

AVIATORI ROMÂNIEȘTI



Director, Căderă
A. L. DEMETRE



ANUL II, Nr. 42
IUNIE 1943

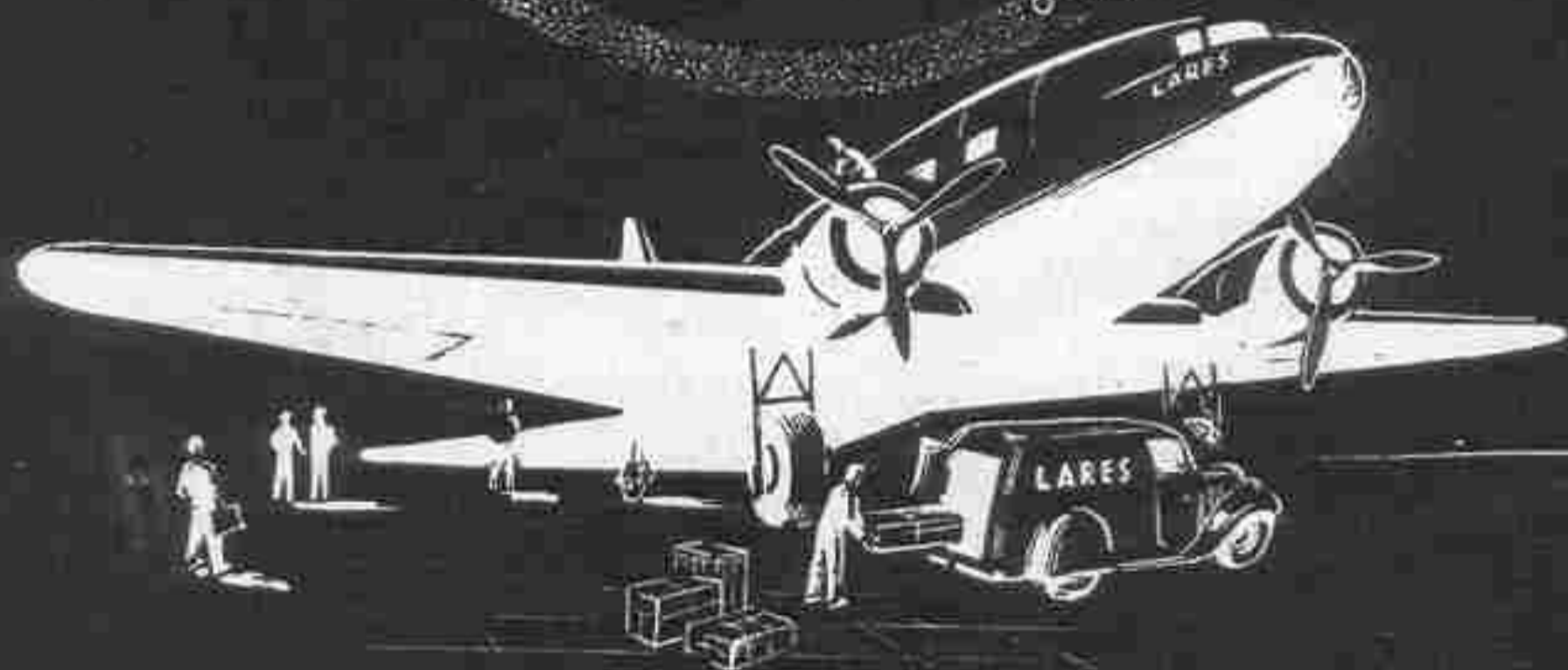
LOCOTENENTUL AVIATOR PRETORIAN VASILE BRAY AL UNEI ESCADRILE DE
OBSERVAȚIE, DECORAT CU ORDINUL „MILAI VITEAZUL” PENTRU STRALUCITE
FAPTE DE ARME, A AVUT 21 EȘURI LA INAMIC, ATACAT ÎN 10 MISIUNI DE
VANATOAREA INAMICĂ, LOVIT DE ARTILERIA DUȘMANĂ ÎN 35 MISIUNI. DIN
TR’O MISIUNE S’A ÎNTORS CU 54 LOVITURI ÎN AVIONUL SĂU CU DOI GRAY
RANITI LA BORD.

LEI 20

LINII AERIENE
INTERNE ^{și}
INTERNATIONALE

1943

*Siguranța
Comfort
Rapiditate*



LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

Jertva OFITERILOR

ORICE român urmărește cu mare atențiune listele celor cari și-au sacrificat viața cu atâta dărnicie, căzând în luptele eroice pe frontul nostru sfânt.

Admirațiunea, respectul și recunoștința noastră — a tuturor — pentru aceste scumpe pierderi, se va transmite în generații transformându-se într'un cult sincer și smerit, în cultul eroilor, iubire sfântă în veșnicie a celor mai de seamă fii ai țării noastre, adorațiune care cinstește un popor și îi califică structura sufletească.

Pierderile în ofițeri sunt însă — în proporție numerică — cu mult mai mari decât ale trupei!

Călăuziți de dreapta înțelegere a situației noastre politice și geografice, de importanța istorică a războiului sfânt, și — mai presus de orice — de nemărginite lor dragoste de Patrie, ofițerii noștri — activi sau de rezervă — această „floare” a armatei de uscat, aer și mare, s'au luptat cu toată îndârjirea, exemplar, stârnind admirațiunea unei țări întregi precum și a unei armate aliate și brave ce știe să prețuiască vitejia.

Intotdeauna în fruntea unităților ce comandau, mereu pe locul unde pericolul era mai mare, înbărbătând prin faptă acolo unde era nevoie, ofițerii noștri au fost mereu exemplul viu al datoriei și dragostei de țară, lumina și călăuză victoriei, steagul în jurul căruia cei mici s'au strâns intotdeauna, pentru a izbi și zdrobi cu putere pe inamicul numeros.

Au fost ofițeri superiori: maiori, colonei și chiar generali — comandanți de regimente sau mari unități — cari n'au pregetat o clipă să treacă primii la asaltul unei cazamete sau la cucerirea unui pod, căzând în luptă și strigând — în ultimă suflare — „înainte băeți”!

Au fost ofițeri de toate gradele care și-au sfârșit glorioasele lor zile, la trăgaciul mitralierelor sau la cordița tunului. Faptele lor, jertfele lor nu au fost niciodată în zadar! Ele au electrizat întotdeauna pe ostași, i-au îndârjit la luptă, dând apoi peste cap o rezistență sau răzbunând un șef iubit!

Robi ai serviciului în timp de pace, bravi fără de pereche în acest războiu, modești până la anonim, ofițerii armatei române au fost adevărata cheie a tuturor victoriilor!

Cunoașterea și memorarea acelor nume de eroi, făuritorii gloriei Române, devine cea dintâi dintre datoriile celor rămași în viață. Este manifestarea sinceră a recunoștinței noastre!

Căci pe vitejia lor fără de seamăn, ne-am purtat noi — cei de acasă — nădejdea unei vieți liniștite și gândul pentru un viitor mai bun!

A-ți face datoria pentru Patrie, când ea este în primejdie, este o obligațiune înaltă și sfântă dela care nimeni nu are puțința de a se abate; având desigur dreptul la respectul unanim al țării, luptătorul nu așteaptă — și nici nu se gândește — să fie răsplătit!

Însă, pentru toți acei — cu adevărat eroi — cari s'au întrecut pe sine; cari și-au făcut mai mult, decât datoria; cari au transformat — prin conștiința lor sacrificiu individual — situațiunea dificilă a unei unități, în una glorioasă; pentru toți aceia cari acolo pe linia frontului și în văltoarea luptelor nu au avut decât un singur gând, un singur dor, o singură credință: Patria; pentru toți acei eroi legendari, țara întreagă le păstrează cu recunoștință amintirea și-i denumeste: „sfinți martiri”!

Comandor av. AL. DEMETRESCU

S'a dat alarma. In câteva secunde vânătorul aerian va fi in corlingă.
(Foto Titu Constantinescu)



Căpitanul aviator Don Vizanti, comandantul unei glorioase escadrile cu 22 victorii. Personal a efectuat 52 misiuni și a debarșat două avioane „Rata” și un avion de bombardament inamic. Decorat cu „Virtutea Aeronautică cu două barete”, „Crucea de fier”, etc.,



LT. COMANDORUL PAUL LANDMAN

Este fostul comandant al unui eroic grup de bombardament greu care a avut — in prima parte a războiului sfânt — o însemnată activitate de distrugere in tabăra inamică.

Observator aerian de elită, șurător efectiv, a făcut „ochipay” in marea majoritate a misiunilor grele, dând un permanent exemplu șurătorilor din subordine de o neîzgândită dragoste de Patrie și o îndârjită voință de a distruge pe inamic. Pentru faptele sale de arme, pentru felul cum și-a condus importanta sa unitate și pentru strălucitele rezultate obținute, a fost decorat cu „Mihai Viteazul”, „Virtutea aeronautică in grad de cavaler”, „Crucea de fier germană”, etc.

Modest in manifestările lui personale; sever dar drept și înțelept în raporturile sale cu subalternii, Lt. Comandorul Paul Landman — posedând o completă pregătire de spiritualitate — este sortit să ajungă pe treptele cele mai înalte ale ierarhiei noastre militare.

Excelent camarad; un caracter de înaltă distincție morală; o judecată limpede și reală pe a cărei valoare aviația o poate folosi in orice împrejurare și pentru orice funcțiune, un suflet — lipsit de manifestări lefline — dar pe calitățile cărui un subaltern sau un pilot se poate oricând bizui.

Acesta este Lt. Comandorul aviator Paul Landman, oțean, de cea mai sănătoasă spiță românească.

DEN.

Aviația română



Escadrila de alarmă in... prămănoasă prin fața avioanelor gata de orice...
(Foto Titu Constantinescu)



Discuție caldă între șurătorii români și germani în jurul victoriei din misiune



5 361

361



Antiaerianolapost
(S.M.P.)

Observator român
instalat aproape
de Nevarosisk, cer-
cetând Intinderile



Echipajul u-
nui avion de recu-
noaștere român pre-
cătându-se de pleca-
re în misiune foto-
grafică pe frontul
Cabanului

... în luptă

Un grup de zburători români la o festi-
vitate aviatică. În mijloc Căpitanul av.
Călionă unul din excelenții comandanți
aerieni din acest război.
(Foto Ionescu)



... se hrănește... (S.M.P.)



Unul din avioanele dăzme-
tine ale Cpt. aviator Dan



CRONICA

— OPERAȚIUNILE DINTRU



ACTIVITATEA aviației beligeranților a sporit în acest interval de timp în raport cu aceea ce s'a desfășurat între 1 — 20 Mai a. c. și ea a-a caracterizat, atât prin intensificarea atacurilor date împotriva obiectivelor militare și civile, cât și prin folosirea unei tactici noi și a unor aparate cu o rază mai mare de acțiune.

Pe frontul oriental, în cursul bătăliei s'a dat în regiunea capului de pod Cuban în zilele de 26, 27, 28 și 29 Mai, aviația de luptă și de bombardament germană, română și slovacă, a dat un sprijin puternic trupelor de uscat și a contribuit într-o largă măsură, prin loviturile grele ce le-a dat inamicului, la succesul defensiv obținut, căci ofensiva începută de generalul sovietic Maslennikov cu forțele a zece divizii, a câtorva brigăzi de blindate și a numeroase formațiuni aeriene, în ziua de 26 Mai, s'a prăbușit a patra zi cu pierderi severe în oameni și în material.

Aviația germană a zădărnicit apoi încercările ce le-a făcut inamicul de a trans-

porta detașamente cu vase mici, prin marea de Azov și laguncile din apropiere de Temriuk, în spatele frontului german, la gura Cubanului și a atacat violent, în valuri succesive, bazele de aprovizionare sovietice dela Krimskaja, Krasnodar și alte obiective militare din Caucazia occidentală, provocând distrugerii mari.

În celelalte părți ale frontului oriental, între Leningrad și est de Taganrog, aviația germană a susținut numeroase lupte aeriene și a întreprins incursiuni dese în spatele frontului inamic împotriva căilor de comunicații, a concentrărilor de trupe și a altor obiective cu caracter militar. Autoritățile militare germane au constatat, că aviatorii sovietici, nu cruță populația civilă rusească din orașele ocupate de germani. Astfel orașul Vitebsk a suferit un violent bombardament al unei formațiuni aeriene sovietice, care s'a încheiat cu moartea a câtorva sute de cetățeni sovietici și cu distrugerea a câtorva cartiere de locuințe. Iată un atac terorist sovietic împotriva populației rusești dintr'un oraș situat în teritoriul ocupat de germani.

Ofensiva aeriană anglo-americană a continuat în aceleași spații din Europa occidentală și de sud și din Mediterana centrală și cu același caracter terorist.

În raidurile ce le-a executat în ultimele săptămâni aviația anglo-americană a întrebuintat o nouă tactică sub forma unor atacuri concentrate împotriva orașelor, combinate cu raiduri zise de „hărțueală”. Germanii întrebuintează și ei o tactică nouă în atacurile aeriene împotriva obiectivelor militare din Anglia, asupra căreia autoritățile militare germane n'au dat până acum nicio informație. În ofensiva lor aeriană din vestul și sudul Europei — împotriva Germaniei, Italiei, Franței și Belgiei, anglo-americanii au angajat și bombardiere rapide mici, numite „Mogitos”, care, dacă pot zbura mai repede mai sus și mai departe decât bombardierele grele cu patru motoare, ele nu pot transporta decât un număr redus de bom-

be mici și numai una de mărime mijlocie. De aceea ele sunt întrebuintate mai mult în zboruri de recunoaștere și de hărțueli.

După calculele făcute de germani, forțele aero-navale germane și italiene au doborât dela 1 Februarie până la 20 Mai, 2532 de avioane engleze și americane, dintre care 1800 bombardiere cu patru motoare, — ceea ce dovedește că și aceste tipuri sunt vulnerabile; iar nu cum au pretins până acum englezii și nord-americani că ele ar fi invulnerabile.

Americanii din Statele Unite au angajat în luptele și în acțiunile aeriene, un nou tip de avion de vânătoare numit „Thunderbolt” a cărei misiune — după o notă publicată de „Pariser Zeitung” este să protejeze bombardierele cu patru motoare. Cea dintâi apariție a unui vânător american tip „Thunderbolt” a fost în cursul unui atac de zi, dat la 13 Mai în regiunea de nord-vest a Franței.

În luptele în care s'a angajat „Thunderbolt” s'a dovedit că nu este superior tipului de vânător german „Focke Wulf”.

Interesante sunt declarațiile ce le-a făcut subsecretarul de Stat italian al aerului cu prilejul prezintării bugetului armatei în comisiunile forțelor armatei și ai finanțelor, privitor în aviația italiană. El a comunicat că în ultimii trei ani, 12.500 de oameni, dintre care 2000 de ofițeri și aproape 3000 de subofițeri specialiști, au fost uciși, sau răniți, în urma accidentelor de antrenament; iar în cursul acestui război aviația italiană a scufundat 145 vase inamice cu un tonaj total de 1.000.000 tone, 67 vase de război; a doborât 2340 de aparate anglo-americane dintre care aproape 2000 în lupte aeriene și a efectuat 58.000 de transporturi cu 510.000 de persoane.

Un alt raport — acesta german — s'a publicat cu privire în rezultatele ce le-a dat ofensiva aeriană anglo-americană împotriva orașelor deschise din Germania, cu caracter terorist. Din acest raport reiese, că un număr mare de biserică — dintre care multe erau monumente istorice din epoca merovingienilor și carolingiană și altele mai vechi, în stil roman, au fost distruse de aviatorii englezi și americani. Deasemenea au fost distruse numeroase biblioteci, muzee, galerii și colecții artistice, case medievale și câteva monumente gotice, de mare valoare. Charles Richet a publicat un studiu în 1926 sub titlul „Aviația triumfătoare”.

El a încheiat interesantul său studiu prin următoarele rânduri:

„Știința și ingineria au realizat unul din cele mai mari progrese pe care uma-



RĂZBOIULUI AERIAN

7 363 363
1 MAI — 1 Iunie 1943 —

de Romulus Scivanu



nitatea a putut până în prezent să le întrevadă.

Într-o zi — foarte apropiată poate, — aviația va fi în adevăr triumfătoare. Pentru ca avioanele să fie construite în serie, publicul trebuie să n'aibă teama de călătoriile în avion. Această teamă întârzie progresul. Ea împiedică această sublimă descoperire să dea toate fructele sale.

Firește că aviația este o „sublimă descoperire” a epocii noastre și ea a făcut progrese uimitoare.

Viteza avioanelor a sporit de la 41 km. la oră, — realizată de un aparat Santos Dumont, în 1906; la 204 km., în 1913 realizată de un aparat Prévost; la 448 km. realizată de un aparat Bonnet, în 1924; iar astăzi ea trece de 780 km. Deasme-

nea s'au realizat progrese uimitoare în zborul în înălțime — de la 453 m. în 1909, la 12.066 m. în 1924 și la peste 16.000 m. astăzi; ca și în zborurile de durată fără realimentare și în zborurile de lungă distanță cu avioane cu rază mare de acțiune.

Aviația militară a profitat și ea de aceste progrese, dar folosirea lor în scopuri teroriste și barbare, este absolut condamnată.

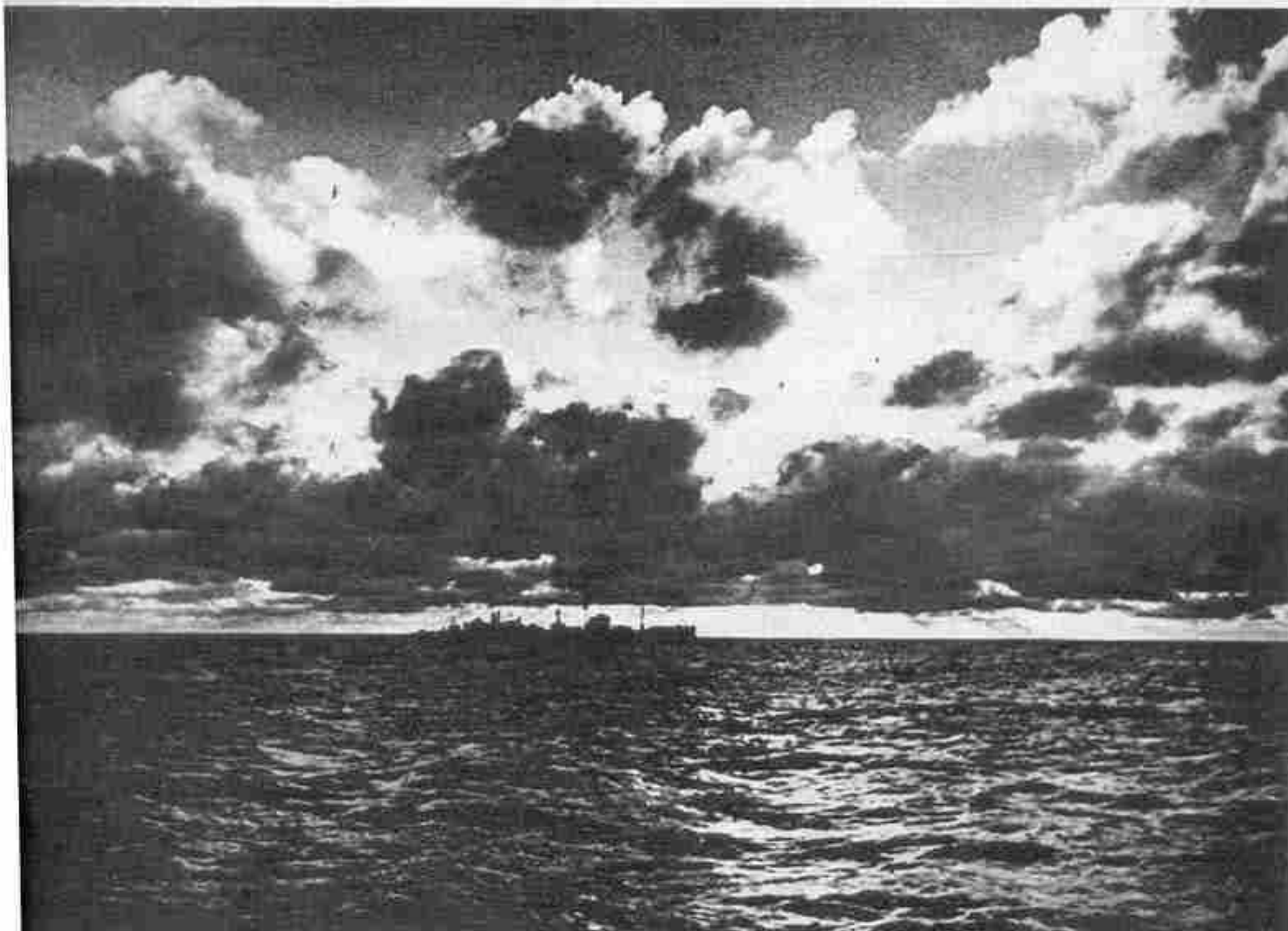
Arma aviației are o misiune strict militară: să „transporte focul” repede și la distanțe mari, pe teatrele de operațiuni, ca și în spatele fronturilor inamice și să colaboreze cu celelalte arme.

Iată însă că în războiul actual a început să se folosească aviația și împotriva obiectivelor civile, a orașelor deschise, a monumentelor religioase creștine, isto-

rice și artistice, ba chiar și împotriva satelor lipsite de orice fel de apărare anti-aeriană.

Anglia și Statele Unite consideră ofensiva aeriană cu acest caracter ne-militar, ca o ofensivă „psihologică” — crezând că prin teroarea populației ne-combatante se va putea obține „capitularea” inamicului. Firește că nu prin asemenea mijloace odioase se vor obține rezultatele urmărite.

Din punctul de vedere psihologic s'a produs, în adevăr, efecte, dar în sensul opus: lumea civilizată europeană și chiar o mare parte din cea anglo-saxonă, condamnă aceste metode teroriste și distructive ce dezonorează pe cei care le practică, căci ele dervălne instincte primitive din era preistorică.



FELCIPURIA

Z

UMZETUL motoarelor trase în plin la cale, cântă în urechea atentă a pilotului, punctând la intervale regulate amplitudini maxime și minime.

Celula metalică vibreză în unison cu motoarele, protestând parcă în contra efortului anormal la care este solicitată și cerând deslipirea de la pământul ce-i este bun sprijin și pat de odihnă, atâta timp cât motoarele insufletește nu o trezesc la viața nouă.

Acele indicatoare de turaj ale motoarelor s'au repezit și ele insufletește odată cu punerea motoarelor în plin și s'au fixat pe aceeași linie în 2.400 ture.

Ochii pilotului mângăie în trecere indicatoarele de temperatură. Automat mâna acționează asupra voleților motorului din stânga, pentru a-i deschide orificiul de trecerea aerului de răcire.

Trei neînsemnate înclinări din cap și reducerea progresivă a motoarelor înseamnă în același timp că totul e normal la bord și că avionul e gata să-și ia zborul, iar un zâmbet deabia înflorit pe buzele pilotului, receptionat instantaneu și amplificat pe fețele întregului personal tehnic, dela ofițerul mecanic până la ultimul serviant, constituie singura mulțumire pentru titanica muncă executată între două misiuni și pe timpul nopții, pentru ca avionul „să fie ceas”.

Personalul tehnic de aerodrom, obscur și necunoscut, zâmbește din viața sa viață avioanelor. O parte din eul mecanicului pleacă cu fiecare echipaj în fiecare misiune, iar cealaltă parte rămasă pe aerodrom nu are zâmbet nici astămpăr până ce toate echipajele nu vin acasă. Mecanicul este singurul care mai așteaptă zile întregi întoarcerea unui echipaj pierdut, chiar după ce pierderea este evidentă pentru toată lumea aerodromului.

Cu gesturi liniștite, pilotul închide capacul carlingei. Privind în spate, întâlnește fața zâmbitoare a telegrafistului mitralior și cu un semn din cap, observatorul de alături îi spune că totul este gata.

Agitând ușor mâna dreaptă în chip de sărut, îmbrățișează încă odată, din ochi, chipurile celor rămași jos, în timp ce avionul, cu roata stângă frânată și cu motorul drept tras în plin, se rotește pe loc pentru a pleca spre punctul de decolare.

Fanionul starterului înălțat deasupra capului, indică direcția de decolare.

Ochii pilotului trece în mod reflex de la fanion la instrumentele indicatoare ale motoarelor, pe care le pune „în plin”!

Colbul de pe aerodrom se pornește în făși din dreptul elicelor pe sub planuri și se involburază înnoțându-se în spatele amponajului pentru a se risipi apoi luat de vânt, închizând vederea spre înapoi.

Avionul a pornit sporindu-și viteza. Coada se ridică întâi și apoi roțile se desprind de câteva ori dela pământ în salturi da vrabie, pentru ca în curând avionul să

se înalțe senet, dar liniștit, spre albastrul cerului. Roțile s'au ascuns în planuri și privirile celor de jos se plimbă în voe, mângâind silueta avionului. Este poate o pervertire a ochiului celor ce trăiesc pe aerodrom; totuși silueta avionului fără roți, la plecarea într-o dimineață de iulie, proiectată pe un cer curat, înainte de răsăritul soarelui, formează un spectacol plăcut și măreț, care încântă ochiul și liniștește sufletul!

Doză sute de metri altitudine. Drum 160°. Viteză 280 Km. pe oră. Avionul zboară deasupra mării. Observatorul își notează datele. Pilotul își echilibrează comenzile, manevrând flotoarele și într'un control amănunțit citește toate indicatoarele.

O rafală scurtă de mitralieră străbate brutal văzduhul. Telegrafistul și-a încercat mitraliera. Manevra se repetă la fiecare misiune și de fiecare dată pilotul simte o strângere de inimă. Are toată încrederea în mitraliorul din spate și știe bine că dacă ar fi în locul lui n'ar reuși să acționeze mai bine ca el, pentru a apăra spatele avionului; totuși gândindu-se numai că poate fi atacat din spate, fără să poată vedea pe atacator, simte — în mod reflex — dorința de a vira să-l înfrunte ori de câte ori aude rafală în spate.

Rafala mitraliorului a deschis contactul sufletesc al echipajului. Mirosul aerului al prafului de pușcă a gădilat o secundă nărilor pilotului și ale observatorului. Își zâmbesc unul altuia și întorcând amândoi odată capetele spre spate, întâlnesc figura zâmbitoare a lui Mitruț, maestru telegrafist și mitralior, zâmbet de dinți albi pe o figură neagră, dar sinceră și calmă.

Mitruț a intrat în Flotilă acum cinci ani; avea la subțioară un pachetel înfășurat în jurnal „un rând de premeneli și ceva de-ale gurii pe fo zi-două, până mă bagă la cazan”. Auzise că se primesc voluntari la aviație. Șeful de post, după ce i-a făcut mai întâi câteva „apropos”-uri la „alte păsări” în culoarea sa, care zboară fără să fie în aviație, l-a condus la D-1 Ofițer de Serviciu, care s'a întâmplat să fie actualul pilot al avionului. Mitruț și-a spus atunci păsul dintr'o suflare: „Taica mai are acasă șase guri și patru's fete”. „Eu am șapte clase și am fost mereu premiant întâi”. „Domnu” a vrut să mă dea la liceul Industrial, dar taica m'a dat la meserie la Domnul Nicu din Brăila, de-am lucrat pe tractor 3 ani pe Internațional în patru timpuri. De l-am făcut și lumină electrică la moșie, c'am găsit un dinam de continu”.

Și-a vorbit atunci Mitruț zâmbind mereu, arătându-și prietenos albul dinților și al ochilor. Locotenentul l-a ascultat în seara aceia de toamnă întârziată, savurând felul săltăreț și liber în care băștândrul vorbea și bucurându-se până la urmă de modul plăcut în care fusese întreruptă activitatea serviciului său de zi.

La stângere, Mitruț a fost dat în primire sergentului Mihăilă, care l-a „omenit” culcându-l după „program” în dormitor la „a treia bombă”!

A doua zi, solemnitatea intrării Comandantului în Flotilă a fost oarecum modificată de intervenția lui Mitruț. Sunetele

prețioase și imperioase ale trompetelor făcuse pe fiecare să încremenească în poziția de drepti cu fața spre pavilionul de Comandament, unde ofițerul de zi dădea raportul Comandantului. Deabia terminat raportul, ofițerul de zi simte o atingere la cotul stâng. Mitruț, cu zâmbetul pe buze, stătea alături și puțin în spate: „Spune-i și de mine să mă primească de voluntar”!

Comandantul zâmbi. Înțelese fără explicații despre ce este vorba. „Pare isteț, la-1 la D-1 în Escadrilă copil de trupă pentru stagiul de încercare! Imi raportezi peste 10 zile cum se poartă”!

Și Mitruț s'a purtat bine! Devenise cel mai bun furier, cu cel mai frumos scris. Copilul de trupă Mitruț era și cel mai bun dactilograf. A învățat meșteșugul dela domnul major Dunca. A devenit și un bun șofer. Ba, în scurt timp, Mitruț a devenit cel mai bun radiotelegrafist.

Mai târziu, când i-a venit rândul, soldatul Mitruț a fost cel mai bun „om” la instrucție! Și-a luat galioane ușor, cum ai bea un pahar cu apă, ajungând „specialist” în radiotelegrafie!

În ajunul războiului, maestrul radiotelegrafist Mitruț intră în echipajul nr. 1 al escadrilei a 3-a Bombe.

Observatorul echipajului, i se spune „Mânzu”. A intrat în Flotilă în cursul anului, cu o nutură serioasă, ce nu se potrivește deloc cu frăgezimea tinerească a obrazului și cu vioiciunea mișcărilor, dar în schimb se lovește de minune cu felul molatoc și leneș de a vorbi, specific moldovenesc. Îl leagă de Mitruț talentul muzical. Cu o muzicuță cu șase găuri și cu o drămbă în „Tre mol”, ei doi dau cele mai gustate concerte sub planul avionului. Are mâini caracteristice. Mâini de artist cu degete delicate și prelungi. Mâini cari adesea vorbesc când nu se aude gasul în avion.

Șeful echipajului este pilotul. Înalt și adus de spate, cu părul albit la temple, cu ochii mici și vioieni și cu o figură certată în permanență cu zâmbetul. Veșnic neastâmpărat. Caracterizat de Mânzu: „Măr scortos! Nu dai doi bani pe el până nu-i scoți coaja”. Sub coaja figurei lui aspre se ascunde însă un suflet de copil. Se emoționează în cele mai neașteptate situații. Se înfurie adesea din nimica toată, dar după ce execută în gând pe toată lumea vinovată sau nevinovată, se potolește cu aceeași ușurință. Este șef nu pentru că este cel mai bătrân, dar pentru că odată în aer se desprinde din coajă și este acolo, sus, cu totul un alt om. Stăpânește avionul, se stăpânește pe el, stăpânește echipajul, stăpânește furtuna și vremea rea, stăpânește totul, previne totul și conduce totul cu sângele rece și promptitudinea șefului înăscut. Acolo, în aer, până și zâmbetul se aciuște pe figura lui.

Echipajul No. 1 — Șeful, Mânzul și Mitruț — a fost constituit și a lucrat frumos în timp de pace. Războiul însă i-a legat în așa fel încât acum gândesc toți trei cu un singur creier și simt cu o singură inimă.

Sunt la a 93-a misiune la înamic, pe același avion, pe care l-au primit nou în ajunul războiului și pe care Mânzul a pictat în figuri expresive, victoriile avute.

Cu un zumzet regulat dar monoton, motoarele punctează scurgerea timpului.

În față, marea rostogolește valuri mari verzi, a căror nuanță se închide spre

dreapta bătând în negru la orizont. Spre stânga, în apropierea avionului, verdele mării este deschis și transparent și se continuă spre orizont cu un verde alburiu, pentruca acolo unde cerul își înmoaie dantele rochiei în apă să capete o culoare de purpură. Soarele este încă sub orizont. Pe cer sunt pufuri diafane de nori alburii și transparenți.

Prin geamul deschis de pilot pătrunde în cabină o dără cocoroasă, umplând plămâni cu aerul sănătos al mării imense.

Gândurile pilotului fug departe.

Pe coasta Adriaticei între Trieste și Monfalcone, a văzut odată o vilă micuță, cum numai artiștii italieni sunt capabili s'o construiască și s'o plaseze. Un cub alb, agățat de o stâncă roșie ce continua în spre mare, sub forma unei terase. O scară lăzică în piatră cobora dela terasă la o plajă micuță ce înconjura un golfuluț numai decățva metri. În după amiaza târzie întregul edificiu își arunca umbra în oglinda azurie a mării. Eleganța și cochetăria erau notele predominante.

Pe coasta Anatoliei văzuse un firicel de apă ce se strecura întortochindu-se printre dealuri colțuroase de piatră și scăpa în mare pe o plajă la fel de mică în care se odihnea o lotcă pescărească. Pe culmi de lemn erau întinse la soare setei pescărești cu plute mari negre. În fundul plajei și lipită de mal, era o căsuță de lemn, cu acoperiș roșu de olane, pătat cu verde negricios de mușchiu. Toată fațada casei era îmbrăcată în eșeră. Nici un drum de leghătură și nici o altă casă cât puteai vedea cu ochii.

În munții Buzăului, între Bisoca și Pențelou, a stat o noapte într'o căsuță lucrată din butuci rotunzi. Măncase un cocș sălănteu prăjit pe piatră incinsă și a dormit pe cetine verzi.

Trei imagini cu totul disparate îi vin deodată în amintire și din suprapunerea lor scote dintr'odată nevoia imperioasă a unei absolute singurătăți.

S'a aruncat în mijlocul războiului cu tot elanul și cu tot sufletul tineretii. A tras un rîd între obișnuințele dinainte și viața pe care o trăia acum. Era primul echipaj ce pornise pentru a deschide drum Escadrilei sale. Nu cunoștea plodis și nu admitea imposibilul! Execuția misiunilor îi obliga la un consum de energie excepțional. De aci pleca probabil tendința naturală care îl făcea să viseze acea singurătate absolută. Singurătate? Nu! Pe terasa căsuței dela Monfalcone vedea o femeu cu părul negru și cu silueta svetă, iar pe plaja dela Zunguldak vedea jucându-se cu soacii un copilăș cu obrajii buclăți... Bătețelul lui!

Un zămbet infloresce pe buzele pilotului când își amintește de vorbele ce i le-a spus bătețelul lui ultima oară când a fost acasă: „Bine măi! Ce fol de tată ești tu că pleci mereu de acasă și ne lași singuri!”

Da! Asta era! Să se termine războiul și apoi o să-și ducă soția și copilășul undeva... departe de toată lumea, fără radio și fără jurnale. Să trăiască numai cu ei și pentru ei. Și bătețelul să nu se facă aviator! Dar ce să se facă!?

Degetul observatorului îi alungă gândurile. Într'o mișcare lentă. Mânzul pune la busolă noul cap și după acela arată compasul de bord. Printr'un viraj strâns de desmărire, avionul se așază pe noul drum.

O mie două sute metri altitudine, optzeci grade cap compas, două sute optzeci kilometri-oră viteză, notează observatorul în jurnalul de bord.

Din față dela orizont și puțin spre stânga, se ridică din mare soarele. O tipăie de aramă incandescentă și ovală, sprijinită pe linia albă a orizontului și înconjurată de valuri de purpură. De acum începe chinul ochilor. Lumina din ce în ce mai vie, cu cât soarele se ridică mai sus înșeapă dureros ochul. Apa apare oglindă; totul în față devine șterz. Inamicul cu surpriză se poate ivi dintr'un moment în altul. Și cu cât timpul trece, cu cât so-

relé se ridică deasupra orizontului; cu atât crește chinul. Ochii pilotului, întorși din soare, nu mai pot vedea aproape nici un instrument de bord. Trebuie să stea un timp cu ochii închiși pentru ca apoi să citească aproximativ instrumentele și deasupra tuturor senzația neplăcută a necunoscutului absolut către care zboară și în care îl plutesc gândurile.

Numai cu o voință excepțională și cu un mare consum de energie își menține avionul pe drumul hotărât.

Mânzul are ochii foarte buni. Se agită un moment și indică drum Sud. Avionul virează leneș. Ochii i se liniștesc și după un timp se văd și instrumentele de bord și valurile verzi ce se sbăt în față.

Pilotul întoarce fața spre răsărit și vede cumce a făcut pe Mânz să se agite. La orizont legind din drumul de lumină al soarelui, câteva dungi de fum negricios. Convooz inamic!

Într'un cerc larg, pilotul manevrează pentru a avea soarele în spate și revine apoi înspre formația inamică. Convoozul navigă aproape de coastă și forțează avio-

nul să manevreze deasupra uscatului. Observatorul scrie mesajul: „Convooz drum 120°, viteză 10 noduri. Un distrugător tip Kirov, două tancuri a 6000 tone goale, patru cargouri a 1000 tone încărcate, două vedete rapide în eclerare”.

Mesajul cifrat trece la telegrafist. Observatorul fotografiază.

Distrugătorul trage cu toate piesele de toate calibrele și unele proiectile se sparg la 4-500 m. de avion, care saltă pe valurile de aer sub smucitura exploziilor. Pilotul aude spărturile proiectilelor ca și când i s'ar sparge a urechea infundată cu vată, alune sece.

Din când în când avionul schimbă drumul și altitudinea, pentru a deruta tirul inamicului și pentru a se menține tot timpul în soare.

Mitruț face semn că a transmis mesajul.

Pilotul zămbește gândindu-se că în acest moment unitățile alarmate își iau sborul pentru a „bumbăci” navele inamice.

Zămbetului îi încremeneste pe față. Mitruț trage dela spate în rafale scurte. Prin partea dreaptă svănește în sus o torță.

(Continuare în pag. 35)





MINCIUNA BOLSEVICĂ

de ALEX. BALDOVIN

UN fapt, care interesează politica exterioară și de războiu a U. R. S. S. este „cazul”, luat de Stalin privitor la dizolvarea internațională III-a.

Atât internațională I-a cât și cea de a II-a a însemnat de fapt prelungirea — pe planul politic internațional — a sindicatului muncitoresc din întreaga lume,

Internațională III-a a apărut odată cu apariția bolșevismului în Rusia, adică odată cu instalarea la putere a lui Lenin și a celorlalți tovarăși ai săi.

Așa cum a fost inițial concepută și alcătuită, internațională III-a a avut până azi un dublu caracter: de instituție oficială a statului sovietic și de organizație tehnică — politic revoluționară, pe planul mondial, cu ramificații în toate continentele și țările, ramificații aparent independente dar în realitate total legate și supuse poruncilor moscovite.

Din cauza acestui dublu caracter și-a slăbiciunii guvernelor statelor celorlalte, internațională III-a a putut dezvolta — nu ocult ci fățiș — o întinsă și primejdioasă activitate în lumea întreagă și nu izolată, ci în asociație sau cu concursul binevoitor al unor partide politice bănci sau diverse întreprinderi capitaliste internaționalizate.

Niciodată nu s'a înregistrat în istorie un asemenea fapt — cu adevărat extraordinar — ca un stat, recunoscut sau ne recunoscut, să pregătească fățiș, printr'un organ creat și patronat de el, nu numai o propagandă bazată pe ideologia comunistă ci o revoluție generalizată în vederea constituirii unor State Unite Sovietice în toate continentele, adică un imperiu mondial comunist.

Niciodată nu s'a conceput și nu s'a aplicat un asemenea sistem internațional de organizare revoluționară de către un Stat împotriva tuturor celorlalte, după cum niciodată nu s'ar fi îngăduit — cum s'a îngăduit în epoca noastră — ca un guvern străin, să aibe — pe lângă agenții săi diplomatiți acreditați pe lângă celelalte state — o armată de agenți în subordinea sa, imperativ condus și de instrucțiunile sale și cari, ajutați de izolate elemente comuniste băștinașe, să atragă o parte din masele muncitorești pentru răsturnarea guvernelor și desființarea statelor respective.

Nu numai atât! În fiecare an — de la 1919 încoace — s'au ținut la Moscova congresele internaționalei III-a, cu delegați veniți din toate țările și unde — în ședințe publice patronate de către guvernul sovietic — s'a pus în discuție mijloacele cele mai indicate pentru triumful revoluției mondiale, pentru răsturnarea ordinii stabilită în lumea civilizată și pentru prăbușirea tuturor statelor, pentru ca pe ruinele lor să apară republicile sovietice sub dominație moscovită!

Niciodată internațională III-a nu și-a întrerupt activitatea sa și nici nu a ținut vreodată seama de raporturile dintre U. R. S. S. și alte state sau de înțelegerile stabilite între guvernul din Moscova și alte guverne străine. Așa de exemplu, după ce Franța a încheiat pactul cu U. R. S. S., internațională III-a a continuat prin faimosul front



popular patronat de ea — opera de măcinare a forțelor spirituale și materiale franceze atât în metropolă cât și în imperiul ei colonial. Oricâteori s'a atras atențiunea guvernului din Moscova asupra amestecului său — prin internaționala III-a — în afacerile interne ale altor state, ei a răspuns — cu cinismul individului pentru care minciuna este singura sa calitate — că „n'are nici o legătură cu acea organizație”...

Insuși domnul Eden, ministrul de externe al Angliei, a declarat în 1937 în camera comunelor că explicațiile pe cari le-a dat guvernul sovietic — în legătură cu amestecul agenților internaționalei a III-a în afacerile interne ale Marii Britanii s'a rezumat în a face cunoscut absența lui în activitatea internațională a III-a, „care este independentă” și activează „pe cont pro priu”... Aceste declarațiuni — a adăugat domnul Eden — nu pot fi acceptate de guvernul britanic.

Aceleași constatările le-au făcut toate guvernele din Washington dela 1918-1923 cu privire la scopurile revoluționare ale internaționalăi III-a și a legăturilor acesteia cu guver-



nelor muncitorești la manifestările publice regisate de agenții guvernului sovietic.

Dacă Stalin — pentru a ajunge și mai bine la scopurile sale, a arupcat „praful în ochii” întregii omeniri anunțând disolvarea internațio-

a renunțat o clipă măcar la scopul naiei III-a, aceasta nu înseamnă că esențial al politicii sale: *messianismul revoluționar și instalarea sovietelor pretutindeni.*

Internaționala III poate să dispară nominal și formal însă scopul principal al politicii Sovietelor rămâne același, și orice „lovitură” de acest gen, este și rămâne cusută cu „ață albă”!

Deaceea toate puterile axei — între care și România — legate prin pactul anticomunist, vor continua lupta cu aceeași hotărâre neclintită și prin toate forțele lor materiale și spirituale, împotriva pericolului dela răsarit.

Căci numai zdrobirea comunismului, prin prăbușirea U. R. S. S., ele vor putea asigura existența și dezvoltarea națiunilor în noua ordine a Europei de mâine, pe temeiul principiilor ce sunt la temeliea lumii civilizate și a dreptului internațional public.

UN BILANȚ TRAGIC

AL REGIMULUI BOLȘEVIC

SPANIA

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

LETONIA

1355 persoane împușcate, 32095 persoane dispărute, arestate sau deportate în timpul unui an.

ESTONIA

1178 persoane omorâte, 60.911 persoane deportate, 6000 copii rămași orfani, 1308 condamnări (1940), 5043 condamnări (1941), 1478 încarcerări în luna 1941, 1103 arestați.

LITUANIA

1360 preoți omorâți, 15.000 șteaceni morți în urma forțarilor, 5000 persoane omorâte în câteva zile (dela

22 la 27 Iunie 1941), 50.000 deportați în timpul dela 14 la 21 Iunie 1941).

RUSIA

1.761.065 execuțiuni efectuate de Ceca (dela 1917 la 1923), 25 episcopi, 1215 preoți, 6575 profesori sau membri ai învățământului, 8800 medici, 54.850 ofițeri, 260.000 soldați, 10.500 agenți de poliție, 48.000 jandarmi, 19.350 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 dela Volga deportați în Siberia.

POLONIA

1.800.000 persoane deportate în Siberia din cari 1.400.000 sunt dispărute, 12.000 ofițeri împușcați în pădurea dela Katyn.

nul sovietic. Aceasta nu a împiedicat însă pe Dl. Roosevelt — președintele Statelor Unite — să recunoască în 1933 guvernul sovietic și în 1942 să acorde Rusiei titlul de „asociată” la distrugerea omoniciei și a vieții civilizate și creștine!

Până la atingerea acestui scop, Rusia și-a intensificat — tocmai la adăpostul acestei „asociații” — propagandă comunistă revoluționară în Statele-Unite, limitându-se — pentru un moment — la numeroase greve și acțiuni de sabotaj și la o largă participare a elemen-





D-1 Ministru General Jienescu vizitând Internatul Școlii de Pilotaj A. R. F. A.

Chi vole, vale! Chi vale e non
vola e un vile!
Cine zboară e o valoare! Cine e
o valoare și nu zboară este un laș!
„Mussolini”

In cursul lunii Maiu, aproape toate școlile de pilotaj au „înălțat pavilionul” semnul tradițional al începerii oricărui sbor. După perioada de iarnă — în care timp au funcționat cursurile teoretice — fiecare școală și-a scos „puii” la sbor pentru a le da aripi călăuzindu-le primele începuturi pentru meseria cea mai grea, dar și cea mai sublimă, aceea a sborului!

Inconjurați de privirea părintească a conducătorilor respectivi, a instructorilor — care reprezintă pentru ei în aceste clipe: *totul* — și a asistenței locale, „puii” au fost trecuți în revistă de mai marii aviației noastre.



Asistența la deschiderea cursurilor școlii A. R. F. A.

în frunte cu d. general aviator Jienescu subsecretarul de Stat al aerului.

După creștineasca slujbă religioasă și după sfântirea păsărilor care vor purta pe aripile lor pe viitorii sburători ai României, primile „ture” de sbor au început și odată cu ele: primele emoții pentru elevi, începutul unei activități plină de răspunderi, pentru instructorii!

Mă întorc cu gândul la primul meu sbor de școală, intrucât pe celalt care a avut darul să mă „lipsească” pentru totdeauna de aviație, l-am efectuat pe front, la Gârboveanu, în 1017, pe avionul Farman metalic, pilotat de Sublocotenentul aviator Mincu, astăzi general!

Martie 1919. Comandantul școlii dela Tecuci — al grupului IV instrucție cum i se spunea pe atunci — Maiorul Popovici Andrei, bădia Andrei cum îl numeam noi „puii”! Șeful de pilotaj: Lt. Mincu; ajutorul de comandant: Locot. Alecu Cantacuzino — Pașcanu; comandantul companiei: Lt. Secărescu Aurel, Instructorii, minunații instructori de atunci, erau plutonierii: Dumitru Teodorescu, Gogu Ștefănescu, și Naidinescu (Năică).

Incepeam sborurile pe Farman 40, după ce înprealabil învățasem linia dreaptă pe Pinguinul-Bleriot care nicio dată nu se ridica dela pământ dar întotdeauna se „proptea” cu botul în pământ!

Suitul în „nacela” avionului Farman 40, era o problemă! Spânzurată în fața și în botul avionului la vre-o 2 metri înălțime — motorul era plasat înapoia aripilor — trebuia să te strecuri cu măiestrie printre perdeaua de sârme până să ajungi acolo, sus, la manșe, care avea forma unei foarfeci!



Elevii unei școlii civile de pilotaj

Inceperea SBORURILOR



Școala de pilotaj A. R. P. A. de la stânga la dreapta ca d-nii Spiridon Vărnăv directorul general al Aviației A. R. P. A., Cpt. C-dor Botez, comandantul T. A. R.; Comandor Marcu, directorul Aviației civile; General Jienescu, Ministru Subsecretar de Sfat al Aerului; comandantul garnizoanei locale; prefectul județului.

Primul tur! Mitică Teodorescu, bun ca om și minunat instructor — făcuse toată campania pe front — m'a privit cu încredere, mi-a arătat cum să mă leg pentru a nu fi svărlit din avion, a așteptat să vadă zâmbetul familiar al elevului satisfăcut, pentru ca în clipa următoare să-mi spună: „dă-i drumul!”

Crispat, cu ochii holbați înainte — aveam „ambția” să nu port ochelari — cu mâinile întinse și strânse pe ochiurile foarfecii-manșe, „i-am dat drumul!”



D-ni General Jienescu trecând în revistă elevii școlii de sbor fără motor P. T. T., la inaugurarea cursurilor. Este însoțit de d. Colonel Teodorescu directorul general P. T. T.

Desigur, a pilotat Mitică! Eu am crezut atunci că eu am pornit motorul, eu am decolat și virat, eu l-am „așternut” pe iarba aerodromului!

Așa cred toți elevii la început, până în ziua când încep dojenele instructorului... Deabia atunci începi „să te luminezi” că nu ai reprezentat altceva, în aceste prime sboruri, decât un sac de pietre și că ai ținut doar locul lui... Nea Ghiță*!



Școala de pilotaj C. F. R. Vitorii Rădăuți și României.

Imprejurările* m'au împiedicat să particip la solemnitatea deschiderii tuturor școlilor civile de pilotaj. M'am dus însă la A. R. P. A. de care mă leagă atâtea amintiri minunate și în cadrul căreia am efectuat numeroase sboruri din întreaga țară.

Scriind despre A. R. P. A., nu se poate să nu îți vină în memorie,

*Așa era numit sacul de pământ sau pietre ce se așeza pe locul observatorului, în avionul Farman 40, atunci când în năclă se afla numai pilotul. Era greutatea absolut necesară echilibrării avionului.



Școala de pilotaj C. F. R. Ministrul Aerului stăd de vorbă cu tinerii sburători — elevi.

figura tânără, veselă, sinceră și leală a lui Mișu Pantazi — primul director al școlii de pilotaj — căzut la datorie în timp ce încerca un avion de bombardament în Polonia! Ani de zile a fost sufletul acestei școli și a muncit alături de prietenii lui — Rădulescu Scarlat, Cernescu, Ionescu Emanoil — pentru o idee și pentru realizarea ei: pilotajul civil!

Solemnitatea deschiderii sborurilor s'a efectuat — ca de altfel la toate

Vărnăv, au început sborurile, deschiderea lor fiind marcată de o serie de acrobații efectuate de însuși domnul ministru al aerului pe un avion de școală al Asociației A. R. P. A. — Sborul a impresionat profund asistența, în special pe tinerii elevi cari au văzut



Un sbor cu planorul de școală, la deschiderea cursurilor școlii P. T. T.

Școala A. R. P. A.: Sbor în formație executat de instructorii școlii



celălalte școli — în prezența domnului G-ral Jienescu subsecretar de Sfat al Aerului, G-ral Ionescu Emanoil Comandantul școlilor și centrelor de aviație, Comandor V. Marcu, directorul aviației civile, Danabase ad-tor delegat al A. R. P. A., Vărnăv, inimosul director general al A. R. P. A., comandor de rezervă Cernescu — fost director al aviației civile — domnul Prefect al jud. Teleorman, etc., etc.

După slujba religioasă și după cuvântările ocazionale ale domnului subsecretar de Stat al aerului și d.

în gestul șefului superior al aviației un îndemn și o speranță pentru viitor.

A urmat apoi sborul instructorilor, aruncarea cu parașuta — în cădere liberă — a curajosului instructor Popa și sborurile de agrement ale asistenței pe un avion Junkers trimotor.

Solemnitatea s'a încheiat cu o

Arpa: instructorii și elevii la timpul slujbei religioase



magistrală demonstrație de înaltă acrobație, efectuată de strălucitul sburător care este Max Manolescu.

*

Școlile civile de pilotaj au început sborurile! Revista „Aripă Românească” le urează spor la muncă — pentru nădejdea pe care țara o așteaptă de la ele — iar tinerilor piloți le spune: noroc la sbor!

D.



Școala A. R. P. A.: Instructorul parașutist Popa aruncându-se în aer — de la o înălțime de 2000 m — în timpul slujbei religioase.



Un atac la sol!

SI iată-ne iarăși în văzduh...

Soarele, abia răsărit îl avem în față. Binefăcător întotdeauna, astăzi va lua parte la lupta noastră — va fi aliatul nostru — camaradul cel mai bun, cel mai puternic.

fața fiecăruia din noi se schițează un zâmbet de înțelegere — de încredere — știu că mergem spre izbândă.

Cu puțin timp înainte se primise misiunea, misiune excepțională, atât prin însemnătatea ei și valoarea ce i-o acordă Comandamentul cât și mai ales prin mijloacele ce sunt alese să o execute: păsărelele noastre cu sborul lor — mai încet ca al rândunicii — dar mai aprig, mai vijelios atunci când cei ce le conduc prin avântul și îndărjirea lor, devin vulturi; vulturi cu aripi de oțel și suflet de eroi.

Vulturi mândri ai României.

Ordinele se dau scurt, precise; fie-

care știe bine ce are de făcut. În câteva clipe totul este gata.

Ușor, unul câte unul se desprind depe terenul umed de roua dimineții, și-si iau locul în formație.

Toți sunt acum aproape de mine, îi văd, îi simt, îi înțeleg.

Timpul este calm și sborul lin.

Din când în când un ropot se deslușește din sbornăitul motoarelor: se verifică mitralierele prin rafale scurte.

Noroc că aerodromul e departe și „Bonzzo” nu se mai aude. S’ar speria iarăși bietul câțel. Nu știu de ce, dar are o mare aversiune contra armelor de foc. Probabil fiindcă el însuși un mare războinic îi e necaz că tocmai pe acestea ce sunt acum în modă nu le poate mânui.

Controlul aparatelor și o ultimă aruncătură de ochi asupra bombelor ce stau aliniată sub aripi, asigură pe pilot că totul e în regulă.

Și sborul se continuă mereu cu

soarele în față, soare blând acum în dimineață, cu razele timide ce se răsfrâng asupra noastră scaldându-ne într-o lumină dulce.

Cine ar putea spune ce se petrece în sufletele fiecăruia? Câte gânduri — amintiri?

Evocări dragi — icoane scumpe.

Le porți cu tine, închise cu grije în inima ta — talisman neprețuit de fiice clipă: ele sunt viața ta.

Sburăm, sburăm — ce bine e să sbori! Cât farmec! Cât sublim!

Dar ne apropiem de front.

Misiunea noastră e să atacăm cu bomba, grenada și mitraliera o baterie inamică de artilerie A. A.

Dușmanul este puternic — vom încerca o șiretenie pentru a-l surprinde: ocolindu-l îi cădem din spate fiind protejați de soare.

Atenți, cu ochii îmbrățișând văzduhul, scrutăm zările. Poate vreun vânător inamic să apară și duelul mult căutat și dorit să înceapă.



Suntem aproape de țintă. A descoperi însă obiective de natura unor laterii, nu este chiar așa ușor.

Un vâl subțire de păclă'n dimineață îngreuit și mai mult vizibilitatea.

Nu trec însă decât câteva clipe și însuși dușmanul ne vine în ajutor: sesizați probabil de agomotul motoarelor noastre. Rușii se trezesc și îndată din calmul și nemiscarea ce domnește pe pământ, apar sub noi în margine de sat, pe o mică colină — pălpări de scântei, la început rare, dar din ce în ce mai dese, mai rapide: tunuri ce dau sclipiri de foc la gura țevii și cari sus în jurul nostru se împrăstie în adiere de vând—frumose—când le vezi numai aproape, ucigătoare când cumva te-au prins în ele, că nu sunt altceva decât exploziile bombelor ce te caută mereu. În adevăr, numai în câteva clipe, tot cerul nu-î decât o perdea de fum. Ici, colo, pretutindeni, neîntrerupt, bucle noi apar când albe — mugurasi de nori — când negre și urâte.

Nimeni nu a fost atins. Toți încordați războinic cu privirea atinsă spre obiectivul astfel descoperit și cu coada ochiului la șef, așteaptă nerăbdători semnalul lui.

O legănare rapidă de aripi și lupta începe.

Unul câte unul, bravii noștri intraripați se ridică o clipă. În spre soare, cu el și apărât de dânsul, apoi lăsându-se pe o aripă, încep să coboare drept ca o săgeată svărlită din cer.

Pământul se apropie, se apropie mereu.

Se distinge acum bine fiecă detaliu. Amplasamentele tunurilor, apar rotunde și adâncite, oameni furnicar în jurul lor.

O rafală de gloanțe luminoase dovedește că vizarea este bună și prima lansare se produce.

Câte două, bombele se desprind din aripi și doar pentru o clipă, apoi dispar. Totuși picajul continuă vijelios, alte rafale de gloanțe pleacă, săgeți roșii înfipte drept în țintă.

De jur împrejurul nostru perdeaua de fum se îndesește, bucle noi nenumărate apar, urmare clipirilor de foc asupra cărora ne abatem cumolit.



Mareșăd prietere mari spre țintă.

Urmeară redresarea — urcușul repede șerpuit, pentru ca din nou să venim, să reluăm atacul cu mai multă îndrăzneală, cu mai multă îndârjire, cu mai multă precizie.

Dar aici ei nu se lasă, focul lor se menține tot atât de viu, de puternic.

— Cum oare păsărelele noastre se stăcoară neatinse?

— Cine oare în sborul lor nebun, le apără?

— Care este minunea ce însuflește pe aprigii și bravii noștri sburători?

„Credința zugrăvește icoanle 'n b'serici...”

Și lupta continuă, continuă mereu, până ce loviturile dușmane încep a se rări. Iar vulturii neînfricoșați coboară acum tot mai jos, tot mai semeți. În vârtoarea luptei, ei nu mai țin socoteală de nimic, unul după altul până la 100 metri, până la 50 metri.

Iată-i acum în rasul pământului, la firul ierbii și fiecare atac, fiecare picaj aduce prăpădul, dezordinea și moartea în rândurile dușmane.

Abia se mai văd clipiri. Ici colo mai apare câte o buclă. Nu mai reacționează, nu mai pot reacționa, nu mai are cine răspunde; fug și acci-

ce au mai rămas, lăsând în urma lor doar fumul ruina și moartea.

Și lupta încetează.

Pe aceste meleaguri, măcar pentru un timp, pacea ia ființă.

Un nou semnal și fiecare își revine locul în formație. Sunt toți — vulturii semeți.

Furtuna a trecut. Soarele mai ridicat de o palmă, ne scaldă acum în raze vii, mai vesele, bucuros parcă și el de fapta noastră.

Am luat drumul înapoi.

Privim adesea în urmă unde pe alocuri fășii subțiri de fum se împrăstie 'n văzduh.

Vulturii se apropie; aripă lângă aripă se pot privi ușor.

Bucuria victoriei a rămas brazdă pe fețele lor.

Fapta lor a fost eroică, dar nu și-au făcut decât datoria către Țară.

Sfânta datorie!

Privesc cu drag la ei, și cât aș vrea să mă audă cum le strig din suflet toată bucuria și mulțumirea mea!

Cpt. av. VIZATY DAN



În alarmă!
(S.M.P.)

Pentru ȘTIRURI sau INFORMAȚII FALSE



5-10 ANI ÎNCUIȘOADE

Lacul Znegov.



Port românesc din Dolj.

Castelul Bran.



Deva: vedere din oraj spre
catete.

T R A N S I L I A S T R A



Sighişoara: turnul cetăţii.

Ţărani din Maramureş.



14
373

Casa lui Avram Iancu din Vidra.



Oraș românesc din Ardeal.

Biserica Golea din Iași.



Ţesut: ţărăncă din Lepeni-Măneşca.

Atenție: Subma

ERA cald. Soarele își trimetea cu dărnicie razele fierbinți, încălzind atmosfera și sufletele celor ce au avut de suferit depe urma vântului și gerului unei ierni petrecute în nemărginita stepă rusească.

Acum toată lumea umbra deschoștă la haine, cu ochelari negri — care aveau — sau cu chipiurile pe ochi. Ghil, câinele lup, mascota Escadrilei, tolănit sub un butoi de benzină, gâfâia cu limba scoasă de un cot afară. După dimensiunea limbei se putea deduce gradul de căldură ce era. Un fel de termometru viu de care făceau haz sburătorii noștri. Avioanele imprăgătate pe teren aveau astăzi unor oșari ce stau gata să pornească la prima asmuțire.

În ultimul timp activitatea aeriană era intensă de ambele părți, datorită condițiilor atmosferice prielnice. Se aștepta un nou ordin de misiune. Telefonul Bir. de Operații sună sec. — Un convoi amic se află în careul X—Y—Z cu direcția B.

— La ora 11,30 va decola primul avion pentru a i se face protecția antisubmarină.

Echipajul: Cpt. Turlea Ilin, Adj. Stag. Scripcaru Vasile și Serg. Maj. Tiron.

O ultimă verificare asupra celor ce aveau de făcut și oamenii echipajului se îndreaptă spre avionul cu motorul deja pornit.

Aproape de capul T. K. în zare se ridică un fum subțire, apoi apărură mici puncte negre ceia ce însemna tot atâtea vase.

Cu binocliul la ochi, observatorul evalua calitatea convoiului.

— E gras — murmură el, punând mână pe butonul aparatului de radio, pentru a comunica datele la stația de legătură T. F. F.

Avionul s'a apropiat de convoi. Din ambele părți porniră rachetele de recunoaștere. Bătea un vânt ușor, spulberând crestele valurilor ce-și lălmăziau apele spre țarm. Vedetele rapide roiau în jurul convoiului, fuți ca niște viespi, lăsând în urmă dăre lungi de spumă.

Atenția era dublată. În ultimul timp

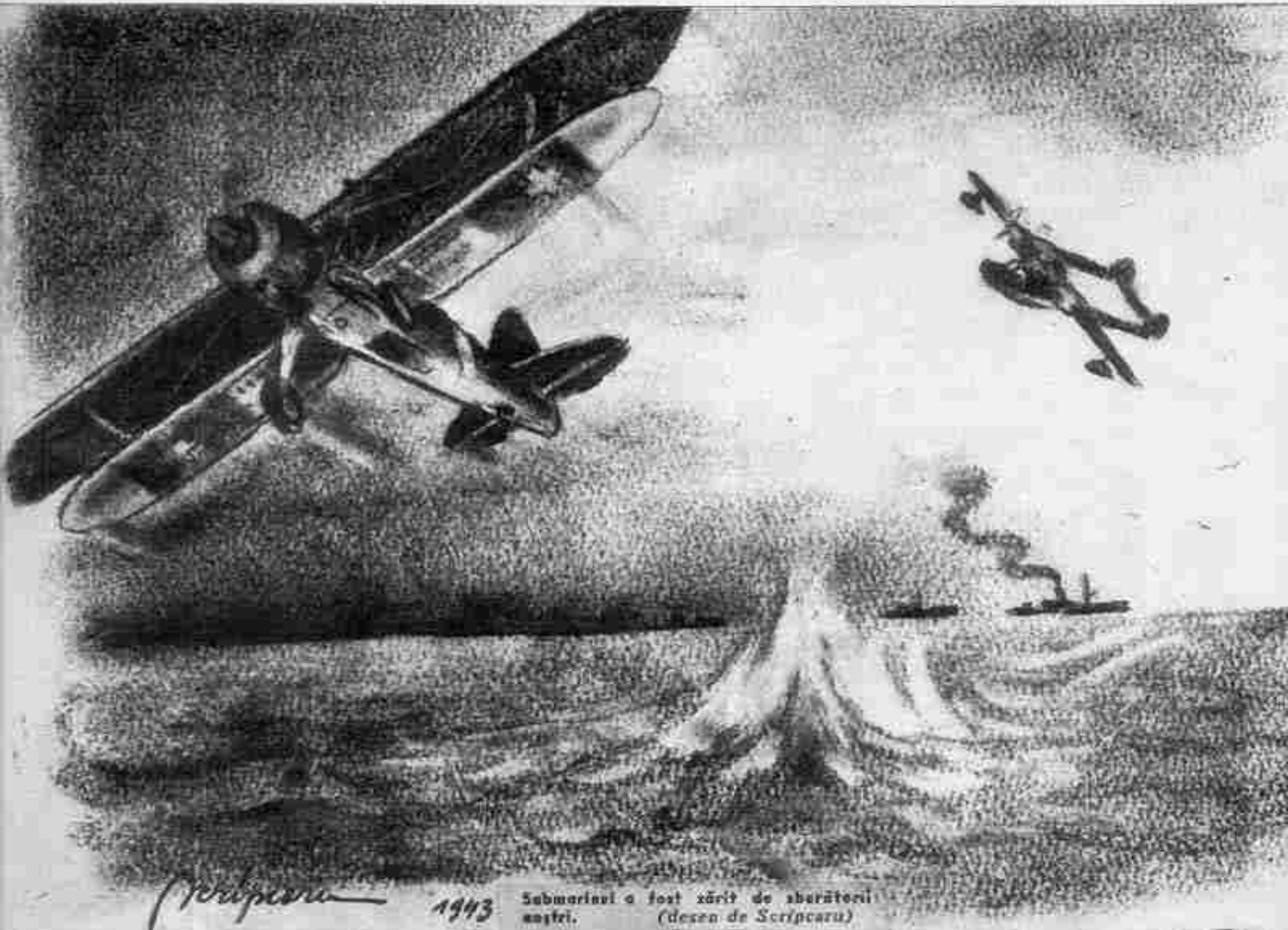
avioane și submarine sovietice au atacat în repetate rânduri convoaiele noastre: deci o surpriză neplăcută ivită în orice moment nu era exclusă.

Trecuse o oră și jumătate. Cifrele mesajilor arătau continuu — nimic de semnalat. Cald și plăcut: Arătătorele ceasului se lipiseră parcă de cadran. Pilotul căscă odată de-i părăi făcile, apoi se tuță în urmă să vadă dacă a fost observat. Din când în când scotea mâna pe ferăstruca laterală, iar curenții reci de aer intrați pe măneca combinezonului îl răcoarea și-i ținea atenția întreagă.

O mișcare neobișnuită la suprafața apei, la oarecare distanță în apropierea convoiului îl făcu să întindă gâtul, concentrându-și privirile într'acolo.

— Trageți rachetele de alarmă — răcnii el și în momentul următor avionul alunecă picat pe-o aripă spre țintă.

Porțiunea unde apa era agitată intră în grilă și instantaneu gloanțele mitralierei îi mătură toată suprafața în rufeale scurte.



(Scripcaru)

1943

Submarinul a fost zărit de sburătorii noștri. (desen de Scripcaru)

rin bolșevic!

Levită la plin, de Petres
Berion, ct. Vîla Ilc. Spiru
Harv, Bocarești.



Doi dungi albe și drepte porțiră spre convoi. Răchetele de alarmă trase imediat de observator, semnalau convoiului pericolul, care se dispersă imediat ca sub bagheta unui vrăjitor, luând fiecare vaa direcție diferită.

Avionul trecu la rasul apei deasupra țintei. Submarinul se vedea foarte bine. A fost surprins și a tras torpilele la întâmplare, iar acum luera din răspuțeri cu toate pompele, svărlind clăbuci mari de aer ce frământau apa din jurul lui, grăbind scufundarea. În viraj scurt, avionul fu puz larăși pe direcția țintei. — Ține-ți apa — comandă observatorului îndoit pe vizor și mâna dreaptă pe declanșatorului de bombe. Bombele porțiră încadrând periscopul. Explosiile urmară imediat, svărlind apa în sus.

— Bine — țipă observatorul, ca o felicitare, întinzându-se peste blindaj spre urechea pilotului. Avionul luă o nouă înălțime, pregătindu-se de al doilea atac.

Submarinul nu a isbutit să dispară complet.

O altă serie de bombe lansate cu aceeași precizie, completă atacul, avionul terminându-și încălețura.

Un hidroavion trimotor german, alarmat din larg, sosi și el deasupra locului marcat de bombe lansate de avionul românesc, atacă în continuare cu toate bombele și granatele de care dispunea.

Explozii puternice umplu atmosfera de freamăt.

Trombe de apă se ridică în slăvi.

Vedetele rapide sosite urgent împămiră locul unde a fost semnalat submarinul, continuând vânătoarea.

Granatele antisubmarine erau lansate la intervale și pe porțiuni definite, conform tacticii adoptată în acest scop.

Atenția echipajului românesc era acum concentrată mai mult în spațiul aerian, pentru a putea preîntâmpina și alarma un eventual atac de sus.

Se putea ușor ca, în timp ce toată lumea era ocupată cu vânătoarea submarinului, aviația sovietică să atace prin surprindere.

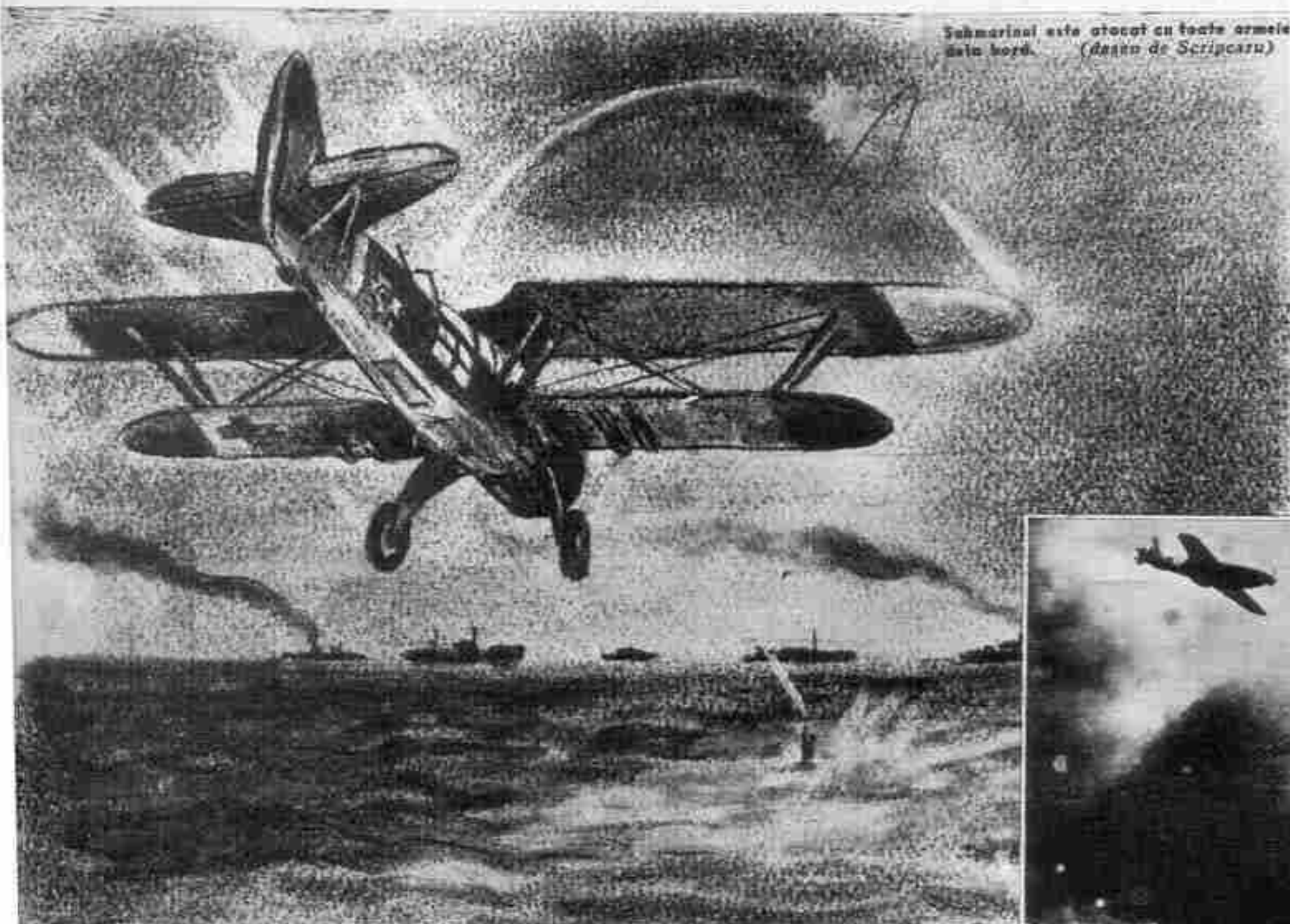
Detunăturile se succedau la intervale scurte, ecoul lor auzindu-se până la ternul de bază, unde îngrijorarea celor rămași acolo creștea pe măsură ce avionul întârziat să vină.

Prevederile echipajului românesc nu a fost înșelate, căci în timp ce submarinul atacase convoiul, trei bombardiere ra pite sovietice își făuseră apariția în zool dar au fost oprite și întoarse din drum d tirul artileriei antiseriene depe capul Z.

După cum se vede, s'a încercat o conlucrare între submarin și avioanele sovietice, conlucrare ai cărei efect a fost spulberat de vigilența și reacția promptă r armelor aliate, în care echipajul românesc a jucat un rol de importanță primordială și decisivă.

Seura, pe graficul de activitate al Escadrilei, misiunea a fost trecută cu rogu, iar la observațiunii: — Descoperit și atacat cu succes un submarin inamic în careul X—Y—Z.

Adj. stg. av. rox. SCRIPCARU VASILE



Submarinul este atacat cu toate armele sale bord. (Desen de Scripcaru)

Tanțul este „orbit” cu ceață artificială



Șurătorii Japonezi primind ordine.



TALIA !!!

Tanul german (S. M. P. — P. K.)





OSTRI



Deși înviat în mod serios, acest avion german s-a împlinit cu succes misiunea. (P. K.)



Hidroavion german de pază pe coasta Mării Negre. (S. M. P. — P. K.)

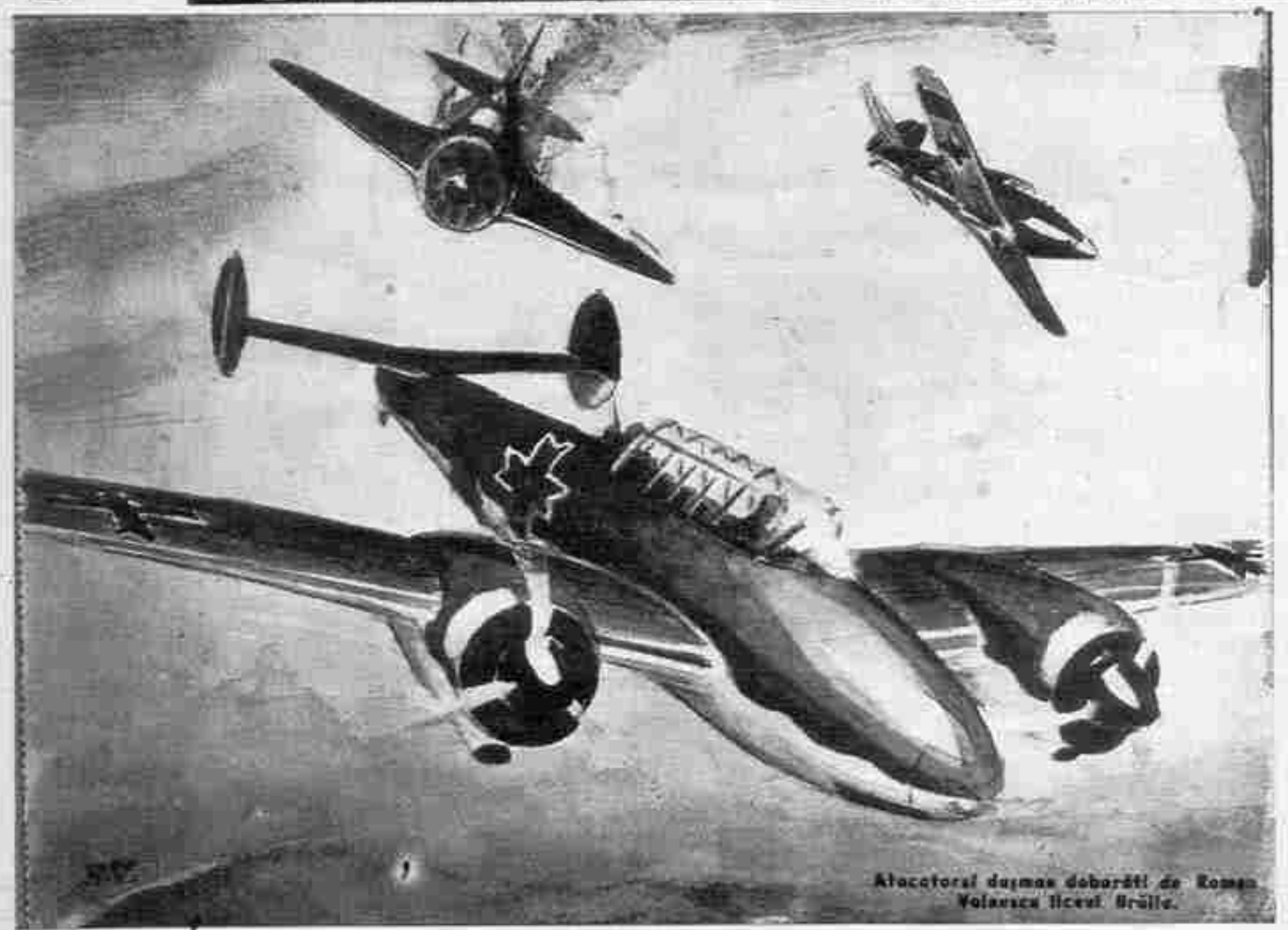
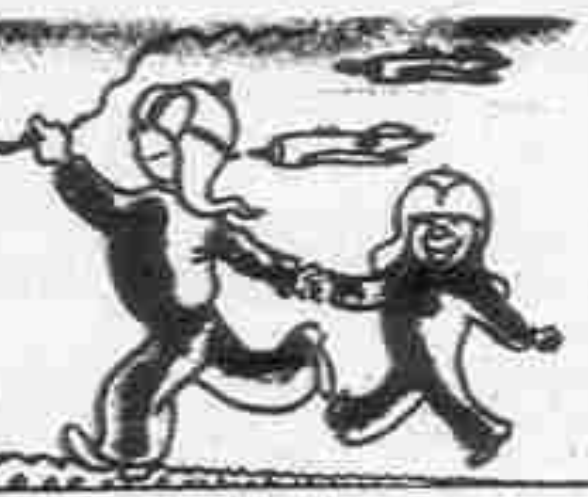
Aerostier românesc încetează să fie încălțat pentru observații aeriene. (S. M. P. — P. K.)



Incălțând la inimă Războiului. (P. K.)



Pentru Tinereț



Atacatorul dușman debarăți de Roman Volanșca liceul Brăila.

Continuă zborul, trebuie să păstrați altitudinea.

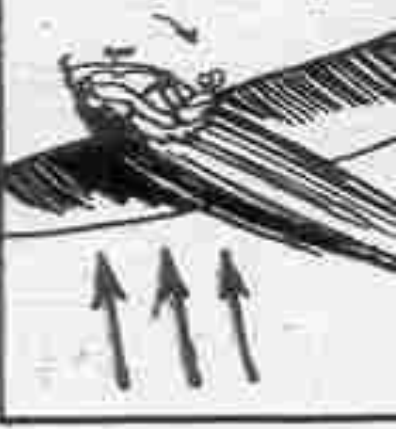


Zburați paralel cu creasta pentru a rămâne în ascendență.

Deci vântul are tendința să vă împingă spre creastă... Mențineți direcția planorului împingând puțin cu piciorul în palonierul planorului.



Trageți de manșă când ascendența se mărește.



Întrați într'un gol de împingefi manșa.

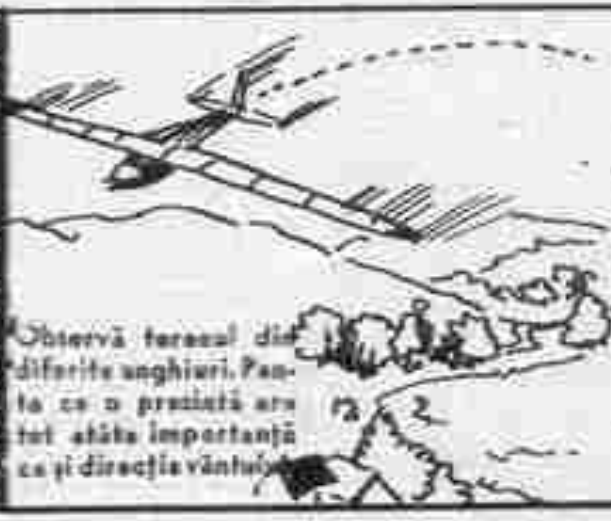
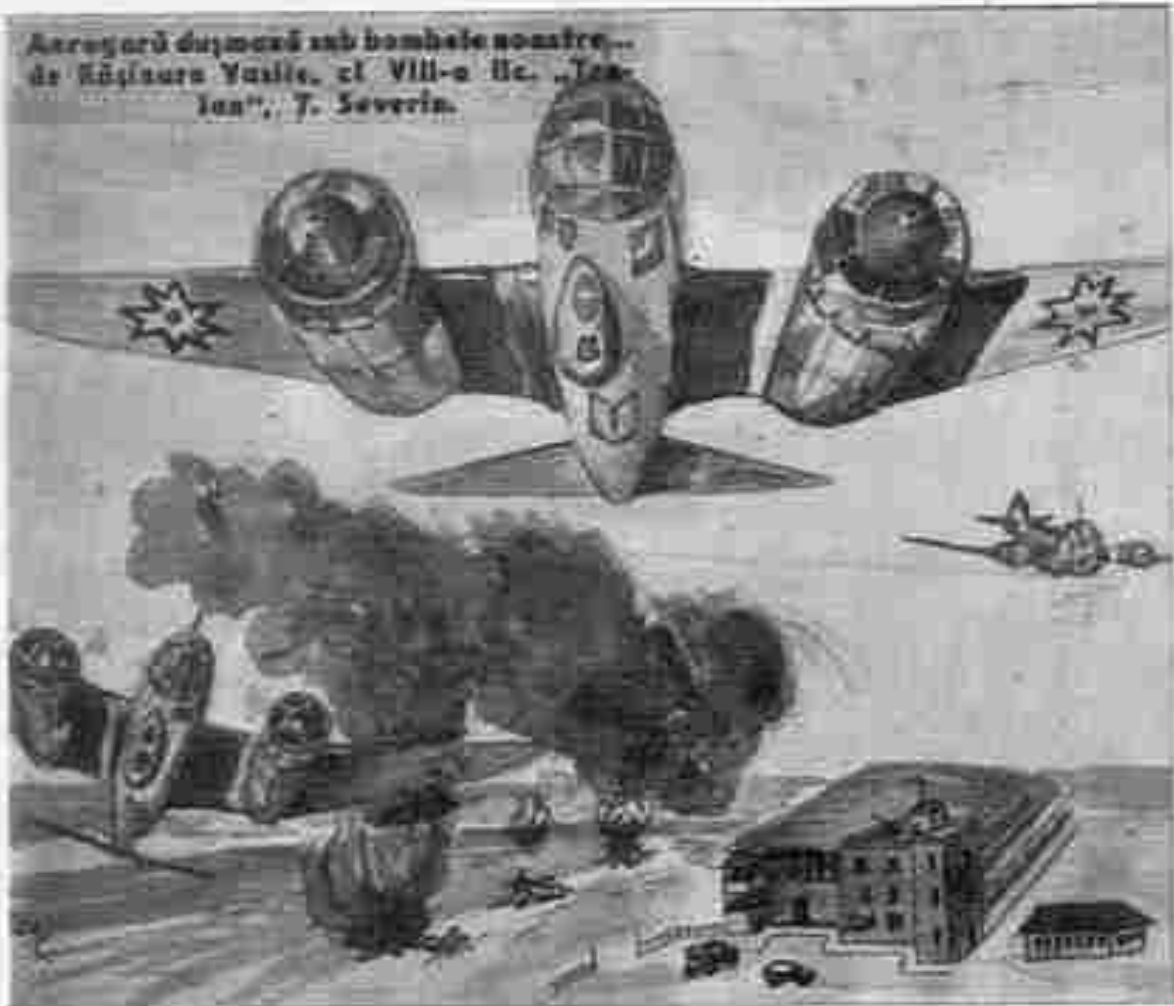
Deci și-a pierdut ascendența, întoarce-te imediat la teren.



Ascultă de ordinele pe care nișiorul și le transmite cu semne convenționale.

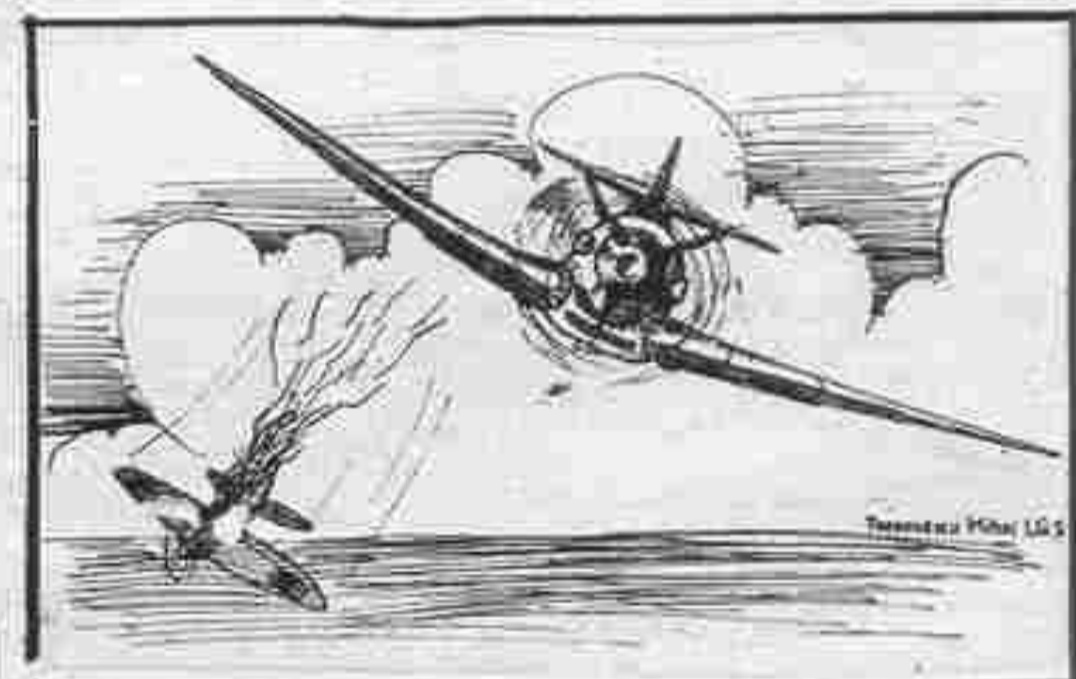
Ai executat bine, zborul d' minute, așa că ai dreptul la în bravetelui „C”.





Pentru piloții confirmați: în vederea unui teren scurt, acționează prin mișcări alternative și rapide pe manșă și pe palanier, dîndu-le toată amplitudinea, apoi aterizează pe o aripă...





Sub ploaia de bombe, de Grigorescu Emanoil, student an. I. Fizicochimic.

Repaos... de Viădescu N. Iic. Militar N. Filipescu, Prodeal.

La mitralleră, de Șuteu Iulius, absolvent 4 cl. primară.

Inainte de decolare de Nica M. Petre, cl. V-a Colegiul Național Sf. Sava.

Luptă aéro-navală, de Ionescu D-tre, practicant „Dacia-Trafalor”, București

Doborât... de Teodorescu Mihail, cl. IV Iic. Gh. Șincal, — București.

Nu repeta eroeurile dărmare.

CU UN CUVÂNT
Poți să-ți distrugi familia și avutul!

BALADA

25
381

Galbenă lumină de apus
Poleiește stepa 'n aur mat.
Din spre zare-o pasăre, de sus,
Aripile lin și-a legănat.

Peste-aerodromul prăfuit
Își rotește 'n cercuri șborul rar,
În zadar o cheamă 'n semn trudit
Mâneca de vânt de pe hangar:

Ca o frunză legănată'n vânt
Tremură 'n apusul adormit,
Glonț dușman în inimă i-a frânt
Ultima bătaie din zenit.

Și-a culcat în brazdă de mohor
Trup de pânză prins de trup de om
Cu mirajul ultimului șbor
Făurit în vis de-aerodrom.

.....
Trec pe cer triumfiuri vii, în șir,
Peste mica urmă ce s'a stâns...
Într'un cort poveștile se 'nșir
Și departe-o fată,
poate-a plâns.

CONST. ARGEȘANU

LOGODIRE

Între focuri oțelele
Vântură vâlcelele
Doamne'n grijă, an de an,
Ține satul ardelean!

Drum păsărilor de fier,
Someșul și Crișurile-l cer
Cine trăește anume,
Are gânduri, are nume.

Eroii au cruci de fier,
Tristețile au stele 'n cer,
Șburătorii șbor peste 'ntâmplări,
Zarea-i zare'ntre cărări.

Să trecem zarea cu înaltul.
Care vrea să fie altul?
Șburătorul s'a logodit
Cu soatele într'un mit.

ION TH. ILEA

Informații



Lt. av. Nicolae Dobrescu



Detaliul din Monumentul tinerilor și sburătorului.



Pe o placă dintr'un obuz răsesc camarazii au scris: „Celul mai bun dintre noi, Echipajul!”.

acelas timp — sfințirea cavoului monument, al sburătorului Locotenent Dobrescu Nicolae-Bibi.

Luptător aerian în prima parte a războiului nostru sfânt în cadrul unei eroice unități de bombardament, Locot. N. Dobrescu a fost decorat cu Virtutea Aeronautică cu barete, pentru bravura sa dovedită pe câmpul de onoare.

Excelent camarad, minunat element de aviație și un sburător cu fine calități de pilot, Locot. av. Dobrescu cade în datorie — în noaptea de 9 Apr. 1943 — pe când efectua în condițiuni speciale, savori pentru descoperirea unei unități antiaeriene.

Camarazii, foștii lui șefi și toți acei cari l-au cunoscut și apreciat nu-l pot uita, după cum nu pot fi niciodată uitați toți aceia cari și-au jertfit viața — în acest războiu de mântuire — pentru Patrie, Neam și Rege!

Federația Aeronautică Internațională (F.A.I.) a omologat recordul de durată cu întoarcere la punctul de plecare, sta-

bilit cu un planor Weiba D — 17 — 456, la Spitzerberg, între 19 și 21 Decembrie 1942, 45 ore, 23 minute și 41 secunde, de pilotul german Erich Vergens.

Din cauza scumpirii hârtiei, a mâinii de lucru și a regiei cu o cotă care se aproprie de 100%, am fost siliți să ridicăm prețul revistei noastre dela 15 la 20 lei exemplarul, abonamentul anual pentru public ridicându-se dela 360 la 480 lei. Chiar și cu această majorare de preț, revista „Aripă Românească” continuă să fie totuși cea mai ieftină publicație ilustrată românească și să se tipărească în condițiuni redacționale și grafice care întrec cu mult toate revistele ilustrate în gen, române și străine.

Cititorii noștri vor aprecia împrejurările care ne-au determinat la această hotărâre și suntem siguri că ne vor cereți paginile cu aceeași încredere și atenție ca și până acum.

Majorarea abonamentelor așa cum se arată mai sus, începe delu 1 Iunie 1943.

ECHIPAJUL!

(Urmare din pag. 9)

Un avion inamic înălțări. Mitruș l-a văzut și ochit bine.

Parbrizul cupolei în față se punctează în câteva locuri și Mânzul svăcnește scurt plecându-și apoi liniștit capul spre stânga.

Seful ridică cu mâna dreaptă capul Mânzului și îl sprijină de spătarul scaunului. Mitrășiera lui Mitruș a tăcut.

O apăsare pe comenzi și avionul se întoarce virând la verticală.

Un vânător inamic surprins de manevra pilotului, încearcă să degajeze la stânga.

El trage motoarele în plin și cabrează cu ochiul pe colimator. Reticulul s'a plasat pe drumul inamicului. Degetul sburătorului apasă pe declanșatorul mitralierei fixe.

Dungi alburii aleargă prin aer și își termină cursa în pântecul de bulldog al inamicului.

O a doua țără pleacă în jerbă de artificii pentru a închide în mare viață și materie, atât de armonios combinate numai cu câteva secunde mai înainte.

Cu o măiestrie rară, șeful se chinuie și reușește abia la rasul apei, să scoată avionul din angajare.

Întoarce capul spre mitralior. Mitruș zâmbeste cu toată figura. Dinții albi și albul ochiului sticlesc în soare. Stă cu pieptul prins în mânerul mitralierei, iar ochelarii îi zed pe gât sub bărbie.

E rănit? Nu. Zâmbetul de încurajare al Șefului n'a mai avut obșnuitul ecou în zâmbetul împietrit al lui Mitruș.

O lacrimă țâșni odată cu înțelegerea evenimentului din ochiul Șefului care încă mai zâmbea. Mitruș se sfârșise. Fișciul, care o viață întreagă zâmbise, zâmbea și acum morții pe care o primise, fără cu să-și des seama, nepăsător și vesel, așa cum primise în viață toate necazurile și toate bucuriile.

A murit Mitruș?! Și Șeful se întoarce încă odată să-l vadă. Da! Mitruș murise.

Alături Mânzul sedea în aceeași poziție, cu capul rezemat pe spătarul scaunului cu figura serioasă și cu ochii larg deschiși, așa cum sedea întotdeauna atent când i se propunea ceva.

În mâna stângă, îndoită din coș, strângea ghemotoc în poală jurnalul de bord, iar în mâna dreaptă, creionul. Părea atent, gata să ia note asupra misiunii ce executa.

Și Mânzul era mort!

Seful întinde mâna și-i mângâie obrul. La atingere, capul se înclină puțin spre dreapta și rămâne sprijinit de cupolă. Amândoi erau morți și amândoi aveau ochii atinși asupra lui! Avionul în goană ne bună, cu motoarele în plin, așa cum rămăsese după angajare, înghitea kilometri în drum spre Bază. Secunde, minute, veșnici...

Seful se reculege; reduce motoarele și citește instrumentele de bord. Motorul din dreapta pierde ulei. Automat, pilotul deschide complet voietii de răcire și reduce puțin turajul motorului. Reglează comenzile din fietnere. Motorul din stânga trepidează.

Până la coasta inamică se poate ajunge ușor, dar până la Bază mai sunt 200 de mile. Nu prea are însă șorți să aducă avionul la Bază. Ar vrea să fie furios, însă nu poate. O stare de epuizare fizică pare că îl sufocă.

Din subconstient răsbate la suprafață strigătul de joacă al copilășului: „Tati, tu dragut și încearcă tunul!”

Cu ochii înourați, mânat din șgate din privirile stinse ale foștilor coechipieri și chemat la viață de strigătul băiețelului, Șeful își conducea cu nădejde avionul spre Bază, cu gândul la căsuța aceia micuș de pe plajă, unde o femeie cu părul negru pare că îl aștepta.

ZACHE SAVA

București-Constanța

Toate persoanele și instituțiile de stat sau particulare care doresc să se aboneze la revista „Aripă Românească”, sunt rugate a achita costul abonamentului odată cu înscrierea pe listele de abonați.

Revista nu se mai servește decât abonabilor cu plata abonamentului la zi.

Rugăm pe acei care ca toate persoanele și instituțiile de stat sau particulare care au a ne achita restanțele de abonament pe anul trecut și anul în curs, să ne expedieze zumele fie la adresa revistei, prin mesager poștal, fie prin cont c e c Nr. 1334.

În ziua de 16.V.1943 a avut loc la cimitirul Sf. Vineri parastasul de un an și — în



INGINERUL

GR. ZAMFIRESCU

In accident straniu, de necrezut, a pus capăt vieții — atât de scurtă dar atât de rodnică pentru aviația română — inginerului Grigore Zamfirescu!

Constructor de avioane de concepție personală, conducătorul unei mari fabrici de aviație, inginerul Zamfirescu lasă — în aceste timpuri grele când prezența la datorie a oricărui fiu al neamului este atât de prețioasă — un imens gol în Aeronautica Română.

Prin capacitatea sa, prin puterea sa de muncă însuflețită de un înalt patriotism, inginerul Zamfirescu devenise o utilitate de prim ordin în industria aeronautică naștră naționale.

Numele și fapta sa, au fost cunoscute sburătorilor români imediat după terminarea primului război mondial, când — în unire cu maiorul Protopopescu — a conceput și realizat un avion militar român denumit „Proto”.

Mai târziu — aducând modificările convenite — a realizat neuitatul avion S. E. T., pe aripile căruia o întreagă generație de piloți români și-au făcut ucenicia, antrenamentul și gloria în țară și peste hotare.

La declararea războiului sfânt, inginerul Grigore Zamfirescu intră în bătălia neamului în fruntea unei uzini și a unei cohorte de muncitori, înhămându-se la lupta dură și atât de necesară, a frontului muncii pentru ostire, pentru aviație!

Zeci și sute de avioane noi construite, reparațiuni de tot felul, reimprospătări de piese de tot felul acestea au fost contribuția acestui om — a fabricii și a echipei sale — în tot timpul acestui război!

Prin pierderea lui, țara se lipsește de încă un fiu de elită, un element prețios, al cărui nume va rămâne însă despururi înscris la temelie fauritorilor industriei naționale de aeronautică.

Dormi în pace Grigore! Ai bine meritat dela Patrie și dela aviația Română.

D



SUBLOCOTENENT AVIATOR
VASILE CLARU

În dimineața unei zile de Iulie '41, sublocotenentul Claru Vasile dintr'un grup de vânătoare, decolează — în patrulă — poezind către inamic.

Tânăr oșier, călătorește în urta sborului și a luptei. Claru — care are o mare speranță a unității lui — dorea de mult să aibă o întâlnire „serioasă”, nu cu cele de până atunci în care se bătea doar cu 2-3 Rata și din care ieșise întotdeauna, învingător.

Și a văz-o, în această dimineață de Ilie! Încercuit la un moment dat de 6 avioane bolșevice, tânărul sburător atacă! După o luptă dărză, doborâșă cu măiestrie 3 avioane cari cad în flăcări, însă cu ultimul, i se termină și întreaga muniție. Isi dă seama că este pierdut! Bolșevicii parcă au simțit că este acum o pradă ieftină și se năpustesc asupra lui trăgând din toate părțile.

Dar sublocotenentul aviator Claru, înțelege să se prăbușească luptând și învingând până la ultima suflare și într'un eroic gest dar și cu o supremă voință, se aruncă în plin cu avionul său în inamicul cel mai îndrăzneț, pe care îl doborâșă într'o teribilă ciocnire.

Astfel și-a învins Claru, în voo și, al 4-lea inamic! Asta a știut să moară luptând, un suflet de elită, un bray întrebravi, un cavaler al aerului românesc!

Note literare

ULTIMELE EXEMPLARE ALE
EXCELENTEI CARȚI DE RĂZBOIU

**ARIPI ROMĂNEȘTI
ÎN LUPTĂ**
de G-dor av. AL. DEMETRESCU
AU FOST TRIMISE ÎN LIBRĂRII
Editura MARYAN

* În noua editură „Remus Cioflec” a apărut o carte de emoționante mărturisiri profesionale semnată de unul din chirurgii de seamă ai Italiei, doctorul Andrea Majochi. Cartea se intitulează: „Printre foarfeci și bisturii” și în ea lectorul află câteva episoade emoționante din viața medicilor-chirurghi.

* Poetul și ostășul Petre Paulescu a tipărit, într-o tipografie de provincie, un volum de versuri de război intitulat: „Noi dela infanterie”. Autorul, care este un luptător de prima linie, posesor al „Crucii de fier”, înalță imn curat de slavă camarazilor săi și „reginei bătăliilor”: Infanteria. Un volum de versuri care rotunjește reușit producția lirică a acestui război.

* Domnul Căpitan inginer Ilie Cucu, un distins ofițer al aviației noastre, doctor inginer și adânc cunoscător al construcțiilor aeronautice, a tipărit la „Monitorul Oficial” partea primă a unei mai vaste lucrări a domniei-sale despre „Calculul avionului”. Cartea aceasta de specialitate, scrisă într-un stil antrenant, fără să fie vulgară, vine să umple un loc destul de remarcabil în literatura noastră tehnică de aviație. Ea poate fi folosită cu succes atât de piloți și în general de personalul navigant care trebuie să cunoască principal organizarea tehnică a avionului, cât — mai ales — de tehnicienii aviației: ingineri, ofițeri mecanici, maștrii și elevii școalelor tehnice aeronautice, aceștia găsind în paginile domnului căpitan inginer Cucu, învățăminte utile pentru întreaga lor carieră de sburători.

* Romanul „Mântuire”, semnat de criticul și prozatorul Octav Șuluțiu și apărut în condițiuni grafice excepționale în editura „Socec”, vine să rotunjească în mod fericit cariera scriitoricească a autorului său. O îmbinare măestrit condusă, între aventură și fenomenul de interiorizare ne dă măsura posibilităților de prozator ale domnului Șuluțiu.

* În editura „Cartea Românească” a apărut o nouă carte de proză semnată de domnul Ion Minulescu. Cartea se intitulează „Cine este autorul acestui roman senzational?” — un titlu cam lung, dar atractiv — și cuprinde câteva „tineresti” năvele. Cel ce ne-a dat romanul „Corijent la limba română” nu uită vechia lui iubire. Și bine face!

* „Obstacole”, unul din cele mai comentate romane apărute în ultimul timp peste ocean, a văzut lumina tiparului în românește datorită traducerii domnului

Jul. Giurgea și editurii „Contemporana”. Autorul romanului, Lloyd C. Douglas, un predicator metodist, intră direct în miezul subiectului, fără a mai face preliminariile obișnuite atât de mulți la autorii yankei. „Obstacole” este într’adevăr, o carte interesantă. O subliniem ca atare.

* Tânărul poet ardelean Petre Șuvagău a tipărit un elegant volum de versuri intitulat „Popas pe culmi”. Titlu frumos și într’adevăr poetic. Rupându-se de asprimea zilei, poetul ne dă câteva poeme de adâncă substanță lirică, demne de subliniat. Pentru iubitorii de poezie bună această suavă carte este binevenită.

* „Poeme pentru cruciați” volumul de versuri de război al ziaristului și — după cum se vede — al poetului Al. Gregorian, se bucură de un meritat succes de presă și public. Pe noi ne bucură izbânda confratelui nostru pentru că dintru început am crezut în posibilitățile scriitoricești ale acestui real talent.

* Domnul B. Jordan a tipărit, la „Cugetarea”, într-o nouă ediție, cartea domniei-sale de hotărâtă aducere în actual, despre marele rege dac „Decebal”. Faptul că prima ediție s’a cerut este un indiciu sigur că lucrarea domnului B. Jordan are hotărâte calități, peste care nici cititorul, nici critica nu pot trece.

* Tot la „Cugetarea” a apărut într-o nouă ediție romanul „Diamant verde” semnat de cunoscutul scriitor Mihail Celarian. Retipărirea acestui roman de calitate este binevenită, ca fiind necesară.

* Domnul D. V. Barnowschi a tipărit în editura „Remus Cioflec” un volum de articole și eseuri intitulat adecuat „Sarea Pământului”. Atragem atenția cititorilor asupra articolului despre libertatea scrisului. Este interesant din punct de vedere scriitoricesc.

* Tot la „Cioflec” a apărut volumul „Viața avocatului” scris de doi frați, avocați italieni, domnii Perluigi și Ettore Erizzo. O carte sinceră în mărturisiri, care dă laoparte din vâlul care ascunde viața de meșteșug și artă avocațească.

MARE SUCCES
DE LIBRĂRIE
ȘI CRITICĂ

OBȚINE VOLUMUL
DE PROZĂ

OCHIUL DIN NEGURI
de LADMISS ANDRESCU

Editura O F A R

Volumul se citește cu plăcere și interes. Il recomandăm cititorilor noștri ca pe un recreativ excelent.

* „Anotimpuri”, noul roman al domnului Radu Tudoran, care ne place să anunțăm că este un roman aviativ, a obținut un deosebit succes de critică și librărie. Când vom fi în posesia lui vom referi mai pe larg. Romanul a apărut în editura „Socec” care i-a editat și primul roman „Un port la răsărit”.

* Tot un roman de aviație și lăsat tot din timpul calm al sborului de pace, este și acela al domnului Victor Ion Popa, intitulat curios „Sfârșeală cu Fofoază”. Cartea apărută acum câțiva ani la „Adevărul”, a fost reeditată de către „Universul”. Este una din lucrările literare de necontestată valoare ale domnului Victor Ion Popa.

* Domnul Const. Argeșanu, vechiu și încercat sburător și poet, va tipări în curând un volum de poeme de aerodrom intitulat frumos și simbolic „Cercul de var”. Anunțăm cu bucurie această nouă carte a domnului Const. Argeșanu și o așteptăm.

* Primim la redacție „Buletinul pregătirii premilitare și extrașcolare” care în al optulea an de apariție, este monitorul de faptă românească și ostășească al tineretului român. În ultimul număr aflăm prețioasele colaborări ale domnilor: Ion Dongorozi, I. Bratu, Demostene Botez, Sebastian Popovici, etc... Domnul General B. Alinescu dă, la urmă, câteva sfaturi și directive utile tineretului Țării.

LADMISS

A APARUT

SOLDATUL NEAȚĂ
IN RĂZBOI

ultimele întâmplări
ale soldatului Neață
creat de scriitorul
și caricaturistul
NEAGU RĂDULESCU

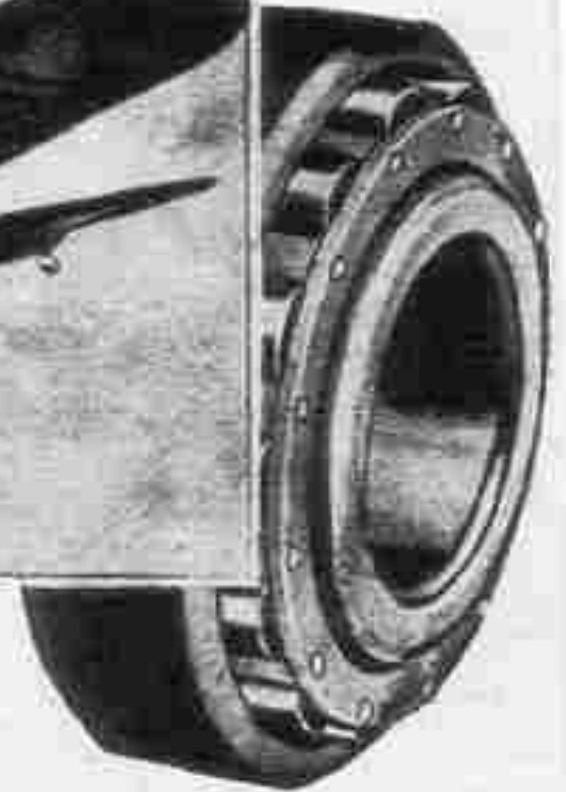
De vânzare la chioșcuri și librării

**ADEVĂRUL NU SE SPUNE ÎN
ȘOAPTE. DECI: CINE PLEACĂ
URECHEA LA ȘOAPTE, ACELA
AUDE NUMAI MINCIUNI**



ORGANELE MOBILE ALE AVIONULUI ȘI MOTORULUI SUNT ÎN
TOATE ÎMPREJURĂRILE SIGURE ÎN SERVICIU, DACĂ SUNT PE
RULMENȚI

SKF



SKF

S. A. R.

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

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

ÎNȚREPRINDERILE

INGINER CONST. LUCULESCU

SEDIUL: STRADA VASILE LASCAR NR. 27, BUCUREȘTI

TELEFON: 2.05.62

SECȚIA CONSTRUCȚII

ANTREPRIZĂ DE LUCRĂRI
MILITARE, PUBLICE
ȘI PARTICULARE

SECȚIA INDUSTRIALA

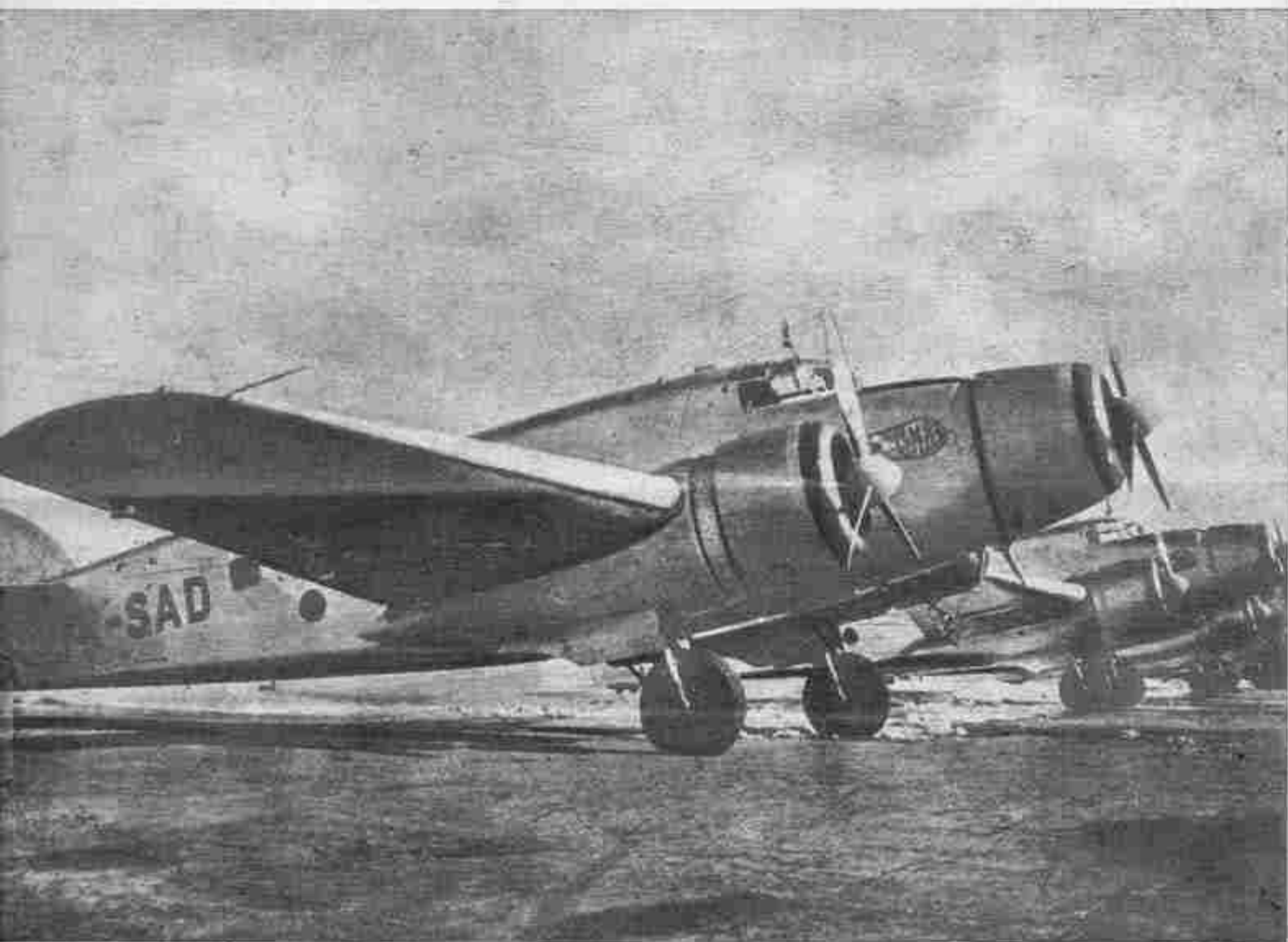
TEXTILE, CHIMICALE
MATERIALE CONSTRUCȚII
(CHERESTE A,
CARTON ASFALTAT
PLĂCI IZOLATOARE)

SECȚIA FORESTIERĂ

EXPLOATAREA REGIUNEI BREAZA, POJORĂȚA - BUCOVINA

Vacuum Oil Company

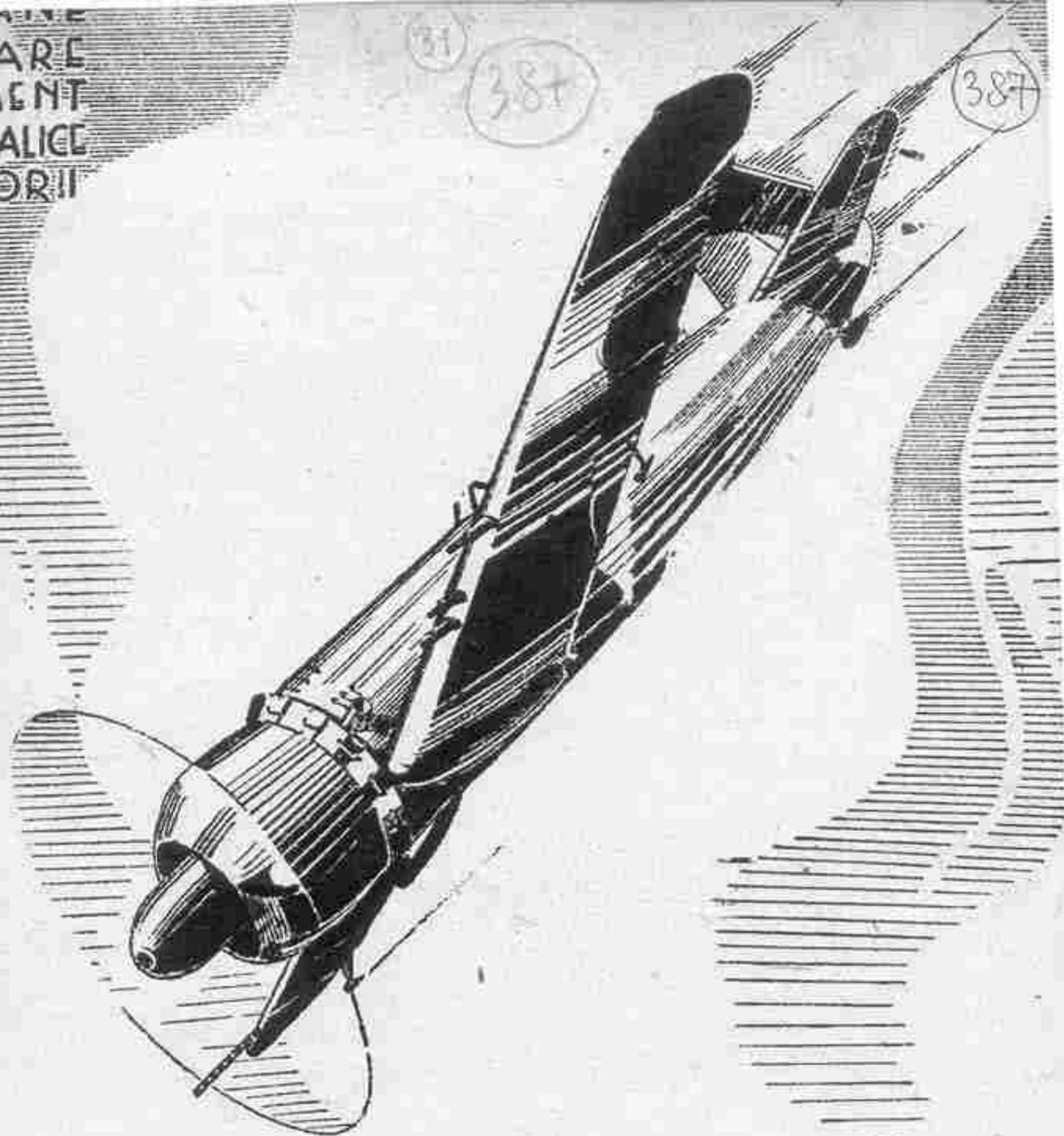
S. A. d. R.



Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ IN TOATĂ LUMEA

AVIATIONE
MOTOARE
ARMAMENT
ELICI METALICE
ACCESORII



IAR

Industria Aeronautică Română

BRASOV

„ARIPĂ ROMÂNĂ” Organ oficial de propagandă al Subsecretariatului de Stat al Aerului. Redacția și Administrația: Str. Sărlindar Nr. 9 et. I Telefon: 3.45.20, cont cec 1334.

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

Costul abonamentelor: întreprinderi, fabrici, instituții de Stat și particulare, de spreț: dela lei 5000, obișnuit: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 400 anual. Un exemplar lei 20.

Revista noastră este difuzată în provincie prin „Editura Centrală Presă”, București, Str. Brozolanu, 8, Registrul com. nr. 299/942, Telefon 4.29.91, Cont cec 4991 și în Capitală prin Oficiul de distribuție al ziarului „TIMPUL”, Str. Sărlindar 15, București.

Tipografia: Soc. Națională de Editură și Arte Grafice „DACIA TRAIANĂ”, București Str. Sărlindar, 5-7-9 înmatriculată sub Nr. 156942 la Reg. Of. Com. București. — Tipărită în ziua de 10 VI-942.

Taxe poștală plătită în numerar conform aprobării
Nr. 235920/1943 a Direcției Generale P. T. T.



GT SCURTU DAN
GT FVE
MAJOR VON BOREMSKY

CAMARADERIA DE ARME ROMANO-GERMANA: DOI BRAVI SBURATORI, INTR'O CLIPA DE ODIHNA