

# ARIPII ROMÂNIEȘTI



Director, C-dor av.  
AL. DEMETRESCU

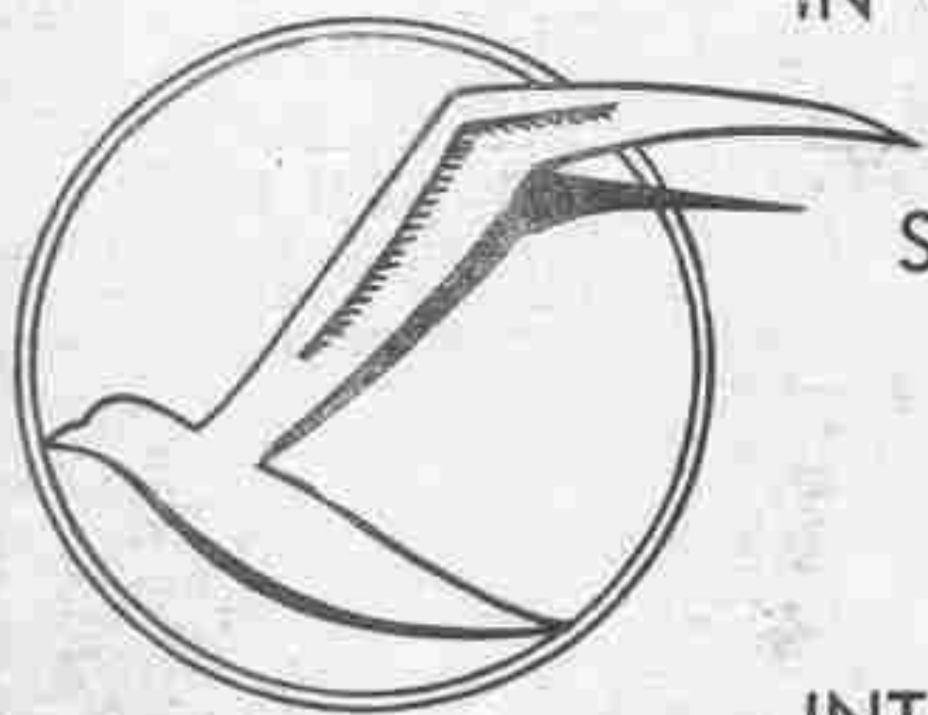


Număr special  
de P A Ș T I

UL II, Nr. 38-39  
RILIE 1943

HRISTOS A INVIAT!

(Foto: Tiff Constantinescu)



IN CAMPANIA ANULUI 1943

AVIOANELE  
SOCIETĂȚII LARES

VOR DESERVI  
URMĂTOARELE  
LINII AERIENE

INTERNE ȘI INTERNAȚIONALE:

BUCUREȘTI

ODESA

SIBIU — ARAD

IAȘI — CHIȘINĂU

SOFIA — SALONIC — ATENA

BELGRAD — ZAGREB — VENEȚIA — MILANO

BUDAPESTA — VIENA — BERLIN

CRAIOVA — TIMIȘOARA

CERNAUȚI

CONSTANȚA

*Călătoriți cu toată încrederea*  
*cu avioanele* **L·A·R·E·S**



**SIGURANȚĂ RAPIDITATE ȘI CONFORT**



**S** I în acest an, *Învierea Domnului Isus Christos* găsește pe *sburătorii* noștri în plină activitate, în plină luptă!

Participând — în fruntea marelui noastre oștiri — la cea mai gigantică *Cruciadă* din istoria lumii, *sburătorii* români se găsesc și în acest an, departe, mult departe de casele și familiile lor, precum și de liniștea cuvenită unei creștinești sărbătoriri a *Sf. Paște*.

Acolo, pe întinsele câmpii păgâne, unde se scrie astăzi istoria lumii noi și se dă bătălia pentru dreptate și lumină, *aviația română* culege victorii după victorii, sub semnul *Sf. Cruci*, înscris în ouștel, în sufletul și pe aripile gloriozelor lor păsări de oțel.

Sburând la mii de metri înălțime, strângi în formațiuni masive de bombardament și vânătoare sau izolați

în cercetători ai unor ținuturi vrăjmoșe, *sburătorii României* vor sărbători și în acest an *Sfânta Învier* în alarmă sau în vâltoarea unor lupte grele ce se dau acolo, sus, în imensul și impresionantul ocean aerian.

*Învier* Domnului din acest an găsește *aviația și oștirea noastră* în aceeași încordare a unor drepte năzuinți, în aceeași atitudine dărză de cavaleri legendari!

Dela adăpostul și liniștea pe care ne-o asigură vitejia lor, o țară întreagă îi admiră, o *sfântă biserică* îi binecuvintează!

Iar azi, cuvintele pe cari milioane de creștini le vor rosti în noaptea *Sfintei Învieri*, să însemne pentru *apărătorii țării noastre*: victorie, lumină, viață!

*Christos a înviat!*

AL. DEMETRESCU

# AVIAȚIA ITALIANA



**I**n ziua de 28 Martie a. c. aviația italiană a sărbătorit a 70-a aniversare de rodnică, îndrăzneță și glorioasă existență.

Sburătorii Italiei sunt cunoscuți Românilor cu mult înainte de actualul războiu. Numele și glorioasele fapte de arme ale maiorului *Baracca*, as cu zece de victorii în primul războiu mondial, este tot atât de familiar printre sburătorii români ca și numele fostilor mei camarazi căruți, ca și ei, pentru patriile noastre și pentru o aceeași cauză.

Într-un târziu — odată cu renașterea Italiei sub mâna de fier și geniul

creator al Marelui *DUCE MUSSOLINI*, ei însuși sburător — aviatorii italieni au cucerit simpatia și admirația lumii întregi prin îndrăznețele și minunatele lor manifestări aeriene, prin recordurile mondiale stabilite — cari dovedeau totdeauna și calitățile superioare ale unei industrii naționale — dar mai ales prin acele memorabile raiduri de cucerire a văzduhului și câștigul lui, poruncite de *DUCE* și conduse de mult regretatul sburător mareșalul *ITALO BALBO*.

Cu această binemeritată faimă, au sosit în România — acum vreo cinci ani — un grup de sburători italieni.

Solicitați de aviația noastră, ei au activat aproape trei ani ca instructori de abor pe aerodroamele școlilor române de pilotaj, formând zeci de tineri piloți români, inițindu-i în tainele aborului și transmitându-le — cu râvnă, pricepere și devotament — minunatele lor artă și îndelungata lor experiență.

Odată cu deslănțuirea războiului sfânt contra bolșevismului, România, sub conducerea fermă și de înalt patriotism a Mareșalului *ION ANTONESCU* — Conducătorul Statului — și-a legat soarta cu sinceritate și lealitate de puterile Italiei și Germaniei. Primul grup de





Vapor englez scufundat de aviatorii italieni. (Luce)

5

2



Formație de avioane italiene patrulând deasupra Mediteranei. (Luce)



Salvarea peșterii avionului de război. (Luce)

și arderea lor combativă a rămas întreagă, neatinsă, exemplară! Zecile de avioane Rata doborâte în grele lupte de către acei mănunchi de sburători italieni este dovada cea mai prețioasă a unei atitudini neșovăelnice și a glorioaselor lor fapte. Acolo, departe, în văltoarea giganticei lupte dintre două lumi, sburătorii italieni nu au avut decât un singur gând, un singur dor, o singură credință: Patria!

Mulți au căzut! Pierderi scumpe, prieteni dragi, cavaleri legendari cari au purtat cu eroism și abnegație făclia biruinței și lumina sfântă a crucei!

Recenta pierdere a generalului italian Pezzi, generalul soldat, generalul croi — atât de apreciat și de

sburători italieni — oșeliți în glorioasele lupte din Spania și Africa — au trecut, prin țara și capitala noastră, spre frontul de Est.

La scurt interval, faptele lor de arme ne-au fost cunoscute. Modești la pământ, dar cutezători și bravi în aer, sburătorii Italiei — luptând adesea plan la plan cu sburătorii României — au deschis părțile și au luminat calea glorioaselor unități terestre italiene, în spațiul rezervat lor, din imensul front aliat.

Înțeleg ce înseamnă sufletește să lupți departe, de țara și de familia ta! Sburătorii italieni după frontul de Est au fost luptătorii aerieni veniți cei mai de departe. Cu toate acestea, patriotismul, bravura



Lansarea la masă a parașutiștilor italieni asupra Italiei dușmane. (Luce)



Echipajul la încordată ocflare (Luce)

inbit— a îndurerat sufletele subalternilor, prietenilor și camarazilor aliați!

Căzut în plină luptă — cu fața la inamic — sburând în fruntea unității sale, generalul Pezzi va rămâne pentru noi toți simbolul virtutei militare italiene și al sublimului sacrificiu pentru Patrie, Impărat și Duce.

Recent, am avut cinstea să pătrund în câteva din bravele unități aeriene italiene ce luptă pe frontul Mediteranean. Am solicitat această vizită — nu pentru a mă convinge că ori unde se află sburătorii Italiei: în Africa, în Rusia sau pe deasupra țării lor, se luptă cu o egală pricepere, bravură și dorință de a învinge — ci pentru a le aduce salutul cald, sincer și plin de admirație al sburătorilor camarazi români!

Depart, în mijlocul Mediteranei pe o mică insulă, am trăit câteva zile printre vânătorii acrieni ai Italiei. Bravi și impetuoși, ei stau la pândă în înaltul cerului, stăvilind aborul distrugător al avioanelor vrăjmașe. I-am văzut decolând cu zâmbetul pe buze, cu nepăsarea luptă-

torului de nădejde și am asistat la reîntoarcerile lor încununare de victorie.

Am admirat plecările sobre — în miez de noapte — ale avioanelor trimotoare încărcate de bombe destinate organizațiilor vrăjmașe din Africa și am avut cinstea să strâng mâna bravilor dintr'o unitate de acro torpiloare, chiar în momentul deco-

lării lor către victoria dela Capul Bon.

Peste tot locul aceeași atmosferă tinerească, curată și bravă, aceeași dorință de a purta lupta până la victoria totală.

Într'una din deplasările mele, avionul militar trimotor avea ca pilot prim, pe însuși generalul care mă însoțea. Am fost invitat să iau loc în



Dr. Comandant av. rlg. Al. Demetrescu, corespondent de război al Avruului în Italia, în mijlocul unui grup de sburători funcții.



Formație de avioane fasciste decolând  
într'un zbor de noapte. (Luce)

prin care a trecut sau poate încă trece!

Victoria anglo-ruso-americană — această hibridă și stranie împerechere — ar aduce întregii omeniri haosul roșu, întunericul, mizeria și moartea, ștergând dintr'odată realizările și viața celor 2000 de ani de lumină, artă și creștinătate!

Victoria va fi de partea noastră! Vestitorii ei vor fi și atunci, glorioșii sburători amici de pretutindeni! Și în ziua aceea, pe sub marea poartă a împăratului Constantin, vor intra în cetatea eternă, armatele italiene victorioase! În fruntea lor va defila armata azurie, sburătorii Italiei, încărcăți de glorie și de recunoștința unui întreg popor!

Comandor av. AL. DEMETRESCU

postul de pilot secund formând astfel un simbolic echipaj italo-român!

Sborul a decurs atât de normal, manevra de pilotaj atât de precisă încât uimirea și admirațiunea mea a fost justificată! Să mă ierte ilustrul meu însoțitor dacă-i divulg vârsta, nu am crezut însă, că am să întâlnesc vre-odată un general pilot, care la vârsta de 54 ani — după o atât de lungă carieră de sburător — să fie totuși tânărul pilot al avionului militar care m'a purtat, dela Cagliari la Alghero!

Cu astfel de șefi și cu mii de admirabili sburători de care dispune, Italia nu va putea fi învinsă!

Victoria trebuie și va fi de partea Axei, ori care ar fi momentele grele



Un soldat în fața unui aerodrom italian în Africa de nord. (Luce)

de vedere Italiană.



# Ionă decemii de

Prof. Mălar Antonescu urmărind cuvântul de mulțumire al generalului de aviație Ugo Rampelli, comandantul aviației Italiane de pe frontul rus.



Generalul aviator Ugo Rampelli



D. Ministrul General Gh. Jilencu, rostitu-și discursul.



Prof. Mihai Antonescu trecând în revistă companiile de aviație



compania de aviație

# aviație fascistă



D. General Șteflea, șeful Marelui Staf Major, de vorbă cu un ofițer general italian.



D. Prof. Mihai Antonescu de vorbă cu D. Renato Boya-Scopa Ministrul Italiei la București și cu Colonelele aviator De Porto atașatul Aeronautic al Italiei în România.



D. General av. Gerstenberg, atașatul aerului german în noi, semnând în cartea de aur a flotei.

Pe aerodromul unei flote de aviație din apropierea Capitalei a avut loc într-un cadru ostășesc, sobru și de camaraderie, sărbătorirea a două decenii de la înființarea aviației italiene armate de sine stătătoare, prin voia Duceului Mussolini.

Această festivitate ostășească a fost onorată de prezența domnului Vice-Președinte al Consiliului de Miniștri Prof. Mihai Antonescu și a numeroșilor personalități din lumea noastră militară și aviație. În extremă de numeroasă asistență am remarcat prezența domnilor: General de corp de armată Pantazi, Ministrul Apărării Naționale General de divizie Șteflea, șeful M. Ș. N., General de escadră Gh. Jienescu, Ministrul Aerului, Renato Boya-Scopa, Ministrul Italiei, General Gerstenberg, atașatul aeronautic al Germaniei, Colonele De Porto, atașatul aeronautic Italiei, Generalii Ugo Rampelli comandantul aviației italiene de pe frontul rus, Ramiro Erescu, Em. Ionescu, Măscu Gh., C. Celăreanu, Gh. Vasiliu; Colonele: Napoli, Ungaro, Grencarollo, Nădău; comandanții: Gărlăanu, Calinescu, Sahni, Romanescu, Aurel Grigorie, etc...

A urmat o festivitate la Monumentul aviatorilor, iar după amiază, la Cercul Militar D. General Rampelli a vorbit despre gloria aviației fasciste și frământările de aripi germano-italiano-române.

Toate festivitățile au fost transmise la radio.



Un grup de ofițeri aviatori italieni.



# Scuturătorul

Bătălia și-a împletit cunună  
Energia și dârzenia „Dacă”.  
Credința și cinstea străbună  
Urcându-te 'n sus ca o faclă.

Făurit din carpatică stâncă  
Lovit-ai în hidra păgână  
Oprind svârcoalirea ce încă...  
Rănită 'n cerca să rămână.

Icar al credințelor sfinte  
Aripa te-a dus... uragan.  
Nimic rezistând înainte  
Uimind pe român și dușman.!

St. Av. Florescu Costin Dacus

# Taman

# Aripi românești

DE PETRE PAULESCU

Bate vântul lin dinspre Taman.  
Și aprinde'n inimă pustiu.  
Gem tristeți, ca pasările mari  
Clătănându-și leneș vineșiu.

Pașii grei se deslăpesc ușor  
Și pornesc prin visuri colindând  
Greu se uită'n noapte amintirea  
Când se'ntoarce sufletul în gând.

Dar nu-s pași de humă peste vreme  
Nici lumini uitate să le-aprind  
Lung în urmă după-un marș ceșos  
Se mai uită zilele cu jînd.

Trist o să rămână — aici și palid,  
Ca 'ntr'o ramă un portret uitat,  
Zâmbetul pe care după-o fată  
Ochiul lăcrămând l-o fi lăsat.

Gol mai este când privești în urmă,  
Și te'nchizi în tine de urât...  
Greu mai curge timpul peste stepă  
Când te strânge ranița de gât...

Bate vântul lin dinspre Taman...  
Haide viață, ai rămas de șir...

Poate'n ochii ce privesc departe  
Stau și așteaptă rădăcini de știr.

Trec escadrile 'n viscol violent  
Să năruie 'n picaj fortificații.  
Trec aripi românești în mari formații  
În misiune de bombardament.

S'aud explozii, geme orizontul  
Și timpul — aici miroase a pârjol;  
Dau vulturii pe forturi, dau ocol.  
Și flăcări ard albastre pe tot frontul.

E vast măcel și-s limbi de foc spre 'nalt  
Și freamătă văzduhul de motoare;  
Este prăpăd gigant, fără scăpare  
...Și noi mereu cu țara la asalt.

Piloții sunt vârtej și rotogoale  
Și ritmuri de rafale luminoase;  
Victoria le șueră prin oase  
Ca o alarmă lungă de furnale.

Și zarea arde, arde violent  
Și bombele-s urnire grea de stânci  
Și peste noi cu gloria pe hrânci  
Trec escadrile dela bombardament.

# Semnificația unei aniversări

Aniversăm astăzi 20 de ani dela nașterea Aviației fasciste sub forma sa de „*Armata a Aerului*”.

Aniversăm astăzi prima „*Armata a Aerului*” în lume, creație a genului latin: „*Ducele Mussolini*”, organizată ca „*Armata independentă*”, aptă a acționa decisiv asupra puterii morale și materiale a adversarului; capabilă a duce războiul ofensiv din primele zile, deasupra uscatului și apei, oriunde scopul războiului necesită o acțiune de forță.

Aniversare fericită, deoarece se face în plin războiu: războiu care a consacrat definitiv valoarea și eficacitatea concepției, deci justifica vederilor aceluia care a avut intuiția valorii domeniului aerian și care a impus atențiunii întregii lumi rolul avionului ca armă de luptă.

Această aniversare ne da ocaziunea:

- a trece în revistă fazele principale ale dezvoltării Aviației italiene fasciste;
- a lua act de marile realizări ale acestei „*Armate*” încoronată prin faptele glorioase de războiu obținute pe cerul principalelor teatre aeriene de bătălie;
- a închina un zvon omagiu tuturor acelor spirite îndrăznețe, care animate de un ideal, de o flacăra, de o credință „*aboul*” au contribuit cu jertfa lor pentru gloria aripilor fasciste.

## LOCUL OCUPAT DE ITALIA ÎN MIȘCAREA AVIATICĂ MONDIALĂ

Geniul latin, care a prezidat la toate marile realizări ale spiritului omenesc și care n'a lipsit dela nici una din marile descoperiri ale lumii, își poate revendica aproape cu exclusivitate cucetirea spațiului aerian.

Suntem obligați să arătăm astăzi aici că înainte de apariția avionului, cu 400 de ani în urmă un Italian figură monumentală a Renașterii, cel mai mare geniu pe care l-a produs omenirea, LEONARDO DA VINCI, imagina în secolul al XV-lea o mașină zburătoare, ale cărei planuri le desena chiar el și cari s'au păstrat până astăzi.

Această mașină zburătoare nu a rănit la întâmplare din creierul unui posedat, ci a fost rezultatul unui studiu științific și aerotehnic — elaborat de acest creier genial — studii de esență aerodinamică, ale cărui principii sunt valabile și astăzi.

Tot LEONARDO DA VINCI a imaginat încă de pe atunci întrebuintarea elicopterului și parașutei.

De asemenea 200 de ani mai târziu un

alt vizionar italianul FRANCESCO LANTERZI, născut la 1631, scrie o lucrare asupra navigației aeriene, în care face următoarea profeție:

Vom avea o „*Armata aeriană*”. Fortificațiile noastre actuale vor deveni inutile și mai departe „*Artileria*” vor ajunge să tragă din abor”.

La începutul secolului al 20-lea, ENCA ROSSI, VIVALDI PASQUA, CASTELLANI, PICOLLO, CEI CIRRO CERRI, și alții, au purtat aprinsă torța credinței stăpânirii spațiului aerian ca și Românii VUIA și VLAICU.

Nu mai aceste exemple sunt suficiente pentru a stabili și preciza locul de avangardă ocupat de Italia în mișcarea aviatică a lumii.

Deasupra tuturor marilor precursori și vizionari ai aripilor mondiale, va străluci însă deapănarea, ca un lucifer al științei universale, zeful lui RAFAEL și MICHEL ANGELO, celebrul LEONARDO DA VINCI, poet și vizionar, filosof și om de știință, artist și om de acțiune.

## AVIAȚIA ITALIANĂ A FOST PRIMA CARE S'A PUS ÎN SLUJBA RĂZBOIULUI

În războiul din Tripolitania, în 1911/12 Aviația italiană participă cu 12 aparate și aduce servicii imense armatei, prin culegerea de informații, observarea tragerilor artileriei, bombardarea adunărilor de trupe și fotografia aeriană.

Deși numai cu motoare de 50 H. P., avioanele italiene se avântau până la 100 km. adâncime în inamic.

Prin însuși această întrebuintare aviația italiană deschide larg calea folosirii viitoare a aviației ca mijloc de războiu, servind încăodată de precursorare celorlalte națiuni.

La lumina concluziilor trase din acest războiu, celelalte națiuni adaptează programele și procedeele lor de construcție și întrebuintare militară, orientează activitatea aeriană la început sportivă, spre scopuri militare — oarecum precizate.

## AVIAȚIA ITALIANĂ ÎN RĂZBOIUL MONDIAL

Italia intră în războiul mondial cu o aviație puțin numeroasă (80 avioane), însă animată de cel mai înalt spirit combativ.

Sufletul aviației italiene în războiul mondial este scriitorul înaripat și cald, GABRIELE D'ANNUNZIO, eroul dela Viena și Fiume, reprezentantul autorizat al sufletului arzător și al acțiunilor in-

drăznețe și nuanțate, vizionar de o excepțională sensibilitate artistică, reprezentant autentic al poporului italian.

Acțiuni aeriene glorioase sunt purtate de Aviația italiană pe Isonzo, la Piave, în luptele dela Vittorio Veneto și Caporetto.

Printre toate aceste acțiuni aeriene este însă una care iese din comun și care se înscrie ca faptă de armă excepțională prin spiritul de organizare, prin știința și curajul executanților ca și prin spiritul lor de sacrificiu.

Este vorba de bombardarea Vienei la 9 August 1918, executată de o patrulă de 8 avioane, comandată de Maiorul GABRIELE D'ANNUNZIO, parcurgându-se astfel o distanță de 1.000 km., din care 800 pe teren inamic.

Pentru posibilitățile de atunci ale avionului, operațiunea constituie într'adevăr o performanță remarcabilă ce se înscrie pe palmaresul faptelor aeriene de războiu italiene, ca o acțiune de mare răsunet.

Ași italieni ai războiului mondial stau alături de marii ași ai aviațiilor occidentale, îmbogățind gloria eroilor aviatori morți pentru gloria aripilor mondiale.

Printre aceștia cităm pe cei mai reprezentativi ca:

Maiorul FRANCESCO BARRACA, asul vânătoarei cu 34 victorii, Locotenent SCARONI SILVIO cu 24 victorii, Lt. PICCIO PIER RUGGERO cu 24 victorii, Locot. BARACHINI FLAVIO cu 21 victorii, Căpitan RUFFO DI CALABRIA FULCO, etc. etc.

Sfârșitul războiului mondial găsește aviația italiană acoperită de o glorie nepieritoare, însă istovită și cu material total perimat.

## FASCISMUL ȘI CREIEREA ARMATEI AERULUI ITALIENE

Fascismul își exercită acțiunea lui miraculoasă și în domeniul aerian.

Doctrinarii fascismului „*Ducele*” este un vizionar; el simte, intuește, înțelege și înbește Aviația.

Încă înainte de revoluția fascistă, ideile lui îndrăznețe despre Aviație sunt exprimate fără nici un menajament.

El are viziunea clară a viitorului „*Armata Aeriană*” și entuziasmat de încercările lui LATHAM și BLERIOT scrie următoarele în ziarul „*Popolo*” din Trento, în 1909 când nu era decât un exilat politic:

„*Epoca noastră este eroică, poate mai mult decât cea antică.*”

„*Astăzi ca și în vremurile mitologice ale Argonauților, omul simte nostalgia marilor cuoceri.*”

Eroi modesti se cheamă NANSEN, LUIGI DI SAVOIA, STAKLETON, LATHAM.

Cuvântul care rezumă și dă un caracter de neasemuit veacului nostru este mișcarea.

Aceasta nu constituie pentru el o simplă expresie trecătoare a unui entuziasm de moment, ci o profundă convingere inovată din intuiția sa genială.

Astfel, în 1919, în toial bătăliei politice pentru plămădirea climatului fascist în ziarul său „*Popolo d'Italia*”, înstitue o „*pagină de aviație*” periodică pentru a

Vedere, pe un aerodrom din Africa de Nord.



Pregătirea pentru zborul de noapte.



expune opiniei publice ideile sale și ale colaboratorilor săi despre aviație.

Este primul contact pe care opinia publică îl are cu domeniul atât de vast al problemelor aeriene și este prima onță în lume când într'un mare cotidian politic se sacrifică o pagină pentru chestiunile aeriene.

Analizând sprijinul financiar, pe care guvernul de pe acea vreme îl acordă Aviației, se revoltă și arată primul ministru NITTI că suma de 10 milioane lirete alocată „nu ajunge nici măcar pentru a plăti pasajii aerodromelor”.

Dar el nu se mulțumește să activeze numai cu vorba și scrisul — ci înțelege să treacă la acțiune, să aboare singur, încercând riscurile și sublimul aborului.

În 1919 execută un abor la Fiume, iar în 1922, face pilotajul și obține brevetul.

Privitor la această școală el scrie: „Trebuie să dau exemplu, Vitorul Italiei, vitorul țării mele, poate îi hotărât în vântuh. Eu sunt un pioner, trebuie să stăi drumul”.

El precizează astfel și principiul de bază al moralei de Comandament și apostolat de zburător — amiralul de punte, aviatorul în carlingă.

Este primul conducător de stat care dela înălțimea puterii sale, acordă Aviației cea mai largă înțelegere, dându-i primul loc între armele de apărare națională.

Pentru concepția doctrinară a posibilităților și folosirea armei aerului are norocul să aibă alături de el pe marele DOUHET, pe care el însuși îl arată ca precursor, în discursul său din Senat, ținut la 30 Martie 1938.

Doctrina lui DOUHET a fost epocă și a produs o mișcare intelectuală fără precedent în toate armatele lumii.

Partizani și adversari au fost de acord în a recunoaște în el pe unul din cei mai mari gânditori militari.

Ideia sa fundamentală a fost în întregime lușită de DUCELE MUSSOLINI, care și-a organizat aviația întocmai după cum preconiza DOUHET și a pregătit-o de acțiune, în spiritul integral al doctrinei sale.

Dacă pentru partea doctrinară, DUCELE MUSSOLINI a avut pe DOUHET, pentru realizare pentru punerea în practică a ideilor fundamentale, pentru crearea instrumentului ieșit din creierul unui mare gânditor, a avut pe ITALO BAL-

BO, socotit încă de pe vremea când era în viață, unul din cele mai mari genii organizatoare ale regimului fascist.

Cu voința, pasiunea și puterea realizatoare a DUCELUI, dispunând de un doctinar ca DOUHET și un om de acțiune ca ITALO BALBO, conducerea fascistă reușește în câțiva ani numai, să creeze una din cele mai importante forțe aeriene și prima „Armă Aeriană” din Europa.

Astfel a luat naștere la 23 Martie 1923 — *Legiferat* — din hotărârea DUCELUI această nouă armă, care va ului lumea, va tulbura atmosfera liniștită a cancelarilor europeni, va schimba raportul de forțe în Mediterana și va face să apară la orizont probleme noi și decisive pentru conducerea popoarelor.

În fruntea acestei activități gigantice stă în permanență DUCELE.

### AFIRMAREA AVIAȚIEI FASCISTE PE PLAN INTERNAȚIONAL ÎN PERIOADA DE CUCERIRE A SPAȚIILOR INTERCONTINENTALE ȘI A LINIILOR AERIENE MONDIALE

Revoluția fascistă agită spiritul realizator.

Trăim epoca grea și glorioasă a luptei fantastice încinse între om și natură pentru cucerirea definitivă a spațiului.

În această luptă aviația fascistă nu numai că este prezentă pretutindeni, dar ocupă regulat primele locuri, acumulând trofee și provocând noi competițiuni.

Un spirit nou poartă pe aviatorii fasciști pretutindeni unde își fac apariția: — *spiritul de ordine, de efort conștiințios, de îndrăzneală până la sacrificiu, sentimentul de onoare, care este specific mișcării fasciste.*

Voința DUCELUI veghează implacabil, impulsionează.

Acțiunea lui ITALO BALBO, organizează, prevede, conduce și execută totul. Realizările sunt răsunătoare:

— Sborul lui DE PINEDO și CAMPANELLI la 19 Aprilie 1924 dela Sesto Calende la Melbourne — Tokio și înapoi.

— Recordul de viteză în cupa Schneider cucerit de BERNARDI în 1926 cu un Macchi 39, la 396 km. oră, apoi la 416 km. oră.

— Sborul peste Atlantic și cele 2 Americi al lui DE PINEDO, în echipaj cu CAROL DEL PRETE și ZACCHETTI, cu un avion Savoia 55, în Februarie — Iunie 1927.

— Recordul mondial de distanță în linie dreaptă Italia—Brazilia, cucerit de ARTURO FERRARIN și CARLO DEL PRETE în Iulie 1928.

— Cruciera la Polul Nord cu dirijabilul „Italia” a lui NOBILE.

Dar ceiace trebuie reținut sunt croazierile Mediteraniene, și transatlantice în masă, sub comanda unui șef, executate sub impulsul DUCELUI, organizată și executată de neulfatul BALBO.

Reamintim:

— 61 hidroavioane Savoia parcurg în Mediterana occidentală distanța Orbetello — Elmas — Pollenza—Los Alcazarés — Port Alifanques — Berte — Orbetello circa 3.000 km. (Mai 1928).

— 36 hidroavioane Savoia parcurg în formație itinerariul Taranto — Atena — Istanbul — Varna — Odessa — Constanța — Istanbul — Atena — Taranto — Orbetello (1929).

— 11 hidroavioane Savoia la 15 Decembrie 1930, pornesc în traversarea Atlanticului și după un abor în patru etape, nu lipsit de peripeții, americane la Natal.

— 24 hidroavioane Savoia în formație traversează Alpii și Atlanticul de Nord dus și întors — coperind 20.000 km. (1933).

Ce demorează totuși mai elocventă de forță, de prestigiu, de măreție, de realizare

tehnică și organizatoare se putea prezenta opiniei publice italiene și lumii întregi, decât aceste raiduri internaționale în formă, realizate de către echipele fasciste, în cap cu șeful aviației, pe material de concepție națională?

În aceste competițiuni aviația fascistă aduce o notă cu totul originală, care prezintă o măsură justă a calității sale ca „Armă Aeriană Independentă” din punct de vedere al spiritului de organizare, știință a pilotajului, grad de perfecționare, a antrenamentului, a echipării terenurilor și deci ca valoare a posibilităților sale operative.

Este vorba de croazierile Mediteraniene și transatlantice în masă cu formațiuni numeroase, sub comanda unui șef.

### AVIAȚIA FASCISTĂ ÎN RĂZBOIUL ABISINIAN

Organizarea forței „Armăi Aeriene” fasciste nu s'a făcut însă în scopuri spectaculoase.

Erau prea mari sacrificiile consimțite de națiune, pentru a nu exista, la baza planului de înarmare fascist ideea lozincă, ideea scop sortită să alimenteze viața unei ținare și viguroase națiuni!

— realizarea imperiului italian fascist.

Manifestările aviației fasciste pe plan pacific internațional erau manifestări de forță ale unei conduceri hotărâte.

Ele au atras luarea aminte factorului militar italian și au pus problema echilibrului de forță în Mediterana.

Intimidarea Angliei în conflictul Italo-Abisinian este prima mare victorie a aviației italiene fasciste, obținută în „războiul alb” și primul fruct al celor de conducerea italiană după stătea sacrificii făcute pentru creșterea „Armăi Aerului”.

Cucerirea Abisinie a fost în primul rând o victorie a „Armăi Aerului” fasciste.

Aviația fascistă se ilustrează printr-o acțiune de forță capabilă a executa:

- 2.091 bombardamente
  - 3.650 recunoașteri
  - 50.634 ore de abor
  - 1.853.000 kgr. bombe lansate
  - 1.074.000 kgr. materiale transportate.
- Numai cunoșcând condițiunile de relief, clima, depărtatea la care s'a lucrat și echiparea spatelui cerului de aviație, ne putem face o idee precisă de câtă energie s'a consumat și ce spirit prevăzător a demonstrat conducerea „Armăi Aerului”.

„ÎN CAZUL UNEI VICTORII A SOVIETELOR, FINLANDA ȘI ROMANIA NU TREBUIE SĂ SE BIZUE PE AJUTORUL ANGLIEI ȘI AL STATELOR UNITE”.

(Ziarul londonez „Daily-Mail”)



Compania de onoare Italiană la monumentul aviatorilor români. (S.M.P.)



**AVANTGARDA „ARMATEI AERIENE“ FASCISTĂ IN LUPTA CONTRA COMUNISMULUI**

Fascismul este atent la toate fenomenele ideologice internaționale cu caracter general și decisiv ce agită popoarele Europei în special.

Când virusul comunist irupe în Spania Italia fascistă conștientă de misiunea ei, intervine prompt.

Ducele trimite pe câmpul de luptă armee speciale ale revoluției fasciste „Motorizate și Aviație”.

Sunt cunoscute răsunătoarele succese aviatice italiene în toate luptele de salvare a Spaniei de primejdia comunistă.

Acțiunea aviației fasciste în Spania și sacrificiile ei de sânge sunt realmente impresionante:

- 56.000 înșiri în inamic
- 903 avioane inamice doborâte
- 40 avioane inamice distruse la sol
- 175 morți (personal navigație)
- 122 răniți

Europa trebuie să fie recunoscătoare Italiei fasciste, care prin intervenția ei armată a dat timpul de pregătire și deci a creștat condițiunile de apărare contra pericolului comunist, ce s'a dovedit atât de puternic.

De aceea se cuvine să aducem un pios omagiu bravilor sbrători italieni căzuți în avangarda în Spania, santinele înaintate, la postul de onoare contra celui mai de temut dușman al civilizației europene.

**RAZBOIUL ACTUAL**

Marea conflagrație mondială deslănțuită în 1939, găsește aviația italiană recent înapoiată din lupta sa din Spania.

Ne găsim într'un conflict ideologic, de manifestare sângeroasă, ce nu admite compromis.

Invingem, ori civilizația Europei pierde. Armata fascistă, alături de invincibila armată Germană duce greul operațiilor militare în Africa Orientală și de Nord, în Mediterană și în Balcani.

Pretutindeni aviația italiană s'a acoperit de glorie, stărnind admirația aliaților, teama și respectul adversarilor.

În Africa Orientală și de Nord dar mai ales în Mediterană, aviația fascistă, în unire cu flota, a fixat forțele navale și aeriene anglo-americane, a interzis mai bine de trei ani drumul flotei engleze prin Mediterana, a apărat coastele de Sud ale Europei și a susținut armatele Italo-Germane în grelele lor lupte ofensive și defensive duse pe solul african.

Aripă la aripă cu aviația germană, echipele italiene au dovedit și în acest războiu ceace arătaseră atât de strălucit în timp de pace, calitățile lor de luptători, virtuțile lor războinice, disciplina, elanul și înaltul spirit de sacrificiu însușit de fascism.

Astfel, printre eroii acestui războiu, alături de ofițeri și trupă se aliniază, ca aște figuri de legendă, un principe aviator „Duce de Asta”, Italo Balbo, da, Italo Balbo, nemuritorul șei ce a înscris

în cartea de aur a aviației fasciste, încă din timp de pace, pagini mărete de glorie nepieritoare și al cărui spirit conduce astăzi în luptă tinerile generații de aviatori, apoi Bruno Mussolini, Moscatelli Antonio, Generalul Enrico Pezzi, comandantul Aviației Fasciste angajate pe frontul din Rusia, căzut recent la postul de onoare și, mulți alții, cavaleri ai latinității, cruciați ai lui CRIST, căzuți eroic pentru apărarea civilizației și a crucii.

**AVIAȚIA ITALIANĂ ACȚIONEAZĂ ÎN EST PE ACELEAȘI DRUMURI PE CARE S'AU MIȘCAT LEGIUNILE ROMANE ÎN LUPTA LOR DE APĂRARE CONTRA NAVALIRILOR BARBARE**

Plutește deasupra noastră spiritul cetății eterne, inimă a vastului imperiu roman ale cărei legiuni glorioase au dus liniștea și pacea în toate colțurile lumii.

După sfărâmarea celei mai mari puteri navale antice, Cartagina — steasă de pe suprafața pământului de armatele lui Scipio Africanus și după cucerirea popoarelor galice de la Nord de Alpi sub Cezar, împărați romani și-au îndreptat armatele lor organizatoare înspre Est, cucerind sub Ulpus Traianus Regatul Dac al lui Decebal, plămădind un popor de autentică latinătate și făcând să înflorească între Tisa Dunăre și Bug, acea civilizație romană, izvorâtă din strălucirea Romei Cezarilor.

Legiunile romane instalate pe pământurile noastre, duc lupte înversunate timp de 300 de ani împotriva hoardelor barbare năvălitoare din inima stepelor asiatică.

De la Tisa până la Nistru și Bug sunt presărate urmele civilizației romane și ele pot fi ușor descifrate de Dvs. acei ce în trecere prin țara noastră, aveți curiozitatea și timpul să cercetați urmele istoriei.

Limba, portul și obiceiurile, monumentele istorice cu caracterul și originalitatea lor specifică romană, denumirile localităților de la Druhetes (T. Severin) la Na-

poca Ardealului și până la opa lăstăită a Bugului, tot atâtea vestigii vă vorbesc de origina noastră comună, de tezaurul de virtuți al latinității noastre, de măreția unui trecut istoric, care ne potuncege sacrificiile de astăzi.

După ce în 274 Impăratul Aurelianus a dat ordin legiunilor sale să părăsească Dacia Romană din cauza furiei crescânde a barbarilor, au rămas legați de gila lor scumpă, băștinașii daco-romani, poporul românesc de astăzi, care timp de 16 secole, a ținut singur tătuturor năvălirilor barbare.

Deși sub vicisitudinile sortii și-a pierdut unitatea sa geografică, etnică și politică, prin infiltrațiunile dela Est, Est-Sud și Nord, totuși am rămas ac stâncă declinată împotriva valurilor furioase ale barbarilor, apărând cu brațul și sângele nostru, latinitatea și civilizația.

Popor de margine, hotar între două lumi, Ștefan cel Mare în secolul al 15-lea, primea dela Paps Grigore al 7-lea titlul de „Apărător al creștinătății”.

Ca și în trecut, poporul românesc luptă astăzi eroic în Est împotriva comunismului nimicitor.

Ne găsim pe linia istorică a strămoșilor noștri, cu arma în mână, pentru apărarea drepturilor noastre integrale și permanente și dăm contribuția de sânge la apărarea crucii și civilizației europene.

Suntem mândri de trecutul nostru și fericiți că:

Italia fascistă, ca și Roma eternă; Aviația fascistă ca și legiunile romane, luptă astăzi glorioasă — ca și în trecut — pentru a salva Europa din bezna întunerecului și a morții redând-o strălucirii și perfecțiunii spiritului uman.

Și cu credința în victoria noastră, victoria luminii, victoria umanității răzbunată, să strigăm:

- Trăiască Majestatea Sa Regele Impărat VICTOR EMANUEL al III-lea!
- Trăiască DUCELE!
- Trăiască glorioasa Aviație fascistă!

General de escadră aviator GHEORGHE IJENESCU, Ministrul Subsecretar de Stat al Aerului

„NU EXISTĂ ALTĂ SOLUȚIE PENTRU EUROPA DECAT: SĂ ZOROBESCA BOLSEVISMUL SAU SĂ SE CAȘE ZOROBITA DE EL, NICI AMERICA, NICI ANGLIA NU VOR FI ÎN STARE SĂ ÎNCHIDĂ DRUMUL BOLSEVICILOR”.

(Ziarei slavejlan „La Sălav”).

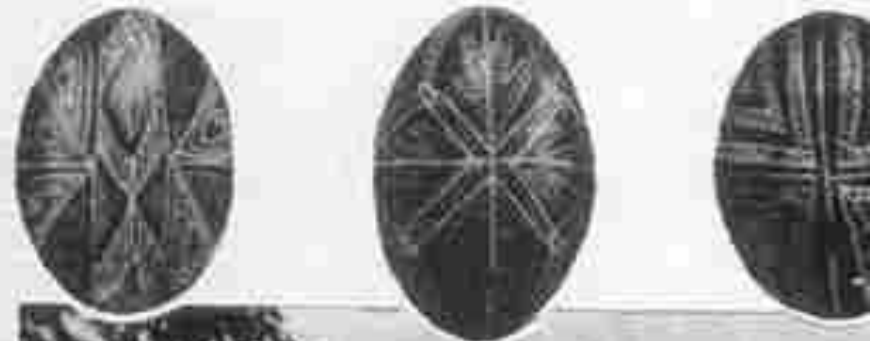


o veltate de parașutiști coborând spre pământ.

T  
A  
R  
A  
N  
O  
A  
S  
T  
R  
A



Fiocă din Oltenia la costum de sărbătoare.



Satul Iacobeni din Bucovina.

Țărăncă din Munții Apuseni țărănește.

Uliță din Rășnari-Sibiu.





Castelul Hanieli.



Pășcuțeni.



Clacă la Tismana-Gorj.



## — OPERAȚIILE DINTRE 15 MARTIE — 1 APRILIE 1943

**C**eea ce caracterizează războiul aerian din răsăritul Europei, în țara sa actuală, este numărul mare de avioane sovietice doborâte, fie în lupte aeriene, sau pe sol, fie din cauza artileriei anti-aeriene, în raport cu pierderile aviației germane și aliate.

De câteva săptămâni pierderile înregistrate pe frontul oriental de aviația germană și sovietică după calculele făcute de germani sunt în proporțiile următoare: 1 = 5, 1 = 10, 1 = 20 și chiar mai ridicate.

Un comunicat al Marelui cartier general german a anunțat la începutul lunii Martie doborârea a 59 aparate sovietice în diferite sectoare ale frontului, fără nici-o pierdere din partea aviației germane. Faptul acesta este în adevăr extraordinar, căci înseamnă o proporție notată cu o cifră infinită la zero.

Cu toate că asemenea cazuri sunt excepționale, ele prezintă totuși un element

interesant în ce privește capacitatea de luptă a avioanelor sovietice în campania actuală.

Dacă nu putem să considerăm redusă la limita extremă capacitatea de luptă a aviației sovietice, luând în seamă numai un caz extraordinar acela înregistrat de comunicatul marelui cartier general german, la începutul lunii trecute, cadența pierderilor pe baza proporțiilor medii de 1 = 5, 1 = 10, și 1 = 20, indică neîndoios o scădere simțitoare a capacității de luptă a aviației sovietice.

Se știe că germanii nu se folosesc de cifre fantastice în scop de propagandă, spre a prezenta un tablou trandafiriu al situației, ci ei iau în serioasă considerație realitățile și deci stabilesc proporțiile pierderilor lor și ale inamicilor pe temeiul unor calcule precise.

Cum se explică pierderile mari ale armii aeriene sovietice în raport cu cele ale armii aeriene germane?

Să fie oare vorba de construcție defec-

tuosă a aparatelor de vânătoare, de bombardament și de recunoaștere sovietice, ale căror tipuri numai au calitățile corespunzătoare cerințelor războiului aerian modern, în ce privește viteza, puterea de rezistență și maniabilitatea?

Sau aparatele acestea au aproape toate calitățile corespunzătoare cerințelor războiului aerian modern — constructorii lor ținând seama și de experiențele făcute în cursul ultimelor campanii, ca și de progresele aviației de luptă, însă nu dispun de echipajii de elită, din cauza modalității recrutării lor, de insuficiența instrucției profesionale și a antrenamentului?

În această chestiune, personalitățile competente germane amintesc că aviația U. R. S. S. a luat o mare dezvoltare înaintea celei germane; că uzinele de avioane sovietice au construit încă din timp de pace tipuri de avioane de vânătoare, de bombardament și de recunoaștere, care prin viteză, rezistență și maniabilitate au egalat tipurile corespundente ale avioane-

Alarmă!  
(Foto Titi Constantinescu)





lor străine, atară de cele germane tip „Stuka”. Dacă ele n’au fost în măsură ca să construiască avioane în picaș de valoarea tipului german „Stuka”, nici constructorii englezi și americani n’au izbutit să realizeze un asemenea tip.

Nu trebuie să uităm că U. R. S. S. a început să dea o dezvoltare mare aviației de la 1932 încoace, când conducătorii sovietelor au propus să organizeze „cea mai mare și puternică aviație militară din lume”. În acest scop s’au construit uzine de avioane și motoare și numeroase aerodromuri; s’au înființat școli de piloți, pentru parașutiști și mecanici necesari aviației și s’a făcut o întinsă propagandă spre a atrage tineretul în aviație. În anul 1936 ziarul „New York American” a anunțat că flota aeriană a U. R. S. S. a sporit numărul avioanelor de la 1700, cât a avut în 1937, la 4300, dintre care 1500 avioane de bombardament cu o încărcătură utilă de 8 tone și o rază de acțiune de 1.250 mile marine; iar personalul său navigant a sporit și el de la 12.000 la 40.000 de oameni.

În același an mareșalul Tukacievski a declarat într’o ședință a congresului partidului comunist:

„Odată ce noi vom fabrica avioane în serie — ceea ce vom face cel mai târziu în 1937 — nimeni nu ne va putea întrece. În acel moment noi vom poseda multiplul numărului actual al avioanelor noastre”.

Încă din 1937 U. R. S. S. a dispus de 74 de întreprinderi mari industriale aeronautice, dintre care 28 pentru construcția avioanelor, 14 pentru fabricarea motoarelor și 32 pentru construcția accesoriilor și instrumentelor necesare aviației.

În ce privește instruirea echipajilor, în ajunul războiului asociația „Osoaviachim” a avut 1500 de școli pentru instruirea unui număr mare de piloți.

Deputatul francez Boussonrot, președintele comisiei de aviație a Camerei, după călătoria ce a făcut-o în U. R. S. S. în 1937 a constatat că „aviația roșie este larg dotată cu avioane și echipajii bine instruiți și în deosebi de aerodromuri”.

Aceste informații au fost completate atunci și de cele ale reporterului aceleiași comisii, deputatul Hymanna, ca și ale domnului Louis Brégnét, constructorul de avioane francez, după care uzinele de avioane și de motoare sovietice erau în măsură să fabrice 5000 de aparate pe an.

În asemenea condiții U. R. S. S. a dispus la începerea războiului, în vara anului 1941, de o aviație puternică prin numărul considerabil al aparatelor și prin personalul navigant.

Totuși, ea s’a dovedit în cursul campaniilor din 1941, 1942 și 1943 inferioară din punctul de vedere al capacității de luptă, celei germane, cu toate că aviația Reich-ului a început să fie organizată de mareșalul Goering de la 1934 încoace, căci sub regimul diktatului de la Versailles ea nu s’a putut dezvolta decât sub forma comercială. Faptul că aviația germană a reușit să domine spațiul aerian din zona operațiilor; iar cea sovietică a suferit pierderi considerabile atât în luptele aeriene și pe sol, cât și din cauza artileriei anti-aeriene, își găsește explicația după părerea cercurilor competente germane, în compoziția personalului navigant și al aerodromurilor, în insuficiența instrucției și antrenamentului piloților sovietici, mai cu seamă în campaniile din cursul anilor 1942—1943.

Pe de altă parte, în materie de construcții de aparate, aviația germană, a executat noi tipuri de avioane de vânătoare și de bombardament, superioare celor din trecut prin caracteristicilor, așa că a întrecut în calitate pe cea sovietică. Trebuie apoi să ținem seama și de calitatea echipajilor germane, care s’a menținut și se menține la un nivel superior.

În ce privește operațiunile aeriene, între 15 Martie și 1 Aprilie, în toate sectoarele frontului oriental s’au desfășurat numeroase lupte aeriene și aviația germană, împreună cu cea finlandeză, italiană, română și slovacă, a întreprins atacuri continue împotriva diferitelor obiective militare inamice: căi ferate, noduri de comunicații, porturi, concentrări de trupe, ș. a.; după cum au ajutat mult trupele terestre în cursul luptelor. Zona portului Murmansk, linia ferată principală din sectorul extrem septentrional și cea secundară, legată de linia principală de interes strategic, au fost zilnic bombardate de avioanele



Sburători germani și români cercetând traseul înalte de misiune. (S. M. P. — P. K.)

„Stuka” germane cu mare eficacitate. În luptele din regiunea Nipru și Doneț, care s’au desfășurat între 21—27 Martie sovietele au pierdut 243 avioane; iar germanii 14; iar în cursul lunei Martie sovietele au pierdut în total 1167 de avioane, dintre care 1028 în lupte aeriene. Pe teatrul de război din Tunisia, ca și în zona Mediteranei centrale și occidentale, operațiunile aviației au fost intensificate în a doua jumătate a lunei Martie din cauza ofensivei anglo-americane, care este în curs în Tunisia și a sporirii transporturilor în zona respectivă a Mediteranei. Aviația germană și italiană a colaborat și aprijinit operațiunile forțelor de uscat africane, menținând supremația sa în cer; după cum a întreprins numeroase atacuri încununată de succes împotriva mai multor convoaieri inamice ce erau dirijate spre porturile algeriene.

Aviația de bombardament britanică și americană a continuat atacurile teroriste împotriva orașelor deschise din Germania, Italia, Franța și Olanda. După o statistică franceză, în ținuturile ocupate ale Franței, de la 1942 până azi au fost ucise de bombele avioanelor engleze și americane 4000 de persoane iar 7000 de persoane au fost rănite.

Atacuri în formațiuni masive s’au dat de

forțele aeriene britanice și americane împotriva orașelor Saint Nazaire, Tréves, Rouen și a altora din partea de nord-vest a Franței; a orașelor Napoli, Messina, Cagliari, Palermo ș. a. din Italia de sud, Sicilia și Sardinia; a orașelor din Germania de vest și nord-vest, ca și asupra Berlinului, fără scop militar, căci au suferit efectele bombardamentului, cartierele lipsite de orice obiectiv militar și populația civilă.

În zona insulelor Aleutine din Pacificul de nord, forțele aeriene japoneze au atacat în ziua de 27 Martie o flotă americană la vest de insula Matsuta. Două crucișătoare și un distrugător au fost avariate.

Alte lupte aeriene s’au dat într’un golf din Noua Guinee și deasupra insulei Canton, între formațiunile aeriene japoneze și americane în cursul cărora 19 avioane americane și 3 japoneze au fost doborâte; iar mai multe vase de transport și un distrugător, ce făceau parte dintr’un convoi american, s’au scufundat. O luptă aeriană s’a dat în regiunea insulelor Russel din Pacificul central, între două mari formațiuni americană și japoneză, în cursul căreia 47 de aparate americane au fost doborâte și nouă japoneze.

## UN BILANȚ TRAGIC AL REGIMULUI BOLȘEVIC

### SPANIA

12 episcopi, 17.500 preoți și călugărițe asasinați în timpul revoluției din 1936.

### LETONIA

1355 persoane împușcate, 32895 persoane dispărute, arestate sau deportate în timpul anului aa.

### ESTONIA

1178 persoane asasinate, 60.911 persoane deportate, 6000 copii rămași orfani, 1308 condamnări (1940), 5063 condamnări (1941), 1478 încarcerări în luna 1941, 1103 arestați.

### LITUANIA

1100 preoți asasinați, 15.000 lituanieni morți în urma torturilor, 5000

persoane asasinate în câteva zile (de la 22 la 27 Iunie 1941), 50.000 deportați în timpul de la 14 la 21 Iunie 1941).

### RUSIA

1.761.065 execuțiuni efectuate de Ceca (de la 1917 la 1923, 25 episcopi, 1215 preoți, 6575 profesori sau membri ai învățământului, 2800 medici, 54.850 ofițeri, 260.000 soldați, 10.500 agenți de poliție, 48.000 jandarmi, 19.850 funcționari, 344.250 intelectuali, 815.000 țărani, 192.000 lucrători, 10.000.000 victime moarte de foame în cursul anilor 1922—1923 (din cari 1.000.000 în Ucraina), 500.000 germani de la Volga deportați în Siberia.

### POLONIA

1.800.000 persoane deportate în Siberia din cari 1.400.000 sunt dispărute.

Adj. av. Pîțercă, unul din frații noștri plecați  
în război. (S. M. P.)



# ARIPI ROMANEȘTI LUPTA

GRĂBIA FLOREȘTEA MANU ÎN CIOLU



Scrișorii de acasă...  
(Foto Titu Constantinescu)



Antrenament... la sol.  
(S. M. P.)



Dăruirea și credința  
(S. M. P.)



Instalarea unei forpili aeriene  
sub aripa avionului. — (Luce)



Instalarea aparatelor fotografice la bordul unui avion de recunoaștere.  
(S. M. P. — P. K.)

S. Lt. Anastasin, comandantul unei unități de artilerie antiaeriană, care are la activul ei numeroase avioane dușmane doborâte.  
(S. M. P.)



„Izbăritorii români pe frontul de Est (M. P.).”



# CANDELA

## în întuneric

**P**RIN ocean de nisip și soare, coloane lungi cu capul gol și piepturile uscate, cu pașii grei și târziți, cu spatele încovoiat de povară și genuchii aduși spre gură, curg fără răgaz spre cetatea focului, iar pe deasupra lor, aripi crestate în crucile negre înădesc drumul.

— Într-acolo e Stalingradul; un abor de pasăre, zise comandantul. Coloana mută saltă doar umerii și lasă ochii să caute mai departe, mărșăritare în nisipul răscolit de lumină.

Nori groși de praf îi înlocuiește apoi, se răsuciră spre cerul fără orizont, cu sufletele oamenilor ce uită să mai privească spre înapoi, ștergându-i în depărtări cenușii.

Aci nimeni nu gândește, se bate drumul sub talpa sa de plumb și se umbrăște în sudoare.

Rareori câte o voce spartă mai poruncește câte ceva, fără să fie auzit, apoi se întoarce spre ei și se întrebă, ce-a zis.

Focul, singur locul le limpezeste mintea și îi oprește în drum, să-și prăjească pânțele în jarul pietrișului.

Înșercarea-i așteptată cu multă nerăbdare, să le potolească arsurile de peste zi și să le curme o clipă calea fără sfârșit, să nu-i mai cheme acolo unde ei se duc, să apere pe acei ce poate rareori, ori niciodată, nu-și pleacă gândurile la crucea celor pierduți.

Și se duc pe arșiță, prin negură și ploaie, se duc să biruie moartea logodindu-se cu ea.

Ii petrec bătrâne și bătrâni, copii din pragul școlii unii lucrându-și, alții sărind de bucurie în jocul de-a soldații, alții muți, alții în tipăt de călătoare toamna, alții dornici de-un rând ce întârzie; o doină îi recheamă, o frunză le scrie, un vânt rece le tâlmăcește gândul, o bură le primenește sufletul și toate sunt mărunțiguri în măreția faptelor lor.

Tăcânitul mitralierelor, bubuitul brandurilor și tunurilor de toate calibrele, sunetul spart al bombelor, vaețele celor sfârtecași, gălgăitul sângelui, masele împrăștiate, oasele albe desgheurate, dinții rânjiți în soare, le împletesc povești și îngână melodii de care se îndrăgesc, uitând c'ar putea fi și altfel.

Nimic nu-i oprește, focul macină și le deschide calea, monștrii se topesc, zidurile se dărâmă, apele seacă, cerul se întunecă, piatra se sfarmă și totu-i nimic.

O sentinelă și-a făcut căpătâiu din malul Volgei și se încălzește pe vatra Stalingradului.

Cântecul apoi e trist și fără cuvânt de înțeles. El duce alte proorocii și altor oameni.

Vânturile se stărnesc și bat de pretutindeni, ploaia mărunță și rece înșeapă usturător, potopul rupe și se revarsă peste lume.

O insulă bătută de furtună se mai rărește la orizont.

Din vreme în vreme se aud și glasurile sufletului ei, care nu vor să moară.

Puntea se întinde peste frământarea valurilor, avioanele de transport vin cănduri, și pentru o aripă cărută, se dau bătălii zile întregi, ca să fie adușă pe insulă.

Văzduhul cu toată negura lui încă mai îngăduie păsărilor să zboare spre limbul de pământ ros, zi de zi, de furia valurilor.

Indigiurile se topesc în erupțiile vulcanului și-acolo departe la răsărit, văl-vătăile de foc crăpau noaptea negurilor.

Era cam prin ceasul al șaselea și nu se luminase, ba parcă mai mult se întunecase pământul.

Convoitul înșeabat, lasă vâslele să scilpască în oglinda ochilor lui Mihai Pavloschi, peste care umbra desnădejzii nu se putea așterne.

— Ifrime, îți dau pe cel mai bun radiotelegrafist de la bombardament, numai să putem ajuage cu muniția la ai noștri, strigă el cu un accent de copil neogoiț.

Înapoia lui, sta Filipeiuc, pe care acel „cel mai bun” îl înecase în modestie și ca să nu fie văzut, el și-acoperise ochii cu mâna.

Din cealaltă parte, Georgescu, Morozeanu și sergentul Ponca, cântară spre el și-și scâldară ochii în fântâna luminei lui.

S'apropiară, se strânsură într'un mănunchi ca ramurile de salcie la Florii, în mâna preotului și echipajul călăuză al convoiului de transport acrian, depuse jurământul în muniție și fără zăbovă își luă locul.

Aburul sufletelor lor, ca un fum de tămâie, le purta ruga spre cer, ca să le sloboade lumină, iar cerul ca un Pilat, le slobozi ceată deasă și neagră și-i dădu în mâinile lor, să-i răstignească.

Motoarele aguduiră pământul și oprinseră inimile în ambalare repezită și adâncă.

— Ifrime? strigară deodată Alexandru Duță dintr-o parte și Mihai Pavloschi din cealaltă, parcă l-ar fi întrebat: „De ești tu Isus, mântuiește-ne și pe noi”.

Avioanele îndopate cu muniție se desprinsură greu de pământ, și în țiuitul telegrafic se chemară printre straturile de ceață.

Trebuiau să ajungă la Stalingrad, unde mii de vieți îi așteptau și cari cu fiecare clipă întârziată scăpătau, insetate de luptă.

Se vedeau prin șanțurile reci, trupuri rebegite și fiămânde, umbre în formă dar pline de suflet cari țineau cu dinții pământul ce se deschidea himeric în potopul de foc și plumb, să nu le fugă de sub picioare.

În amuzetul de motoare, ochii se ridicau spre cerul, care era al tuturor, inimile ticăiau și ei mai trăgeau un glonț, să poată rămâne încă o clipă, în împărăția speranței, iar dacă avionul se îndepărta, ori răbufnea dincolo de șanțuri, la vameși, se mângâiau cu pâinea aceea ce pוגoca din cer și le dădea viață și



Pe întinsele câmpuri de aerodrom (S. M. P.).

care nici nu-i plămânzea și nici nu-i înseta; era lupta pentru aducerea avionului sau echipajului în linie. Într'acolo se grăbeau prin negura pământului, aburătorii escadrilelor de transport.

Ifrim ținea rigid direcția de zbor tremurând glasul în chemarea celorlalți, parcă de teama de a nu se răsleși de ei, și chemările deveniră mai insistente. În măsura în care presimțirile se strânseseră ca plumbul în inimă, la gândul morții celor ce se înodau cu fire de pământ, de aripile lui.

Stalingradul, colțul acela de pământ pardosit cu pietre, spinteca mantua cătrănită a gândurilor și rupea ceața orbirii din ochii aburătorilor, înlesnindu-le călătoria spre locul celei mai drepte și categorice sentințe „focul”.

Ar fi strigat Ifrim, ar fi strigat să-i plesnească toate centurile, să-i sară toate cataramele, numai să se știe aproape de ceilalți și că n'a trecut dincolo de Stalingrad.

Îngânarea motoarelor lui îi păru aceea a camarazilor și se mai potoli. Răsuci privirile printre cei din echipaj ca să și le hrănească dintr'ale lor.

Ei, muți, reci, cu fețele lustruite de vânturi, rătăceau în lumina lor, pe privirile înțepenite la datoria care îi cimentă în pasta echipajului.

Dear câte un ochi rămânea într'o parte, să îmbine sufletele într'unul, a celui mai tare, a celui mai neclintit, a celui mai oțelit prin încercări și furtuni vitregi.

Ifrim căscă gura să cheme pe unul, doar pe unul, însă înghiți în sec. Vorba ar fi produs neliniște. Tăcerea chiar în vecinătatea morții, picura duhul vieții fără sfârșit și oamenii mureau crezând că trăiesc mai departe.

Acum urma întrebarea și aceea pe ocolite, niciodată nu era brutală, fiindcă rătăcirea mai multora nu se credea a fi adevărată ori posibilă.

Unul trebuie să răsară, unul și el să dea poruncă, iar oile i-ascultă glasul și-l urmează. Acela e păstorul cel bun, care își dă viața pentru oile sale.

Și ca să nu le turbure inima, Moroșeanu întreabă: „Al cătelea drum Ifrime?”

Ifrim nu glăsuie, ridică umerii, ambală motoarele, le reduse, de parcă se ntreba singur: „Cum de n'am mai ajuns? Și-i tot noapte în plină zi?”. Porfoteala se deslănțuie ca o vijelie și mâinile în semn de nedumerire își respirară degetele.

Semnala transmisă pe undele eterului se risipiră fără ecou.

Nimeni nu-i mai înțelegea. Mihail Pavloschi împărțise mană sufletelor și acum locul dușman nu-l alăbea să mai răsufle, nici vorbă să-și mai aștepte camarazii, cari încă mai hăjbăiau prin ceață.

— Încotro or fi apucat-o? se întreabă șeful pornind motoarele.

Un fanion roșu îi dădu semnalul de pericol și Mihail Pavloschi se deslipi de pământul scormonit de obuze.

Atacul vrăjmaș porni și ocupă terenul. Ultimul colț ce lega luptătorii Stalingradului cu aripile celor de același sânge, le fu smuls.

Nicio potecă spre înapoi. Pe fruntea fiecăruia era scrisă aceeași sentință.

Din șanturi se ridicau râniții să slăgăruiască furia vrăjmașului.

Trupurile schilodite, figurile afumate, glasurile pițigăiate se învrăjbeau și se împleteau cu rețeaua de sârmă în stăvilar.

Pietrele săreau în mii de bucăți, pământul îmbibat de sânge impropșca aidoma plumbului clocotit, zidurile răslețe se prăbușeau peste cei neputincioși, răcnetul obuzelor se amesteca în gemăul oamenilor și larva aceea o îngâna monotonia Volgei, parcă într'adins ca s'o întărească.

Puhoiul inundă insula. Brațele se moleșiră și strivite sub fier împănară pământul.

O mnă de oameni se strânse în jurul șefului și se înrădăcinară în piatra ruinelor, să-i spele păcatele.

„Era prin ceasul al noulea și negura mai neagră.

Aripi uriașe vânturară funinginea vârdăhului și ametea urechile.

Pietrele Stalingradului se spălară în sânge. Soldatul alături de șef, îmbrățișați în aceeași moarte vitează, pe aceeași pernă „patul armei”.

De sus picurau lacrimile cerului și în văjăiala aceea parcă se auzea glasul Mântuitorului: „Eli, eli, lama sabactani”.

Deodată cerga negurilor se sfărtecă și un avion se roti larg pe deasupra luptătorilor, aruncând coșulețele cu muniții. Le primiră ca pe o împărtașanie înainte de a-și da duhul și-și ridicară ochii mulțumiți spre avionul stropit cu meteori de foc.

— De-ar scăpa? gândiră luptătorii inspăimântați de cutremurul și întunericul ce cuprinsese pământul.

Ifrim și avionul lui jucau în singurul punct de lumină al cerului.

Era după ceasul al noulea și o lumină licări în vârful piramidei de întuneric, arzând ca o candelă peste gloata sângerândă. Totul se sfârșise.

Clopoțele sunară departe de ei, dar și în sufletul lor, pământul și cerul se limpeziră, soarele morții aprinsese candela răsăritului fără asfințit, spre care o mână de moșneag tremurândă, veni să-și aprindă lumânarea învierii și spre care glasul plâpând al unui copil strigă:

„A înviat mămico, a înviat” și căzu sub icoana care nu se putea întuneca niciodată, în mintea lui, acoperindu-și urechile să audă mai bine, marșul coloanei pierdută în lumina candelii dela Stalingrad.

C. CORAVU

# Omisiunile



Lt. Comandor Ilescu N. — Mitrălieră.

**I**n ziua de 28 Martie a. c., d. Lt. Comandor aviator N. Ilescu — pentru camarazi și prieteni: Nae Mitrălieră — o implinit 30 de ani de zbor efectiv și neîntrerupți.

Instructor de zbor la o întreagă pleiadă de aviatori — fostul meu profesor pentru zborul de noapte și „elice calată” — d. Lt. C-dor Nae Ilescu zboară și azi, deși este pensionar și are vârsta de 50 de ani!

După aproape 1.600.000 km. totalizați în aerul românesc și străin pe toate tipurile de avioane și după cca. 10.000 (zece mii) ore de zbor ca pilot, d. Lt. C-dor. N. Ilescu — azul de război al aviației noastre în trecutul război mondial — zboară și azi ca „încercător” al avioanelor de vânătoare I. A. R. 80, ieșite din reparația atelierelor A. S. A. M.

Este un record — nu numai pentru țara noastră — și care ne mândrește; un imbold pentru camarazii lui mai puțin vârstnici; un exemplu pentru toți zburătorii tineri!

Modest, brav, bun, excelent camarad, d. Lt. C-dor. N. Ilescu — Nae Mitrălieră — rămâne o figură luminoasă a aviației noastre pe care a onorat-o prin bravura, prin pasiunea pentru zbor și prin excepționalele sale calități de zburător și instructor.

„Aripi Românești” îi urează pe această cale sănătate și încă ani mulți de zbor!

A. L. D.



Masa camarăderească în cinstea sărbătoritului. D-l general Miacu rostindu-și cuvântarea sa. În dreapta d. Lt. C-dor. N. Ilescu-Mitrălieră.



# Aviația de Bombardament

Vlădescu N.  
193

**I**n cadrul general al armelor aeriene, aviația de bombardament este elementul principal de forță și de distrugere, bazându-și puterea pe o mare capacitate de foc și de izbire, întocmai ca o adevărată artilerie verticală.

Aviația de bombardament are aptitudinea de a-și putea extinde acțiunile sale până la cea mai mare depărtare în spatele frontului inamic cât și în adâncimea teritoriului său național.

Ea este deci etalonul, în raport

cu care se măsoară adevărata putere ofensivă aeriană a unui Stat.

Gradul de dezvoltare al aviației de bombardament exprimă dinamismul care animă, la un moment dat, sufletul național.

Ca exemplu tipic, trebuie citată forța ofensivă aeriană a Marelui Reich, materializată prin cea mai formidabilă cantitate de aviație bombardieră, pe care a cunoscut-o vreodată lumea militară, fapt care este consecința inevitabilă a unei ireductibile și masive puteri și dinamice spirituale, legate de realitatea vie a

Patriei germane și accia a idealurilor sale fundamentale.

Profesional, aviația de bombardament atinge plafonul cel mai înalt de tehnicitate, care începe cu problemele navigației aeriene și acelea ale luptei aeriene și sfârșește cu problema specială a bombardamentului aerian.

Între toate acestea, actul practic al bombardamentului aerian constituie particularitatea tehnică a acestei diviziuni care-i imprimă caractere speciale și ale cărei teribile rezultate, — în timp, — o vor ridica

la rangul de „arma principală aeriană”, pe existența de fond a căreia se va sprijini temeinic puterea militară a oricărui Stat.

**I. Cări sunt problemele bombardamentului aerian ?**

1. — Din ansamblul frontului inamic și din adâncimea pozițiilor sale: a alege obiectivul.

2. — A plasa încărcătura de bombe în obiectiv, deci, în ansamblu, o problemă de concepție care privește comandamentul urmată imediat de actul de execuție, care privește unitățile de bombardament și personalul navigant.

**II. Cum se rezolvă aceste două probleme ?**

Orice acțiune de atac cu bombe presupune rezolvarea prealabilă a problemelor enunțate mai sus, astfel:

1. — Din punct de vedere tactic: Obiectivul ales să aibă o importanță de primul ordin, în cadrul general al războiului, să merite consumul de material și energie prevăzut, să fie posibilă atacarea, neutralizarea sau distrugerea sa, cu minimum de risc (pierderi).

2. — Din punct de vedere tehnic: A încerca o cantitate de bombe (de un tip corespunzător scopului urmărit: explosive, incendiare, etc.), pe un număr de avioane, transportându-le la obiectiv, și a le lansa pe obiectivul determinat după o tehnică specifică tipului de avion, condițiilor tactice dela obiectiv.

Rezultatul acestei pregătiri formează obiectul ordinului de misiune care se dă, formațiunilor de bombardament, spre execuție.

**III. Cum se execută bombardamentul aerian ?**

Bombardamentul aerian se poate executa : orizontal, în picaj.

1.— Bombardamentul orizontal are următoarele caracteristici: mare împrăștiere și deci precizie relativă; cere un mare număr de bombe și un efectiv ridicat de avioane.

Rezultă că acest gen de atac se va executa asupra obiectivelor de suprafață.

2. — Bombardamentul în picaj are

următoarele caractere: precizie considerabilă, necesitând un număr mai redus de bombe, încărcate pe un număr mai mic de avioane.

Rezultă că acest gen de atac se va executa asupra obiectivelor de punct (esențiale).

Intrebuințarea acestor două procedee se face după caz, comportând folosirea unor tipuri diferite de avioane.



Pentruca obiectivul să fie distrus trebuie ca: numărul de bombe calculat să fie aruncate cu precizie, în obiectiv

Instrumentul care asigură lansarea precisă a bombelor asupra unui obiectiv, este vizorul de bombardament, aparat calculat după datele celor mai moderne experiențe tehnice.

El acționează: mecanic, cronomecanic, optico-electro-mecanic etc. și este mănuit de ofițerul observator-bombardier, care este și Comandant de bord al avionului de bombardament.

Deși acest instrument, este de o construcție extrem de complicată, după o instrucție susținută, de specialitate, manevrarea sa devine o operațiune simplă, dacă este executată cu atenție și precizie.

**IV. Cum se alege un obiectiv ?**

Să ne imaginăm că, într'un oraș industrial inamic, se află o mare uzină, a cărei producție este de natură a influența operațiunile militare.

Comandantul ajunge să hotărască obiectivele de bombardat, după efectuarea următoarelor operațiuni.

1. — Aviația de recunoaștere (in-

formație) execută fotografia de ansamblu a zonei.

2. — Copiile fotografice sunt studiate la biroul de interpretare.

3. — Este știut că, în mod normal, o asemenea industrie ocupă o mare suprafață, este compusă din elemente de mai multe categorii (pasive, active, vulnerabile, etc.), și în consecință, nu este deloc indicat să se bombardeze toată această suprafață, pentrucă: avem nevoie de un număr foarte mare de avioane, se consumă, fără rezultate pozitive, o cantitate considerabilă de bombe.

4. — Pentru a se ameliora această situație se ia o fișă specială pe care sunt stabilite (prin studii îndelungate) „punctele nevralgice” din organizarea unei uzine de tipul celei considerate și cari devin obiectivele particulare ale bombardamentului;

5. — Intre toate acestea sunt reținute elementele a căror distrugere oprește net activitatea fabricii : a) Centrala electrică, b) Sistemul mașinilor, c) Instalațiile auxiliare (carburanți, etc.).

6. — Se rezolvă „Problema tehnică de bombardament” ținând seama de



In planșă acțiune, desen de material orticolului.

situația tactică și starea meteorologică din sector, acționându-se fie cu formații de mai multe avioane de bombardament atacând, „în valuri succesive”, fie cu avioane izolate, atacând succesiv pentru a realiza, la obiectiv masa de foc, care să producă distrugerea sau să realizeze efectul căutat.

## V. Ce este un avion de bombardament ?

Este o Unitate aeriană, compusă din: aparat, încărcătură, echipaj.

1. — Aparatul sau aeronava de bombardament, este în același timp: mijloc de transport, cheson de muniție, țevă de tun. Dacă ne gândim la o comparație cu artileria, poate fi: monomotor (tip Ju 87 „Stukas”), multimotor (tip Ju 88 cu 2 motoare sau Liberator cu 4 motoare), trebuind să dispună de următoarele performanțe: mare suprafață purtătoare (distanță), mare autonomie de zbor, capacitate de transport considerabilă (combustibil, bombe, armament, etc.), instalații tehnice speciale (oxigen, lansatoare, radio, etc.).

2. — Încărcătura este stabilită: ca valoare (tonaj) în funcție de puterea avionului, ajungând până la 10.000 kgr. încărcătură: ca natură (incendiară, perforantă, explosivă) în funcție de obiectivul care trebuie atacat, ajungând până la 4—5000 kgr. bombe.

3. — Echipajul compus principal din: Comandant de bord (observator și bombardier), pilot, radio-mitralior, mecanic (trăgător) de bord, este o Unitate morală și profesională, perfectă, bazată pe: instrucția profesională, solidaritate, conștiinciozitate, modestie, caracter.

Numai adevărate elemente de elită morală pot să asigure executarea misiunilor aviației de bombardament, cu pricepere, conștiință și putere de sacrificiu.

### În concluzie:

Aviația de bombardament este instrumentul de acțiune cel mai calificat să lovească brutal și categoric, „centrele nervoase” ale organismului militar și economic inamic, paralizându-i toate funcțiunile sale vitale de război.

Ea este un factor ofensiv, prin aceasta un element al victoriei.

Aviația de bombardament este expresia practică cea mai sugestivă a totalului moral și a valorii spirituale pe care este capabil să le oferte un Stat, conștient de misiunea și răspunderea sa națională.

Puterea aeriană, reprezentată și concentrată în numărul formațiilor de bombardament, este, în secolul

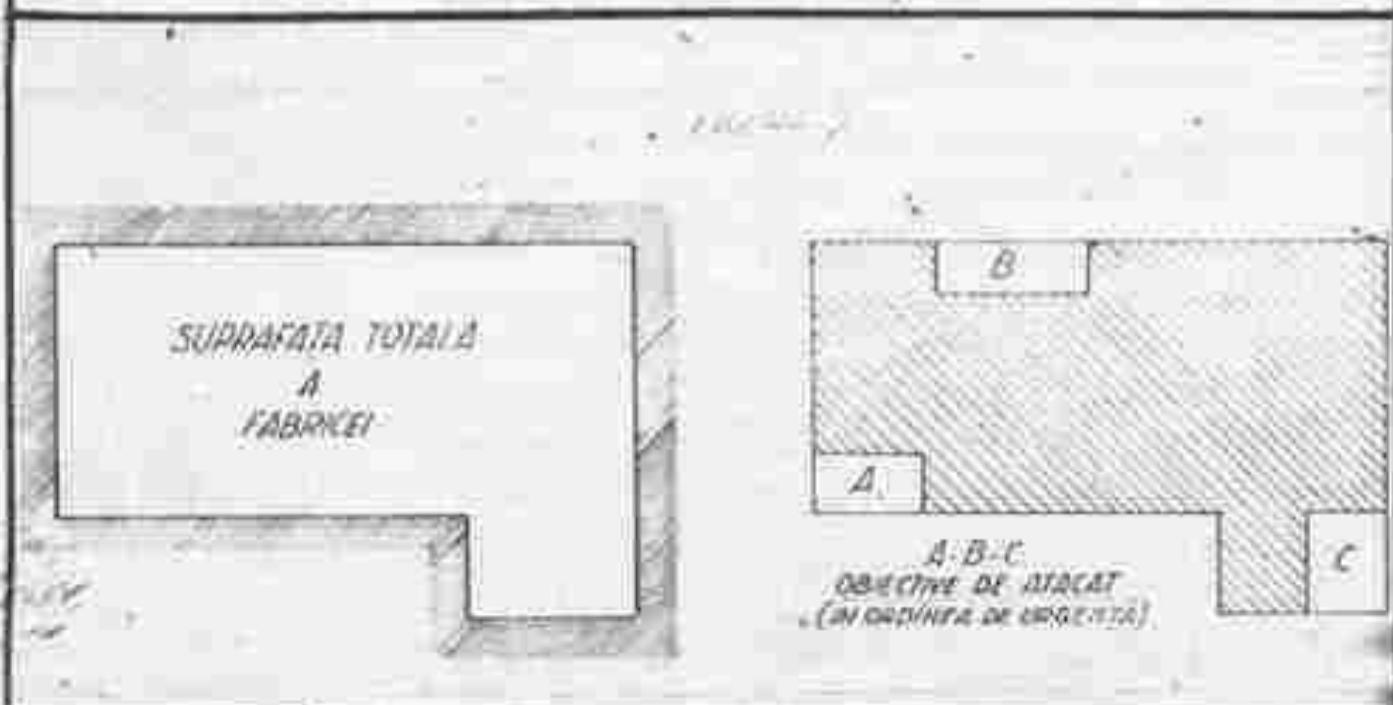
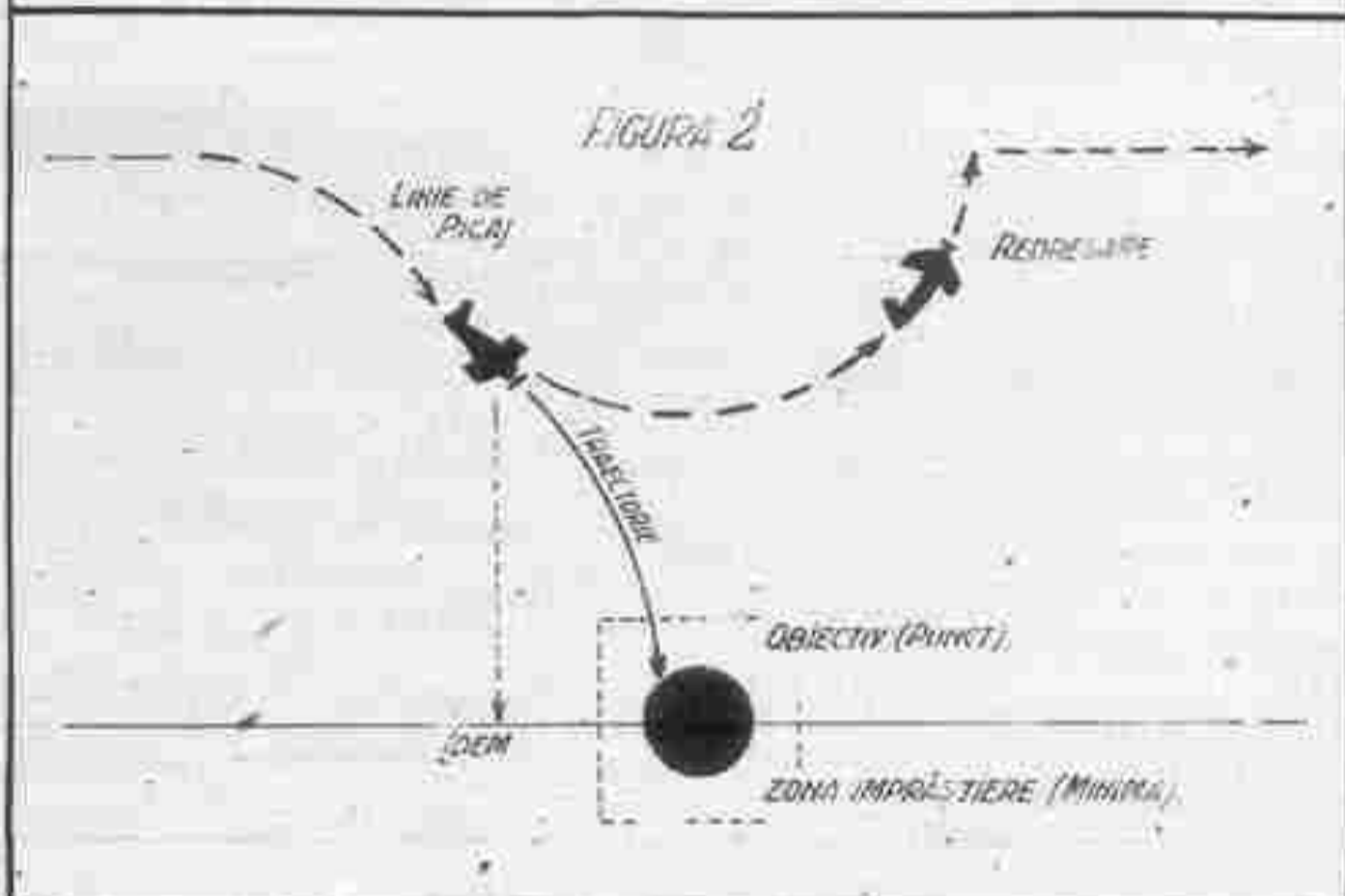
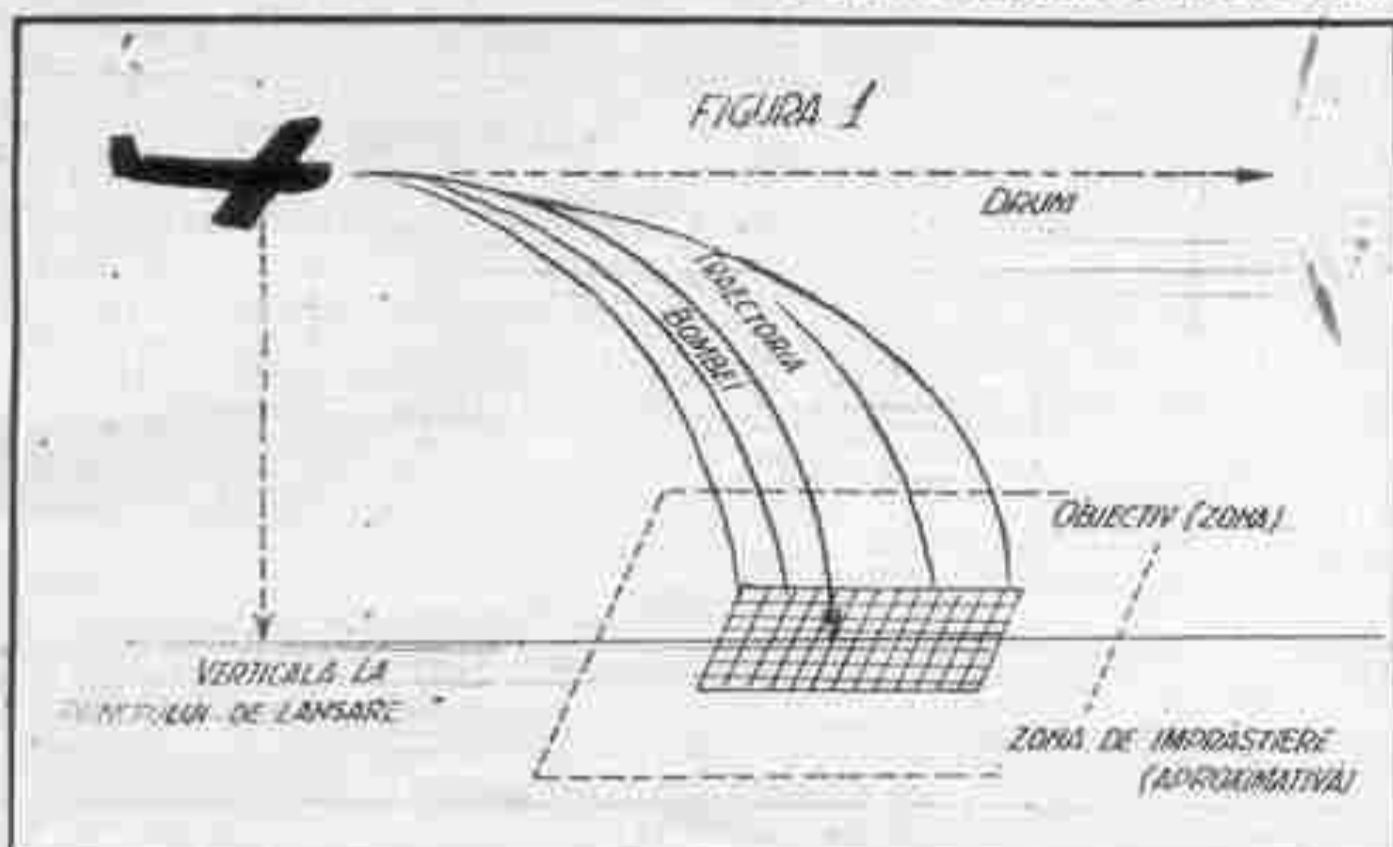
nostru militar, blazonul de noblete militară al unui Stat modern.

Existența unei puternice aviații de bombardament înseamnă: putere și clan.

Elemente fundamentale și eterne, care — totdeauna — au produs și au garantat, actul decisiv al Victoriei totale.

Intocmit de:

Cpt. av. MIRCEA-ȘT. CIOROIU





# Pentru Tinerețe

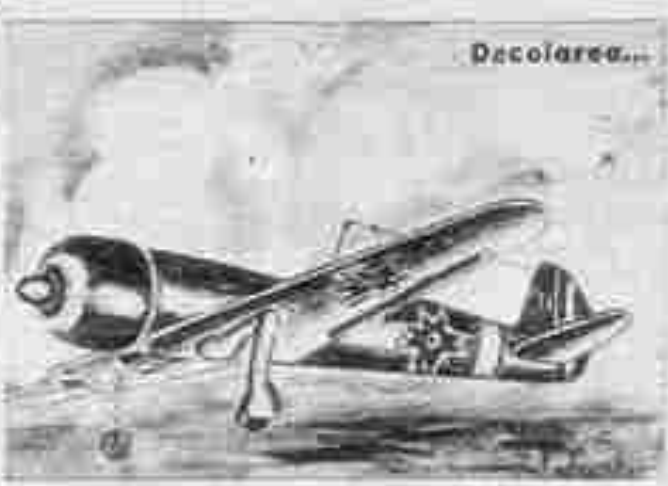


Se montează planșele  
de sus și de jos.

Se montează planșele  
de sus și de jos.

Se montează planșele  
de sus și de jos.

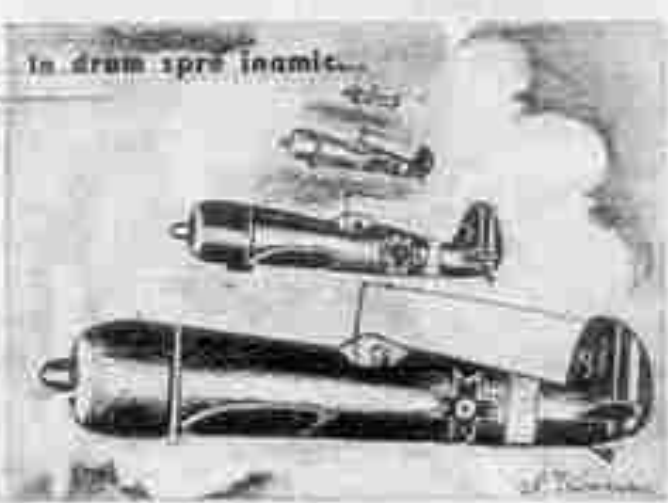
Un aeroplan în... miniatură, executat  
de elevul Emilian Alecu, cl. VII-a liceu  
Titu Maiorescu, București.



Decolarea...



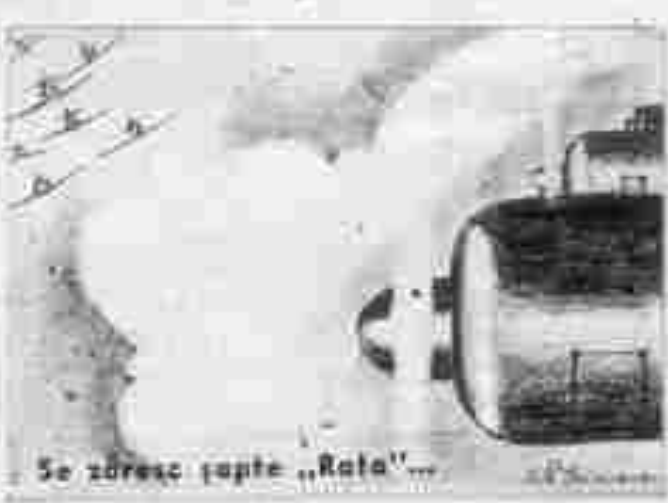
In luptă aerionă vânătorii noștri  
debordează 4 „Rata”.



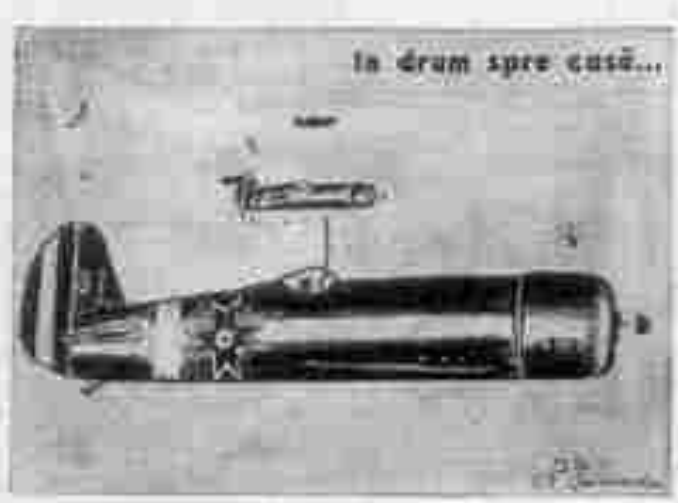
In drum spre inamic...



Vânătorul român levit, se aruncă peste  
avionul dușman.



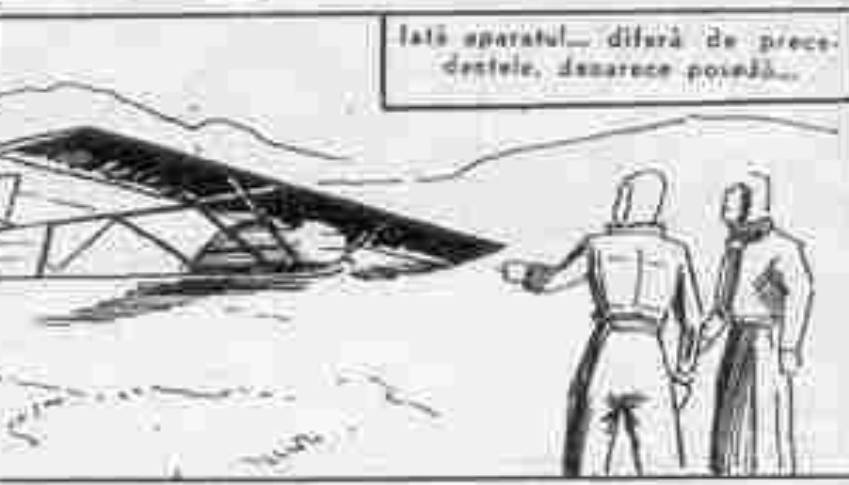
Se zăresc șapte „Rata”...



In drum spre casă...



Trebuie să măi executăți un zbor în „5” de cel puțin un minut.



Iată aparatul... diferă de precedentele, deoarece poartă...



O planșă de bord. — Aceasta e caserunicul care îți arată durata zborului.

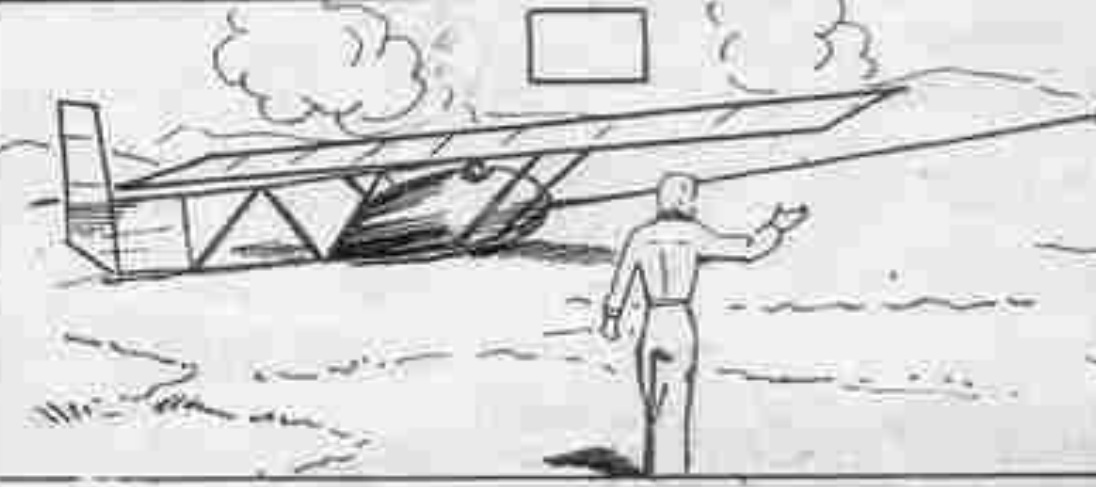
In central planșei bord, altimetru care indică înălțimea la care se află planșul iar altimetru este în controlul de viteza trebuie consultat mereu.



Ce este acesta?  
E tubul Sadin, primul din proiectele datorită vitezei și o transmisie iodi-catorului.



Te vom lăsa cu o mașină... va fi mai puțin brutală decât cu Sandowul.





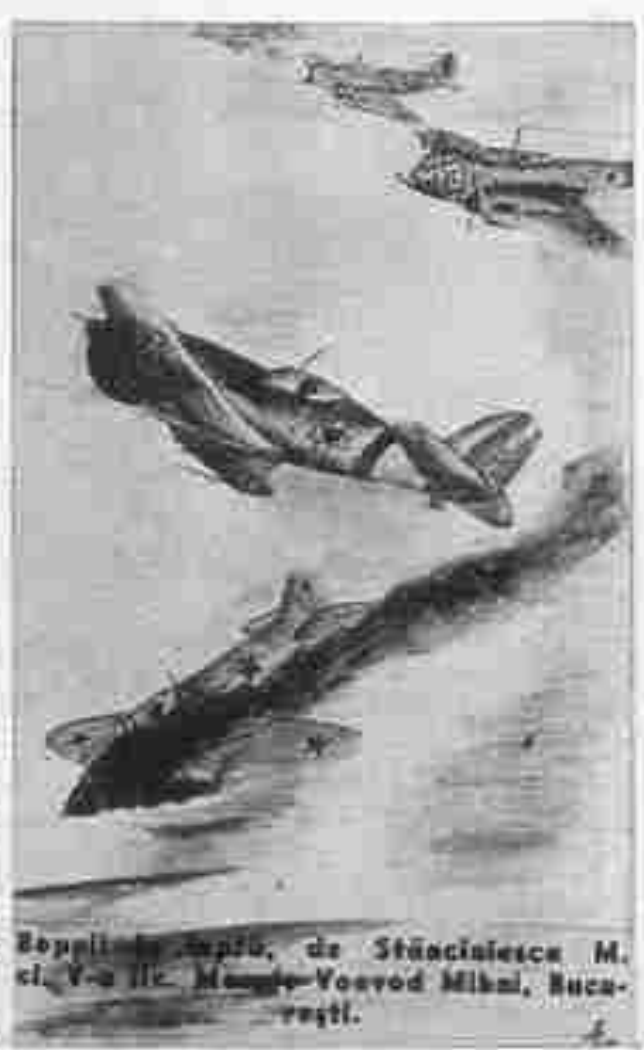
La răsărit, spre Răsărit... de Volnacu  
E elev Gheorghi Galati.



Luptă aeriană, de Bardas  
Iulian, Zăcănești.



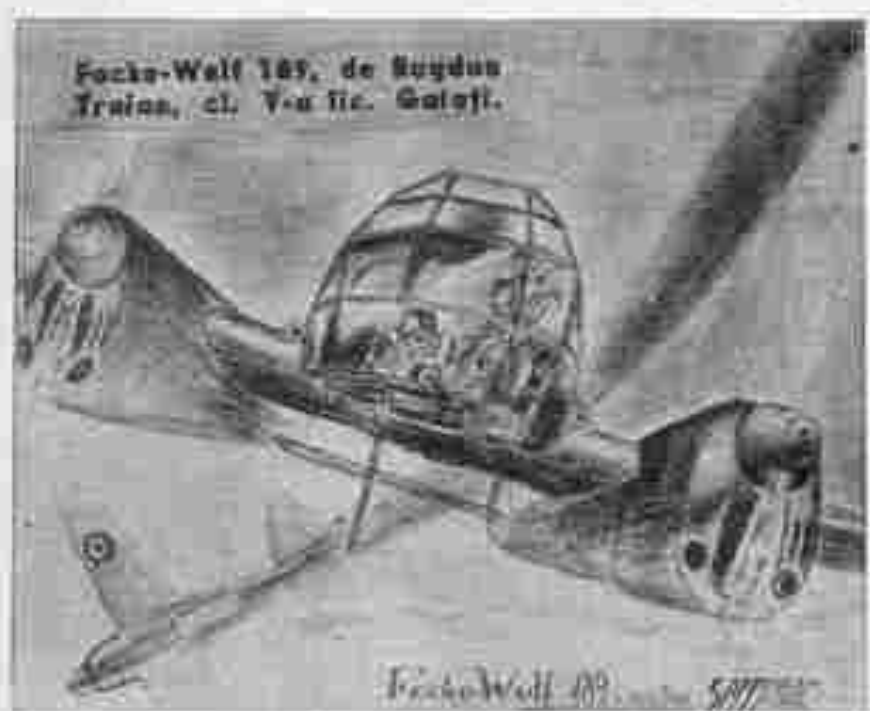
Stalingrad/ de Grigorescu Emilian,  
student an I, București.



Bătălia de la... de Stănculescu M.  
cl. V-a lice. Muzic-Voivod Mihai, Bucu-  
rești.



Luptă aeriană, de Peța Gh.  
elev lice. Regie Ferdinand,  
Târgu.



Focke-Wulf 109, de Bugdan  
Truian, cl. V-a lice. Galati.

Focke-Wulf 109. 5/7/37



Misiune de asofire, de Ovidiu Ionescu-  
Butea, student Academia Comercială,  
București.

# BOMBE CU VENIN!

I.

Rușii au numeroase  
escadrile de avia-  
toare... [ziarele]

*Bune de avioane  
Sunt rusoaicele, găsec.  
Ele sus, pe cer plutesc  
Din motiv că sunt... ușoare...*

II.

Reflecția unui para-  
șutist relativ la spo-  
cula actuală.

*Când visător spre cerul fumuriu  
Privești gândind la toate câte  
[sânt,  
Paradoxal, exclamă într'un  
[târziu  
— Păcat că omul trage spre...  
[pământ...*

III.

A spărut „La poarta  
sufletului meu” de  
Dem Ben Cărăc (cu  
un preț realmente  
ridicat).

*La poarta sufletului tău  
Am observat cu întristare,  
Că stă pe vidul alb și greu  
Emblema tristă: De vânzare...*

D. TABACU



Atoc în col. de Borănescu Paul, licențiat  
Șincol, ct. VIII-a, București.



Borănescu Paul

# INFORMAȚIUNI POȘTA REDAȚIEI

Redacția revistei „ARIPI ROMANEȘTI” roagă pe această cale 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. De asemenea 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 în fafotografică, cu copertile în culori pe hârtie specială Kunstbruk, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic”. Pentru ca țelurile 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 fiecărui luni.

✱

Dat fiind marele succes pe care îl are rezervarea în cadrul acestei reviste a unor pagini în care se publică desene executate de tinerii studenți și elevi, Direcțiunea revistei „Aripi Românești” a hotărât organizarea unei expoziții în Capitală, cu desene (cărbune, creion gravură) și tablouri în culori (acuarelă, pastel, ulei) executate de studenți și elevi.

Dimensiunile tablourilor vor fi fixate de fiecare candidat după necesitățile sale artistice.

Relațiuni ample vom publica în numerele viitoare ale revistei.



D. Dr. Mesejan Traian, chestarul orașului Timișoara, un iubitor și admirator al aviației noastre, care dela apariția revistei „Aripi Românești” (fost Magazin Aeronautic) ne acordă un prețios concurs sufletesc pentru o bună propagandă aeriă și pentru pătrunderea în Eanat a publicației noastre românești și patriotice.

✱

În curând va apare „FOC PE VATRA AȘTEPTĂRIILOR” de C. Coravu.

După romanul „Crucea de Fier”, care a obținut un deosebit succes, prima ediție epuizându-se numai în câteva săptămâni, d. C. Coravu va apare peste câteva zile cu un nou volum, „Foc pe Vatra Așteptărilor”, alcătuit dintr'un buchet de schițe, de un realism sugestiv, în fiecare fiind conturat cu condeiul scriitorului de înaltă simțire, epopea unui erou al aerului din războiul actual.

Printr'o credință dusă la mistic și deshrăcați de orice desertăciune omenească, luptătorii văzduhului strălucesc ca niște aștri, ce vor lumina peste veacuri.

Un fin psiholog și mănitor al unui stil decorativ prin bogăția imaginilor, d. C. Coravu trăiește cu eroii săi isprăvile legendare și omenească firei lor.

✱ Unei „sburătoare”. Fotografia apărută în Nr. 36, în care chipul Sf. Anton de Padova se află lângă un avion, este luată dintr'o escadrilă italiană aflată pe frontul mediteranean.

✱ Spiridon Vasile, elev cl. II-a Galați. Desenele trimise nu sunt rele, însă primind altele... mai bune, nu le-am putut încă publica.

✱ D-roi Hrișu C. cu Viorica, București. Îți mulțumim, dădăie, pentru bunele aprecieri. Suntem convingi că ești o foarte bună româncă. Poezia trimisă—însă nu se poate publica din... lipsă de spațiu.

✱ D-na Aura Ruzki (P.P.). În timp de război nu funcționează școli de pilotaj pentru femei.

✱ Dumitrescu Ștefan, elev, Chirnogi—Ilfov. La primirea sumei vom începe să vă servim abonamentul.

✱ Ionescu Sebastian, cl. II-a A, liceul Sfântul Andrei, București. Desenele se execută pe hârtie neliniată. În viitor țineți seamă de această cerință tehnică a revistei.

✱ Mircea Henze — Carmen-Sylva. Nu publicăm decât desene cu caracter aviativ.

A A P Ă R U T  
VOLUMUL

POEME DE PE FRONT  
de VIRGIL CARIANOPOL

EDITURA „BUCUR CIOBANUL”

CITIȚI VOLUMUL  
DE VERSURI

VATRA MAGILOR  
de TEODOR SCARLAT

EDITURA CARTEA ROMĂNEASCĂ

MARE SUCCES  
DE LIBRĂRIE  
ȘI CRITICĂ

OBȚINE VOLUMUL  
DE PROZA

OCHIUL DIN NEGURI

de LADMISS ANDREESCU

Editura OFAR

„ARIPI ROMANEȘTI” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.28, cont cec: 1234.

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

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituțiuni de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1000 anual. Pentru particulari: lei 360 anual. Un exemplar lei 15.

Tipografie Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ”, București Str. Sărindar, 5-7-9—înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 23 IV-1943.

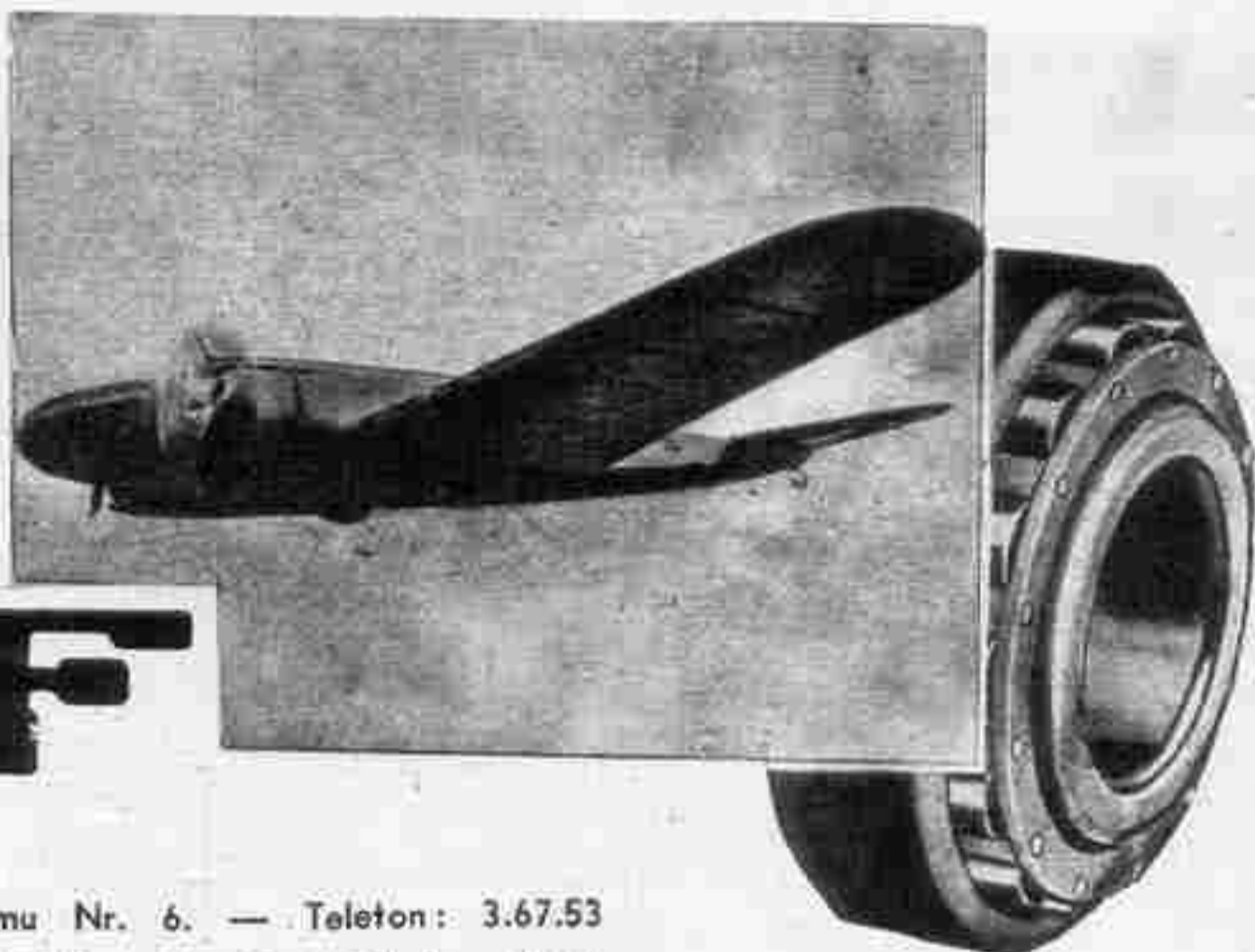
Taxa poștală plătită în numerar conform aprobării Nr. 225920/1943 a Direcției Generale P. T. T.





ORGANELE MOBILE ALE AVIONULUI ȘI MOTORULUI SUNT IN TOATE IMPREJURĂRILE SIGURE IN SERVICIU, DACĂ SUNT PE RULMENȚI

**SKF**



**SKF**

S. A. R.

București 1, Str. Anastase Șimu Nr. 6. — Telefon: 3.67.53

Sucursala: Timișoara, Str. I. C. Brătianu Nr. 29. — Telefon: 40-48

PORCELAN

*Rosenenthal*

MARCA

MONDIALĂ

CALEA VICTORIEI 22-24

BUCUREȘTI

„**SOLAGRA**”

Societate Anonimă Română

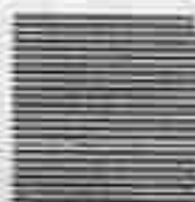
PENTRU CUL-

TURA ȘI CO-

MERȚUL DE

PLANTE OLEA-

GINOASE



**BUCUREȘTI I.**

B-DUL REGELE CAROLI, NR. 14

TELEFON: 5.71.30 ȘI INTERURBAN 26

ADR. TELEGR.: „SOLAGRA” BUCUREȘTI.

ION GÂRDA  
ȘI  
COMP. S. I. N. C.

# A GRUMĂRIA

IMPORT—EXPORT DE FRUCTE  
SUDICE  
PIAȚA AVRAM IANCU Nr. 16  
A R A D

## HORTICULTURA s. a. r. (GARTENBAU A. G.)

BUCUREȘTI, — Str. Oțetari Nr. 5 — BUCUREȘTI

SE OCUPĂ CU: cultivarea, comercializarea și exportul legumelor, leguminoaselor, fructelor și derivatelor lor.

SUCURSALĂ: Depozit de vinuri și spirtoase, București, Str. Negustori Nr. 30 — 32.

DEPOZITE: Depozit de colectare vinuri, București, Str. Petru Rareș 17  
Depozit de colectare legume și zarzavaturi, București Str. Ziduri Moși Nr. 13 — 15.

EXPLOATĂRI: Uscătoria sistematică de zarzavaturi Sânicolaul Mic Jud. proprietate proprie Timiș-Torontal, Stația Aradul Nou.

Uscătoria sistematică de zarzavat, Comuna Lovrin, Jud. Timiș-Torontal, Stația Lovrin.

CORRESPONDENTUL IN GERMANIA:

Deutsch-Rum. Im- u. Exportgesellschaft m.b.H., Berlin W 50 Rankestr. 34



*Ăripile Românești*

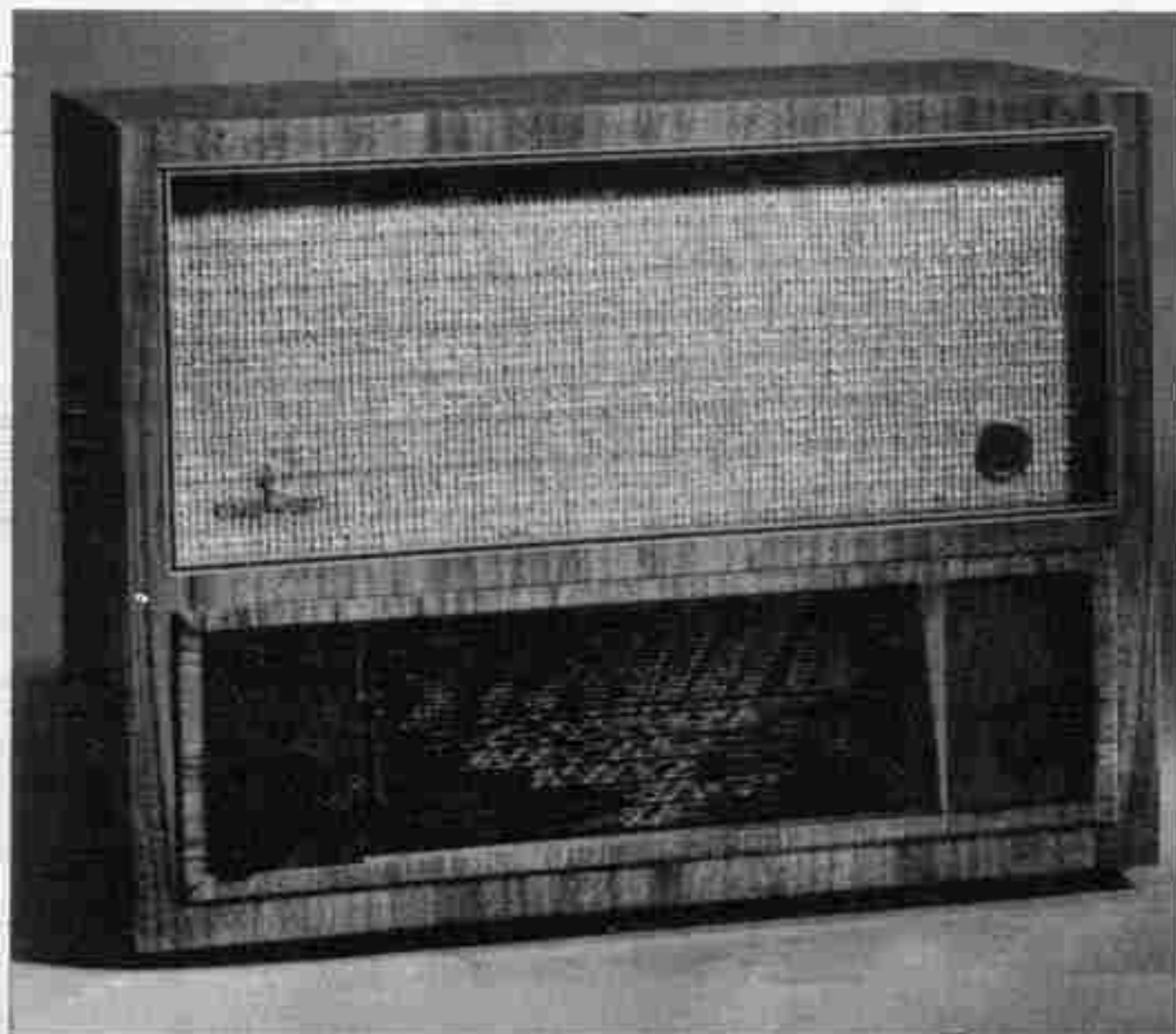


SBOARĂ NUMAI CU BENZINĂ  
„DISTRIBUȚIA”



## SIEMENS RADIO

Super cu 7 circuite și 7 lămpi pentru curent alternativ. Din cele 7 circuite 3 sunt pentru acordare; gamă de unde medii, lungi și 4 game de unde scurte, dintre cari una conține toată gama de unde scurte dela 16—51 m. pe celelalte trei o împărțită aceeași gamă cu benzile de 19, 25 și 31 m. întinse pe toată lungimea scalei respective; preamplificare de înaltă frecvență; dispozitiv de compensare a fadingului acționând asupra 4 lămpi; dispozitiv dublu pentru basuri; regulator de bandă; 2 difuzoare dinamice, cel mic pentru redarea sunetelor înalte, iar cel mare pentru cele joase, având și o membrană „Nawi”; ochiu magic; indicator al gamelor de unde; circuit de protecție la medie frecvență; filtru 9 kHz.



PRODUSUL UZINELOR SIEMENS & HALSKE DIN BERLIN



# Vacuum Oil Company

S. A. d. R.

293

293



## Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE  
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ ÎN TOATĂ LUMEA

AKKI KONANE, LI V



**PHILIPS RADIO**



35

295

# INTREPRINDERILE INGINER CONST. LUCULESCU

SEDIUL: STRADA VASILE LASCAR NR. 27, BUCUREȘTI

TELEFON: 2.05.62

## SECȚIA CONSTRUCTII

ANTREPRIZĂ DE LUCRĂRI  
MILITARE, PUBLICE  
ȘI PARTICULARE

## SECȚIA INDUSTRIALA

TEXTILE, CHIMICALE  
MATERIALE CONSTRUCTII  
(CHERESTE A.  
CARTON ASFALTAT  
PLĂCI IZOLATOARE)

## SECȚIA FORESTIERĂ

EXPLOATAREA REGIUNEI BREAZA, POJORĂTA - BUCOVINA

## E. WOLFF S. A. R.

FONDAT IN BUCUREȘTI IN ANUL 1877

Administrația și Fabrica Str. Dr. Istrate Nr. 7, Tel. 5.19.66 — Birou Tehnic Str. Bălăceanu Nr. 3 Tel. 3.34.20

CAZANE DE ABURI DE ORICE TIP, CONSTRUCTIUNI DE FIER, PODURI RULANTE, REPARATIUNI DE MASINI, REZERVOARE, ARMAMENT, INCALZIRI CENTRALE, UZINE MARI DE ABURI, IN COLUCRARE CU: BORSIG-BERLIN ȘI VEREINIGTE, ECONOMISER-WERKE, ELECTROCARE, BLEICHERT MAȘINI „KRUPP”



## WOLFF-MĂȘINI S. A. R.

Birou de reprezentanțe și depozit de vânzare București Strada Bălăceanu Nr. 3, Telefon: 3.34.20

MOTOARE „DEUTZ” STRUNGURI ȘI AUTOMATE DE PRECIZIE, MAȘINI DE FREZAT-RABOTEZE, MAȘINI PENTRU PRELUCRAT LEMNUL, INSTALAȚII DE BUCĂTĂRII ȘI SPĂLĂTORII, MAȘINI ȘI CUPTOARE PENTRU BRUTĂRII, MACARALE ȘI TROLIURI, POMPE-VENTILATOARE, MAȘINI-UNELTE, MAȘINI DE INCERCAT MATERIALE, ARMĂTURI PENTRU CAZANE ȘI TOATE ARTICOLELE TECHNICE.





AVIATORI  
HONORABILISTI



1 EROUL ADJUTANT AVIATOR CAMENCIANU EUGEN  
CAVALER AL ORDINULUI „VIRTUTEA AERONAUTICA”,  
7 AVIOANE INAMICE DOBORITE, OMOLOGATE, 3 AVI-  
OANE INAMICE DOBORITE NEOMOLOGATE

1 FI 30