentru ca felurile de propagandă propuse să fie atinse cât mai complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 și 25 ale fiecărei luni.

**Pagini din istoricul aviației.**  
Domnul căpitan aviator Oprea Gh. Petre, unul din animatorii aeroclubului Otteniei din Craiova, care au o activitate de propagandă sburătorească demnă de toată lauda, ne dă într'un compact volum intitulat „Pagini din istoricul aviației”, o oglindă a eroicelor străfări și jertfe depuse pe altarul sborului omenesc.

Cartea este împărțită în șapte părți bine compartimentale și începe cu legende și miturile sborului omenesc, pentruca apoi să treacă la realizările efective pe tărâmul sborului „cu aripi făcute”.

În partea a doua a cărții autorul se ocupă de contribuția aviației în trecutul războiului mondial și de progresele ei, pentruca în partea a treia să ne arate progresele sborului omenesc până în pragul actualului războiu.

Partea a patra a cărții este dedicată aerostației, dirijabilelor și parașutei.

În partea a cincea autorul se ocupă de aviația națională și temeinicele ei progrese, care au dus la glorioasa activitate de războiu din Est.

Partea a șasea este închinată sborului fără motor această pasionată trecere a tinereții spre sborul cu motor, iar ultima parte se ocupă de utilitatea aviației în actualul războiu.

Cartea este scrisă într'un stil curgător lipsit de didacticism. Poate fi citită ca o navelă sau ca un roman care lură pe lector; ceace — socotim noi — este mare lucru pentru cititorii ei cari sunt toți tineri.

Alături fiind de toate realizările temeinice în domeniul sborului românesc, domnul Ministru General Gh. Ionescu prefațează cartea cu un cald îndemn pentru tineret.

Noi, aici, subliniem apariția acestei necesare cărți și o recomandăm cititorilor noștri în credința că astfel servim interesele țării, servind pe acelea ale aviației.

Coperta din spate publicată în Nr. 7 al revistei noastre, se datorește domnului

Vicențiu Grigorescu, student, ci ne D-ului Emonoil Grigorescu, cum din eroare s'a publicat.

Cartea de războiu a domnului George Acsinteanu, intitulată „Escadrila Albă”, a apărut într'o nouă ediție în editura „Cugetarea”.

Prezentată în condițiuni grafice deosebite, suntem siguri că și această ediție a „Escadrilei Albe” se va bucura de un hotărât succes.

**Culori în loc de termometru.**—Industria chimică germană a dat la iveală în ultimul timp culori care măsoară temperatura. Aceste culori și-au și cucerit locul în industrie, în meserii și chiar în gospodărie. Faptul că anumite substanțe se colorează la schimbări de temperatură a dus la dezvoltarea acestor „termoculore”. Este vorba de diferite culori care prezintă o nuanță caracteristică la temperaturi bine precizate, colorare care persistă și după răcire.

Aceste „termoculore” se fabrică pentru intervalul de temperatură de la 50—550 grade C. Pentru opt diferite temperaturi între 120—600 grade C, se fabrică anumite bastoane termocronice de măsurare. Dacă un meseriaș vrea să supună un obiect la o anumită temperatură, face cu creionul termocron o simplă linie pe obiectul respectiv. În momentul când obiectul a atins temperatura respectivă, se schimbă culoarea liniei, iar lucrătorul știe că s'a ajuns la gradul de căldură necesar. În bucătărie bastonul termocron se poate folosi, de pildă, la făcutul compoturilor, conservelor, etc. (E. S. S.)

**Localități indiene.**—Conform unei știri lansate de agenția Reuter, lordul Amery a afirmat în Camera Comunelor că conform recensământului din anul 1941 populația Indiei este de 389 milioane oameni, față de 338 în anul 1931.—E. S. S.

**Cercetarea geologică a Crimeei.**—De când peninsula Crimeea a fost ocupată de trupele germane, regiunea aceasta trecând sub administrația Reichului, au fost începute aci cercetări științifice asupra formării deosebit de ciudate din punct de vedere geologic și morfologic a „mării leneșe”, numită „sivaz” sau „guiloia”. Această cea mai mare formație de acest fel din Europa este o parte de mare cu suprafața foarte plată, cu numeroase brațe, pe al cărui fund se formează straturi de sare, din cauza secetei acestei regiuni de stepă și din cauza lipsei afluenților cu apă dulce.—E. S. S.

La sfârșitul acestei luni, Lt. Colonelul aviator Gheorghe Palmentola, atașatul aerului Italiei în România, se întoarce în patrie sa.

Distins ofițer, admirabil camarad al sburătorilor români — priate cari și-a făcut în scurt timp nemurăriți prieteni — practicant efectiv al nobilei meserii, Lt. Colonelul Palmentola a arătat în tot timpul prezenței sale priate noi atașamentul său sincer pentru România, activând cu devotament, înțelegere și rezultat pentru străngerea relațiilor de frăție dintre cele două țări.

Plecând pentru a-și servi patria și la calitate de luptător aerian, Lt. Colonelul Gheorghe Palmentola să fie asigurată că va fi lăsat în inimă și gândul cald al camarazilor români, cari îi urează succes în noul său post și victorie deplină Italiei  
Comandant AL. DEMETRESCU

Domnii directori de școli superioare și secundare de orice grad cari primesc în abonament gratuit oferit de către subsecretariatul de Stat al Aerului, revista „Aripi Românești”, sunt rugați a pune la dispoziția elevilor spre cercetare exemplarele trimise, cunoscând că numai astfel vom putea atinge scopurile urmărite cu acordarea acestor abonamente.

Este de dorit ca revista să fie strânsă în colecții care să se găsească în permanență la bibliotecile școlilor aflate la dispoziția elevilor.



# Vocabularul aviatorilor



## DĂDACĂ

O dădacă'n aviație, ca să fie mai explicit,  
Nu e cea ce se știe și ce cred c'ei  
auzit.

Un instructor de exemplu pentru elevii  
sburători

E-o dădacă aeriană, biberon purtat  
prin nori,

Pentru cei ce țin în totul lămurirea

s'o găsească

li invit vocabularul la „instructor” să citească.



## DANDANA

Termen militar ce'nseamnă: gălăgie,  
foc, alarmă,

Sinonim cu: frați de-o lege, puneți  
toți mâna pe armă

În armate sburătoare, dandana-i incurcă-  
tură

Ca să scapi, se recomandă să te'nchini  
cu limba'n gură.



## DECALITRU

O măsură cunoscută de experții băutori  
care-ades nu-i neglijată pe-aerodrom de  
sburători.

Decalitrul pe'nțelesul tuturor de vreți  
să-l spun,

Recomand priviți dosenul, care este  
foarte bun.

E făcut de specialistul ce-l cunoaște-  
amănunțit,

Fiindcă nu doară odată pentru studiu l-a golit

Pentru lămuriri mai ample, informații pe-acest ton,

Cereți fără'ntârziere la redacție lui Gion.



## DECAN

Cine oare nu-l cunoaște, un decan este  
un om,

Care mai întotdeauna se'ntâlnește pe-  
aerodrom.

Nu e sburător acela ce cuprins de  
mult elan,

Într'un cerc de domnișoare, nu s'arată  
că „DECAN”

Un decan cu alte vorbe, este cum

ar fi un as,

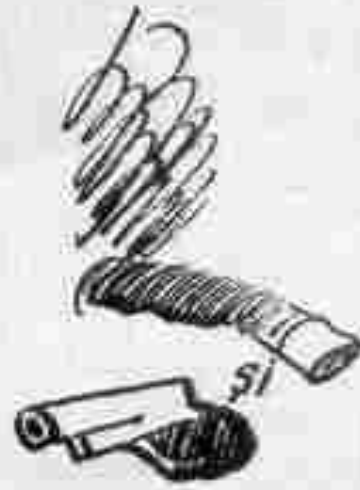
Și aceștia'n aviație, se'ntâlnesc la orice pas.

Sunt aviatori ce-adesă, recunosc după mulți ani,

Pătrunzând misterul vieții, sunt cu drept poli-decani.

De exemplu'n vorbărie sau la joc sau la femei,

Sau la sbor, la-acrobație, sunt decani, la tot ce vreți.



## DECEPȚIA

Isvor de lacrimi, de tristeți, singurătate,  
De amar, nopți nedormite, gânduri negre,  
dor de moarte,

Simțăminte tot de-acestea, care le-am  
trăit și scris,

Pentru-o iluzie fadă, ce-a murit, plân-  
gând un vis.

Spre uitare filosofii, trei metode  
recomandă.

Care dacă-s aplicate, îți iau chinul la comandă.

Una este băutura, îți înnece decepția'n vin

Și cu cât vei bea, cu-atâta totu'n jur va fi sunin.

Cea de-a doua e uitarea, care și ea la rândul ei,

O provoci cu băutura, sau prin alte „N” femei.

Cea de-a treia e răbdarea, pentru'n ceas ceva mai bun,

Și de vrei să-l guști, atunci nu uita să lai tutun.



## DECOLAREA

Decolarea-i deslipirea cu-avionul de  
pământ

Când îți manșa înainte și te-ai pus cu  
botu'n vânt,

Bineînțeles acestea de-ți-ai tras maneta'n  
plin,

C'altfel fără de viteză, nu te'nalți ca  
din senin.

Decolarea-i o mișcare nici ușoară, dar  
nici dură,

Cere însă atenție mare, c'altfel dai în „FURĂTURĂ”

(Vezi cuvântul și sunt sigur că vei înțelege bine).

(Furătura prinde'n mreje, chiar pe as, pe ori și cino)

Pentru'n sburător pe simplă, decolarea-i prima fală.

Mai ales când nu-i făcută în sistem de topăială.

(Vezi și-aici cuvântul care de-l pătrunzi cu-adevărat,

Ar să-ți dea imagini clare, ce înseamnă sbor săltat)

Dacă decolezi și manșa o bruscheti trăgând nițel,

Să nu-ți fie cu mirare de-ar să-ți iasă un „CHANDEL”

Un fel de urcat pe scară pe ei cerului poroți,

Pe care cu toată forța, recomand să n'o făceți.

## DECORAȚIA

Decorația-i simbolul bărbăției, vitejiei,  
E răsplata țării noastre, e răsplata  
României.

În războiul întregirii, în războiul nostru sfânt,  
Unde au luptat vitejii pentru cruce și  
pământ,

Decorația-i aceea ce aduce o cinstită,  
Dăruind în piatra vremii adevăr de  
nemurire.



Pentru a'nțelege bine gloria și-a ei răsplată,

Cercetați vocabularul și o veți afla îndată.



# LT. AVIATOR ALEX. STÎRCEA

(Urmare din pag. 10)

Felul lui de a se purta dela cel mai mare până la ultimul ucenic, impresionă profund tot aerodromul. Pe buzele tuturor auzai numai cuvinte de laudă și simpatie. Manierat, de o atenție care te copleșește, învăluit într-o modestie excesivă și în același timp de o distincție rară, pentru fiecare găsea o vorbă bună, fiecărui om supărat, o încurajare.

Robust, vioi la maximum, extrem de curajos, fără a fi însă imprudent, foarte calm în aer și foarte calculat, aceste calități fiind indispensabile tuturor piloților conștienți de menirea lor.

Îi provocam într'adins situații grele, să văd cum reacționează; rămâneam uimit de calmul și siguranța mișcărilor cu care se descurca, fără a da măcar impresia că a fost surprins.

...Războiul îl găsește în hidro-aviație unde se remarcă imediat prin bravura și spiritul lui de sacrificiu. Destoinicia și curajul i-au umplut pieptul de decorații.

Prin luna August l'am întâlnit pe B-dul Brătianu:

Sunt fericit că plec iarăși pe front, de rândul acesta la o escadrilă de recunoaștere în Caucaz.

Era pătruns de sentimentul datoriei față de ceasurile prin care trecea scumpa noastră patrie.

La puțin timp îl întâlnesc pe un aerodrom din Caucaz unde aterizasem. Veșnic mulțumit și doritor de fapte mari, mi-a vorbit mult de gloria și curajul sburătorilor camarazi și de activitatea lor fără odihnă.

La 4 zile numai o veste uluitoare, care nu putea fi crezută! Al. Stîrcea a căzut „undeva” pe câmpul de onoare, pentru Rege, Conducător și Națiune, în credința curată a sufletului său nobil, izvor de atâtea fapte alese!

Alături de lacrimile familiei și durerea tuturor prietenilor și a celor ce l-au cunoscut, sălășluște amintirea acestui priet fermecător al plaiurilor bucovinene, moartea sa însemnând încă o dovadă a spiritului de jertfă al sburătorilor români.

C. DACIAN  
Pilot de linie

## O ZI DE PE FRONT

(Urmare din pag. 23)

— „Planul stâng găurit”, strigă observatorul. Mă uit și eu și văd uleiul prelingându-se pe el. Nu spun nimic. Gețică acum de motorul stâng. Totul este normal însă. Nici un aparat nu-mi arată că s'ar fi întâmplat ceva grav. Poate că de acum înainte să survină ceva.

Un ultim atac a fost dat de un singur avion tot pe stânga și din față. Parec după același procedeu, după care radiotelegrafistul mă anunță că avioanele inamice se retrag. Observatorul căută să-l prindă la aparatul foto. Seara mi-a arătat o astfel de fotografie. A fost prins în șborul lui paralel cu noi când căuta să ne întrecă pentru a ne ataca și deaceia a ieșit mic și neclar. De aproape nu a putut să-l fotografieze din cauza virajelor brusce făcute spre el. În mijlocul acestor avalanșe de situații ceream observatorului să se uite pe hartă și să-mi arate unde este mai apropiată linia frontului de Don. Îmi arată undeva un cot al Donului către care m'am și îndreptat.

După ce am fost părăsiți de inamic, radiotelegrafistul mă anunță să mă uit pe fereastră. Văd departe mai sus și în spatele nostru și cețin foarte vag avioane de vânătoare în evoluție de luptă aeriană.

Mă uit acum în liniște pe stânga. Văd găurile căscate pe plan și capota motorului. Radiotelegrafistul mă anunță acum că am fost atacați și din spate, avioane care ne-au și lovit. Îmi raportează că m'a anunțat de acrașta și în timpul luptei, dar nu-mi aduc aminte.

Altimetrul arată o mie patru sute metri. Nu mă uitasem încă la el neprezentând prea mare importanță.

— „Trăsore pe lângă noi”, strigă cineva din echipaj.

Pericol de jos acum. Trag de manșă și avionul câștigă greoi două sute de metri. În față departe și mai sus, nori. Jos, sub aceștia, linia frontului inamic pe care o știam din misiunile precedente că dispune de 2. c. a. automat. Forțez motoarele și urc în scări. Ajung la înălțimea norilor și intru în ei. Îmi aranjez capul la compas. Suntem salvați și încep felicitările între noi. După vre-o zece minute ies din

nori. În dreapta și mai departe pe sub un nor izolat văd două bimotoare în șbor paralel cu noi. Scot depe pilot automat, pentru a putea manevra ușor avionul și în șbor picat mă îndrept spre ele. Când ne-am apropiat destul, disting în avionul cap un alt tip decât al nostru. Îmi dau seama că e un avion de recunoaștere. Intru și eu în formație pe stânga. O formație mixtă se întorcea acum la aerodrom. Avionul 19 nu era și jos, cei din echipajul lui mi-au spus că intrând într'un nor s'au pierdut de ei revenind singuri.

Pe planul drept al avionului de recunoaștere zăresc o roptură, iar pe direcție câteva lovituri de tun de avion.

La sol depun toată atenția bănuind că se poate să fi fost lovit într'unul din cauciucuri. Avionul ia ușor contact cu pământul, îl simt aplecându-se pe stânga, pun imediat frâna pe dreapta și mai rulează cinci-zece metri după care se oprește. Cauciucul fusese împușcat. Ieșim din avion și pe jos ne îndreptăm spre postul de comandă al grupului unde dăm raportul.

După o oră primim știrea despre frumosul nostru rezultat din partea Grupării de Luptă, care primise raportul recunoașterii ce văzuse, la gara atacată de noi, două mari incendii.

Din partea șefului Serviciului Tehnic, suntem informați că în urma cercetărilor, s'a constatat că am fost loviți de nouă gloanțe în planul și motorul stâng. Au fost lovite rezervoarele de benzină, de injecție și de ulei care se aprinseseră, dar din cauza lipsei de oxigen s'au stins.

Viața își urmă cursul obișnuit pe aerodrom, iar crepusculul serii se lăsase nesimțit pe întinsul răsărit al Rusiei. Avioanele veneau din ce în ce mai rar din misiune. Autobuzul aștepta în fața borderului. Personalul cu micile geamandane de campanie dispărta în el și mașina porni încet pe drumul ce intră în sat. Noaptea începuse să-și lase aripile ei negre peste încă o zi petrecută pe front.

Cpt. av. PROPİR IOAN

MARE SUCCES DE LIBRĂRIE!

### S B U R Ă M

— SPRE —

### R Ă S Ă R I T

de LADMISS ANDREESCU

CARTEA DE RĂZBOIU A AVIAȚIEI NOASTRE MILITARE

ULTIMELE EXEMPLARE DIN PRIMA EDIȚIE SE GĂSESC ÎN LIBRĂRII. — EDIȚIA DOUA SE AFLĂ SUB TIPAR.

EDITURA „O F A R”

CITIȚI

### CRUCEA DE FIER

Roman

de C. CORAVU

O carte palpitană de războiu. Editura „Bucur Ciobanul”

ULTIMELE EXEMPLARE ALE EXCELENTEI CARȚI DE RĂZBOIU

### ARIPI ROMĂNEȘTI ÎN LUPTĂ

de C-der av. AL. DEMETRESCU

AU FOST TRIMISE ÎN LIBRĂRII

Editura MARVAN

La sfârșitul lunii Martie apare

### OCHIUL DIN NEGURI

un compact volum de proză

semnat de scriitorul

LADMISS ANDREESCU

Editura O F A R

Citiți volumul de versuri

### LA POARTA SUFLETULUI MEU

de DEM. BEN. CĂRĂC

„ARIPI ROMĂNEȘTI” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, conf cec: 1334.

Director: Comandor av. rtg. AL. DEMETRESCU. Redactori: LADMISS ANDREESCU și GION.

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituții de Stat și particulare, de sprijin: lei 3000, obișnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.



# CURIOZITĂȚI

■ **Inima** Dronăscă cântărește aproximativ 280-300 gr.

■ **1 centimetru pătrat** din pielea auzului voastră poate suporta 10 kg.

■ **Pemurul** poate suporta 1000 kg greutate până se frânge.

■ **Singurele** metale care plutesc sunt potasiul și sodiul.

■ **Origina** cuvântului „antebloc” vine de la „Old Nick” nume pe care îl dau englezii diavolului. Minterii englezi îl numeau astfel pentru că el împiedeca traficul celorlalți mine-riști.

■ **Cobalt** vine din cuvântul german „Kobold” și care era geștii rău al minelor.

■ **Primul** avion a fost construit de Claudiu, censor roman (121 înainte de Christos).

■ **Francezul** Dupuy de Lôme în 1839 a construit primul汽艇 sau „La Gloire”.

■ **Primul** vas cu aburi care a trecut „Măneca” a fost vaporul „Rissa” în 1816.

■ **Primul** aparat receptor T.F.F. a fost construit de francezul Turpin în 1894.

■ **Ar** trebui 3 miliarde în bani de 1000 de franci suprațoare pentru a atinge înălțimea turnului Eiffel.

■ **Cardinalul** de Richelieu a avut primul idee de a rotunzi vârful cozilor pentru că în anul din lanchețele lui un boțit a luat cuțitul drept scobitoare.

■ **În Franța** au fost 4 femei care au condus armate și toate patru purtau numele Janne (Joana), Jeanne d'Arc, Joana de Montfort, Joana de Mazarin și Joana Hochotte.

■ **Cum** se face o parașută? Este interesant să urmărim pe scurt evoluția parașutei, această armă atât de interesantă și eficientă a războiului modern, din momentul când ea nu este decât un bobot de mătase fină și până când devine ce o cunoaștem astăzi în văzduh.

Ne găsim într-o fabrică germană de parașute. În sălile mari și luminoase sunt de femei harnice laie bucată din bobiturile grase de mătase extra fină așezate pe mese lungi. Se decupează cu ajutorul șabloanelor cele 96 de bucăți necesare construcției unei parașute. Operațiune care cere multă experiență și îndemnare. Însușite de mătase lucrătoare care se țânză, cele 96 de buce-piese mai demure la croșetare. Mașina de cusut specială, cu două acci-

interne și două exterioare țese la fel de precise cu o precizie absolută, fără cel mai neobișnuit defect între atelierul de țesut și cel de cusut a avut loc un control extrem de riguros, fiindcă orice greșală cât de mică, de milimetri chiar, poate periclită viața parașutistului. După încheierea parașutei la măsura de cusut se face un nou control, la fel de riguros: defectul cel mai neobișnuit în aparență face ca lucrul să fie imediat restituit atelierului anterior.

În alt atelier se efectuează împachetarea în sac și băștile, acestea făcându-se deosebit de după șabloane. Aici lucrează bărbații, mulți dintre ei cu nărul alb. Mei deaparte se aplică cârligele, se face împachetarea și legătura definitivă, apoi se aplică insignele, etc. Însăși sub supravegherea organelor aviației, ultima operațiune a împachetării pentru ca parașuta să poată fi din fabrică, lucru pe care cei vechi și experimențați îl fac în numai 20 de minute.

Până a ajunge alor materialului de parașută a fost supus unor îndelungi probe de rezistență la apă, la vânt, la tracțiune; s'a încercat elasticitatea, rezistența la anumite temperaturi, mătasea a suferit diferite tratamente fizice și chimice pentru a da maximum de securitate parașutei. În centrul inelei umbrelor se lasă a gaură prin care să poată fi aerul pentru a micșora unghiul de înclinare. O întregă gamă de examene și controale minuțioase pentru ca viața să nu fie primordiată și eficiența armelor să fie asigurată. (E. S. S.).

■ **Parașuta** implințește 160 de ani. Una dintre cele mai moderne arme este aceea a trupelor de parașutiști. Ideea săriturii cu parașuta dela înălțimi mari este totuși veche. Primele încercări cu parașuta le-au făcut Schastiano Pausis din Venetia, Bernard din Paris și mai târziu — în 1785 — un parizian, cunoscutul profesor al cadavrurilor cu bolonai, Blanchard. Fama de a fi sărit primul cu parașuta revine medicului francez Joachim Garnerin, care s'a urcat în 22 Octombrie 1797 în balon din marea Montebello din Paris la o înălțime de 5600 m., săritul apoi cu parașuta. Mai întâi parașuta nu s'a deschis, dar după 100 m. de cădere mecanismul funcționă și Garnerin a avut avertiza cu bine. Englezul Cocking și americanul Balun și-au jertfit viața în experimentele cu parașuta. Parașuta lui Garnerin cântărea 45 kg. După experiențe îndelungate s'a ajuns la greutatea de 4 (un) kg. A fost o senzație a Parisului săritura Elisei Garnerin în înălțimile bărbătești. Dela prima săritură, în 1807, când avea vârsta de 16 ani, până în 1829, ea înregistrase 50 de sărituri. S'au făcut încă încercări de natură pur sportivă până în a doua etapă a istoriei parașutei, care a fost crearea trupelor de parașutiști în cadrul armatei ruse. Ceea ce s'a realizat în armată au devenit acțiunile germane din cursul campaniei actuale, care marchează a treia etapă și cea mai glorioasă în istoria parașutei. Astăzi cele mai multe țări și-au creat formațiuni speciale de parașutiști. (E. S. S.).

## INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari și biblioteci școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă; ofițerii, subofițerii și trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noembrie 1942.

● Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15

● Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face, trimițând suma pe adresa administrației revistei, în str. Sărindar Nr. 9 Et. I București.

● Domnii abonați care nu primesc revista, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei printr-o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.

● Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebuie semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.

● Numerele vechiale revistei vor putea fi trimise, contra ramburs, la cererea celor interesați.

● Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic” vor primi în continuare revista „Aripa Românească” până la expirarea termenelor făcute, în prețul acelor abonamente.





LA UN POST DE RADIO TERESTRU  
(P. K.)