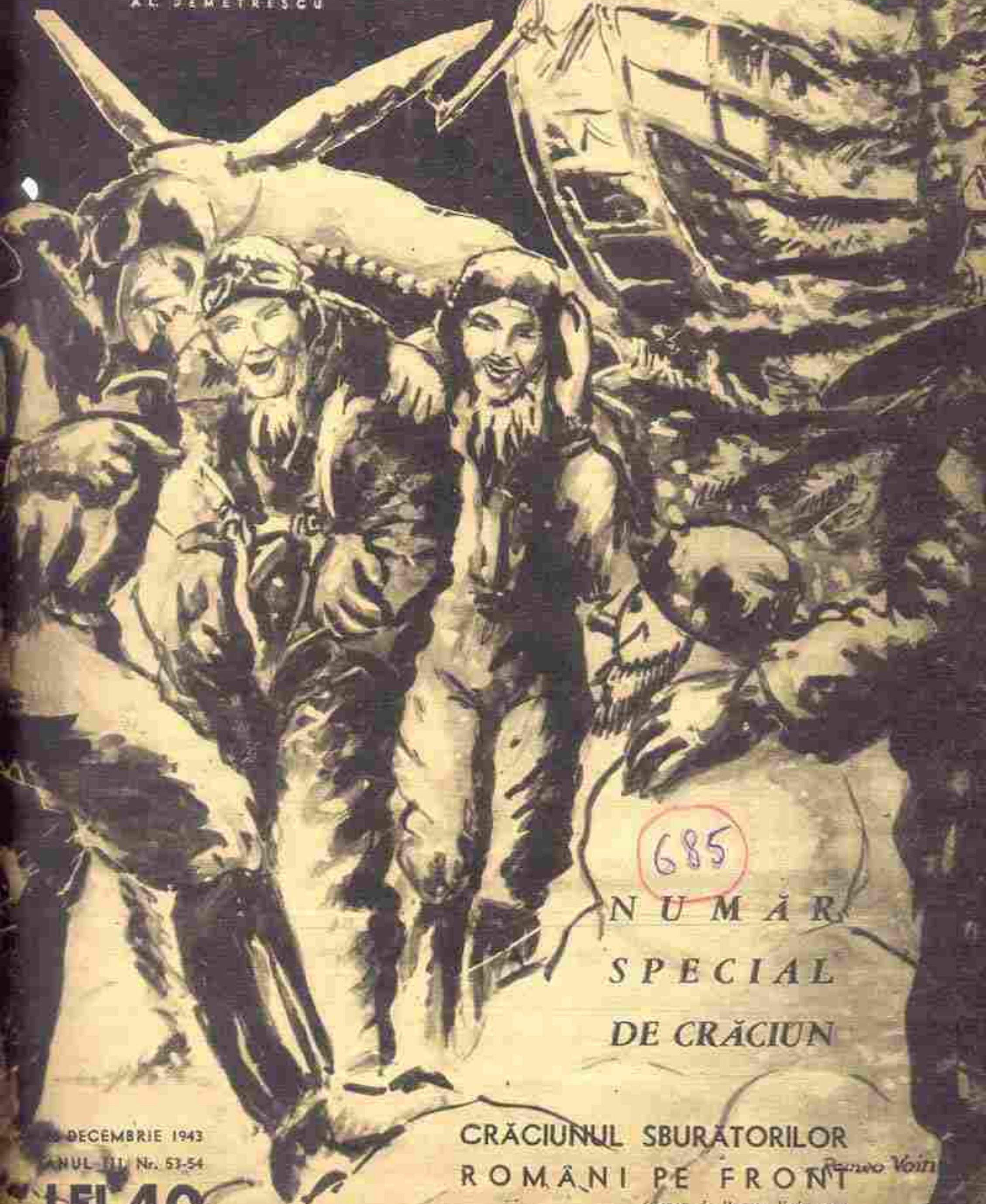


# ARIPI ROMÂNESȚI

Director: Comandor aviator  
A. L. DEMETRESCU



685

NUMĂR  
SPECIAL  
DE CRĂCIUN

CRĂCIUNUL SBURĂTORILOR  
ROMĂNI PE FRONT

(desen de Romeo Voinescu)

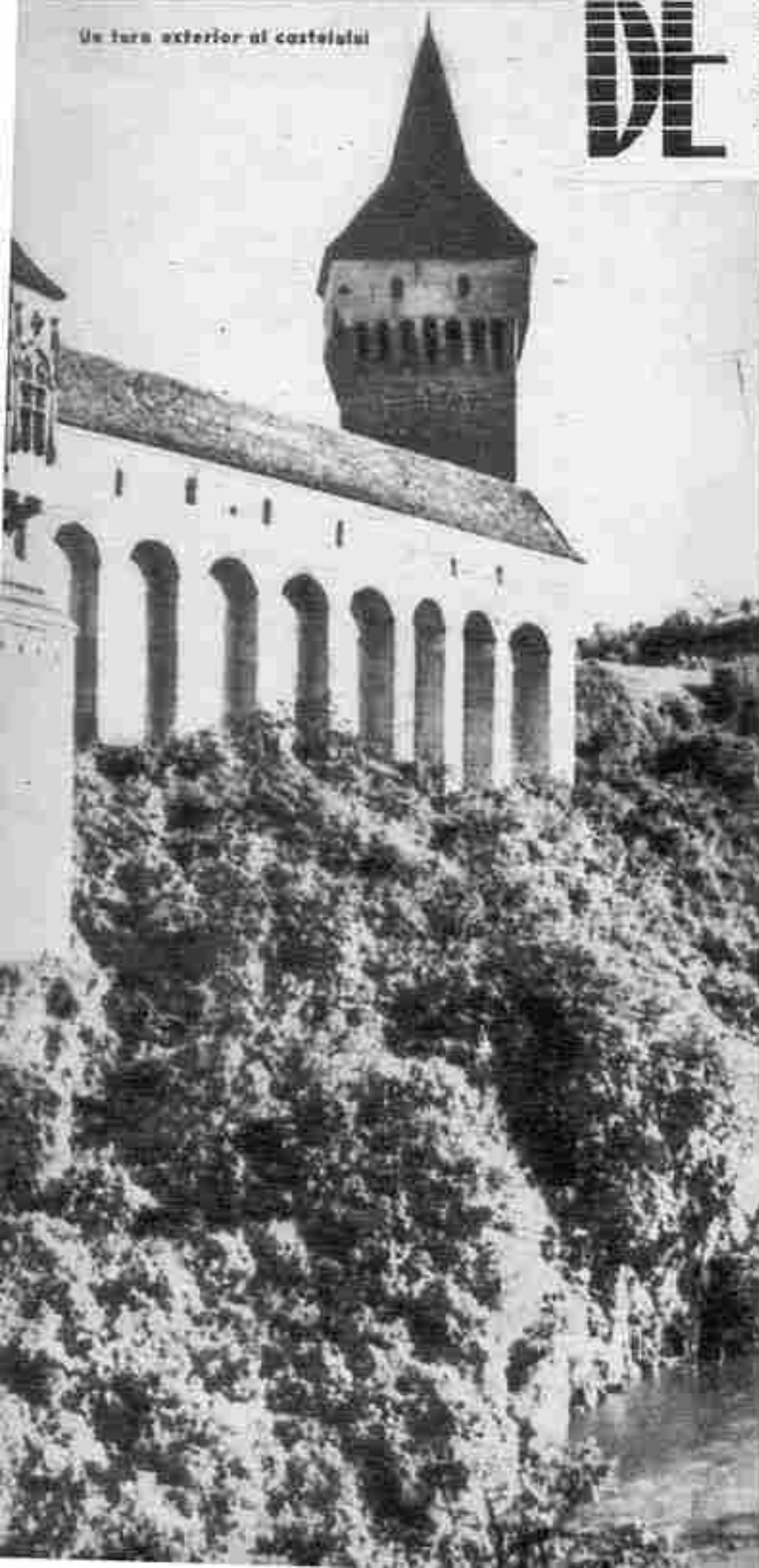
15 DECEMBRIE 1943  
ANUL III, Nr. 53-54

LEI 40

ROMÂNII, ÎN DESTINUL UNGARIEI!



Un turn exterior al castelului



# Ion Corvinul DE HUNEDOARA

de C-dor av. AL. DEMETRESCU

În ziua de 11 August 1456 — la câteva zile numai după marea sa biruință asupra Turcilor la Belgrad — Ion Corvinul de Hunedoara se stinge de molima grozavă ce cuprinsese tabăra creștină și cea turcă. Intreaga lume civilizată și creștină a plâns moartea vestitului erou, care timp de un sfert de secol a ținut în frâu năvala turcească spre inima Europei. Papa își încheie astfel scrisoarea sa de mângâiere adresată văduvei acestuia: „fortissimus atleta Christi”, „Moartea marelui erou este o ireparabilă pierdere pentru întreaga creștinătate, pentru care a luptat toată viața. Dar și mai mult a pierdut poporul valah, din coapsele căruia a purces”.

Insuși neînfrântul Mahomed al II-lea, — cuceritorul Bizanțului — a rămas impresionat de moartea dușmanului său, exclamând: „A murit cel mai mare comandant de oștire al lumii!”

Acest mare viteaz este descendent dintr-o mare familie de oșteni români, stăpână a toată Hunedoara, în stema căreia figurează corbul, pasărea din pajura Munteniei. El a ținut să fie înmormântat în Ardealul său, la Alba-Iulia, departe de Buda — unde a guvernat un timp ca regent al Ungariei — dar unde avusese mult de luptat cu toți aristocrații, străini de neamul lui, incapabili, intriganți și dușmani de moarte, gata să răpună pe acela ce cu armele sale proprii — recrutate din Ardeal și Banat — a ținut departe de ei pe dușmanul năvălitor.

Celor cari căutau să atribue lui Ion Corvinul obârșje maghiară le-a răspuns Insuși istoricul ungar Karacsonyî Ianos în volumul său „Matyas Kiraly” — editat de către istoricul Marki Șandor — la pagina 10: „Nu poate să se îndoiască nimeni de obârșje Corvinilor. Cancelaria regală maghiară, cu sediul în Vișegrad, n'a inventat nume ca: Șerban, Voicu și Radu — atât de străine ungarilor și atât de rar auzite de urechile maghiare — când le-a trecut în diploma de donație a familiei Hunyad (Hunedoara, nota trad.) redactată la 18 Octombrie 1409.

„Ion Corvinul n'a fost om de rând. Se scurg veacuri până se naște unul ca el, și nu e de mirare că în câțiva

53-54

3  
1887  
ani dela apariția lui pe firmamen-  
tul vieții publice, a ajuns idolul  
creștinătății" (Szalay-Baroti: A ma-  
gyar nemzet története, vol. 2 pag.  
154).

„Viața și-a sacrificat-o pentru  
două idealuri, care se contopesc de  
minune în el: țării și religiei creș-  
tine. Aceste două idealuri l-au in-  
sufletit în toate faptele sale. Sub  
înfrățirea lor s'a născut în el ura  
nestinsă față de cotropitorii de a-  
tunci ai Europei. În toate acțiunile  
sale s'a sprijinit pe convingerea că  
la spatele său stă întreaga Europă".  
(Același, pag. 220).

Meritul său a fost cu atât mai  
mare cu cât în întreaga lui viață a  
fost săpat de nobilimea maghiară —  
interesată și divizată în mai multe  
clanuri — care mereu provoca răz-  
boaie civile, fiecare vrând să cuce-  
rească pentru candidatul său co-  
roana regală. Invidioasă, cu ori-  
zont politic îngust, indolentă față  
de pericolul turcesc care amenința  
lumea creștină, această castă nu s'a  
dat înapoi dela atentate pentru a  
răpune pe acel care, fiind salvato-  
rul Ungariei, nu era totuși de ace-  
laș neam și obârșie cu ea.

Și cu toate acestea, luptând cu  
mii de greutate, dispunând de o  
armată recrutată în majoritatea ei  
din fiii Ardealului, Banatului și  
Severinului românesc, întreținută și  
echipată din avutul său propriu,  
Ion Corvinul își urmează cu asidui-  
tate și curaj concepția sa politică,  
asemuitoare vremurilor pe cari le  
trăim: combaterea dușmanului, de-  
parte de hotarele țării și împiedi-  
carea lui de a năvăli în Europa!

După Cxillei, ea a trezit în re-  
gele Ungariei dușmănia față de cel  
mai mare fiu al patriei, hotărînd  
să atragă pe Hunyadi în cursă și  
să-l omoare!

Și astfel îl vedem luptând — aliat  
cu voevozii Munteniei — dincolo  
de Dunăre, în Țările Balcanice, ex-  
punându-și viața în primele rânduri.  
Iar când dușmanii de atunci —  
turcii — reușesc să invadeze Ar-  
dealul, el îi zdrobește la Câmpul  
Păinii și la Porțile de Fier Hune-  
dorene. „Oastea îi era mică la nu-  
măr, dar mare ca forță și suflet!”

În acest timp nobilimea maghiară  
atât de „patriotică”, petrecea, țesea  
intrigi, luptând pentru dobândirea  
favorurilor regale la adăpostul eroi-

lor români cari sîngerau pentru le-  
gea și țara maghiară. Căci era  
scris în Constituție: „Atât aristo-  
crația cât și miliția nobilimei erau  
scutite de a purta războiul în străi-  
nătate, iar în mod voluntar cu atât  
mai puțin erau dispuși să se ducă  
(Szalay pag. 180), cu cât mulți din  
ei aveau privilegiul acordat de lege  
ca numai sub conducerea personală  
a regelui să plece la războiul, (idem  
pag. 170).

Trebue încă să fim drepti și să  
recunoaștem că această clasă pri-  
vilegiată a știut să fie recunoscă-  
toare față de fiii marelui erou...  
Astfel, după ce i-a atras în cursă  
la Buda, pe cel mare — Vladis-  
lav — l-au ucis, iar pe Matei l-au  
aruncat în închisoare. Solidară cu  
înaintașii săi, nobilimea maghiară  
de mai târziu a schimbat numele  
bătrânului oștean — descendent al  
Dacilor — și din Ion Corvinul a  
făcut Hunyadi Ianoș, iar din fiul

său scăpat cu viață — gloriosul  
rege român al Ungariei, Matyas  
Kiraly...

Maghiarizând numele lor de ro-  
mâni neaoși, conducătorii străini  
s'au putut mândri cu rolul lor ju-  
cat în interesul civilizației creș-  
tine, tot așa cum, cu câteva sute  
de ani mai târziu, alți conducători  
s'au putut fâli cu rolul armatei ro-  
mâne care i-a scapat de bolșevism.



Alt turu al castelului Corvin



# SBORĂRĂ VLAIIC

de Dr. Docent LIVIU CĂMPEANU



Aurel Vlaicu,  
marele nostru  
precursor la meșteșugul  
zburătoresc, flu al Ardea-  
lului totdeauna românesc.

Vlaicu și pasărea lui măiastră  
care a săgetat cerul  
Câmpiei Libertății  
de la Blaj.

**R**ĂSUNAȘI satele, huiiau văile și munții de acest strigăt prevestitor de biruință în vara anului 1911, umplând vădubul de un freamăt, cum de mult nu s'a simțit pe întreg întinsul Ardealului.

Nu era vorba de un zbor obișnuit. Cu aeroplanul lui Vlaicu, se înalță spre cer destinul neamului românesc. Era o manifestare a credinței, a forței și a geniului, menite să doboare jugul de o mie de ani, ce ne apăsa robiți încă depe vremurile lui Gelu, ultimul Voevod al Ardealului.

Simțeau și „ei” că s'a produs ceva nou în destinul neamului nostru, de aceea rămăneau încrâncențiți și descurajați în fața marelui eveniment, ce trebuia să se producă la 15 August 1911, — zborul lui Vlaicu la Blaj. Români în schimb treceau printr'o transformare morală cum numai în fața marilor schimbări de veacuri se observă. Simțeam cu toți, că în curând va suna ceasul încheierii într'un singur mănunchiu a întregului Neam Românesc. Jandarmii „lor” ca și pietrele de hotar ale Ardealului dinspre România se pierdeau în elafiu, ce cuprinsese întreaga suflare românească...

De Sf. Maria Mare, Blajul se transformase într'o mare românească. Zeci de mii de oameni, realmente „de la vlădică până la opincă”, se adunaseră aici ca să asiste la zborul lui Vlaicu. Și nu era numai Ardealul de față. Sosiseră din Țara Românească numeroși reprezentanți de prima in-

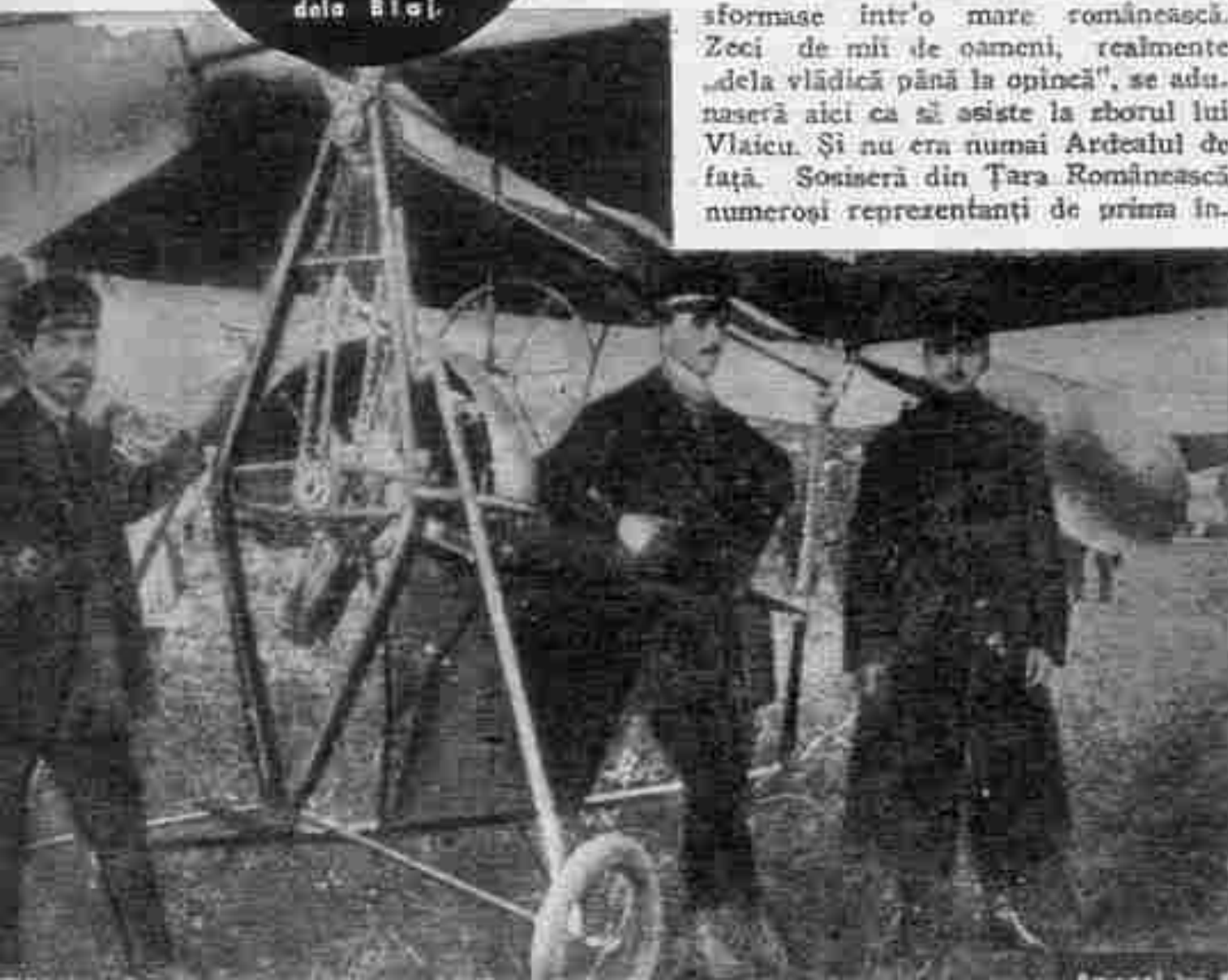
semnătate a vieții culturale și politice, ca să ia parte la serbările congresului „Asociațiunii pentru Literatură și Cultura Poporului Român”. Era atâta bucurie, atâta înfrățire, atâta forță morală și atâta viață românească, cum nu mai văzuseră de mult plaiurile noastre. Nu te mai simțea în tirania „lor”. Câmpia Libertății nu mai era un simbol, ci o realitate. Cu toții ne simțeam liberi și independenți pentru totdeauna uniți într'o țară românească mare, visată și de mult așteptată.

Simbolul acestei uniri era Vlaicu, unicul zburător care domina pe atunci la noi cerul.

Nu este locul aici să vorbesc de înălțătoarea slujbă din Catedrală, la care au participat frățește toți episcopii și mitropoliții celor două Biserici Naționale Române, împreună cu floarea neamului nostru, nici de predica de citate din Evangheliile a Mitropolitului Victor al Blajului, din care se desprindea dreptul nostru sfânt la o viață națională, independentă. Amintesc numai ședințele festive și literare, unde am zărit atâția reprezentanți iluștri ai gândirii și scrisului românesc, în frunte cu Coșbuc, Caragiale, Goga, Iorga, Ioan M. Moldovanu, etc., apoi piesele jucate de cei mai iluștri artiști ai teatrului românesc depe atunci: Tomșanu, Liciu, Aristița Romanescu, Agata Bărbăncuș, Olimpia și Zaharia Bărbăncuș și alții. Cortegiul etnografic care a defilat în splendide costume românești pe străzile Blajului, cântecele și dansurile naționale au stârnit mândrie și admirație nu numai în rândurile noastre, ci și în acelea ale străinilor, veniți din țări îndepărtate ca să asiste la mărețea afirmare românească.

Culmea acestuia o forma zborul lui Vlaicu.

Il zărisem în trecut, la familia Ciurea. Stătea tăcut și modest alături de Goga și Tăslăoanu. L-am privit îndelungat, neobservat de nimeni, dorind să descopăr în el semnele geniului creator. Deși exteriorul său nu trăda nimic deosebit, totuși simțea în el pe omul superior, chiar dacă nu știa dinainte cine este el. Emană



# LA BLAJ!

din frînta lui un fluid magnetic, care îl distingea dintre cei prezenți mult mai arătoși la figură și mai plăcuți la vorbă, decât el.

Zborul lui era anunțat pentru 16 August 1911, orele 5 și jumătate după masă. Încă de pe la 3 era foarte greu să te misti pe Câmpia Libertății, unde era hangarul cu mașina zburătoare. Dealurile, ce înconjoară lumea Târnavei semănau cu un mare amfiteatru din antichitate, și împodobit de albe costume naționale.

La ora 5 se deschide poarta hangarului. Aparatul Vlaicu apare svelt în fața mării de capete ce freacă de nerăbdare de a vedea minunea veacului, pe primul ochi sburător în Ardeal. Era necesară o pază vigilentă pentru a feri aparatul de lumea, care se înghețuia să pună mîncă mîna pe el. Ea era cuprinsă de curiozitate evlavioasă, ca în fața unor odore sfinte. Printre ei văd pe bătrînul meu vechiu, preotul Ion Dobreanu din Cozbu, de lângă Borsec, care încă cu patruzeci de ani în urmă era frămîntat de ideea construirii unei mașini de zburat, fîurită apoi de el din lemn și care trebuia să zboare cu ajutorul unor aripi, miscute de roți, învîrtite de mîini și de picioare. N'a reușit să-și realizeze visul zborului fără motor depe vremea aceea. La prima încercare, când s'a lansat depe acoperișul unui șopru, mașina s'a fărâmat, el scăpînd numai cu câteva contuzii ușoare. Acum mîngăia aparatul, transfigurat, exprimîndu-și bucuria nemărginită de a fi văzut visul tinereții sale realizat de Vlaicu.

Urale de oedescris au semnalat apariția lui Vlaicu.

Parcă îl văd și acum cum se apropia de pasărea sa mîfăstră, concentrat și tăcut, copleșit probabil de imensul său rol, înălțarea geniului românesc la înălțimi, nestrăbătute pe pămîntul nostru ardelenesc de nimeni pînă atunci.

Exact la 5 și jumătate detună motorul. Marea de oameni, care hujă pînă atunci, se liniștește ca prin farmec. Oamenii incremeniseră pentru moment cu respirația reținută. Vlaicu avea privirea așintită pe cadranul, ce arăta turajile heliceilor. Așteptarea

ajunge la încordare maximă. Deodată flacăii, ce rețineau pe loc gîndacul fermecat, dau drumul frînghiei și avionul țâșnește ca o săgeată peste capetele mulțimei spre Mănărade. Strigătele mulțimei acoper sbîrniitul eliceilor, în timp ce aeroplanul se pierde cu încetul în zare. Un tren de persoane, venind dinspre Cluj, se opreste în cîmp deschis pe linia ferată vecină. Călătorii sar din tren și se amestecă printre lumea copleșită de emoție... Așteptare încordată. Apoi Vlaicu reapare. De trei ori cercește deasupra mulțimei, apoi zboară deasupra Blajului, dispărînd din nou. Revine în zbor razant, marea de capete omonestii urlă în însufletirea ei, în timp ce el țace văzduhul către Veză spre muntele Crăița. Urcă sus atîngînd înălțimea de 700 metri. Revine deasupra mulțimei, se ridică și mai sus la 800 metri. Mai rotește de 6 ori deasupra noastră, apoi coboară lin și aterizează în tunătoarele urale și aplauze ale mulțimei delirante.

A fost nevoie de multă energie ca mulțimea, ce se mișca spre el pentru a-l ridica în slavă pe umeri și a-l purta triumfal, să nu strivească minunata pasăre, simbolul victoriei noastre.

Vlaicu era copleșit, era sfîntul nostru. Oamenii rîdeau și plîngeau de bucurie. Tîrziu de tot, abia cu căderea serii, s'au așezat valurile de însufletire a celei mai emoționante zile, trăite de noi la începutul veacului douăzeci.

A doua zi ne întorceam acasă spre Gheorgheni, trecînd prin Tîrgul-Mureș. Trenul era supra încărcat de lumea aflată încă sub impresia puternice emoții din ziua precedentă, înălțarea lui Vlaicu. Noi, Românii, eram cu moralul foarte ridicat. Ungurii, pierduți printre noi, stăteau resemnați, recunoscînd superioritatea forței de creare a neamului românesc.

Unul dintre conducătorii lor politici, prezenți în compartimentul nostru, adresează tatălui meu, protopopului Ilie Cîmpeanu, care era conducătorul neînfricat al Românilor din Secuime, următoarele cuvinte:



Caragiale, Gogo, Iosif, Vlaicu și Chendi la Blaj



Țărani ardeleni fugind după avion pe Câmpia Libertății-de-la-Blaj



Avionul „Vlaicu” văzut din față (Fotografiile de mai sus fac parte din colecția Inginer PLAVIU DIN BALDOVINI.)

„Zborul lui Vlaicu prevestește vremuri grele pentru noi, iar pentru Dva, înălțare”.

Vorbele lui s'au realizat mai curînd decât ne așteptam.

La 5 ani după zborul dela Blaj, exact de Sf. Maria Mare, armata română dărașă pentru vește bornele de hotar dinspre Ardeal, făurind România Mare.

Dr. LIVIU CÂMPEANU

\*) Publicăm cu emoție descrierea primului zbor al lui Vlaicu pe Câmpia Libertății din Blaj, la care a asistat acum 32 de ani distinsul nostru colaborator, D. Dr. Liviu Cîmpeanu. Domnia sa face parte dintr-o nobilă familie de luptători ardeleni, strămoșii săi pătîmînd pentru românism, în închisorile Szeghedinului, uni suferind chiar chinurile de martir al „tragerii pe roată...”



# Cronica

# RĂZBOIULUI

## aerian

Operațiunile dintre 15 Noembrie —  
5 Decembrie 1943  
de ROMULUS SEIȘANU

În ultimele trei săptămâni dela sfârșitul toamnei și începutul toamnei anului 1943, aviația germană, în toate sectoarele frontului european și aviația română, în colaborare cu cea dinăi, în sectorul de sud, au îndeplinit următoarele misiuni:

1. Operațiuni de recunoaștere în apropierea zonei frontului naționale și în zona din spatele acestui front, pe orice temperatură, pentru culegerii de informații privitoare la pozițiile înaintate ocupate de trupele sovietice; la zonele de desfășurare a diferitelor grupe de forțe; la centrele de adunări, etc.

S-a putut constata din desfășurarea operațiilor în diferite sectoare, că informațiile culese și comunicate de aviatorii însărcinați cu operațiuni de recunoaștere, au corespuns situației reale, cu tot camuflajul ingenios, atât și variat al pozițiilor și al centrelor de adunare. S-a dovedit că excesul de curiozitate și indiferență de ingenuitate și varietatea mijloacelor, nu își atinge totdeauna scopul, căci aviatorii germani și români, experimentați, abutose să-l descifreze.

2. Atacuri împotriva pozițiilor de plecare a trupelor sovietice formate din formațiuni blindate și motorizate, din regimente de trăgători și de artilerie. Aceste atacuri au dat bune rezultate grație informațiilor date de aviația de recunoaștere.

În toate controalele nevralgice ale frontului oriental, numeroase forțe sovietice au fost atacate de aviatorii germani, sau români, chiar la bazele lor de pornire, în așa condiții încât ele n'au mai putut susține atacul.

3. Operațiuni având ca obiect distrugerea căilor de comunicații și de aprovizionare și în special a nodurilor de căi ferate, a instalațiilor din gară, a șoselelor și a coloanelor motorizate, din sectorul frontului inamic și din spatele lui, pe o mare adâncime. Aceste operațiuni au dat bune rezultate, căci numeroase căi ferate, trenuri, șosele și vehicule au fost distruse în toate sectoarele frontului și în spatele său, dezorganizându-se transporturile și serviciile de aprovizionare ale trupelor sovietice.

4. Angajamentele aviației în prima linie a frontului, în toate luptele grele ce s'au dat între 15 Noembrie și 5 Decembrie, în sectorul de sud, în regiunea dela vest și nord-vest de Kiev; la capul de pod Cerkasi; în cotul cel mare al Niprului; la sud-vest de Crimeneiug; nord de Krivoi-Rog și sud-vest de Dnepropetrovsk; lângă capul de pod Nikopol; în estul Perekop și în apropiere de Kerch, din Crimeea; ca și în celelalte focare din sectorul central dela nord și vest de Gomel, dintre Nipru, Berezina și cursul infe-

rior al Prîpetului; între est de Orsa și vest de Smolensk și din arcu dela Nevei, formațiunile aeriene germane au atacat constant forțele inamice, luându-le sub focul armelor de pe bord și acoperindu-le cu bombe, formațiunile blindate și coloanțele motorizate sovietice. Adeseori în fazele culminante ale bătăliilor, escadrile aeriene germane compuse din peste 1000 de aparate, au operat de dimineață până seară, deasupra celor mai importante focare, cu o remarcabilă eficacitate, slăbind capacitatea de ofensivă a forțelor inamice și oferind un sprijin prețios trupelor germane angajate în lupte grele defensive, sau în contra-atacuri.

Pe lângă aceste misiuni, care au fost executate adeseori chiar în condițiuni nefavorabile atmosferice, aviația germană a luat parte la numeroase lupte aeriene, în cursul cărora a obținut succese.

După rapoartele oficiale germane, în cursul lunii Noembrie au fost doborâte pe frontul oriental european 865 de avioane sovietice, dintre care numai 34 de aparate ale forțelor terestre.

Numărul avioanelor sovietice doborâte în luptele aeriene a fost mult mai mare decât al celor germane doborâte. Așa, de ex. în ziua de 30 Noembrie, în luptele aeriene ce s'au dat în sectoarele Krivoi-Rog și Cerkasi, vânătorii germani au doborât 29 de avioane sovietice și au pierdut numai patru aparate ale lor.

\*\*\*

Pe frontul aerian din vest, ofensiva bombardierelor anglo-americane, cu caracter terorist, împotriva orașelor din Germania și din teritoriile ocupate de ea, a continuat aproape fără întrerupere și cu o violență crescândă. În decembrie, Berlînul a fost obiectivul principal al atacurilor avioanelor de bombardament britanice de câte patru motoare, dispunând de bombe grele de 2000 kgr. și chiar mai grele. În Anglia și în Statele Unite nu se mai pomenesc de aviatori, ci numai de tonajul bombelor lansate de ei împotriva orașelor germane, franceze, italiene, ș. a. care distrug sau incendiază cartiere întregi. „Războiul fosforat” a ajuns pe întâiul plan, cu toate că nici el nu poate conduce la rezultate pozitive de ordine militară, sau psihologică, în sensul de a influența asupra dezvoltării operațiilor de pe fronturi, sau asupra moraliții populației civile.

Atacurile teroriste cele mai violente s'au dat împotriva Berlînului în seriile de 21 și 23 Noembrie de către escadrile de bombardiere grele cu patru motoare, pornite din Anglia înainte de căderea nopții și care, după ce au trecut barajul dintre Pasul de Calais



... multă Franze au ajuns deasupra obiectivului între orele 20-21 seara. Franzele au fost dat de câteva sute de bombardiere în valuri succesive care au aruncat timp de aproape o jumătate de oră un număr mare de bombe explozive, incendiare sau cu efecte întârziate, de la o altitudine de 5000 m., provocând distrugeri masive. Alte la dus est și la înora, pe o distanță de 600 Km. bombardierele britanice au suferit pierderi.

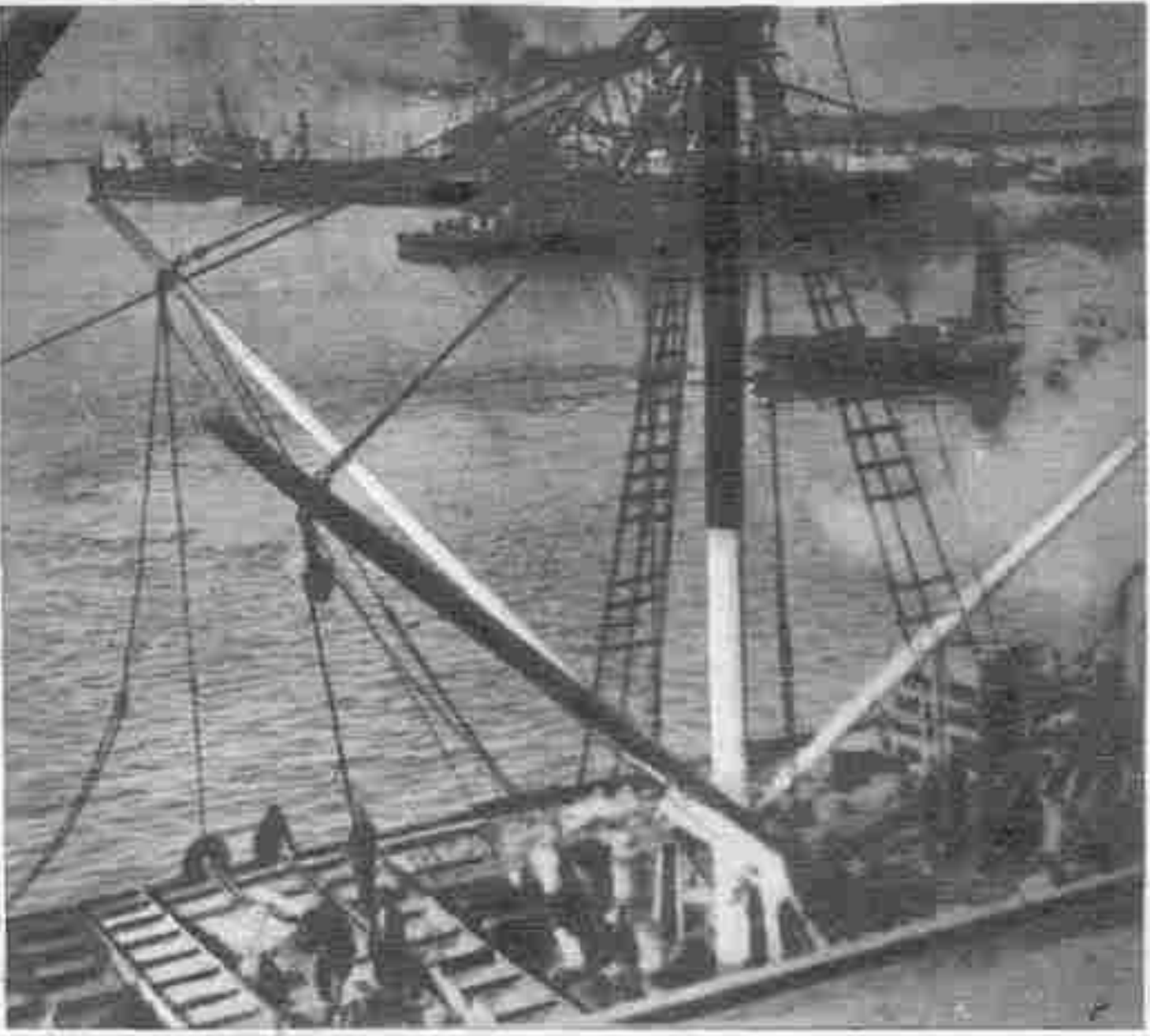
Ca să evite pierderile prin mare, formațiunile de bombardiere anglo-americane au recurs la o altă tactică: atacul mai multor obiective sau atacuri simultane în diverse direcții spre a nu se ști care va fi atacul și obiectivul principal, cu astfel apărarea germană să se împrăstie foarte. În dimineața zilei de 30 Noiembrie câteva formații de bombardiere americane au pătruns în Germania de vest și apoi s-au împărțit în două: una mai mică a pornit în direcția sud-vest pe când formațiunea principală însoțită de un număr mare de avioane de vânătoare a statut deasupra Olanda și apoi sa îndreptat spre regiunea Ruhr, unde a fost atacată de avioanele de vânătoare germane și obligată să se întoarcă, după ce a pierdut câteva aparate și a lansat bombe la întâmplare.

În seara de 2 Decembrie avioane de bombardament britanice au atacat țara Berlinului. În cursul acestui raid terorist au căzut în flăcări peste 30 de bombardiere britanice. Alte atacuri teroriste s-au dat împotriva orașelor germane Bremen și Stuttgart, cu și împotriva orașului Toulon din sudul Franței.

În ziua de 15 Noiembrie o formațiune aeriană americană, compusă din bombardiere tip „Mitchell”, escortate de vânătoare „Lightning” au atacat Sofia, capitala Bulgariei.



Pe frontul din Italia de sud, cu prilejul reluării ofensivei anglo-americane, aviațiile germană, britanică și americană au desfășurat o mare activitate: iar în nopțile de 2-3 Decembrie puternice formațiuni aeriene germane au atacat cu eficacitate baza maritimă de aprovizionare de



la Bari, portul italian situat pe coasta mării Adriatice.



în spațiul maritim din Atlantic, Mediterana și din Pacific, s-au desfășurat următoarele operații: în ziua zilei de 21 Noiembrie o formațiune de avioane grele germane cu rază mare de acțiune, a atacat un convoi anglo-american, escortat de cruciatore și torpiloare în Atlantic de la o mică înălțime și pe o vizibilitate rea. Câteva vase de transport din convoi și un cruciător greu s-au scufundat. Alte for-

mațiuni aeriene germane au atacat numeroase convoaie maritime în Mediterana, în apropiere de coasta Africii.

În oceanul Pacific, în cursul bătăliei aéro-navale din apropierea insulei Bougainville și a arhipelagului Gilbert, șase torpiloare japoneze au scufundat un număr mare de vase port-avion, cruciatore, goale, distrugătoare și torpiloare americane; iar forțele aeriene americane au bombardat bazele japoneze de la Rabaul (insula Noua Britanie), Ravieng (insula Noua Irlanda), Gasmata (insula Noua Guinee) și Truck (din arhipelagul Caroline).





INSTANTANEE DE LA  
SOLEMNITATEA DEPUNERII  
JURAMANTULUI DE CATRE ELEVII  
SCOALEI MILITARE DE OFITERI DE  
AVIATIE, IN PREZENTA D-LUI GENERAL  
DE ESCADRA AV. GHEORGHE JIENESCU,  
MINISTRUL AERULUI, A D-LUI G-RAL  
DE ESC. AV. ERMIL GHEORGHIU  
SI A OFITERILOR AVIATORI  
DIN BUCURESTI.





# 693 53-54

## FAPTA EXCEPȚIONALĂ A UNUI SBURĂTOR ROMÂN

# grea

Zorile abia încep să mijască la orizont. Lupta ce se dă între lumină și întuneric e câștigată de către prima, căci e cu puterile reînnoite. Cu încetul, lumina elimină definitiv întunericul, ce mai bine de 12 ore pusese stăpânire peste tot întinsul emisferii.

În magazia unde piloții grupului de asalt își amenajaseră un dormitor era încă întuneric. Cineva mișcă, se ridică în capătul oaselor, cască odată, se întinde, spre a-și destinde corpul amorțit, apoi se așază în picioare, se duce spre fereastră, trase la o parte camuflajul din fereastră și exclamă:

— „Avem plafon”.

Un glas se aude infundat de sub o pătură:

— „Stoian, trage camuflajul, căci vreau să mai stau numai un ceas sub pătură, că zău nu-mi vine de loc să mă scol”.

— „Vezi-ți de treabă și scoală-te, căci până într'un ceas trebuie să fim și înapoi, căci ciolovocii nu se vor aștepta la o vizită așa de matinală”.

Un glas somnoroș întreabă în câte suntem astăzi. De la fereastră îi răspunde Adj. stg. av. Stoian: „În două Noembrie”.

Plantonul dela grup intră și anunță adunarea piloților pentru ora 6 precis. De sub pătură încep să apară rând pe rând, capete ciufulite cu ochii cârpiți de somn.

Unul spune că numai bolșevicii sunt de vină că la sculat pe el atât de devreme. Încet, încet, timpul se scurge.

La ora 6 fără câteva minute, grupul de piloți gălăgioci se afla în fața comandamentului, pentru a primi ordine.

Se dau ultimele informații, privitoare la situația frontului și se numesc piloții în patruie.

Prima formație cu decolare în minimum de timp este: Adj. av. Verdeș, Adj. av. Anghel Vasile, Adj. av. Logofătu Ion, urmată de aproape de celula: Adj. av. Mlădin și Adj. stg. av. Marinescu I. Dumitru.

Restul piloților sunt în așteptare. 15 minute mai târziu, 5 micuțe bimotoare spintecă văzduhul, trecând razant pe deasupra barăcilor și în formație strânsă pornesc spre S. E., în căutarea inamicului ce amenință porțile Crimei.

Linistit, micuțele bimotoare românești de asalt își continuă drumul peste stepa Nogai, ce se pierde mult departe la orizont, în dunele-i de adevărată Sahară Europeană.

Formația din cap, strânsă plan de plan, se lărgeste puțin, pregătindu-se de atac, întru cât departe la orizont se văd nori groși de praf, care indică coloanele bolșevice ce sunt în marș.

Capul de formație pică și zboară atât de razant în cât face impresia că atinge cu vârful elicelor prin nisip. Coechipierii îl urmează în deaproape. Mai au foarte puțin până a ajunge din urmă coloana bolșevică care nici nu știe ce o așteaptă.

Bombele cad una câte una dealungul șoselei și tunurile de bord intră în funcțiune. Nici un minut nu a trecut și întreaga coloană a rămas imprăștiată. Fumegând, pe șosea, prin șanțuri și pe lângă șosea, zac resturi de caroserii, roate de mașini, lăzi cu muniții, tunuri anti car răsturnate, ici și colo cadavrele celor ce cutezaseră să se avânte atât de mult.

Când, din urmă celula Mlădin-Marinescu ajung și văd efectul bombardamentului celor trei din înainte, trec mai departe, întru cât ceiace fusese mai înainte cu un

Adj. Marinescu Dumitru dela Grupul de Asalt, fotografiat lângă avionul său Heinkel 129, pe care — deși serios avuziat de un proiectil antiaerian vrăjmaș — a reușit să-l aducă la baza de plecare a grupului său. Adj. av. Marinescu este decorat cu: „Virtutea Aeronautilă”, „Virtutea Militară” și „Crucea de Fier”. Are peste 65 misiuni la inamic

minut, o coloană bolșevică, nu mai erau acum decât rămășițe de ruine.

În stânga se vede multă mișcare și forfoteală. Mlădin manevrează de așa natură pe departe, în cât, cu soarele în spate într'un rasse-motte la firul ierbii, le cade în spatele bolșevicilor fără ca ei să prindă de veste. Când pornesc primele rafale

și primele bombe cad peste îngrămădeala de mașini trupe călări, căruțe cu muniții și echipamente, deabia atunci își dau ei seama ce plocon a dat peste ei.

Spaima și buimăceala se întinde ca fulgerul peste toți Rușii și caută să se ascundă fiecare unde poate. Mașini, căruțe și chiar oameni, se ciocnesc între ei și se răstoarnă înainte de a fi atinse de vre-o schișe sau proiectil. Toată încărcătura de bombe a fost atât de bine lansată, în cât au produs pagube considerabile în rândurile rusești. Seria de bombe se terminase de mult și cei doi sburători tot nu depășiseră aglomerările rusești. Desmeticiți puțin, încep un foc grozav de automate, de toate calibrele. Aruncău până și cu grenade în fața avionului.

Un fum negru, urmat de o flăcără, tâșnește din motorul stâng al avionului. Adj. stg. av. Mlădin Constantin. Cu sfertări supra omenesti, reusește să-l mai ducă câteva sute de metri mai încolo de aglomerările bombardate și să-l trântescă pe burtă.

Adj. stg. av. Marinescu Dumitru, care nu-l slăbise o clipă din ochi, calm și cu curaj rar întâlnit, își pune în gând să-și salveze camaradul căzut în flăcări la numai câteva sute de metri între coloanele inamice.

Fără să țină seama de pericolul ce-l amenință, scoate trenul și aterisează la numai 50 m. de avionul Adj. Mlădin.

Din toate părțile, bolșevicii încep să alerge spre cele două avioane, iar artileria și armele automate începuseră să tragă în ele.

De sus din aer, ceilalți camarazi văzând situația critică în care se aflau cei doi camarazi de jos, se reped și prin manevre fulgerătoare și rafale de mitraliere și tunuri, țin în șah pe bolșevici și nu-i lasă să se apropie de cele două avioane.

Cei de jos au trăit clipe grele. Într'un răpăit sinistru de arme automate, Adj. Marinescu își ajută camaradul să se urce în avionul său, după care trece la postul de pilotaj și decolează depe un teren mult impropriu unei operațiuni de acest fel, deși însuși avionul Adj. Marinescu fusese lovit de un proiectil în planul drept. După aterisare la terenul de bază, cu lacrimi de bucurie în ochi, o îmbrățișare caldă e singura recompensă ce i-o poate oferi camaradului salvator.

Din a doua misiune nu se întorc doi. Slt. Munteanu Lazăr și Adj. stg. av. Stoian I. Dumitru. Două ore mai târziu, avioanele plecate în căutare, aduc pe Slt. Munteanu pe care-l găsim la circa 12 km. de avionul său și trista veste a morții Adj. stg. av. Stoian, al cărui avion a fost găsit ars. Suflet bun și curat, camarad loial și hotărât, luptător, am pierdut prin moartea tânărului asaltist, căzut pe altarul patriei.

Dimineața, Doamne, cine va mai da desteptarea?!... Noi camarade te vom ține mereu lângă noi, mereu printre noi va fi memoria ta.

...Spre seară, în ultima ieseire Adj. stg. av. Anghel Vasile aduce la bază pe Adj. stg. av. Logofătu Ioan, deasemeni doborât în misiune.

2 Noembrie, a fost o zi grea pentru cei dela asalt, dar totuși încununată de foarte mult succes.

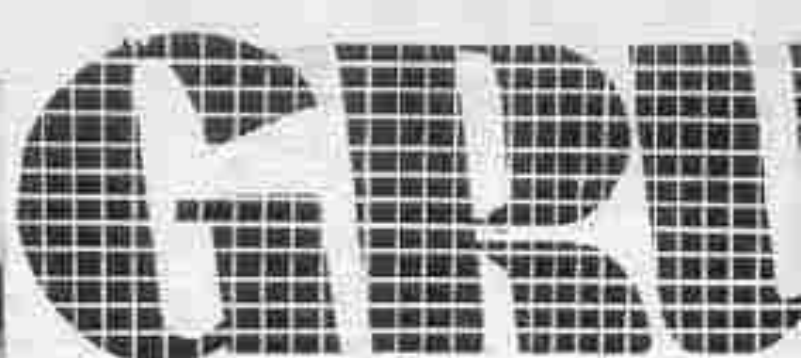
Cpt. av. Prislopcanu — căzută în datorie la 1 Noiembrie  
s. c. — dădă ordine de misiune pentru atac echipe-  
rilor din subordine.



Sburători din Grupul de Asalt.



la așteptarea avioanelor care au plecat.



Iată o agitate românească despre  
care s'a scris: pînă puțin în revista  
„Aripă Românească” și aproape zilnic  
în presa românească de toate zilele.  
Ziarele germane și în special radio  
german au difuzat — cu deosebire  
în zilele de 22 și 23 Oct. a. c. — o  
parte din activitatea strălucită a  
acestei unități noi, care se află pe  
front din luna August și care a reu-  
șit în aproape patru luni, să cîștige  
nenumerate victorii, acoperindu-se  
de toată gloria!

În luna Octombrie am vizitat a-  
cestă unitate dincolo de Nipru pe  
terenul de la Kramatos-Kaja, în chiar  
ziua unei minunate acțiuni pe care  
bravii grupului de asalt o săvârși-  
seră în tabăra inamică! Am găsit a-  
colo, într'o mică baracă intitulată  
„Castelul trîznit” — pe front sbur-  
ătorii botează unitățile din care fac  
parte cu insigne și denumirile cele  
mai abracadabrante — pe vechiul  
meu camarad cpt. Comandor av. Al.  
Vasilu, înconjurat de personalul  
său navigant, liniși a căror vîrstă  
era între 19 și 25 de ani! Unii se în-  
torceau din misiune; alții primeau  
ordine și alergau spre avioanele lor  
gata de decolare! Toți voioși, plini  
de elan și dornici de a aduce grupu-  
lui cărui aparțineau rezultate victo-  
rioase, misiuni precis îndeplinite,  
într'un cuvînt „gloria” către care  
aspiră orice sburător care este legal  
sufletește de meseria și de unitatea  
sa!

Acești sburători, cari au învățat  
specialitatea nouă a „asaltului ae-  
rian” acolo pe front — ca și cei delo  
Stuka — au ajuns curînd să fie ad-  
mirația camarazilor germani și — nu  
exagerez — spaima trupelor terestre  
bolșevice din sectorul în cari ei acti-



BEȘTEANU

BOBRAN

Coloană 13/20/21 N. 10/10/10





Ministrul aviației în inspecție  
în Orșul Stăruș. (S. M. P.)

# Aviipi români



Un echipaj brav de la  
S-II. Răpescu - Decebal  
S-II. Paraschivescu  
CONSTANTIN



Lt. av. Crăciun V. Sălăjan Ardelean, pilot la Ja. 88. Feste 100  
misiuni la înamic.

Tinerii onțoareni în  
(S. M. P.)



Adj. av. Dumitrescu  
Marin de la Vână-  
toare



Cpt. av. Exerbio  
Popovici de la Jă.  
22. Comandant al  
unei escadrile, 20  
misiuni în aer.

# ... în luptă

Un tun antiaerian în plină acțiune în aerul avionelor dușmani

(S. M.)



# PRIMU



General av. Negrescu, la poză  
tânăr sublocotenent

Pentru un tânăr de acum 28—30 de ani, ideea de a-și face din aviație o carieră sau de a face sport, înseamnă o faptă cu totul îndrăzneală.

Ce mă va fi hotărât să fac pilotajul, nu știu! Știu exact numai că nici dorința de a face carieră din aviație nu am avut-o și nici aceea de a face sport.

Cu câțiva ani mai înainte de a face primul zbor, citeam cu multă plăcere, în ziarele bucureștene, zborurile de încercare pe care le făcea cu un avion de concepție cu totul nouă prima glorie a aripelor românești, Aurel Vlaicu.

Acolo, pe dealul Cotrocenilor, în anul 1911, cel mai mare an pentru mine, l-am văzut pe Vlaicu pentru prima dată revizuiindu-și motorul și luându-și lin zborul către albastrul azurii al cerului.

Probabil că acest zbor la care asistasem, stârnise în mine atâta entuziasm, încât ideea de a zbura se aprinsese, devenind cu timpul o adevărată obsesie.

Nimic nu mă îndupleca să renunț la această idee, nici chiar sfârșitul atât de fragil al aceluia pe care-l admirasem cu doi ani mai înainte.

\* C-dor. Iliescu Nae — zis „Mitralleră” pentru extraordinarul său debit în vorbire — este un „as” din trecutul războiului mondial, decorat cu cele mai înalte ordine române și străine de războiu. Zburător de zi și noapte desăvârșit, instructor incomparabil, C-dorul Iliescu-Mitralleră zboară și azi ca „Încercător” — după 30 de ani de zbor efectiv — pe toate tipurile de avioane în serviciu!

Înflăcărarea mea era alimentată și de zborurile cu răsărit mondial pe care îmi amintesc că le făcea în acea vreme în Apus, Pégoud, Roland Garros, André Beaumont, etc.

Atât mă obișnuisem cu ideea de a zbura, încât și astăzi pot spune că pilotez avionul încă din acele vremuri, ori unde și la orice pas având în față imaginea elegantă a pasărei miraculoasă înfăptuită de om.

Dorința de a zbura nu am putut să mi-o înlătuiesc decât în primăvara anului 1915.

Nimeni nu poate hănuși măcar emoția pe care am avut-o citind anunțul din ziarul „Universul” că se pot face înscrieri la Școala de Aviație-Cotroceni, atașată la Batalionul de specialități de sub Direcția Geniului.

Cum, îndeplineam toate condițiile de admitere, iată-mă înscriș la data de 1 Ianuarie 1915, în acea școală.

După trei luni de cursuri teoretice, cursuri cari atingeau mai mult tehnica pilotajului, decât descrierea amănunțită a motorului sau funcționarea lui, am trecut în practică.

La data de 10 Aprilie 1915, ne găseam alinați pentru zbor, pe același câmp pe care, cu 4 ani mai înainte, îl văzusem pe Aurel Vlaicu deslipindu-se de pe pământ încoș, în aplauzele delirante ale tuturor celor de jos care-l priveau cu ochii înlacrămași de emoție.

Acest prim zbor l-am făcut în dublă comandă pe un avion Far-

De la stânga la dreapta: Slt. av. Andreescu Marcel (†), Slt. av. Nae Iliescu-Mitralleră, Slt. av. Ion Dumitrescu, Slt. av. Norga Francisc, Lt. Vasilescu Petre (†), Lt. av. Sava Ion (†), Lt. Dumitrescu I., Slt. Naldinescu, serg. Grigorescu P., maestral Popov V., serg. av. Ionescu I., serg. av. Popescu K.



Toți bunii Români trebuie să  
se unească și să-și strângă rândurile,  
după exemplul celor răi.

# meu sbor

699

Căder av. ILIESCU NAE

man-bi-plan, un fel de magazie sburătoare, având ca instructor pe d. general Negrescu Gh., pe atunci locotenent aviator.

Sincer să spun, acest prim sbor a însemnat pentru mine o desiluzie. Îmi închipuiam cu totul altfel sborul.

Probabil, această neplăcută impresie se datoră în bună parte locului incomod pe care trebuia să-l ocupe în această „magazie sburătoare” atât instructorul cât și elevul.

Situat într-o carlingă complet deschisă, în botul avionului, având motorul în spate, în tot timpul sborului am avut impresia că voi fi proiectat în afară din cauza puternicului curent ce mă lovea drept în față. Coborîl din avion, mă văd asaltat cu tot soiul de întrebări de către ceilalți camarazi dela „punct”. Depe figura pe care o arătam, dădeam impresia că nu am înțeles mai nimic din sbor! Așa m'am prezentat și după celelalte două sboruri pe care le-am mai făcut cu acest avion, după care am fost radiat ca nefiind „apt pentru sbor”. Afară de mine, în această situație au mai fost și fratele meu, Iliescu Leu, apoi Tase Rotaru și Iliescu Chibrit.

Deși aceasta a fost pentru mine o încercare pe care numai cu greu am putut-o trece totuși gândul de a mă vedea sburând singur la bord nu m'a părăsit nici o clipă.

Perseverând în această scumpă dorință a mea, după 9 luni dela „radiere”, mă văd trimis la „Liga Arriană”-Băneasa, pentru a începe din nou pilotajul. Aci am început sborul direct pe avion cu simplă comandă. Cam paradoxal acest lucru: vădit ca „înapoi de sbor” mă văd pe avionul „Pinguin” făcând cele mai bune probe ce mi-se cereau.

Ce era „Pinguinul”? Acesta era un avion cu aripile tăiate pentru a nu putea sbura. Cu avionul acesta elevul pilot trebuie să ruleze pe pământ trei linii drepte, pe direcția dorință a mea, după 9 luni dela și dibăcie. Modul cum m'am comportat cu „Pinguinul” a fost cât se poate de mulțumitor, atrăgându-mi felicitările instructorilor mei.

După „Pinguin” am fost trecut pe un avion „Blériot” cu motor de 30 HP, cu care trebuia să facem numai linii decolate. După un foarte scurt timp, executând 3-4 linii decolate în cele mai perfecte condiții, am fost propus de instructorii mei pentru un avion tot „Blériot” însă de 50 HP, cu care trebuia să fac

un tur de pistă în jurul aerodromului, la o înălțime de cca 50 m.

După prealabile sfaturi în privința reperelor ce trebuia să le am în vedere la turul de pistă ce-l aveam de executat, pun ușor motorul în plin și decolez pe o pantă dulce, păstrând în același timp cu sfințenie direcția; fac unghiurile de 90° ordinate, mă apropiu de punctul de decolare și reducând la fel de ușor motorul și punând avionul pe panta de coborire, aterisez la „punct” în cele mai bune condiții. Contactul cu pământul a fost luat ușor, iar avionul este pus pe trei puncte foarte aproape de „punct”. Pentru sborul impecabil pe care-l executasem, Comandantul Școlii, căpitan aviator Foteșcu C-tin, m'a felicitat, urându-mi ca și celelalte sboruri să le fac la fel.

Erăm mândru de mine pentru arta pe care o învățasem, văzându-mi visul realizat, cu atât mai mult față de toți acei cari mă sfătuiseră să renunț la pilotaj și să mă ocup de altceva, pentru care poate ași fi avut mai mult talent.

Cum am spus, mândru pentru arta pilotajului, totuși nu m'am încrezut prea mult niciodată, în resursele mele și am căutat întotdeauna să fiu prudent. Prudent, da; frică nu; mi-am luat brevetul pe avionul „Blériot” de 50 HP, la data de 16. VII. 1916, după care, la câteva luni numai, am fost trimis pe front, unde mi-am îndeplinit îndatoririle ce le aveam către țară.

După bucuria pe care am avut-o acum 28 ani, când mi-am văzut realizat visul de a pluti singur pe sub imensa cupolă cervască, cea mai mare bucurie a vieții mele a fost aceea de a participa la sărbătorirea cu care am fost cinstit de conducerea Arsenalului Aeronautic A. S. A. M., pe același câmp al Cotrocenilor, pe care am văzut prima dată un avion sburând și unde mai târziu am făcut botezul aerului.

Sburând fără întrerupere trei decenii, mă simt legat sufletește totuși viața de această scumpă armă, care pe lângă neazuri mi-a putut da și bucurii. Nici astăzi când cele 8600 de ore de sbor și cei 1.600.000 km. străbătuți mi-ar recomanda pe bună dreptate odihnă, nu mă sfîșie să sbor chiar pe avionul de vânătoare I. A. R. 80.

Fiind pe rând elev, pilot de războiu, comandant, esseyeur sau participant la diferite meeting-uri naționale sau internaționale, o singură



Lt. Col. av. N. Iliescu-Mitrăreș

preocupare în meseria de „sburător” îmi rămâne mai vie în memorie: instructoria.

Din această epocă păstrez o duioasă amintire: aflându-mă pe timpul unor manevre la Arad, am fost foarte surprins văzând un avion de turism, care dela 1000 m. înălțime calase elicea — eschibitie rar întâlnită — și venea la aterisaj în cele mai perfecte condiții. Alergând la locul unde aterisase, cu deosebită satisfacție, priveam cum descinde din avion unul dintre cei mai buni elevi ai mei în sbor cu elice calată. Comandorul Alecu D., comandantul de atunci al grupului meu.

Azi urmăresc zilnic cu mândrie și admirație faptele glorioase ale piloților noștri, dintre cari mulți au fost elevii mei.

Veteran al războiului trecut, le doresc ca cerul, acest „ocean al nostru”, să-i ocrotească și să le dea isbânda bine meritată!

**Iubesc pe țărani: ei nu sunt atât de savași pentru a judeca greșit!**  
**MONTESQUIEU**

# Novități aeriene Răsăritul

## TRECUTUL

● Războiul aerian modern a intrat într-o nouă fază atât în ceea ce privește atacul cât și apărarea.

Astfel formațiile aeriene — care au avut de suferit atâtea pierderi — în atacul lor asupra teritoriului german, au adoptat un dispozitiv cunoscut, un adevărat sistem fortificat abuziv, compus din:

1. grupul director, alcătuit în majoritate din avioane Boeing 40, fără bombe de bord însă puternic armat cu mitraliere grele și tunuri putând să tragă sub toate unghiurile;

2. înșopca și în dreapta acestui grup — dar la o înălțime mai mare — sboară avioane quadrimotoare ale căror arme defenive sunt dispuse astfel pentru a se permite o bună tragere în special spre dreapta și înșopca în sus;

3. pe stânga grupului director — însă la înălțime mai mică — un alt grup de formație și dispunerea armamentului arătat la punctul 2, asigură apărarea pe stânga;

4. urmând apoi masa bombardierelor propriu zise care zboară în urma celor trei grupuri și mai jos decât toate;

5. în stânga și dreapta acestei mase zboară alte avioane mai ușoare care nu poartă bombe dar sunt foarte puternic înarmate, mai puțin manevrabile și rapide ca cele de vânătoare dar cu o mare rază de acțiune.

● Se înțelege că în asemenea condiții nu este atât de ușor atacul unor atari formațiuni atât de puternic înarmate.

Genul militar german a adoptat însă o nouă tactică — foarte evident în secol — și care utilizează un număr impresionant de avioane de vânătoare de un tip special.

În afară de aceasta, el a creat un armament nou, despre care însă nu se poate spune nimic decât că o singură lovitură la inimă, este suficientă pentru a provoca explozia motorului quadrimotor american, cu tot blăstajul concomitent care-l apără.

Acesta „atac nou” este doar un început dintr-o serie de metode care nu vor întârzia să apară.

● Se pare că expresiunea „inimă dăruită la Moș Anan” reprezintă căsuța și adăpostul pe care strămoșii noștri Români le aveau pentru zeul Iunus, căruia îi mărturiseau și moș Iunus, trupul zeului. Dupa „Moș Anan” ar fi o coafură și înarmare de liberă din moș Iunus, cel laș, a jurem, a jurem lor apoi spun.

Iunus a fost zeul soarelui și al soarelui. Zeul soarelui zeu cel mai nobil. Având două capete, cu unul pe lângă călăritul soarelui, cu celălalt apăsând.

● Se știe că marile compozitor și pianist Liszt a fost și prin țara noastră, fiind invitatul balzadei Nicolae Sturza. Iată cum descrie Vasile Alecsandri întâlnirea dintre Liszt și renumitul lăutar Barbu:

— „Ascultă, Barbu, îi zice Neculai Sturza, cântă-ne: Tu îmi ziceai... Acesta era un cântec lin melancolic și cași sălbatic, necostenit în ton minor și pe care lăutarul lui Barbu îl cânta cu un accent particular și propriu modului lor de executare. Cel doi lăutari, însoțiriți cu acompanimentul, cântau singuri, bătând corzile cobzelor cu o peniță.

Apoi, după cântec, sub avântul unui entuziasm cu totul artistic, Barbu se cufundă într-un cântec țigănesc într-adevăr minunat. Liszt asculta, rezemat pe un scaun de sticlă, mâner din ochi pe lăutar și uneori, nervii lui simțeau agudări care se oglindeau pe fața sa cea lacășită. Când ultimul acord se auzi, Liszt zise: „Ah! cât e de frumos”. Căci pășaru cu Barbu și-i spuse: „Barbu, m'ai făcut să cunosc muzica ta; am să te fac să cunosc și tu pe a mea. Liszt se așeză la clavier în mijlocul unei tăceri, ce se făcu deodată. Lăutarul, cu scripa în mână, asculta cu luare aminte fără a prinde din vedere pe la micul muzicant. Liszt începă cu un preludiv, apoi sub imboldirea surprăsei sale extraordinare și a încredințării nervilor săi, improviziă un marș ungurec, al cărui cântec lung și melancolic, domină mereu în mijlocul aripilor, trularilor și greutăților înspăimântătoare cu care împodobește cântecul său. Apoi, însoțindu-se îmbătăit de melodii, cu fața sa galbenă, caracteristică și cu capul dat înapoi, cu ochii pe jumătate închis, mergea dela un capăt al clavierului la celălalt, făcând să curgă din degetele sale o ploaie de mărgăritare, care veniau cu înaltul să se contopescă cu înălțul motiv, degetele sale cu o repetițiune de necroză, abia pe clavier, făcând să se audă totuși melodia, spre a reveni mereu spre acel cântec de la început, mare, magistral și trist, cu un cântec de orgă. Era în adevăr precum frumosa Nicodană Liszt nu se uita la o așa înălțime, înțelegând că făcuse o peche pe ceva; Barbu însă privea mereu din ochi pe Liszt, nu pierdea nici o notă și execuția sa era stăruitoare înțelegătoare în tot timpul muzicii strălucite improvizate.

După ce se așeză în mijlocul aplauzelor frenetice ale audienței, Liszt îndreptă pe Barbu ce zice de această melodie? „E așa de frumoasă, măstăre răspuse bătrânul lăutar, că dacă-mi dai voie, am să încerc.

să ți-o cânt și eu”. Ușez zâmbi cu un aer de neîncredere, făcând semn cu capul că primește.

Barbu se întoarse către țarașul său și după ce prase scripa la gât, începă a cânta marșul ungurec!

Nimic nu fu uitat, nici trăsăturile, nici arpeggiile, nici variațiunile cu notele repetite, nici acele durabile treceri din semiton în semiton, care-i sunt atât de obișnuite, pentru a reveni la înălțul său motiv.

Barbu lăutarul cântă cu amănunțime pe scripa sa, totă improvizatiunea maestrului, ce asculta înspăimântat opera ce cu un moment mai înainte o cântase pe clavier pentru înălțul oară și pe care poate o uitase. Țarașul său îl urma cu proclamație, observând nuanțele și uitându-se drept la Barbu, care mergea cu cântecul înainte, străpungând înimă lui Liszt.

Când se sfârși cântecul, Liszt se aculă deodată și mergând drept la bătrânul lăutar, îl sărută călduros, apoi luând, — după vechiul obicei — paharul cu șampanie, îi întinse zâmbindu-l: „Bea, Barbu lăutar, săpânul meu, bea căci Dumnezeu te-a făcut artist și tu ești mai mare decât mine”.

● Un alt mare lăutar român a fost și Cristache Ciolac. Și despre el se povestesc următoarea întâmplare, din care se constată formidabila sa memorie muzicală.

„La Paris, cu ocazia Expoziției din 1889, se făcuse o orchestră tubulară să execute un marș de deobidare. Ciolac, deși nu înghetă o notă muzicală, învățase melodia, ascultând la repetiție cum o cântau ceilalți. Într-o sală cu mii de spectatori, concertul începu urmând de melancolic cu interes. Un scurt circuit atinse electricitatea pe la mijlocul marșului ce se executa și orchestra încoță.”

Auditorii și muzicanții uluiți, au vădit o lungă răsunare încoță în beznă o singură voce — a lui Cristache Ciolac, care își urma partitura până la sfârșit, răsunând cu trabe și aplauze furtivoase. A doua zi, Cristache Ciolac fu primit cu țarașul său în grădina rezidenței palatului Kléber, la cererea oferită de Președintele Republicii Franceze. Președintele Lebel, personal, îi oferă 2000 de franci francezi. „Ești un! Excelență, nu pot primi decât bani”, îi spuse lăutarul nostru, „marele cinste de a fi cântat în fața Preșidentului Republicii Franceze nu se plătește!” A doua zi, Cristache Ciolac fu numit „Officer de Academie” și mai țarașul obțină „Legiunea de Onoare”.





17  
701  
Sublocotenentul

aviator

L I V I U

M U R E Ș A N

Ardelean, născut pe plaiurile Turdei...

Din seninul privirii lui, am ghicit că acest copil a furat din umbra unei troițe, simbolul vitejiei.

Și a crescut cu acest simbol, o cunună a sufletului său nobil, așa cum pășesc pe drumul drept, vâltările Românilor de dincolo de munți, acei născuți dintr-o nădejde de dezarăbire, copii ce au văzut doar lacrimi în zilele în care-și slăbeau primii ani.

L-am cunoscut pentru prima oară în școala militară de ofitieri de aviație. Un băiat frumos, blând, din figura căruia radia numai sinceritate.

Am trăit alături de el, clipe frumoase, altele, nu triste ci mai degrabă incomode și am început să iubesc veselie și seninătate a acestui fecior ardelean.

Ceeace m'a atras mai mult decât la alții la Puiu Mureșan, a fost spiritul său de o loialitate fără margini.

Acolo l-am văzut și ne-am împrietenit, în școala unde ne-am strunit aripile ca să le părăsim curând — nici nu visam noi atunci cât de curând.

Dar pe Puiu Mureșan l-am cunoscut cu adevărat în Grupul 7 Vânătoare. Venisem 7 dintre ai noștri...

Eram „puii” care vroiam să furăm din darul altora, mai bătrâni ca noi. Veniam să furăm harul de jertfă a lui Popoșteanu, neastâmpărul lui Vasiliu, voia bună și temeritatea fără margini a lui Gheorghiu, bunătatea sfătoasă a lui Manoliu, franchetea lui Polizu.

Vlămă să fim cu ei...

Și odată, tot am plecat pe urmele acestor viteji, cu ruga în suflet să ne apropiem de faptele sublime ale acestor eroi.

Am trăit cu Puiu Mureșan în acest grup al celor bravi, clipe de o sublimă înfrățire ca moartea începută deasupra undelor Volgei și a iumului ce mistuia cetatea nelegiuirilor, — Stalingradul — până'n scîlpirea Mării de Azov.

Iubea cu adevărat sborul acest „bolid de vânătoare” și era mândru oricâte ori putea să se măsoare cu dușmanul în aer.

Și s'a bătut cu un avânt neasemuit, cu grijă pentru coechipier și cu ură pentru adversar.

Din locul lui, a rupt din tinerețea unui suflet nobil, a desprins de pe cerul impurpurat de moarte, mai bine de nouă stele roșii, prevestitoare de pârjol.

Și oare... aceste stele mărgărite au trebuit să ne lipsească pe noi de un lacăș al mândriei ca Puiu?

Era în Octombrie, o zi ca multe altele, în care zorile îți aduceau doar grije, lupte și pericol.

Plecăm cu gândul pentru camarazi și pentru cei dragi, și din imboldul lor și al nostru adunăm puteri să ducem moartea dincolo, în tabăra roșie.

Și așa a plecat și Puiu în acea zi, cu surâsul vesnic pe buze, cu un ultim „haic” avânt spre acei ce nu mai aveau să-l vadă venind și cu gândul aruncat pentru o clipă spre o mândră ce-i ducea grija și dorul, din departele munților.

La ordin, se desprind trei avioane pentru a însoți pe camarazii de la Ju 88, la Melitopol.

Erau doi și el al treilea.

Își duc cu grijă bombardierile la obiectiv, le păzesc să-și arunce pârjolul peste hoarda roșie și le readuc de unde le luaseră, cu mulțumirea că ajutaseră camarazi de ai lor, dar cu o strângere de inimă că nu au dat de urmă de vânat.

Dar poate că or li mai la ei, s'au gândit și au pornit să-și caute. Cam mult ambițiu, dar nu în zadar. Li găsec și li înceară sdravân așa cum stau „băieții lui Popicu”. Dar Rușii erau mult mai numeroși ca altădată și le convenea situația de a fi la ei acasă.

S'au luptat ca lei ai noștri, au tras, au doborât, dar nu era chip să-i rânbească cu ușurință. Și'n toată luptea, o ploaie usturătoare trebuia să-și atingă pe cei trei.

De-ar fi murit cu totii, ar fi avut un zămbet că au căput voinicește... Dar n'a murit niciunul. Luată din greu s'au prăvălit înapre pământ.

Și cei de la teren își așteptau băieții să se întoarcă voioși, ca'n toate zilele când ne băteam cu mulți dușmani.

Ceva ne spusese prică o veste proastă. Nici un semn de viață după trei ore.

Doză telefoane ne aduc un pic de liniște pentru un moment. Dar așteptam și al treilea telefon. Doar Puiu știa perfect germana și se descurca ușor afară de cazul că nu i s'a întâmplat vreo nenorocire.

Dar... se 'otâmplase. Nicoară li văzuse atacat, îl degajase și îl pierduse... Șerbănescu nu-l mai putea vedea, căci și el fusese lovit.

L'am așteptat, dar Puiu nu mai venea.

O lacrimă curgând, mi l-a adus din nou lângă mine să-i spun de Ciocânel, de Vinca și de Sim, să-i smulg cu atâta ușurință explozia de căs sincer și tineresc.

Dar bine, Puiu n'a murit, nu poate Cerul să ne răpească un suflet așa de nobil, nu poate pieri un viteaz așa de ușor. De ar fi să piară el, pierreau de zece ori dușmanii noștri.

Acasă îl așteaptă o mamă cu urma anilor de suferință ce-i duce greu, ca pe-o povară.

Și-o mândră, dragă lui, cu ochii spre icoană, se roagă seară de seară celui Atotputernic.

„Adu-mi-l, Doamne, pe Puiu din nou acasă, oricum ar fi să fie el, dar el să fie!”

UN CAMARAD



Adjutantul

aviator

C O N S T A N T I N P .

P O P E S C U

A dispărut în eroica luptă de la Stalingrad în ziua de 18 Octombrie 1942, deasupra localității Seratinovca.

Fiu al unui zidar care s'au din com. Ciutari, jud. Teleorman, înalt cu ochi mari albaștri, cu privire blândă străn legat de gila strănșească, neîntrecut în dragostea de patrie, condus de avântul tineresc pe care îl posedă după ce a urmat șase clase la liceul „Aparătescu” din Reșorți de Vede, s'a înscris la Școala Militară de aviație de la Buzău unde a obținut brevetul de pilot de vânătoare. A făcut parte din Flotila 11 Vânătoare, unde a primit gradul de Adj. Stag.

S'a distins în luptele de la Odesa, unde după victoriile obținute a fost decorat cu...

„CRUCEA DE AUR și CAVALER AL VIRTUȚII AERONAUTICE

„CRUCEA DE FER GERMANĂ

„VIRTUTEA MILITARĂ” și alte decorații

Venind în țară a urmat cursurile Școlii de Bombardament în pică (BOPI) cu care misiune a plecat pe frontul Stalingrad în toamna anului 1942.

De atunci, de la 18 Octombrie anul trecut, camarazii nu mai știu nimic de el. Toți îl așteaptă însă. Pentru că tot știu că el va veni odată cu victoria.

MIRCEA V. POPOV

# LA ESPERTE ACCIDENTE



Desen executat de autorul articolului,  
Cpt. av. C. STOENESCU.

**A**m observat că uneori soarta împletește astfel lucrurile încât într-o situație tragică se întâmplă și lucruri hazlii. Nu mai departe decât la plâns:

Dacă, spectator indiferent și rece, iei parte la durerea cuiva și-l privești cum plânge, pe drept cuvânt poți să te întrebi de ce un sentiment atât de adânc, intim și sguđuitor ca acel care provoacă plânsul să se exteriorizeze într'un mod atât de nepotrivit: se înroșesc ochii, se strâmbă fata și nasul curge până nu mai poate, se înroșește de atâta șters încât insul poate să pară chiar caraghios!

Par'că ar fi vorba de un regisor poznaș care își pigmentează acțiunea tristă cu amănunte vesele ca să ne facă astfel să strecurăm mai ușor durerea în sufletele noastre.

Omul este făcut să uite repede ceiace-l supără și să rețină numai amănuntele plăcute. Numai așa se explică voioșia și plăcerea cu care ne facem meseria de aviatori.

Așa mie, dintr'un accident care s'a întâmplat de mult la Mamaia, la o Școală de Tîr și Bombardament, mi-a rămas numai următorul amănunt hazliu:

Pentru înțelegerea întâmplării trebuie să spun că la această școală, chiar în timpul programului, toți umblăm

aproape goi: pantaloni scurți și flanel.

La accident am alergat mai mulți. Acolo am găsit, din echipajul căzut, câțiva răniți mai grav. Când eram aplecat peste pilot și căutam să-l pun într'o poziție mai bună, am simțit o strasnică întepătură la picior... sus de tot. Pe drept cuvânt, am sărit ars și am strigat:

— „Ce-ți veni, domnule doctor?”

Ce se întâmplase? Doctorul unității, băiat tânăr, vedea pentru prima oară un accident ca ăsta și, emoționat, alerga din om în om și făcea injecții la cine putea, în grămadă, și astfel m'a ajuns rîndul și pe mine care, Slavă Domnului, nu aveam nimic.

Alta:

Se întâmplase un accident lângă marginea aerodromului. În arătura proaspăt făcută, un avion, pilotat de un așutant, căzuse. Accidentul nu era departe, așa că mai tot personalul lăisase totul baltă și alergase „la fața locului”; faptă, bineînțeles, oprită de regulament.

O parte din personal, fie din cauza regulamentului, fie din a noroiului, ne-am oprit la marginea aerodromului, acolo unde plugul trăsese dungii negre, din care mustea apa și eșiau aburi.

Noi, după ceiace vedeam că se petrece la avionul accidentat, făceam fel

de fel de presupuneri. După cum căzuse avionul, era peste putință ca pilotul să fi scăpat cu viață. Inșă noi stiam că tocmai atunci când crezi că totul s'a sfârșit, pilotul, „scăpat ca prin minune”, apare cu țigara în gură, făcînd haz de spaima celorlalți.

Indoiala ne chinuia pe toți, mai ales că lucruri suspecte se petreceau la avion: camioneta sanitară, ajunsă acolo pe drumuri ocolite, nu a întârziat mult timp la avion și a plecat; iar ceilalți, de lângă avion, nu-l părăseau; părea că nu se grăbesc să anunțe și altora ceva neplăcut.

În aceste momente, grele și chinuitoare, dinspre avionul accidentat se îndreaptă spre noi, spre grupul care rămăseserăm la marginea arăturii, Sublocotenentul M..., băiat bun, însă care, atunci când era emoționat, se cam încurca în limbă: nu putea să spună prima literă. Dacă reușea însă — și asta după un efort făcut și cu capul, pe care-l împingea înainte — termina toată fraza fără nici un alt inconvenient, decât că o spunea „cu gazele în plin”.

Când a ajuns în bătaia glasului, toți l-am întrebat:

— „Ei, a murit?”

— El, imperturbabil, a mai făcut câțiva pași — probabil ca să aibă timp să-și „cupleze ambreiajul limbei” — și, ducînd mîna la caschetă, a început:

— „A. m... a. m... a. m... a. a. m..."

Noi toți, măhniti:

— „A murit?”

— „Hai, mă, ce dracu!”

— „Lăsați-l, că e mai rău!”

El, dând semne de neliniște:

— „A... a... a.m... am onoare să vă salut”

Noi, puțin necăjiți, dar cu speranțe:

— „Asta e acum!”

— „Hai noroc!”

— „Să fii sănătos!”

— „Lasă asta, a murit?”

El, tot neliniștit:

— „N... nn... nu... na...”

Noi, mai veseli și „foarte deștepti”:

— „N'a murit! Nu e așa?”

— „Bravo, mă!”

— „Ei, vezi, dacă nu te grăbești cum poți să spui!”

El:

— „N... nn... na... n'am fost acolo, era noroi!”

Noi, foarte necăjiți:

— „Bine, mă, te credeam mai deștept!”

— „Ce dracu, de ce nu te cauți!”

El, protestând energic:

— „Tt... pp... vv... aa...”

Dintre noi:

— „Hai, lasă vorba. Nu ți se pare că vorbești prea mult?”

— „Ți s'a dat nas! Asta-i!”

(Uite așa! Ne-am răbunat pe el!)

Eram prin anul 1934—35, la Flotă, la de Luptă. Se întâmplase un grav accident: două avioane se ciocniseră în aer. Comandantul Flotilei care nu-și pierduse calmul și care voia ca din orice împrejurare să tragă un învățământ, știind ce greu se restabilește adevărul mai târziu, a început



cercetări imediat: „Cine a văzut accidentul dela început?”

Bineînțeles, s'au găsit numai de cât inși care pretindeau că au văzut accidentul chiar dela început, dar după o mică anchetă se stabilea că au văzut avioanele fie când cădeau, fie când au izbit pământul; dar nici unul „dela începutul începutului”.

Comandantul Flotilei, contrariat și foarte necăjit, ne-a reproșat cu amărăciune:

— „Cum, domnilor, este admis ca din o sută, câți sunteți pe aerodrom, unul să nu fi văzut accidentul, dela început?”

Așa era. Părea aproape imposibil, dar așa era. Totuș, se auzise că cineva îl văzuse: unul singur, dar îl văzuse. Era maestrul tapițer B....

— „Unde este? Să vină maestrul! Hei... maestrul B... să vină la domnul Comandor!”

În acest timp, lângă Comandantul Flotilei se adunase aproape tot personalul. Nici unul nu vorbea cu glas

tare; Comandantul era foarte necăjit. Din când în când, câte unul îndrăzne să rupă tăcerea, adresându-se celui de lângă el:

— „Tt!... tt... l... Ai văzut, domnule, ce nenorocire?”

Atunci toți care auzeau vorbă întorceau capul către el, crezând că află ceva nou. Dar când auzeau ce a spus, oftând, aplecau și ei capul.

Deodată a început să se audă șoapte. Venea maestrul! Singurul care „văzuse”. („ă! mai tare om din lume”). Venea la timp. Toți voiam să sfârșim cu starea aceasta, voiam să discutăm, să ne agităm, să terminăm cu oftatul și cu gândurile negre.

Maestrul a fost adus aproape de sus, prin îndemnuri spuse pe înfundate, însă concludente prin conținutul lor:

— „Hai, mă, ce te miști așa de încet?”

— „Te așteaptă o lume!”

— „Unde moaș'ta umbli?”

În sfârșit, la marginea cercului, unde eram strânsi, unul i-a făcut vânt și l-a împins spre mijloc, însoțind gestul cu o prezentare:

— „Asta e maestrul care a văzut accidentul dela început”.

El, foarte emoționat, a salutat militarmente și a așteptat întrebări.

De ce Comandantul nu-l întreabă? De ce ceilalți întorc capul și, cu mare greutate, abea își stăpănesc răzul? De ce?

Maestrul suferea de strabism; privea cruciș de ambii ochi.

Comandantul, fără să ezite, a căutat să stăvilească declanșarea râsului și, repede, l-a concediat politicos, cu formula cunoscută nouă:

— „Mulțumesc, dragă, mă dispensez de serviciile dumitale”.

Cpt. av. C. STOENESCU



# CHITREVA

# SECUNDE



Foc intens.

Deunăzi, un comunicat glăsuia:

„Un avion sovietic de tipul D. B. 3<sup>o</sup>, apărând deasupra orașului Constanța a încercat să mitralieze populația.

Reacțiunea imediată a artileriei a. c. a. româno-germană a doborât avionul inamic la primele salve, înainte ca acesta să fi putut desăvârși atacul.

„Avionul a căzut în mare la un km. Sud de farul Constanța.

„Victime omenești nu au fost”.

Rigiditatea convențională și obișnuită a unui comunicat nu poate spune mai mult, dar în aceste câteva rânduri sunt cuprinse eforturi, strădanii și satisfacții ca ale acelor bravi tunari de la o secție antiaeriană de pe malul portului Constanța cari au gustat din plin sentimentul victoriei, dar mai ales pe acel al datoriei împlinite. La câteva zeci de metri pe deasupra capului lor, namila cu aripi țepene de oțel, a făcut explozie. Apoi s'a prăbușit în mare la un km. Sud de farul Constanța.

Au fost necesare câteva secunde, poate două, poate numai una singură, atât cât este necesar ca trei țevi automate să slobozească 45 de proiectile.

### Avion necunoscut vine din larg!

După amiază liniștită de toamnă. Nimic deosebit, afară de personalul antiaerian al posturilor româno-germane cari asigură apărarea împotriva aviației inamice.

Posturile de pândă anunțaseră un avion necunoscut.

Tunarii secției antiaeriene a-subit. Horia Marian se găseau la datorie. Cu două zile mai înainte luaseră parte activă la doborârea a patru dintre șase avioane inamice care încercaseră să atace Constanța.

De câte ori însă, până atunci, nu-și încălețase mâinile pe tunuri, fără ca să tragă un foc măcar! Inamicul îi ocolise însă...

Vedeți, tunarii antiaerieni sunt întotdeauna la datorie.

dar nu au prilejul de fiecare dată când sunt alarmați să intervină, fiindcă inamicul — de obicei — nu se abate prin zone unde știe că va avea de-a face cu tunuri și proiectile ce sparg cerul și le găuresc aparatele.

Cu două zile mai înainte, patru din șase avioane fuseseră doborâte. Există deci o stare de spirit aparte.

— „Nu v'o îndemna Satana, fiindcă Dumnezeu n'aveți, antichristilor, să mi mai cădeți odată în mână!” atâta z apucat să spună soldatul Lupu Ștefan, trăgător la tunul Nr. 1 și cum sta cu ochii prinși în aparatul de ochire, pe marginea unui nou a alunecat în jos un avion.

Avion inamic desigur!

În picaj, avionul sovietic improșca gloanțe de mitralieră asupra orașului.

O comandă scurtă, a sublocotenentului Marian și tunarul Lupu Ștefan n'a așteptat, a îndreptat țeava spre avionul care mitralia de la mică înălțime și a dat frâu liber primelor proiectile.

### Un avion sovietic cade...

Și deodată s'au întrecut în tragere spre aceeași țintă caporalul Gheorghe Tudor, de la tunul Nr. 2 și sergentul Dumitru Marin, de la tunul Nr. 1.

N'au fost decât 45 de pârăituri, 45 de proiectile cari se spargeau văzând cu ochii în trupul de oțel al pasărei aburătoare.

O explozie mai puternică, aceea a unui rezervor de benzină de sub aripa stângă și flacări imense au început să cuprindă avionul. Fusese lovit.

Toate se petrecuse la câteva zeci de metri deasupra capetelor tunarilor sublocotenentului Marian.

Avionul cădea, ar fi fost de prisos orice alt proiectil. În schimb aparatul bolșevic a mai făcut cunoștință, în cădere cu proiectilele altor posturi antiaeriene române și germane pe deasupra cărora a evoluat pe cărarea ultimului drum spre fund de mare. Soarta i-a fost complet pecetluită.

O scurtă recunoaștere a cerului, o tăcere profundă de câteva clipe. De nicăieri niciun șgomot de avion. Alt pericol nu mai există.

Delirul unei izbânzi și-a făcut loc printre tunari. Câteva chiote de bucurie cum numai Românii știu să le tragă, imbrâțișeri și, din port mai multe remorchere și șalupe au pornit spre locul unde se pierduse, în mare, avionul inamic care a plătit atât de scump încercarea lui de a asasina populația civilă a unui oraș.

### Soldatul Lupu din Moldova lui Ștefan

După această victorie, caporalul Gh. Tudor, de la tunul Nr. 2 s'a și văzut cu decorația pe piept și a obținut o permisie de câteva zile. S'a dus omul în satul lui, la Dobra în Dâmbovița, să povestească alor lui isprava la care colaborase.

Telefonistul secției, caporalul Gh. Tudor, raportând mesagiul doborârii avionului inamic, la sfârșit nu s'a putut stăpâni să nu-și verse focul să spună el din toată inima:

— „L'am făcut praf și p'asta, Domnule Colonel!”.

Vrea să adauge ceva și soldatul Lupu Ștefan, că doar el a deschis primul foc.

— „Taci balaoacheșule”, i-a tăiat-o scurt, în glumă, un camarad.

— „Ziceți voi ce vreți. Eu sunt antibolșevic, is din Moldova lui Ștefan, de la Roman!”.

Și iată cum, Lupu Ștefan, țaran de pe meleagurile județului Roman, a doborât un avion sovietic, fără prohodire de îngropăciune.

ION LUMEZIANU  
Reporter de război S. M. P.



PRIMA DINTRE VIRTUȚI ESTE DEVOTAMENTUL  
CATRE PATRIE.

NAPOLEON

# POMPA DE AER

de CONST. ARGEȘANU



Unele avioane de tip vechiu — cum erau Brandenburgurile, de pildă — aveau, pe lângă pompa de presiune a motorului, încă o pompă de mână suplimentară, cu ajutorul căreia se făcea presiunea necesară a benzinei din rezervoare, înainte de plecare, rămânând apoi ca să lucreze mai departe pompa acționată de motor.

Când se reducea motorul, însă, presiunea scădea odată cu micșorarea activității pompei și atunci — în aer fiind — era necesară presiunea cu pompa de mână.

Munca aceasta desnădăjduia pe piloți, silindu-i să pompeze până ce li se tăia răsufarea.

Observatorii știau și ei „lecția asta”, pentru că, la urmă, pompatul fusese lăsat pe seama lor, având și ei o a doua pompă de mână, montată în carlingă la postul de observație.

Dar asta numai la Brandenburguri...

Munca nu era de loc o plăcere pentru observator, după cum vă închipuiți, cred, iar piloții înainte de a se urca în avion cercetau să vadă dacă observatorul avea mușchi buni.

De aceea, când pleca vre-un Brandenburg în misiune, auzai:

— Iti merge Brandenburgul, mă?

— Merge, că am observator cu mușchi ca ai lui Mitică Dona.

Mușchii observatorului erau garanția Brandenburgului...

Alte ori, când rămânea unul în pană:

— Bine, mă, șefule... o mucligi!

— Presiunea, monșer... Așa e când pleci la bord cu „pisică cu brevet”. „Pisica cu brevet” era bietul observator, nu prea solid ticluit de natură.

În toamna anului acela, plecase la Brașov o escadrilă să facă tragerile cu Școala de Aplicație a Artileriei dela Râșnov și cu această ocazie fusese trimisă și Școala de observatori Aerieni ca să mai facă practică și cu „tirul real”, executat până atunci nu-

mai teoretic, pe panouri și cu lămpi electrice de buzunar.

În aer — se știe — observatorul este șeful echipajului și, odată decolat, pilotul intră sub ordinele observatorului care are răspunderea misiunii. (Pe cea a aviației o au tot... piloții).

Această „comandă aeriană” da prilejul observatorilor să se răsbune de mizeria de a fi tratați drept „bagaj de bord” de către piloți — și de multe ori profitau de situație ca să poarte pe bietul pilot, până când îl amețeau.

Spaima piloților era Aurică S. — observator vechiu — cu care piloții nu se prea puteau juca.

— Trăinică, azi faci cu mine „una volta” îi țipă într-o zi lui Traian B.

Era vorba de o misiune de recunoaștere spre Sibiu...

Traian B. — sau Papa — cum i se spunea în „limbaj de aerodrom”, își pregăti avionul, de astădată un Bréguet XIV și dădu drumul motorului ca să-l încerce.

Pilot vechiu și de mare raid, de un temperament calm ne mai pomenit și tacticos ca un sultan, lui Traian B.

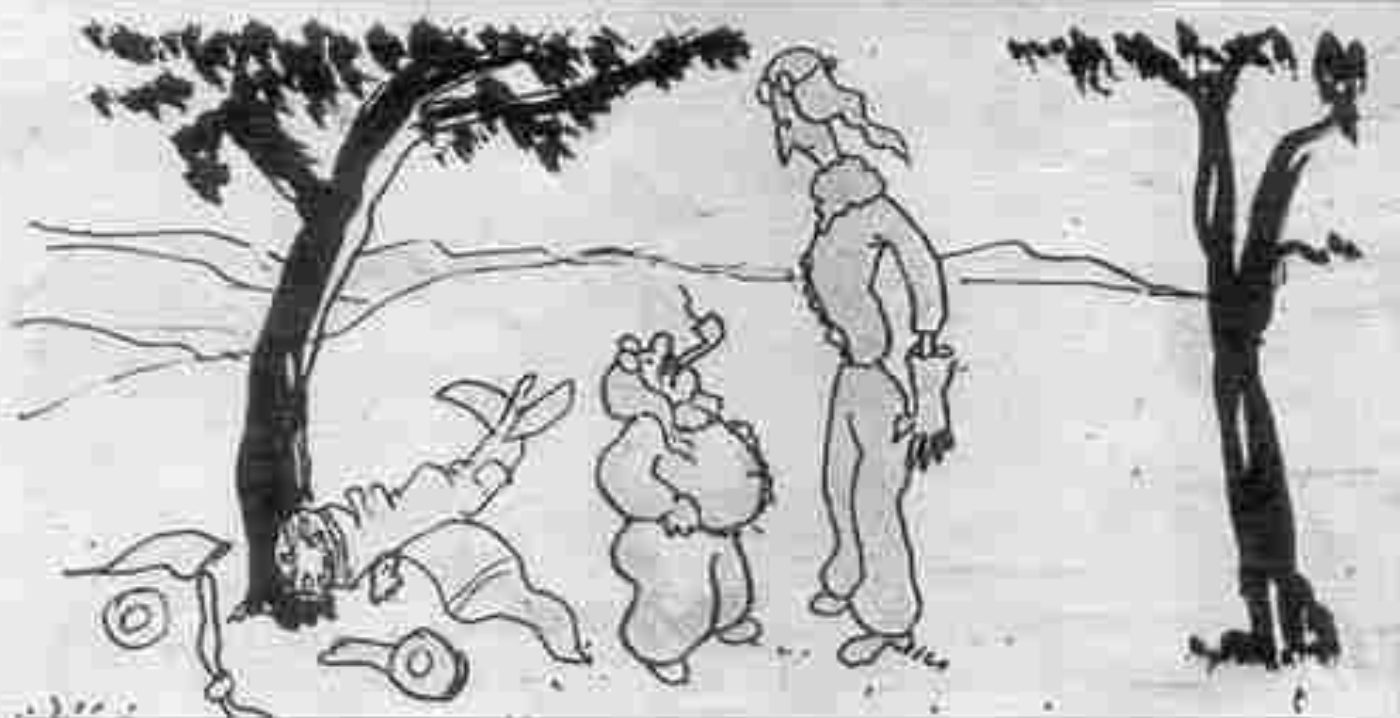


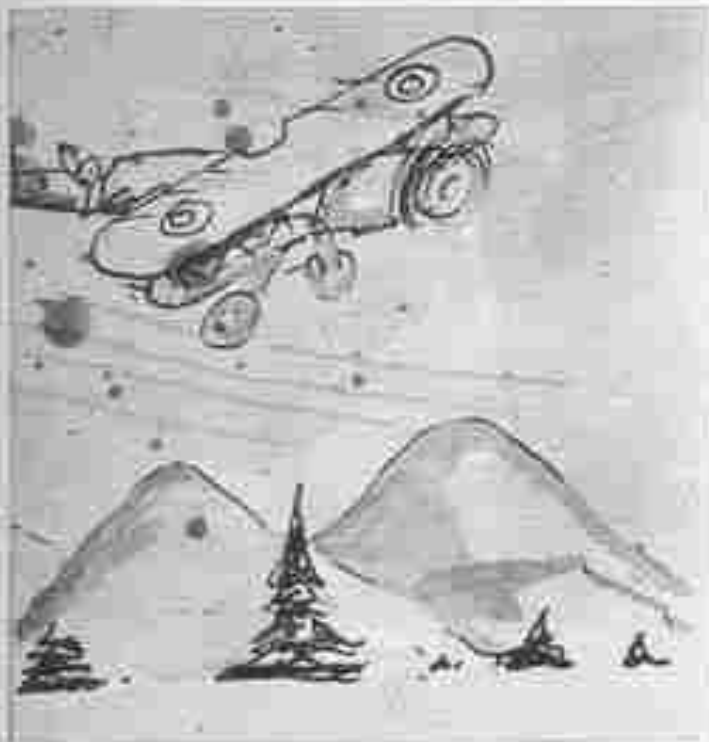
nu-i prea plăcea răsuceala asta în aer după capriciile unui observator.

Dar nici să-l refuze nu putea, că îl era prieten și de aceea își mută pipa în colțul celălalt al gurii și pufnind un fum, pe tăcute, îi făcu semn cu colțul luleții ca să se urce în carlingă.

— Traiane, să știi că facem un raid... serios.

— Serios, monșer, ce... eu fac raiduri neserioase?





Traian își potrivea tacticos luleaua contra vântului și în gând își potrivea un plan de răsbunare.

Cum la Bréguet-ul lui se găsea o pompă montată în carlinga observatorului, rămasă dela un rezervor suplimentar de pe vremuri, dar acum fără nici o legătură nicăeri, planul răsbunării era și el montat gata.

Se dădu semnalul de plecare și Bréguet-ul porni...

Nu apucă, însă, ca să treacă de Făgăraș că motorul începu „ca prin farmec” să-și scadă turația.

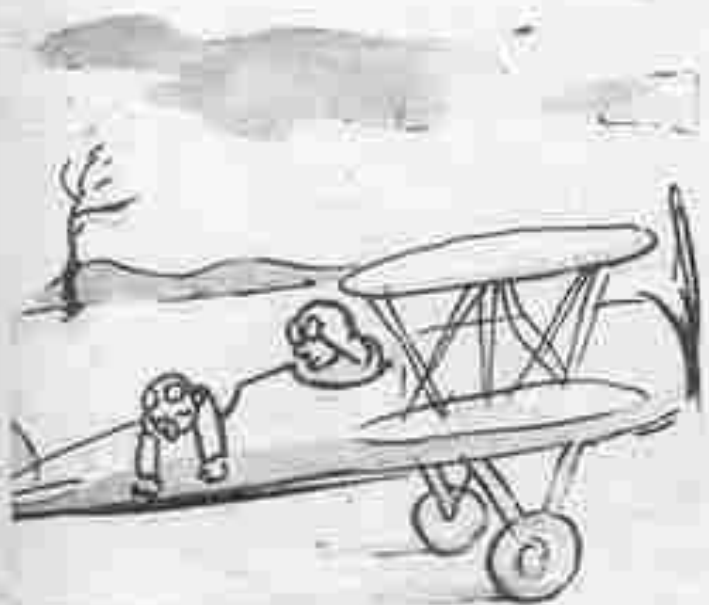
Papa făcu o mutră strâmbă și se întoarse spre observator.

Aurică îi făcu semn să n'aibă grije că „știe lecția” și lăsând blocul și harta, puse mâna pe pompă: douăzeci, cincizeci, o sută de pompe și motorul își reveni, dar nu trecură cinci minute că iar își încetini bătăiaia.

Observatorul începu mai cu nădejde.

Deși la 2000 de metri, combinezonul imblănit și soarele de vară — plus pompatul — făceau să te simți ca într'un cuptor.

Lac de sudoare, Aurică făcu semn de aterizare.



Traian B., calm, îi arătă terenul accidentat de dedesubt descriind în aer cu mâna o serie de dealuri și văi, apoi răsucind palma cu poțul în sus, imită mișcarea pe care o face avionul când se dă peste cap la capotaje.

Gestul dela urmă tăie pofta și speranța de aterizare și observatorul continuă disperat cu pompatul.

Motorul se menținea la o turație aproximativă de planare și Aurică văzând că nu este chip de ajuns la Sibiu, făcu semn de întoarcere.

Avionul descrie un viraj larg și puse capul pe Brașov.

— De ce era să ne curățăm, întrebă Traian B. ingenuu? (707)

— Cum, de ce...

— Ați pățit ceva, măi Traiene se interesă comandantul escadrilei.

— Eu știu! Aurică mi-a făcut semn să întorc...

— De ce-ai întors Aurică?

— Presiunea, monșer... Am pompat un ceas întreg.

— Unde ai pompat, dragă, întrebă Traian cu nevinovăție.

— La pompa de aer... că presiunea...

Aurică se opri, făcu ochii mari și se uită la Bréguet, pricepând soco-



Când Traian își aruncă ochii în oglindă, văzu pe observator desbrăcat de tunică, cărând la pompe de se sguđuia carlinga.

Aerodromul apărea departe ca un liman fermecat și avionul luă panta de aterisaj din spre Ghimbav, așternându-se lin în fața hangarului de pânză.

Motorul se oprise de mult, când observatorul, extenuat, se lăsă peste bord ca o cârpă moale.

— Ce-ați pățit, mă? — întrebă șeful de pistă.

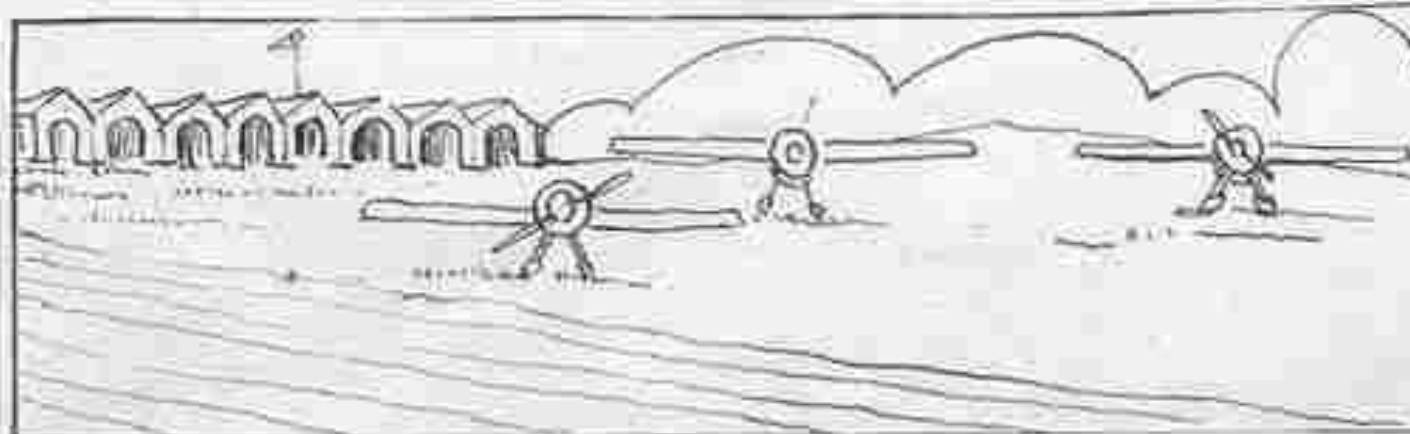
— Dacă nu eram eu... ne curățam — făcu Aurică.

teala, abia acum, că ăsta nu era Brandenburg și că pompase de geaba, ca un disperat, un ceas întreg.

— Bine mă Traiene, mă faci să pomper... un ceas... ca un caraghios... răsufli ei, în fine.

Dar Papa, calm și cu luleaua stinsă în colțul gurii, dădu din umeri și-i aruncă pervers printre dinți:

— Da ce, ți-am spus eu să pompezi? Credeam că vrei tu... să faci așa... gimnastică. Observatorul face ce vrea la bord, la urma urmei, că d'ăia e șef!

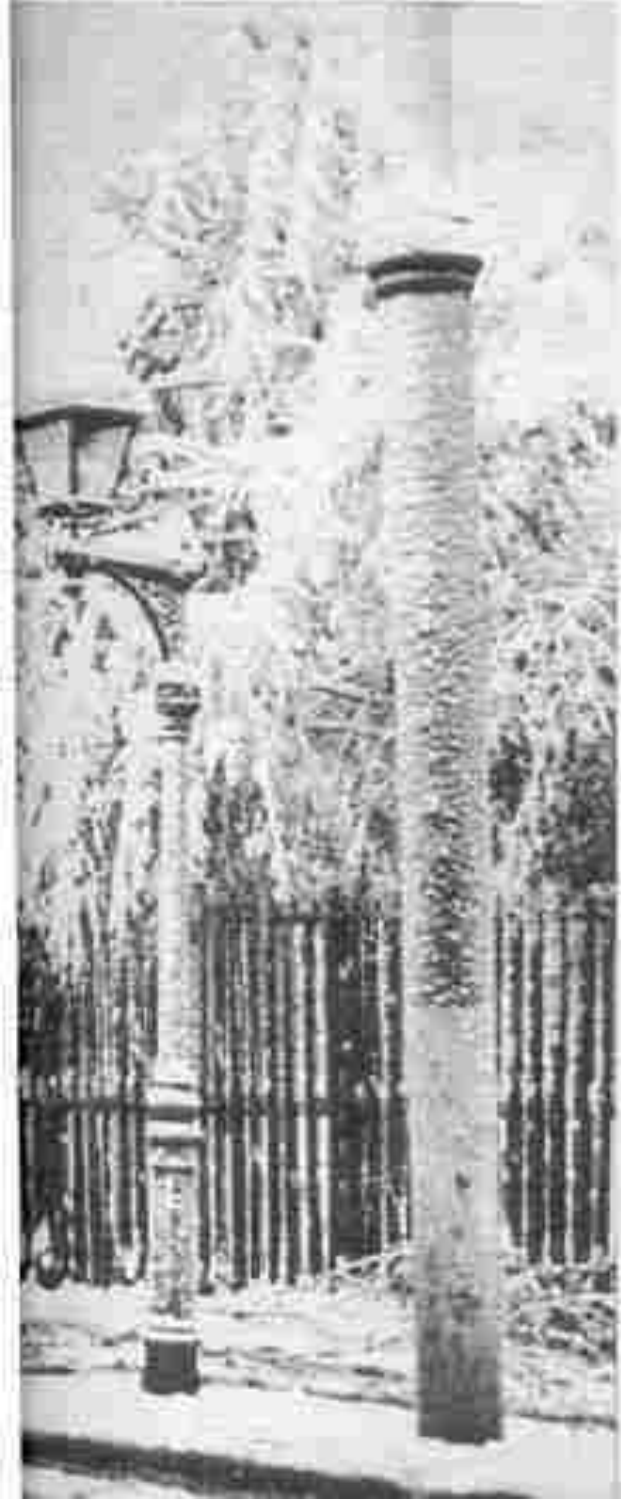




- |   |                               |
|---|-------------------------------|
| 1. Peisaj carpatin                            | 5. Peisaj citadin de iaraă    |
| 2. Iezer in Carpații de vest                  | 6. Zăpadă abundentă           |
| 3. Turmă de oi in Criștii-Săliștei            | 7. Stâncile Babelar pe Bucegi |
| 4. Peisaj de plai. In fund, muntele Pietrosul | 8. S'ânci in Munții Apuseni   |
|   | 9. Seninătate și cămbet       |







25  
T  
A  
R  
A  
N  
O  
A  
S  
T  
R  
A



# La PADUREA FERMECATĂ

## LUPTA ÎN VĂZDUH A UNUI ECHIPAJ EROIC DE STUKAS ROMÂN

Ne urmăresc basmele copilăriei și în Rusia aceasta păgână. Totuși, faptele zburătorilor noștri par a fi mai tari decât închipuirea bogată în zmei și feți-frumoși a strămoșilor noștri. Să învingi vrăjmașul, pentru sufletul românului este un adevar fără desmințire, este o încredere oarbă rămasă prin tradiție delu marilor căpitani de oaste români. Să învingi chiar moartea, e mai mult decât poate cuprinde imaginația omului. Și, sublocotenentul aviator Cercel Ovidiu a luptat cu fantasmalele umbre ale morții pe cerul Pădurii fermecate și a sugrumat acest monstru înaripat al infinitului albastru.

I-au zis Pădurea fermecată piloții Grupului Stukas român, nu numai pentru că mereu a fost acolo cea mai formidabilă antiaeriană sovietică, dar mai ales pentru că un camarad al lor, socotit mort, s'a întors viu și nevătămat, după ce fusese greu încercat de flăcări ucigășe, izbucnite din frunzișul ei blestemat.



Destăpezirea

Această pădure se află la câțiva kilometri nord-est de Krimskaja. A fost primul obiectiv pe frontul capului de pod Cuban, atacat de avioanele Stukas române, la 6 Iulie 1943, cu o formație de nouă aparate.

Nu departe de hubuitul tunului, într-o seară cu cer luminat feerie de proiectoarele noastre a. c. a., cu un calm ireal și un zâmbet de copil, ca întotdeauna, sublocotenentul aviator Cercel vorbește rar, povestindu-mi parcă întâmplările altuia și se oprește numai când pe mine mă înăbușe reprezentările tragediei aeriene trăită de el.

Din cauza norilor toată formația bombardierelor Stukas române s'a ridicat mai mult deasupra obiectivului și s'a rârît pentru a evita vreo ciocnire și antiaeriană inamică. Proiectilele totuși făceau explozie în aer, unul lângă altul. Nu se putea evolua prea mult prin această păclă de nori și fum. Capul de formație, urmat de celelalte aparate, cobori îndată sub plafonul norilor, execută picajul și declanșă încărcătura de bombe direct pe țintă.

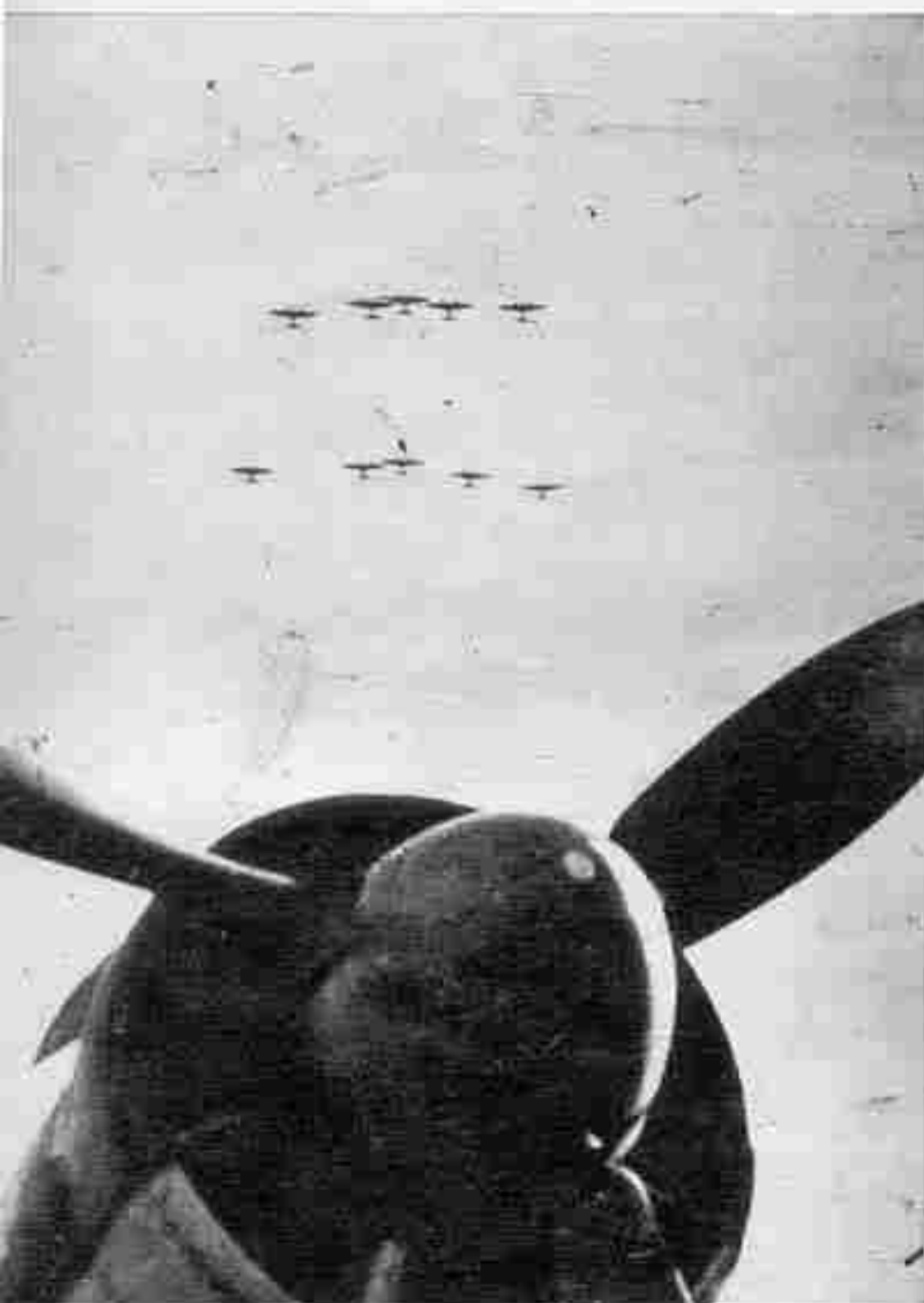
Câteva clipe mai târziu, ieșind din nor și abia apucând să vadă pădurea, înainte de a-și pune avionul în verticală, pilotul sublocotenent Cercel simți o zguduitură a aparatului și schijele îi sparseră parbrizul, atingându-l totodată ușor și la mâna stângă.

Fum în carlingă. Lovit în plin, așa dar. Nici un moment de ezitare. Bombele proprii să facă mai bine explozie pe obiectiv, decât în aer, cu tot, cu avion și echipaj. Manevră scurt, execută picajul și declanșă încărcătura avionului. Redresă aparatul vertiginos, se desprinsese din formație și poeni cu toată viteza spre liniile noastre terestre de luptă, peste barajul antiaerian inamic.

Abia acum auzi prin intercomunicație, instalația de radio fiind distrusă de schije, geamătul sugrumat de durere al mitraliorului, care îl anunța din cabina din spate că are genunchiul zdrobit și că avionul arde sub ei, aruncând pălpări de foc în urma lor. Sergentul mitralior Dimitrie Emil era rănit grav și se chină în fum și sânge.

În timpul picaului, curentul aerisise cabina din față și fumul ieșind prin geamurile sparte, pilotul își recăpătase stăpânirea de sine, crezând că, totuși, avionul nu luase foc din explozia proiectilului antiaerian. Nu-și putea da seama din locul unde se afla, că snopul de schije izbucnise în flăcări ucigătoare chiar sub scaunul mitraliorului. Controlându-și instrumentele de bord și văzând că motorul funcționează, pilotul avea certitudinea că sunt în afara unui pericol mai grav. Dar, glasul mitraliorului reveni pe firul telefonic în urechile sale, cerându-i să aterizeze. Era imposibil. Erau încă deasupra pozițiilor inamice. Răspunse deci acestuia, să mai suporte încă vreo câteva secunde, fiind numai la câțiva kilometri de liniile noastre terestre de luptă.

Când treceau liniile noastre, focul a ajuns la motor și a început să iasă un fum negru și gros pe ambele părți ale motorului, cu flăcări din ce în ce mai dese. Pilotul își întrebă mitraliorul, dacă poate sări cu parașuta și la răspunsul afirmativ al acestuia, ținu avionul în limită de viteză și manevră din palonier (comanda de picioare) în așa fel, ca flăcările să iasă prin dreapta, partea opusă lansării mitraliorului cu parașuta. I-a atras apoi atenția să scoată legătura dela radio, să





Colecție de surprize pentru bolșevici

la picaj...

nu rămână agățat de avion. Încă vreo câteva momente de zbor în flăcări și mitraliorul ieșise din carlingă pe aripa avionului.

Celelalte opt avioane ale formației au ajuns din urmă avionul incendiat, care lăsa o dără de doliu pe albastrul cerului. Într'un sublim moment de camaraderie, cele opt aparate Stukas române începură să rotească în jurul camarazilor în pericol, așa cum un șir de cocori îngroziți ar fi dat târcoale unui cuib aerian de pui în flăcări.

Fiind sigur că și-a salvat mitraliorul, sublocotenentul Cercel și-a desfăcut centurile de carlingă și stickerul dela radio, a reglat comenzile avionului, ca flăcările să continue a ieși pe dreapta, apoi a tras de mânerul de siguranță, pentru a sări în aer capota. Poate, acesta a fost primul lui moment de groază. Capota rămase și mai departe închisă ermetic și se văzu amenințat să stea immobilizat în carlingă definitiv, ca într'o carceră a morții. Trase cu putere de mânerul obișnuit al capotei și aceasta fiind defectă din momentul loviturii în plin, se deschise numai atât cât pilotul putea să scoată numai capul afară.

În timp ce avionul învăluit în flăcări și fum, zbura liber în gol, cu comenzile lăsate la voia întâmplării, pilotul începu o luptă decisivă cu moartea, care îl apăsa pe umeri cu o putere invincibilă de oțel. S'a suit atunci pe scaun cu picioarele și într'un efort dis-

perat a împins cu spatele în capota defectă. Aceasta în sfârșit a cedat și pilotul a reușit astfel să iasă din carlingă, pe planul stâng al avionului.

Aci, îl găsi pe mitralior ținându-se cu o mână de carlingă și cu cealaltă sbuciumându-se să-și desprindă parașuta agățată în interiorul avionului, în timp ce piciorul rupt îi atârna în aer. Pilotul, ferindu-se cu o mână de flăcări, ținând-o totodată încheștată de carlingă, încercă printr'un nou efort cu cealaltă să-i ajute camaradului de echipaj, să se desprindă și să se salveze cu parașuta. O clipă numai părură în văzduh doi eroi mitologiei pe o aripă de vultur rănit. Deodată, însă, din cauza oboseții și a curentului de zbor, picioarele sublocotenentului Cercel alunecară pe planul avionului și se rostogoli în hâu.

Căzând pe spate vertiginos spre pământ, când văzu trecând pe deasupra lui coada avionului în flăcări, își aminti de parașută și instinctiv duse mâna la mânerul special pentru desfășurarea ei. Trase și rămase cu el în mână. Crezu că și acest automat e defect. Gândul morții îi întretăie respirația. Îndată însă simți o zmucitură și înțelese că parașuta s'a deschis și e salvat. Umbrele morții sugrumate în această luptă titanică în văzduh, se risipiră în juru-i, spulberate în neant.

Cei 16 camarazi, cari se întrebau nedumeriți în acest scurt răstimp de ce nu se salvează cei din avionul incendiat, au-l recunoscură după îmbrăcă-



minte pe pilot și crezură că el a rămas agățat de epava aeriană. Oricare ar fi fost tragicul adevăr, mai rotiră odată în aer și porniră spre baza de plecare, ducând cu ei imaginea vie a acestui echipaj eroic.

Între timp mitraliorul s'a putut desprinde de carlingă, la vreo 400 m. înălțime. Dar parașuta îi era probabil sfâșiată din explozia proiectilului antiaerian și s'a prăbușit nu departe de ceaușa avionului de care își legase viața prin victorie și dorul de nemărginire.

O suviță de sânge prelinșă peste buzele tăcute, ca o panglică de virtute militară, a legat de jărână avântul spre depărtări însorite al sergentului Dimitrie Emil. Și pe fața lui s'a așternut în veșnicie liniștea datoriei împlinite.

Cântecul moloarelor se împletește cu ecoul bubuitului de tun, când sublocotenentul aviator Cercel își termină povestea lui eroică. După un moment de tăcere, adaugă:

— L-am răzbunat. În ziua următoare am luat parte la patru misiuni de bombardament în picaj deasupra Pădurii fermecate.

Lt. rez. TIPĂRESCU PETRE  
Reporter de războiu S.M.P.





Poză de interior... aviatie.

Cu sâmbetă! Siguranței de sine.  
se aruncă în gol.

Spre pământ...

# PARASUTISMUL

## ȘCOALA VIETII

**L**iazele ne-au adus în repetate rânduri, știri despre isprăvile legendare ale parasutiștilor germani cu ocazia acțiunilor din Belgia, Olanda, Norvegia, Grecia și Creta, unde acești „soldați ai cerului”, acești luptători minunați, au înscris pagini de glorie, calegând peste tot laurii unor victorii strălucite.

Ce sunt în stare să facă acești oameni, s'a văzut peste tot, acolo unde

au fost întreprinși, peste tot, au cules numai victorii, peste tot inamicul a fost răpus după câteva săvârșiri spasmodice.

Care să fie secretul acestor succese extraordinare?

Răspunsul vine de la sine dacă aruncăm o scurtă privire asupra pregătirii și instrucției lor. Ceeace deosebeste profund pe parasutiști de alți luptători, este faptul că ei trebuie să execute saltul din avion cu ajutorul parasutei. În executia acestui salt constă secretul. Dece? Pentru că soldatul care este capabil să facă un suprem efort de voință pentru a se învinge pe el însuși, pentru a sări, va avea întotdeauna dârzenia și voința de a învinge și zdrobi orice inamic. Peste toate greutatețile, el trece cu voința sa de fier, toate încercările inamicului se vor zdrobi de această stâncă, voința parasutistului.

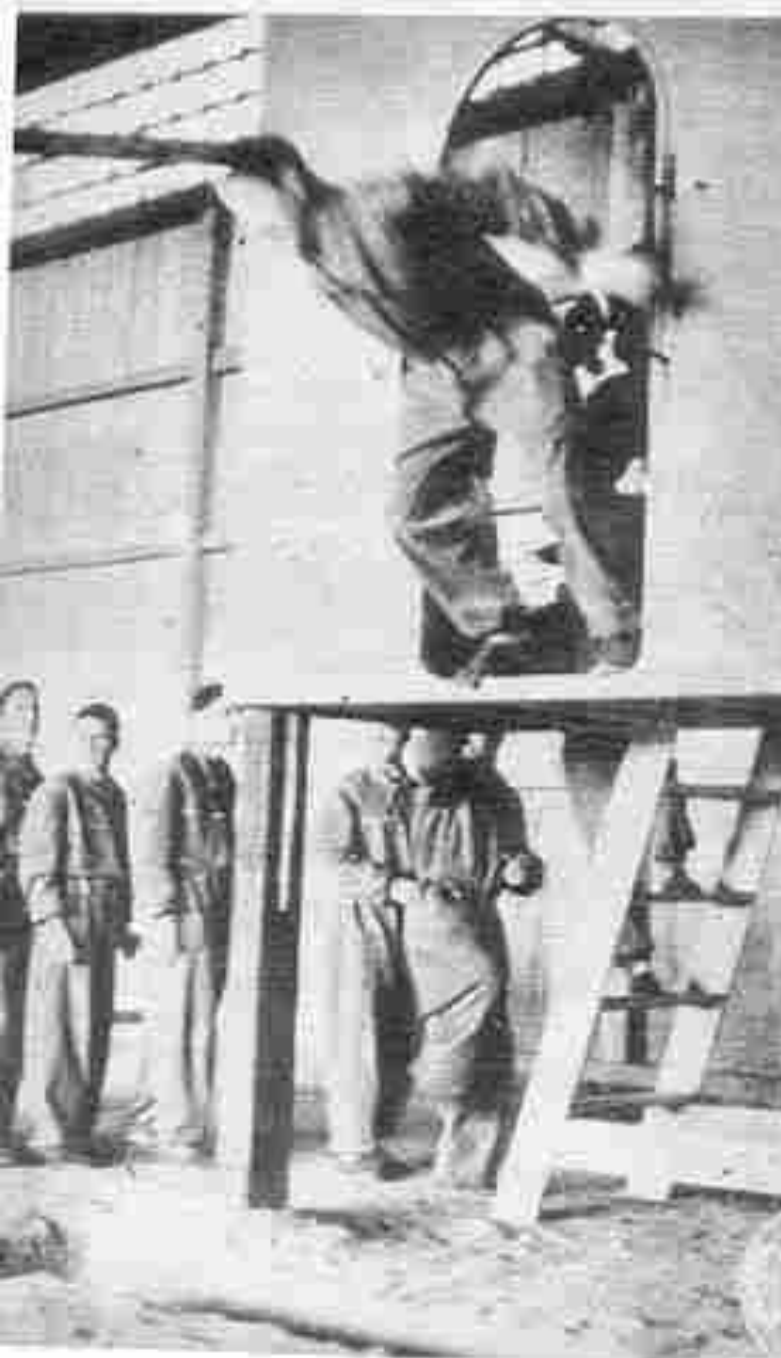
Saltul cu parasuta este actul prin care orice soldat dovedește ce vrea și ce poate, atât din punct de vedere fizic cât și din punct de vedere psihic. Cu drept cuvânt, un specialist francez, consideră parasutismul ca un „sport al sufletului”, căci el se adresează mai mult sufletului, decât mușchilor noștri. Numai după ce am făcut cu însumi salturi, mi-am dat seama de acest adevăr și numai atunci am înțeles care este rostul morții, dar care este și rostul vieții.

Saltul cu parasuta, executat de un aviator în pericol, este desigur un act și o dovadă de curaj, dar acesta este silit este forțat, el vrea nu vrea, sare, nu are încotro, pe când saltul parasutistului este un act liber consimțit, executat după propria

sa voință, cu un curaj rațional ce nu-și găsește asemănare.

Parasutistul execută saltul în mod conștient, voluntar, ținând seama de toate detaliile tehnice, trecând prin voința sa, peste tot ce este omenesc, peste instinctul său de conservare, rupându-se benevol de tot ce este pământesc, avântându-se cu încredere și plin de curaj în gol, pentru a ajunge într'un anumit loc fixat de mai înainte, având un scop bine definit: zdrobirea inamicului.

La acest rezultat — saltul voluntar — se ajunge după o lungă serie de exerciții ce se fac în cadrul școlii.





+13

Salt... doțim.

Salt fără parașută în... apă.

lei de parașutiști, după o grea muncă depusă de elev, dar mai ales de instructor. Instrucția începe prin practica tuturor sporturilor în scopul de a forma din parașutist un om cu un fizic suplu, agil, vioi, capabil să suporte orice efort, fără a se resimți. Se trece apoi la execuția unor anumite exerciții, care au de scop să învețe pe elev execuția corectă și reflexă a mișcărilor necesare saltului cu parașuta. Pare curios faptul că aceste exerciții încep cu căderea: omul trebuie să știe cum să cadă, din genunchi, din picioare, în față, pe spate, pe o parte, fără a suferi nimic. Încep apoi salturile de la diferite înălțimi pentru a obișnui pe elev cu senzația de salt și cădere, făcându-se atingerea pământului și rostogolindu-se corpul astfel încât, oricum ar cădea, el să facă în mod reflex mișcările necesare pentru repartizarea și amortizarea efortului pe întreaga suprafață a corpului. Ordinea în care se fac aceste exerciții are o deosebită importanță, urmărindu-se trece-

rea de la simplu la complex, în mod progresiv, fără a obosea sau epuiza pe individ. În tot timpul acestor exerciții, toate organele, toți mușchii sunt solicitați, sunt antrenati în aceeași măsură în care curajul, încrederea în sine, stăpânirea și voința, intervin pentru a executa aceste mișcări, acest antrenament.

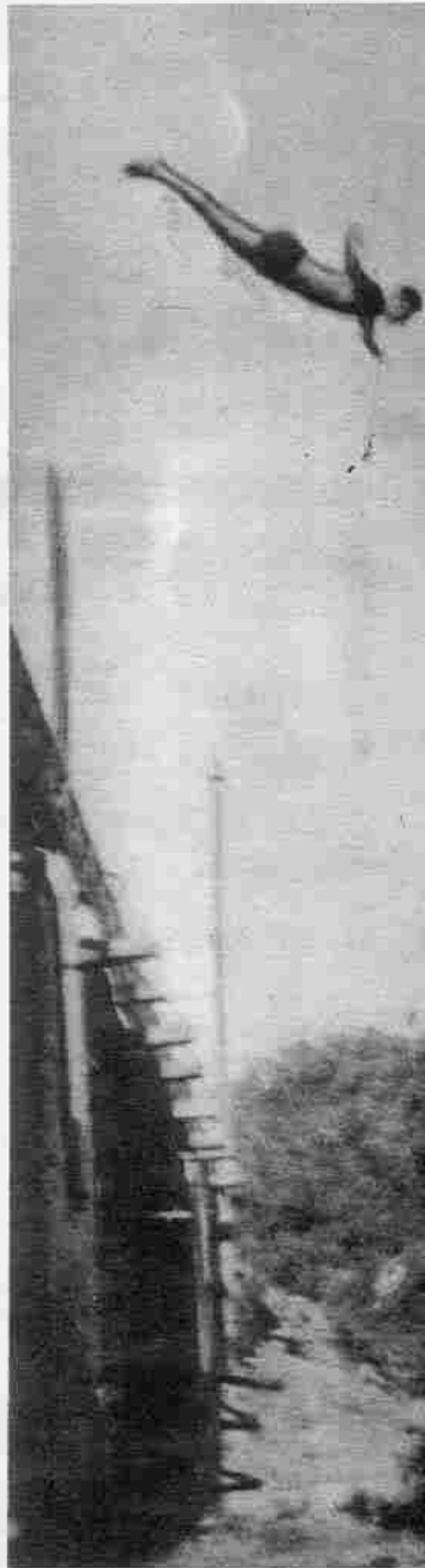
În același timp se execută sboruri cu avionul pentru obișnuirea, acclimatizarea cu zborul, viteza și înălțimea. Instructorul însărcinat cu formarea acestor oameni, are nevoie de multă experiență și mult tact pentru a convinge și a hotărî pe elev să înțeleagă și să execute saltul cu parașuta, plin de încredere și fără nicio teamă. Pe lângă alte mijloace, el este obligat adesea să întrebuinteze cel mai eficace argument „fă ca mine!”, executând el însuși orice exercițiu, orice salt pentru a demonstra că nimic nu este extraordinar pentru cine vrea. Cu cât munca este mai încordată, mai grea, cu atât rezultatele sunt mai sigure și mai bune. Când fiecare elev a ajuns să execute saltul cu parașuta, atunci instructorul începe să-și culeagă roadele muncii sale. Elevul a căpătat o încredere deplină în sine, căci și-a dovedit lui însuși și șefilor lui că, nu este un om de rând, ci a devenit parașutist — om plin de curaj, capabil să înfrunte golul văzduhului, fără nicio teamă. Executând saltul, omul s'a schimbat, s'a transformat. De acum e sigur de el, de forțele lui, se simte tare, se simte mândru de el însuși și pe drept cuvânt!

Instructorul are satisfacția pe care niciun alt profesor, pedagog, nu o poate avea: elevii lui au trecut cu succes cel mai valabil examen „au sărit cu parașuta”.

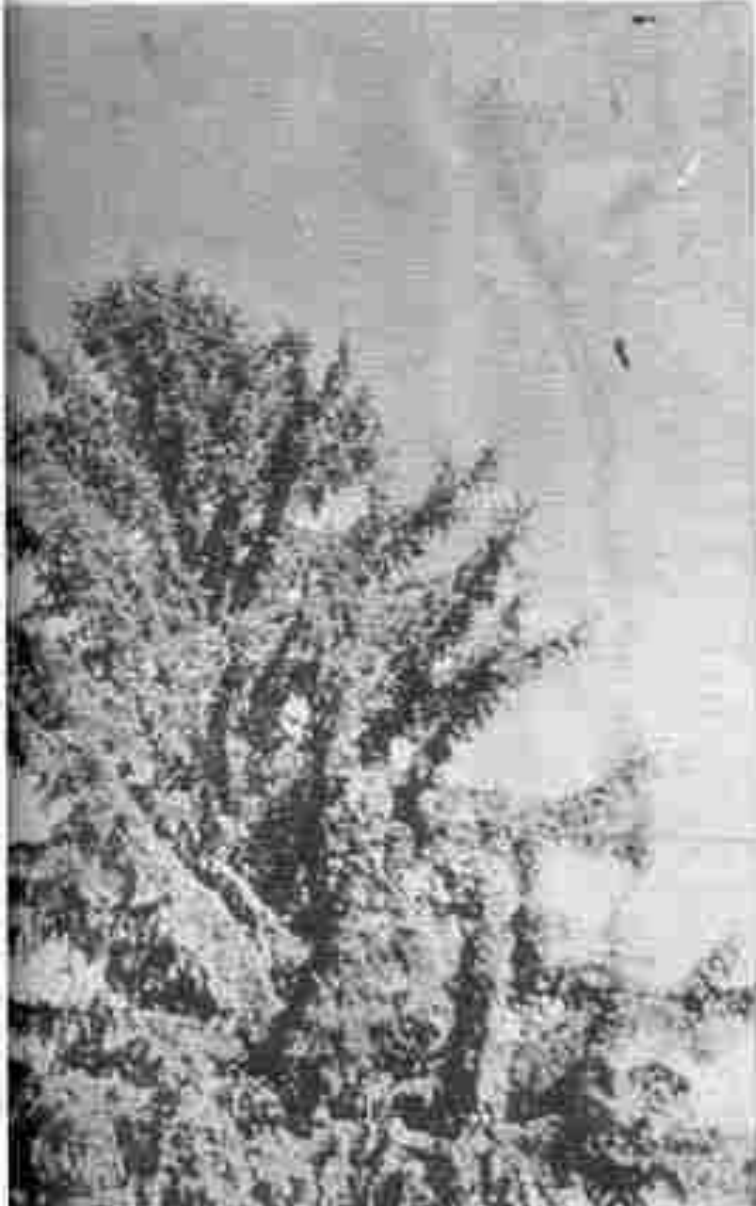
Instructor și elev continuă munca, mândri de a fi parașutiști, oameni aleși, elite între elite.

Acolo unde luptă ei, adevărați vulturi ai cerului, nu poate să fie alt rezultat decât VICTORIA!

Cpt. Par. SOVERTH ȘTEFAN  
dintr'un Batalion de parașutiști.



Toți bunii Români trebuie să se unească și să-și strângă rândurile, după exemplul celor răi.





# MIC ÎNDRĂSCĂRI

## DE LA UN GRUP ROMÂNESC DE BOMBARDAMENT GREU

de Cpt. av. DEM. BEN, CARAC și V. SCRIPCARU

Viața pe un aerodrom de lucru, pe care nici un condeer, oricât de subtil ar fi el, n'are să poată s'o descrie în culorile ei adevărate, prezintă pentru cei ce-o trăesc, o desfătare cu adevărat regală, plină de veselie, muncă și satisfacție.

Un corespondent de război german, trăind în mijlocul Grupului câteva săptămâni a făcut afirmațiunea că zburătorii români pot fi asemuiți, fără greșală, cu niște vedete de cinema. Desigur că aserțiunea ar părea îndrăzneată, dacă motivarea ei n'ar fi cuprinsă în asemănarea uimitoare dintre capriciile, superstițiile, cancanurile și obiceiurile vedetelor de pe ecran și a celor ce au ca ecran, cerul și ca obiectiv, gurile de foc dușmane.

Dacă vedetele de cinematograful încercă să-și formeze o aureolă printr-o viață originală, cu regret trebuie să spun că rămân multe în urmă față de personalitatea zburătorilor noștri, care își afirmă capriciile vieții intime în strânsă legătură cu vitalitatea lor războinică.

Pentru evidențierea celor afirmate voi căuta să prezint zburătorii Grupului de Ju. 88 ce activează în prezent pe front, privindu-i prin prisma sincerității, desvăluindu-le la fiecare capriciile, superstițiile și originalitatea vieții lor intime, care nu constituiesc altceva decât „charm-ul” vieții de aerodrom.

Comandor av. GIOSSANU



Căpitan av. STROICI



Lt. av. JEAN RAULESCU



Conu Eugen, — „unsere Obers”, — comandantul Grupului, moldovanul cu suflet de aur și războinic ca și Ștefan cel Mare, își impune eleganța și sportivitatea atât pe aerodrom cât și în misiune. Asemeni vechilor boeci moldoveni, are o lozincă de care se ține cu asfințenie și anume: Pericolul pentru om este însăși viața. Inlăturarea ei trebuie făcută însă cavalereste și cu un scop definit „onoarea”. Sustine că nu-i superstițios; dar de fiecare dată când pleacă în misiune nu se urcă în avion până nu-l mângâie (chiar discret dacă nu vizibil), un vechiu obicei de pe când se plimba călare pe străzile Bacăului.

Gică blondul, Iegănușul cu cel mai pur accent moldovenesc, Stafel-Capete-nul zitei escadrile ce a refuzat concediul pentru a fi printro băieții Grupului. Este un isvor nesecat de glume și un animator pasionat al matchurilor de foot-ball dintre „Maș-ri” (?) și „Junime”.

Menține cu prestanță moda părului eminescian și dorește din suflet ca al 3-lea copil să fie băiat. — Strânge bomboane pentru cele două fetițe și absoară mereu cu fotografiile lor la el.

Este campionul piloților pe grup și un neîntrecut jucător de volley.

Jean zis „Operație” fiindcă-i șeful Biroului Operații, decan al observatorilor, nu se poate să fie conceput altfel decât cu un vraf de dosare la subțioară. Este omul care doarme cel mai puțin, fiind veșnic aculat pentru ordinele de misiune.

Poartă mustață a la Gion Gilbert și se tachinează mereu cu Gică Blondul al cărui observator este. Se pasionează după foot-ball și volley atât cu privitul cât și cu jucatul.

Preferă când e cazul, ca mingea să fie de cel puțin 50 ori mai mare decât este, ca să fie sigur că o ningește. Este membrul fondator al modei eminesciene.

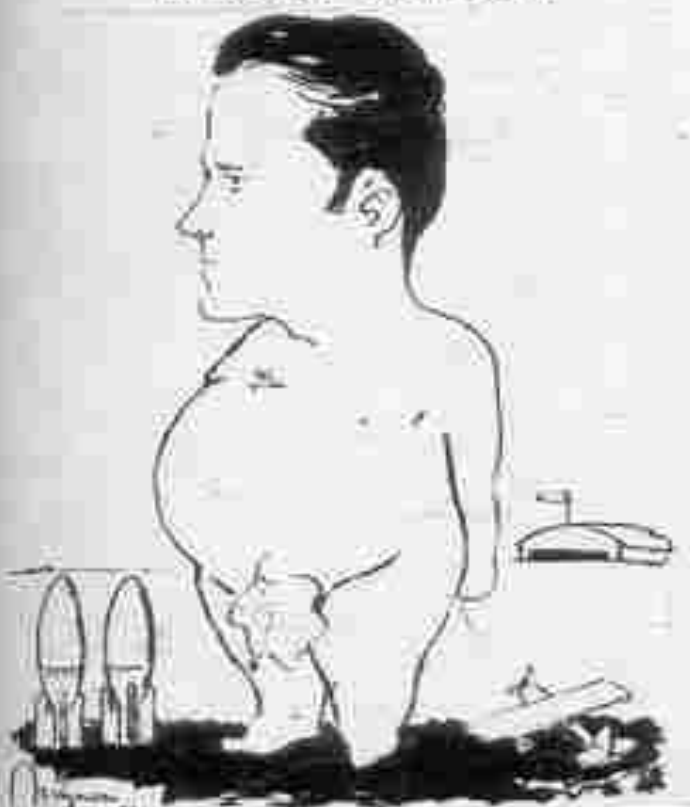


Stăpânul secolului slab. — Matra nu va putea fi văzut, decât în ținută super elegantă, întotdeauna cu mânuși atât în zbor cât și în timpul liber.

Posedă romanțele pustei rusești într'un grad atât de perfect încât face să plângă de nostalgie chiar și pe cea mai ermetică „Barișne”.

Ii place mult plimbarea pe lună în doi și o face de preferință armat. — Este instrucțiunea cea mai perfectă a sucursalei lui „Sora și Adesgo”, desfășurând produsele de toaletă (pudră, colonie, ciorapi și ruj) gratuit și dezinteresat... (?).

Lt. av. GH. GEORGESCU



Deși la formă nu aduce cu Găgă, totuși calmul lui uneori chiar înrudit cu meditațiile filozofice, plin de humor a făcut din el un popular al cărui nume de familie a și fost uitat rămânând pentru toți „Găgă”.

Un pansu de al lui face ocolul Grupului mai repede ca o cometă, căci: „cine vorbește nu tace, dar cine tace vorbește” — sau: de ce să aibă frică oamenii de zbor când până acum niciun aviator n'a rămas pe cer, toți se întorc la pământ.

Găgă nu suferă cravata și nu se simte bine dacă-i încheiat la guler. Are o calitate, este prevăzător. Posedă 10 bonete pentru motivul că nu-i zi în care să nu piardă una.



Avocatul ris și „Decemviru” ori „Directorul”. Lt. de rezervă care s'a asimilat războiului cum se asimilează șampania cu bordoul în lipsă de sifon, deși titrat și director de fabrică, soarbe atmosfera luptei asemenea unui joc de cinci cupe când partenerul i-a licitat corect la o partidă de bridge.

Nu se dă în lături dela nimic, cu excepția feminităților pentru care are o repulsiune intelectuală. Prin înălțimea lui poate fi văzut de departe ori unde, chiar și la foot-ball.

Este un coseur emerit, zboară cu batic bleu și adoră copiii. — Pasiune gastronomică — racii.

Adj. av. PETCU C.



Dintre adjutanți piloți ai Grupului figura lui „Cuceritorul” iese în evidență prin ghinioanele ce le-a învins cu brio. Mic cum este și domol la vorbă, a putut să aterizeze de două ori pe burtă, să parcurgă pe picioare proprii câteva zeci de kilometri cu parașota în spinare.

Ii place muzica și se omoră după struguri cu pâine. Umblă cu o hucată de lemn la el, pentru a avea cu ce bate în cazul când pericolul îl amenință.



Matematicianul, „Schmeling sau on-zru” este acel ce pe căldura cea mai mare nu poate fi văzut în cămașă și cu capul descoperit, are o groasă de frig.

Nu este roman criminalistic pe care să nu-l fi citit și obișnuiește să se scoale noaptea să rezolve probleme de algebră și analitică. Este observatorul lui „Tătușu” și în zbor întotdeauna îl alimentează cu bomboane. Este de un calm ce a disperat și pe vânătorii bolșevici. Joacă bridge foarte bine și pentru el femeia este un infinit mic interolat în viața bărbatului.

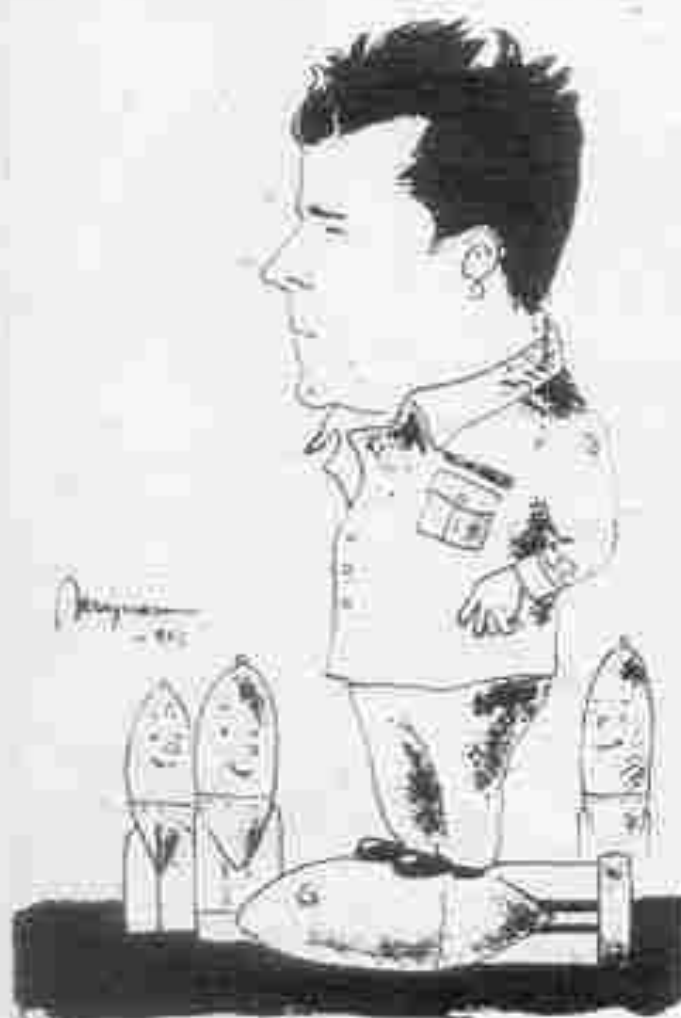
În fața diferitelor filme preferă casa Cointreau.

Slt. av. MAZILU GH.



Fetița care ține să ajungă numărul de 150 misiuni, este cel mai liniștit personaj din Grup. O singură dată „a făcut-o” și asta a fost atunci când cu avionul ciuruit și el rănit ușor la mână a dovedit că poate fi și băiat nu numai fetiță.

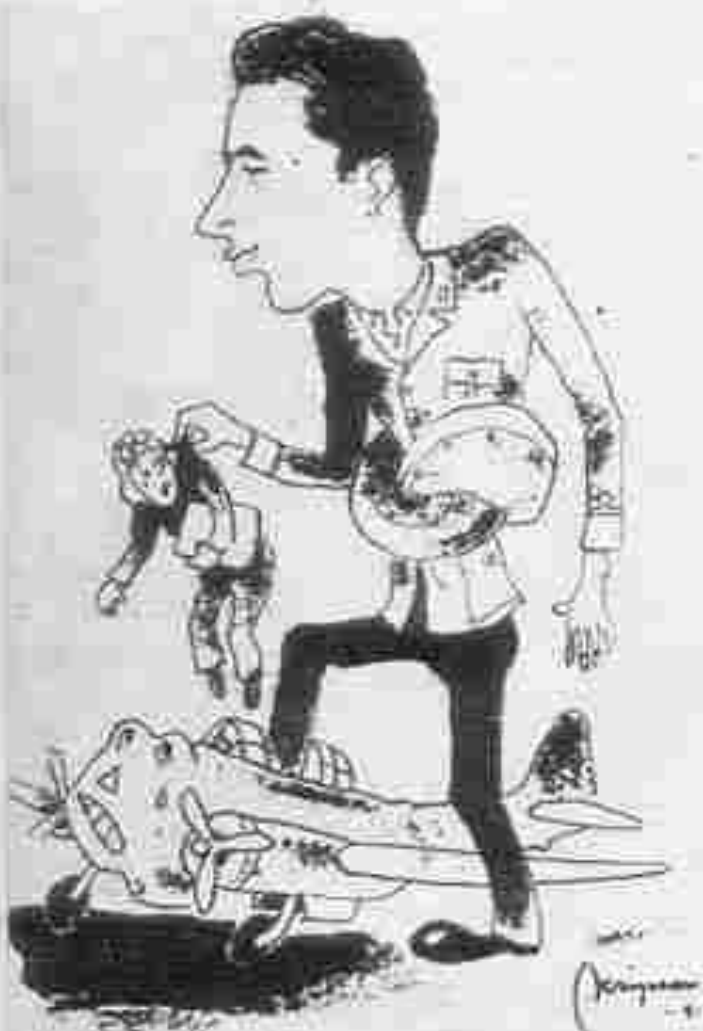
Are o pasiune zborul și privitul cerului, de fiecare dată nu-și numără misiunea înainte de a o face. Nu-i place să fie fotografiat.



„Loaistul” consideră aborul la inamic o partidă gros de șah pe care o câștigă mereu cu ușurință. „Le vede” vorba cântecului.

Este un îndrăgostit de soție și scrie mereu scrisori. — Are superstiții originale, zboară cu haina băgată în pantaloni. Tine casa de sbor pe brațul stâng și râde puțin. Are noroc la Remy.

S-II. av. ALEXIU F.



Piticul, care deabia intră în avion, are ambiția să nu fie întrecut la misiuni de „Grecul”; pentru asta chiar și noaptea de I-ai scula o gata de plecare, nu mai vorbesc că ziua face chiar și 2-3 misiuni. — Se pasionează după privirea fotografiilor și regretă că n'are un aparat fotografic. — În echipamentul de iarnă nu s'au găsit pantaloni pentru el. — Placă la sbor întotdeauna cu stângul.



„Palarof”, — oiațăso'ndof, blondul cu plete ondulate este ambițiosul ce vrea să fie cap de patruță. Are un lipici la joc când joacă Remy, și fie oricât de obosit nu refuză o invitație la joc. Cu și Găgă renegă existența cravatei. Atunci când o pune, misterul trebuie căutat în domeniul erotismului. Râde mult și cu poiză. Se miră cum nu se îngrășe când mănâncă de fiecare dată dublu, dacă nu triplu.

S-II. av. VASILE TARAZE



Contele de Monte Cristo, „Șucăritul” sau Ajudantul cu vocabularul lui bogat în radicale și expresii neîntâlnite încă, face deliciul Grupului când e vorba de quiete.

Gata oricând să zboare, dacă nu s'ar cere cască de radio ar fi în stare să plece cu racheta lui cea nouă, pentru a completa corectitudinea și eleganța tinutei.

Este campion la joc de Remy...le are” cum zice el și aceasta numai datorită faptului că-și întrebuințează lungimea gâtului în chip de periscop peste tablele altora... „Treci pe șase”, „lasă-te în inteligență” și „băiatul depe Str. Popa Tatu No. 104”, sunt expresiile lui favorite.

Nu poate concepe foot-ball-ul făcut decât în tinuta de gală și este singurul ce nu are superstiții și îi place foarte mult să s'alinte.



„Olteanu”, juvetele sau profesorul, este cel ce a reușit să mai fie recepționat la I. A. R. pentru a veni pe front. Șorul îl are la degetul mic și nu e vion să nu-i fi sburat. Își apără oftenta cu îndârjire de cancanurile băeților și nu se supără niciodată. Nu apare în public până nu și-a dat pe păr cu briantină. Din vocabularul lui cuvântul chelie e șters de culcă și se scoală devreme, chiar dacă are sau nu treabă.

Se întrece cu tinei la misiuni și cum zice el, hainele lui miroasă a praful de tun nu a colonie ca la mulți alții. Este o gură a grupului în materie de pilotași.

S-II. av. FLORESCU



Florică Oboreanu, artileristul care astăzi are 100 de misiuni de bombardament ca observator, duce lupta pentru prestigiul Grupului atât în aer cât și pe terenul de foot-ball, fiind vedeta echipei.

Ca un atlet militar perfect va fi văzut mereu în trening și sandale confecționate dintr'o pânză de camuflaj. Încearcă să lanseze o modă nouă de păr a la Weisse-Müller din Tarzan și nu-i dădă când să nu fie lovit pela picioare ori mâini; pe vremea căldurilor a fost primul și singurul nudist al grupului.



# Mos Crăciun și Sărbătorile

33

717

MOS CRĂCIUN CU CEI DELA STUKAI

— Mai încet moșule și scoate trânele, că ai să intri în aceea de viteză și până nepământ nu te mai oprești!

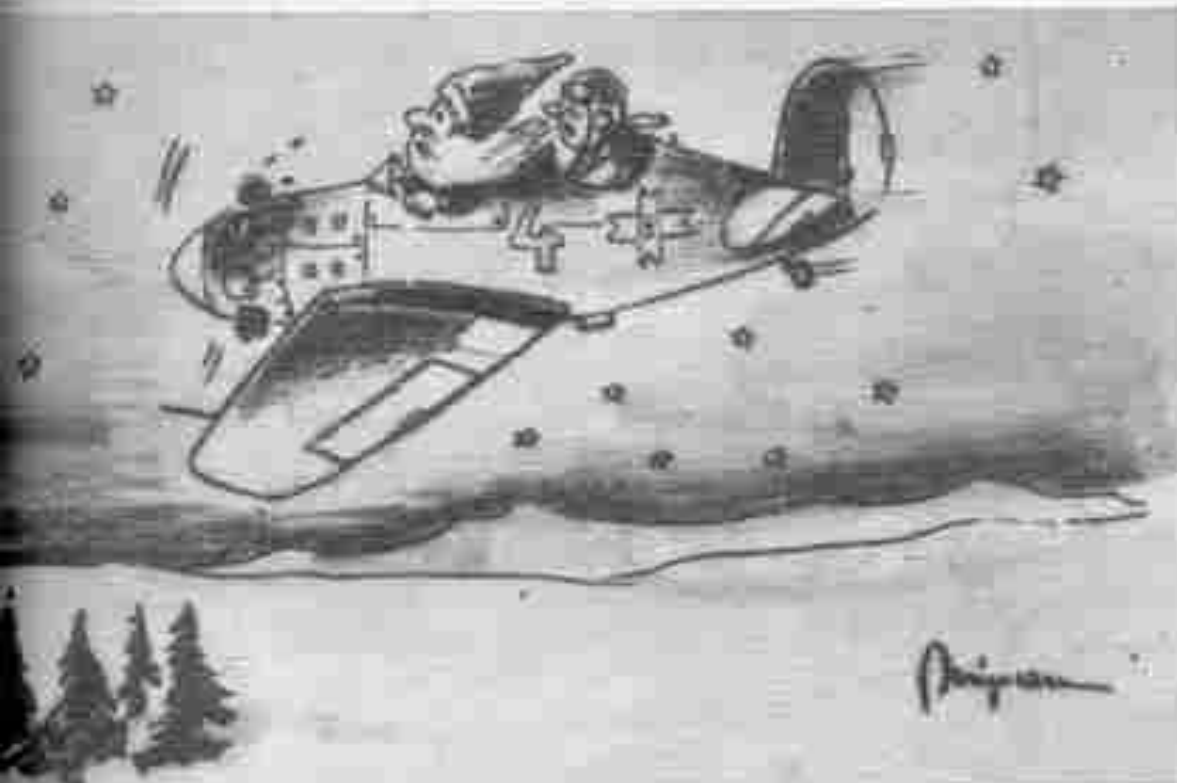


UNUL CARE A AVUT POM DE CRĂCIUN FĂRĂ SĂ-I DO

O brad frumos, o brad frumos!  
Cine l-a scos mi te-a scos?



NAVIGAȚIE Bagă-ți barba în carlingă Moș Crăciun, că nu mai văd nimic...



CU DARURI LA... BOLȘEVICI

— Și acum, dragii mei, să-mi umplu deșeurile să le duc și lor...



— Nu cumva ai, camarado, să-mi împrumuți o parasută până jos? Pe-a

țipa am urtat-o în avion.

ȘTIINȚĂ PARASUTISTI



Joan își zboară soacra în chip acrobatic, ca să se răzbune.



— Și acum, după ce am împins mârșă, ce trebuie să mai fac domniilor

ȘCOALA DE PILOTAJ





Escadrila 57 din Grupul de Vânătoare „I.I. C-dor Popișteanu” își făcuse faima prin victoriile sburătorilor ei și prin ghitara măiastră și ghiersul cald, pătimas ca al unui sicilian, ghiersul de dor al Adjutantului Catană.

„O sole mioooooo...”

Laurențiu Catană cânta cu foc și-și trezia, dimineața, camarazii și și-i culca cu aceeași melodie scumpă lui, însoțindu-și glasul cu un instrument care aduce a ghitară, instrument pe care-l găsisse la Stalingrad și pe care, firea lui muzicală înăscută îl potrivea repede pe măsura sufletului său.

Fire veselă și plină de entuziasm, Catană era unul din cei mai îndrăzneți piloți ai unității sale. Toți camarazii lui și-l amintesc cu durerea de a fi pierdut într'insul pe cel mai uprig la bătălie și mai voios la petrecere. Sîrca cu o lăcustă în avion cum auzea sbărnuind motoare vrăjmașe pe cerul din spațiul terenului său și sburda ca un armăsar înaripat, ori cât de sanchiu ar fi fost vîzduhul, se înfîlcea burghiu în nori și-și căuta prada cu auzul, cu pupilele concentrate să simtă umbra vreunui avion bolșevic.

Odată, rușii au atacat cu vreo 24 bombardiere și 12 avioane de vânătoare teronul său dela Kr., când el era în alarmă cu Slt. Naghimeac și Slt. Milu Ioan. Cerul era acoperit de ceață păltoasă, cînce era în desavantajul apărării, înă, băeții noștri s'au strecurat cu dibăcie printre su-

vițele de păclă, scotocind plapuma aceea întunecată de nori care ascundeau atacul sovietic.

Au orbecuit puțin, gata să angajeze lupta între ei din cauza îndrăzneței lor întreprinderi, până au dat de formația inamică pe care au atacat-o și au împrăștiat-o, după ce au doborât câteva din avioanele dușmane care nu se așteptau la această temerară cercetare în negura păcloasă a norilor. Catană a doborât 2 avioane și s'a întors supărat că i-au scăpat celelalte...

Așa s'a comportat peste tot, dealungul campaniei sale, dela Stalingrad la Rostov, la Lisciansk și pe Mius, unde a trebuit să scrie cu litere de foc pe cerul unei bătălii inegale, jertfa lui mare, asemănătoare celei a Slt. Claru Vasile din prima fază a războiului când, acesta terminând muniția la bord și fiind atacat simultan de 6 avioane inamice, și-a ales unul dintre ele și a intrat cu tot, cu aparat, într'insul.

La 26 Iunie, s'au angajat 3 lupte aeriene între sburătorii Grupului 7 Vânătoare și aproape 20 de Jak-uri și Lagg-uri bolșevice, lupte în care disproporția cantitativă era în avantajul net al inamicului. Rezultatul a fost însă o mare biruință românească fiindcă, deși una din lupte s'a dat între 6 Me-uri românești și 15 Jak-uri sovietice, ea să dăm un exemplu de disproporția de efective, zîna s'a soldat cu 6 victorii sigure ale sburătorilor noștri și o singură pierdere pentru ei...

O pierdere de cel mai frumos eroism fiindcă se prăbușia, în sărutarea de fer a morții, când aparatul românesc s'a ciocnit în vâltoarea luptei cu Jak-ul bolșevic, însuși învingătorul zilei, adj. Catană Laurențiu. El doboră astfel pe al treilea într'aceiași luptă, în care adj. Mucenica și Chirvăsuță doborau și ei câte unul.

La început, lupta s'a angajat cu trei avioane inamice care sburau sub ei și pe care Catană le văzuse. În acest timp, cu soarele în spate, se svârceau din înalt alte 4 avioane bolșevice care căutau să-l surprindă pe Catană ocupat cu celelalte avioane.



— Atenție, Catană, te atacă din spate! i-a strigat adj. Chirvăsuță care a și trecut la atac, interceptându-le în timp ce Catană, avertizat, manevra să iasă din tirul inamicului. Toemai se prăbușiau 2 avioane trăs-nite de moarte de focul mitraliere-lor lui Catană și ale coechiperului său, când Chirvăsuță a trebuit să rupă lupta, lovit de plumbii dușmani.

— Catană, fii atent, sunt prea mulți, degajează!

Dar Catană nu se sinchisea și, înconjurat de un roi de 8 avioane, s'a înal la trîntă pe viață și pe moarte





cu ele. Cu atenția încornată, cu ochii țintă pe căutare, cu toată ființa lui acordată în ritmul motorului, Catană atacă fără zăbavă, Singur, și din ce în ce mai strâns în corsetul luptei, a mai doborât unul din avioanele dușmane ca să-și facă loc mai mult printre ele, dar roiul era prea des, manevrele din ce în ce mai strânse și Catană mai vrea încă o victorie.

O ciocnire violentă, — și Chirvăsuță a văzut cum se duc spre pământ două torțe de foc. Dintr'ina parcă se scurgea până la el, o melodie cunoscută, e melodie mai victo-

riasă ca oricând: un imn de prea mare — soareltu din care se rupea sufletul acesta curat de adjutant îndrăgostit de soare și de luptă.

Același melodie care li s'a strecurat sub gânduri camarazilor săi, noaptea întreagă, prima noapte în

care un suflet de camarad era lipsă la apel.

Cineva a încercat să treacă cu degetele pe coardele ghitărei care atârna la capătul celui plecat. Ghitara a rămas mută și tristă.

ION BALEANU

*Pentru majoritatea oamenilor îmi place  
mai mult să-i aprob decât să-i ascult...*

Montesquieu

35

719

719

# De la lume adimate

● Statistica ne arată că în 1839 s'a scotit un nebun la 535 de locuitori; în 1897, un nebun la 312 locuitori; în 1932, unul la 150 de locuitori. Dacă aplicăm acestor cifre progresia matematică ajungem — pentru anul 1977 — la o proporție de un nebun pentru 100 de locuitori. Iar în anul 2143, pământul nu ar mai fi, decât un formidabil azil de nebuni!

De aici concluzia naturală că umanitatea va dispărea în mijlocul hobotelor de căs!... Nu se spune oare că: cu cât ești mai nebun, cu atât râzi mai mult?

● Cel mai mic om din lume a fost piticul Jefferi Hudson, înalt de numai 44 cm, după avea vârsta de 35 ani, într-o zi, fiind adus în fața regelui Franței, Ludovic al XV-lea, a fost insultat de un nobil. Picicul înșuț l-a provocat în duș, omorându-l cu pistolul.

● „Semiramida Nordului” nu era alta decât Margareta de Valdemar, care guverna ca regină: Suedia, Norvegia și Danemarca, între anii 1388—1412. A fost contemporană cu M. cel Bătrân.

● Observațiile științifice recente relativ la creșterea corpului omenesc au stabilit următoarele:

Înălțimea unui nou născut este de cca. 57 cm. În primul an ea se mărește cu 148 mm; în al doilea cu 93 mm; în al 3-lea cu 72 mm; în al 4-lea cu 60 mm; în al 10-lea cu 56 mm; și în al 15-lea cu 53 mm. De la 18—30 de ani, creșterea este de 8 mm în medie pe an, scăzând la 1 mm pe an de la 20 și 25 de ani și la 0,8 mm de la 25 la 30 de ani.

De la 30 la 40 de ani, înălțimea rămâne staționară. Ea scade cu 10 mm între 40—50 de ani; cu 35 mm între 50 și 60 de ani; cu 16 mm între 60 și 70 de ani; cu 10 mm între 70 și 80 de ani, etc. Astfel că, dacă nu se există moartea care să întreruapă brusc această curbă scoborâtoare, noi am sfârși prin a ne... volăștiliza!

● La Aderstach în Boemia există o poziție unde ecoul unui cuvânt de 7 silabe se aude de 10 ori; iar în curtea castelului Simonetta din Milan ecoul unui pistol se aude de 20 de ori.

● După ultimele calcule engleze, în lumea întreagă există 215 milioane de musulmani, dintre care 5 milioane în Europa (mai cu seamă în Bosnia), 50 de milioane în Africa și 160 milioane în Asia și Malaezia.

Specialiștii Germani scootese 250 de milioane de musulmani. Una din colecțiile cele mai dense, spun ei, este aceea din Java, care numără în jurul a 35 milioane de credincioși ai lui Allah.

● În Africa trăiește o specie de șarpe a cărui hrană favorită o constituie ouăle de

gâdă. Diametrul șarpelui este de 3 ori mai mic ca al unui ou, totuși el înghite oul și apoi compactându-și mușchii gâtului, apasă coaja oului până când o sparge și conținutul ei i se scurge în stomac. Apoi prin mișcări mișcări ale mușchilor, coaja este dată afară.

● Revista spaniolă „Munda” în numărul din 8 August afirmă că războiul modern costă mai puțini oameni.

Ea observă întâi că se poate afirma ca lege generală a războiului, că cifra pierderilor, descrește direct proporțional cu progresul armamentului.

Statistice pe care le publică revista pentru perioada cuprinsă între războiul de șapte ani și războiul Anglo-Bur din 1900 sunt demonstrative, cu condiția de a privi ansamblul unui război și nu o luptă sau un episod izolat. Tot astfel războiul Russo-Japonez, confirmă regula.

Partea cea mai interesantă a argumentării este aceea unde se compară pierderile suferite în cursul marilor ofensive, înainte și după adoptarea mașinilor de război blindate.

În 1916, în luptele de pe Somme, cucerirea fiecărui Km. patrat de teren a costat 2000 de morți sau răniți și în anul următor cucerirea unei suprafețe identice a costat 3.200 de oameni. Aceasta înainte de întrebuintarea carilor de luptă. Din perspectivă, în lupta de la Amiens (8 August 1918) unde s'au pus în linie mai bine de 400 de care blindate, prețul cuceririi unui Km. patrat scade la 1.000 de oameni și în fața înfrâșii a ofensivei din 1918 el oscilează în jurul a 30 de oameni.

Ce să spunem de campaniile-fulger din 1939, 1940 și chiar 1941?

Campania Wehrmacht-ului în Polonia a costat 33.000 de oameni (morți, răniți, deținuți). Cea din Franța, Olanda și Belgia 144.000 de oameni, iar cea din Balcani numai 5.000 de oameni.

Campania din Rusia nu este terminată și de altfel ea s'a transformat în totul cu totul într-un colosal război de uzură de efective și material.

● Simole drumului de fier nu sunt totuși produs al tehnicii moderne. Ele au existat încă de pe acum 2000 de ani, când armatele romane le-au instalat ca elemente principale ale orașelor spre a înlesni circulația marilor (distanța între roți 1,53 m.)

● Câțeva minute după capitularea cetății Chateauvoul Du Gasselîn a murit ser W. M. Ross. Învinșul, a predat totuși ch. de cetății, în mâinile cavalerului mori.

● Surorile Sinezee din Beldenden, născute pe la 1100, au lăsat un testament, prin care cereau ca prăjitul mediat după imaginea lor, să fie împărțite în toate Domeniile Pașilor tuturor străinilor aflați

în Beldenden. Aceasta dorință a fost respectată timp de 700 de ani.

● Se află la Ploubezlec, un district pe coasta Bretonă, un cimetir și e unul din cele mai ciudate din lume.

Mormintele, îngrijite de către rude, cu multă dragoste, sunt goale; pentru funerile comemorative mizerabili dispăruți în naufragii.

● Se spune că Andreu Fuller putea repeta verbal orice predică sau discurs, după ce-l auzise numai o singură dată.

● D. Munsch, un farmacist din Graz, a put rămășag că el și soția sa aveau să ajungă la Paris la expoziția din 1900 „numai pe două picioare”. Acest rămășag a fost câștigat în modul cel mai eroic cu putință, de către bărbat, care și-a purtat soția în spărare pe tot drumul până la Paris, pe o distanță de peste 1000 de kilometri.

● Statuia de piatră a marelui divol Louis, care se ridică în fața superbului templu Silva de la Tanjore (Mandra), în sporește marea volumul. Fenomenul se datorește printr-o excepțională porozitate a pietrei.

● Dintre ciudățile datate ale Indiei este următoarea:

Un hindus pios nu poate mânca din primele fructe ale unui pom mai înainte de a-l fi căsătorit cu fiica sa, sau cu o altă membră a familiei sale. Acest mire înest este decorat cu Cerșile de nuntă, i se încercă gâtul cu colosul nupțial și e strept cu apă sântă, până la completarea ritului nupțial, care face din arbore un genero al proprietarului său.

● În Tibet există un om ce poartă în frunte un corn care a atins lungimea de 31 cm. Un cafru din Africa, înconjurat la fel ca cel din Hymalaya, putea fi văzut acum câțiva ani la Londra. Părea bine echilibrat și mulțumit de sine. E creștinat. Medicina nu poate spune încă ce determină aceste anomalii.

● Tânărul Giovanni Galanti din Italia vede foarte bine noaptea, dar nu poate deschide ochii ziua.

● Rio Vjovogre din Colombia (Râul Otentului) conține atât acid clorhidric (HCl) liber și acid sulfuric și este atât de acru, încât nici un pește un poate trăi în el.

● Paserul-miscă este stăcura păsire terestră care poate zbura la fel de bine și înainte și înapoi.

● Torpila-automobilă constituie arma cea mai temută în războiul naval. Este folosită de submarine, vedete rapide, torpiloare, dar și de hidroavioane-torpiloare. Torpila-

automobilă constituie o expo-d'operă a tehnicii. Ea constituie o navă în miniatură, cu un motor propriu funcționând cu aer comprimat și cu un sistem automat de propulsare și comandă (giroscop și regulator hidraulic). Lungă de 6-8 m, țorpila înaintă cu 60-80 Km. pe oră, până ce se ciocnește cu vârful percutant de vasul mamă.

● Industria germană s'ar fi îmbogățit, după unele știri primite, cu un nou procedeu pentru producerea unei grăsimi, mijlocul o sătează directă între carbon, azot și apă.

Sinteza este datorită unei uzine speciale, care acționează întocmai ca un catalizator.

Arenită nouă grăsimi sintetice ar găsi o largă întrebuințare în câmpul industrial și ar oferi pe lângă aceasta o vastă gamă de subprodusi.

● Un avion care zboară la mari înălțimi, Armanca adesea în urma lui lungi dăre de nori albi. Profanii cred că atunci avionul se condensează. De fapt, gazele fierbinți de evacuare ale motorului sunt supraîncalzite cu vapori de apă, care la anumite înălțimi formează aceste fișe prin condensarea lor. La un anumit procent de umiditate al aerului și la o anumită temperatură există tendința formării norilor. Acești nori artificiali dispar în general foarte repede, fiindcă aerul din spatele avionului este într-o mișcare accelerată.

Formarea norilor este favorizată prin particulele de fumagine conținute în gazele de evacuare. În anumite condiții apa conținută în gazele de evacuare se transformă imediat în cristale de gheață.

● Curam este strănepotul unui om care nu s'a născut și străbunecul unui om care nu mură niciodată! Acest fenomen este explicat de Biblie în felul următor:

Curam a fost nepotul lui Adam care nu s'a născut din femeie, iar străbunecul lui Curam a fost Enoch, care după legendele ebraice n'a murit, ci a fost „luat în cer” pentru a nu vedea moartea.

● Marele lan german „Berka” a fost numit astfel în cinstea Bertha Krupp von Bohlen, fiica faimosului „Rege al Fierului”

● Oliver Cromwell a fost spânzurat după ce murise.

● În Budapesta, în anul 1922 s'a născut Harcol Reutor, un copil cu părul albăstru.

● Silbatișii tribului Matini din Africa Occidentală, joacă rugby utilizând drept mingie un oroniu omonec.

● O pisică a devenit mama adoptivă a unui șuncor.

● Cesar August e omul care a jonglat cu zilele! A luat cea de a 29-a zi din Februrie și a adăugat-o la cele 30 zile lui August. A luat a 31-a zi din Septembrie adăugând-o lui Octombrie, și a operat la fel cu Noiembrie, astfel încât Decembrie a devenit și el de 31 de zile. Toate acestea le-a făcut pentru că a găsit că luna, numită astfel în cinstea predecesorului său Iulius

*11. cu Constantin Popov  
11.10.1922 - Bucuresti*

Cesar, avea 31 de zile pe când luna sa August, n'avea decât 30.

● Jake, progenitorul victoriei și al mirociei, născut în anul 1789 în Adirondack (New-York). Din el au descins 282 alcoolici; 277 femei de stradă; 366 corpetari; 171 criminali; 60 hoți; 10 indivizi morți prin asasinare și 300 de morți în copilărie.

● O Lăzăreț a reușit să danseze 172 de ore fără întrerupere.

● Cel mai mare fișec cunoscut are 91 kgr. și are o lungime de 3,30 m. Se află actualmente la Muzeul Britanic de istorie naturală.

● Părul unei femei Zuluete e fixat cu argilă și cu materii foarte urât mirositoare.

● Cea mai înaltă piatră mortuară este de 66 metri și se află pe mormântul Judecătorului A. T. Peterson, dela înalta Curte din Calcuta.

● Templul sacru din Penang (China) este locuit de sute de reptile, care însă nu fac nici un rău credincioșilor cari vin acolo.

● Jean Baptiste Mouson din Toulon, a fost sclav de galică timp de 100 de ani și o zi.

● Kaspar Hauser putna vedea stelele în timpul zilei. Stelele, după cum știm, nu dispar niciodată depe firmament, iar ochii acestui tânăr erau anormați.

Se spune că acest Kaspar Hauser era succesorul tronului marelui duc de Baden. El a fost răpit din copilărie și ținut închis într-o cameră fără lumina zilei, în momentul când a reușit să evadeze din închisoarea sa, apărând în Austria în Bavaria. Deși acum era un băiat adult avea inteligența unui copil de 9 ani. Misterul de care era înconjurat a stâr-

nit mult interes în jurul său la vremea aceea.

● În Iulie 1679, Viena era bântuită de dumină. Mortalitatea era mare, țara se rețușea încă de pierderile războaielor de 30 de ani, străzile orașului erau pustii și locuitorii credeau că venise sfârșitul lumii. La St. Ulrich, o suburbie a Vienei, se afla o grupă în care se aruncau mii de victime ale ciumei.

În această grupă a boșiei, oclăii crezându-l mort, au aruncat într-o noapte pe Augustin, un vagabond vienez, cântăreț și flautist care-și câștiga pâinea producându-se pe străzi. Dar acesta se afla doar într-o stare de beție letargică. În zorii zilei, când se trezi în grupa cormă, își luă flautul care se afla lângă el și începu întonând un vechi cântec vesel: „Ach du Lieber Augustin”, care se crede că l'au adus în Europa de către Mauri, Spaniei. Ferestrele caselor înconjurătoare, ermetic închise, de teama ciumei, se deschiseră pentru prima dată după lung de zile. Iar cetățenii începură să iasă afară, să cânte și să danseze în jurul bețivanului flautist.

Germania și întreaga Europă a fost astfel readusă la viață prin magia unei vechi arți de dans. În amintirea acestui eveniment, Viena a ridicat o statuie înălțându-l a căria monarșie va trăi astfel cât va exista Viena.

● Omul posedă pe gamba superioară de 2 (trei) ori mai multe fire decât pe cea inferioară. Numărul firelor de păr la fiecare gamă este de 300.

● Din anul când a fost descoperită, adică din 1865, insula Falcon, situată în Oceanul Pacific meridional, a dispărut și a reapărut de trei ori din voluri. În urma cercetărilor făcute, s'a constatat că această insulă este de origine vulcanică și desele ei apariții și dispariții sunt considerate fenomene geologice bizare.

Culese de A. E. CRIM.



# Tineretul sburător, tineretul elitelor

Aviația este domeniul de activitate, prin excelență, al tineretului unui Stat.

Sborul cu motor pe avioanele moderne însă, cere din partea aviatorilor, anumite calități și anumite cunoștințe, pentru a putea fi practicat în bune condiții.

Intr'adevăr, avionul modern, cu întreaga lui aparatură de bord pentru controlul motorului, al siguranței sborului, al navigației, cere ca cei ce zboară să posedă o serie întreagă de cunoștințe.

Omul care zboară este plasat într'un mediu de existență cu totul diferit de acela pentru care a fost făcut de natură. Acest trai într'un mediu diferit cere organismului eforturi cu mult mai mari decât în ori ce alt domeniu de activitate. Aviatorul modern deci trebuie să fie complet sănătos, cu simțurile și reflexele bine dezvoltate și în plus dotat cu o mare rezistență fizică.

În afară de acestea, aviatorul trebuie să dea dovadă de calități morale superioare, căci acestea sunt singurele care dau viață unei mașini ori cât de perfecționată ar fi.

Acést adevăr este cu atât mai real la aviație, cu cât aviatorul este singurul comandant la bord și este chemat foarte adesea, să ia hotărâri capitale, în fracțiuni de secundă.

Deaceia nu ori și ce tânăr va putea deveni aviator. Dragostea și dorința de a deveni sburător nu sunt suficiente. El va trebui să posedă cunoștințele necesare, să aibă calități morale și fizice remarcabile.

Aceste calități se obțin prin selecție și sunt dezvoltate și completate prin pregătire.

Pentru a putea însă, să zboare pe avioanele moderne, aviatorul este obligat să zboare o serie întreagă de avioane, pornind dela cele mai simple.

Pregătirea lui va fi de lungă durată și egalată pe mai multe perioade, care corespund cu cunoașterea și utilizarea în sbor a unei anumite categorii de avioane.

Selecțiunea care se face, inițial, la intrarea în școlile de pilotaj, va fi continuată în tot timpul pregătirii, la sfârșitul perioadelor de instrucție și numai acei ce vor da dovadă de calitățile și cunoștințele necesare, vor putea ajunge să zboare pe avioanele moderne.

Aviația modernă este domeniul tineretului, după cum am mai spus-o, dar al tineretului de elită.

Elitele acestui tineret trebuie să fie convinse că numai posedând cunoștințele și calitățile cerute și pregătindu-se în continuu, vor putea ajunge buni aviatori.

Pregătirea este lungă și cere multă răbdare și perseverență pentru a putea să ajungă la satisfacțiile afară din comun pe care sborul i le poate aduce.

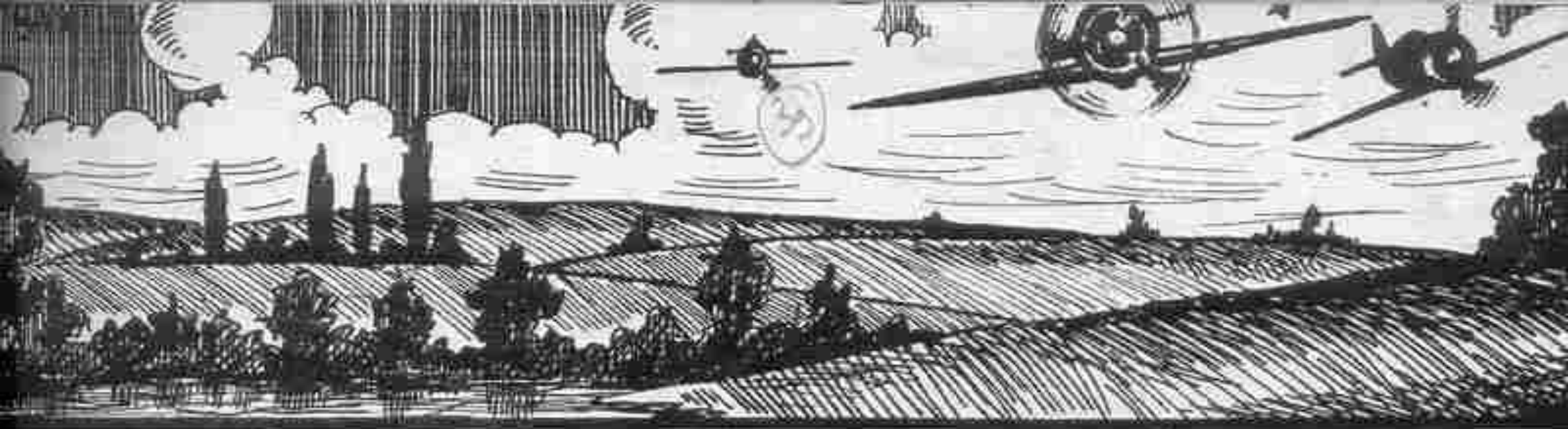
Pentru a arăta ce calități se cer dela un sburător modern și gradul lor, vom arăta eforturile fizice la care este supus în timpul execuției sborului.

Omul s'a adaptat de milioane de ani să trăiască pe pământ.

Sburând, el trebuie să se adapteze, în timp foarte scurt nouilor condiții în care este pus să trăiască.

Condițiunile la care trebuie să se adapteze în timpul sborului sunt: scăderea presiunii atmosferice cu altitudinea, micșorarea cantității de oxigen la înălțime, frigul și marile viteze actuale ale avionului.





Presiunea atmosferică normală, la nivelul mării, este de 760 mm. mercur; ea scade treptat și la 10.000 m. este de 133 mm. mercur.

Această scădere a presiunii este cunoscută, în viața civilă, sub numele de *răul muntilor*, deoarece cei ce urcă înălțimi mari, suferă din cauza scăderii presiunii.

Această scădere a presiunii produce grave turburări asupra sistemului circulator.

Oxigenul, deasemenea, scade cu altitudinile.

Corpul omenesc cere circa 350 cm. cubi de oxigen pe minut, cu un ritm de 16 inspirații normale.

Diminuarea acestei cantități produce organismului turburări grave.

Variațiile umidității și temperaturii aerului, în medie, 15 grade la sol și minus 50 grade la 12.000 m., pot da naștere și ele la importante turburări ale organismului.

Progresul realizat în construcția avioanelor, a reușit să pună la dispoziție, mijloace de protecție: cabina etanșă cu presiune constantă, inhalator de oxigen, pentru lipsa de oxigen și îmbrăcăminte specială contra frigului.

Totuși, perturbările acestea sunt în funcție și de rezistența fizică a aviatorului. Cu cât va fi mai rezistent, cu atât va avea mai puțin de suferit.

În afară de aceste condiții legate de mediul în care zboară, aviatorul mai suportă eforturi foarte mari din cauza vitezelor.

Avioanele de astăzi au atins viteze între 600—700 km/oră.

Aviatorul poate suporta, în bune condiții aceste viteze și chiar mai mari, cu condiția ca ele să se producă pe o linie dreaptă. Avionul însă, trebuie să execute diferite evoluții, care se fac ramuri de curbă.

Când un avion este angajat pe o curbă, atunci el este supus forței centrifuge și odată cu el și aviatorul.

Forța centrifugă tinde să împingă pe aviator în afara curburii și, deci, în scaunul pe care stă.

Forța aceasta centrifugă este direct proporțională cu greutatea și viteza și invers proporțională cu raza de curbă. Rezultă de aici, că un avion cu cât are o viteză mai mare și execută o evoluție cu o rază de curbă mai mică, cu atât forța centrifugă va fi mai mare și va apăsa mai mult pe aviator în scaunul său.

În afară de această apăsare, forța centrifugă acțio-

nează și asupra sângelui din sistemul circulator, aruncându-l într-o parte și producând pierderea momentanee a vederii. Se vede negru, cum spun aviatorii. Imediat însă, ce avionul se angajează pe o linie dreaptă, vederea revine la normal.

Calcululele au arătat, că un pilot de 70 kgr. greutate ce zboară cu o viteză de 500 km/oră și face un viraj pe o rază de 200 m., va fi presat pe scaun cu o greutate de 800 kgr.

Iată deci, că aceste condiții speciale în care aviatorul este pus să lucreze, supun organismul lui la eforturi considerabile și pot produce, deasemenea, afectări ale aparatului circulator, respirator, organelor simțurilor, etc.

Ele cer ca aviatorul modern să fie perfect sănătos, cu simțurile și reflexele mai mult decât normale și în plus cu o rezistență fizică remarcabilă.

Numai așa va putea face față, în bune condiții, zborului cu avioanele moderne.

Trebuie, deci, ca tineretul nostru care vine la aviație, să practice educația fizică pentru a-și întări organismul.

Odată pregătit fiziceste și învingând toate eforturile care îi sunt puse în cale, tineretul sburător poate fi mândru de performanțele pe care le realizează, performanțe rezervate numai tineretului de elită.

Capitan aviator  
PRETORIAN  
MIHAIL



DEFECTUL „EGALITĂȚII” ESTE CĂ NOI NU O DORIM DECÂT CU... SUPERIORII!

HENRY BECQUE

# ACROMODELELE



Jucăriile de astăzi ale copiilor...

— ALCĂTUIREA LOR —

de Prof. N. HANGEA

Organele care alcătuiesc un aeromodel sunt aceleași cu ale avionului mare. Le putem împărți în două categorii:

*Organe active*, care determină susținerea aerodinei în aer.

*Organe pasive*, organe ajutătoare care din punct de vedere aerodinamic produc numai rezistențe la înaintare.

A. *Organele active*, sunt suprafețele purtătoare, formate din ansamblul unor aripi.

După numărul aripilor, aerodinele pot fi: *monoplane*, *biplane*, sau *multiplane* (acestea din urmă ne mai fiind utilizate).

După așezarea aripilor monoplanele pot fi: cu *aripa joasă*, așezată sub fuselaj cu *aripă mediană*, care trece prin fuselaj (incastrate în fuselaj), cu *aripă superioară*, aripă fixată pe fuselaj și *parasol* când aripile sunt fixate prin montanți, deasupra fuselajului.

Biplanele pot avea aripile *la același nivel*, sau *decalate*, de obicei aripa superioară decalată spre înainte. Dacă planul inferior are o suprafață mai mică decât planul superior, aeromodelul ca și avionul mare se numește *sergioplan*.

B. *Organele pasive* sunt:

a) *Ampenajul* (coadă) format din două plane fixe, perpendiculare între ele: planul fix orizontal numit *stabilizator* (produce și o oarecare susținere) și planul fix vertical numit *derivă*. Ampenajul format din stabilizator și derivă este un organ de stabilitate.

b) *Fuselajul* (corpul aerodinei) este un organ de amenajament și de legătură între aripă și ampenaj. La aeromodele, ca și la avioanele mari, putem avea modele mono — sau bi — fuselate, după cum au un singur fuselaj sau două fuselaje. La aeromodelele de fază I-a fuselajul e redus, de multe ori, la o simplă baghetă (aeromodelele cu fuselaj baghetă).

Organele descrise până aici le vom întâlni la toate aerodinele oricare ar fi ele, avioane sau aeromodele, propulsoare sau planoare.

c) *Grupul motopropulsor* îl formează motorul și elicea. E dispozitivul prin care se realizează forțe de tracțiune necesare aerodinei ca să se deplaseze în aer.

Aeromodelele utilizează motorul de cauciuc care activează asupra elicei, prin elasticitatea sa de torziune. A fost utilizat pentru prima oară de Penaud în 1872.

În afară de motorul de cauciuc, aeromodelele pot utiliza și ele un motor cu benzină în doi timpi, care dau aeromodelelor o mare forță de înain-

tare (între 4000—6000 ture/minut) și cu ajutorul cărora aeromodelele realizează zboruri de ore și ating înălțimi de 1500—2000 de metri. Se utilizau înainte și motoare cu aer comprimat, care au fost însă părăsite din cauza randamentului lor foarte scăzut. Primele aeromodele au fost echipate cu minuscule motoare cu vapori de apă. (Langley 1896, etc.), care au fost complet părăsite după perfecționarea motorului cu explozie. Elicele aeromodelelor ca și ale avioanelor mari pot fi tractive sau propulsive după cum trag sau împing aeromodelul în timpul răsucirii lor în aer.

La aeromodele vom întâlni foarte rar bi sau plurimotoare din cauza greutatei de sincronizare a grupurilor motopropulsoare.

d) *Aterizorul*. Aeromodelele propulsoare dispun și ele de un tren de aterisaj format din două roți independente care permit rularea pe pământ la decolare și la aterizare. E fixat la partea din față a fuselajului. Hidromodelele au trenul de aterisaj înlocuit printr'un tren de amerisaj cu ajutorul căruia decolează și amerizează pe apă. Trenul de aterisaj e completat cu al treilea punct de sprijin *bechia* o mică pârghie fixată la coada fuselajului.

Pentru a mări rezistența la înaintare în timpul zborului se construiesc și aeromodele cu tren de aterisaj escamotabil, adică tren de aterisaj care în timpul zborului se ascunde în aripi sau în fuselaj. La aeromodelele cu tren escamotabil, escamotarea trenului se face înainte de lansare. Lansarea se face în acest caz din mână — un dispozitiv specia-







41  
 În plin zbor...  
 Aeromodelul e  
 decolat  
 (S.M.P.)



de declanșare scoate tremul numai înainte de aterizarea modelului.

e) *Cârmele* sunt organele cu ajutorul cărora se pot comanda evoluțiunile aerodinamice în zbor. Ele sunt plasate în aripă și la ampenaj.

La aripi avem *aripioarele* (numite impropriu eleoane) care fac parte integrantă din suprafața aripii și au o mișcare inversă și conjugată, adică în timp ce una se ridică cealaltă coboară exact cu aceeași cantitate. Ele comandă aplecarea avionului pe o aripă sau pe alta.

La ampenaj avem *direcția* planului mobil vertical prin care se termină planul de derivă și care împreună cu aripioarele comandă virajul avionului. *Profundorul* este planul orizontal mobil prin care se termină planul fix orizontal (stabilizatorul). El comandă urcările și coborârile avionului pe pantă.

La aeromodele nu putem vorbi de cârme mobile, pentru că în mod curent ele nu pot fi comandate. La aeromodelele mai mari rolul cârmelor îl au unele adausuri formate de obicei din foște de aluminiu fixate la aripi și la ampenaj, cărora le putem da diferite înclinări, pentru a corecta tendințele greșite de zbor, datorite unor mici defecte de construcție, sau uneori chiar putem sili modelul să execute singur o anumită figură de zbor. Bineînțeles aceste cârme sunt fixe și nu pot fi mișcate în timpul zborului.

Se pot construi însă și aeromodele cu cârme mobile, cari se pot comanda printr'un sistem de comenzi automate formate din două penchile grele cari oscilează în două plane verticale perpendiculare și cari au mai mult tendințe de a păstra aeromodelul pe linia lui de zbor.

Astăzi se încearcă construcția aeromodelilor cu cârme mobile comandate toate mecanic cu ajutorul undelor. Cercetările din acest domeniu se găsesc însă abia în fază de experimentare.

f) *Comenzile* sunt pârghiile cu ajutorul cărora sunt acționate cârmele. Ele sunt *mânșă* și *palonierul*. Nu le vom întâlni niciodată la aeromodele.

*Mânșă*, comanda de mână, este o pârghie verticală care se mișcă în planul longitudinal (înainte și înapoi) acționând atunci asupra profundorului, și o mișcare în planul transversal (la dreapta și la stânga) când acționează asupra aripioarelor.

*Palonierul* este cârma de picior, o pârghie orizontală care se rotește în jurul unui ax vertical. Palonierul comandă direcția.

Comenzile sunt acționate în raport direct cu reflexele noastre. Astfel o ridicare pe pantă se execută trăgând de mânșă, iar coborârea pe pantă se va face împingând de mânșă înainte

— virajul la dreapta se va executa deplasând mânșă spre dreapta și împingând palonierul cu piciorul drept înainte. Avionul va executa astfel virajul amănându-se în același timp pe aripă pentru a împiedeca acțiunea forței centrifuge care în timpul virajului tinde să îndepărteze avionul de centru de rotație.

În rezumat constatăm că în afară de cârme și comenzi aeromodelele ca și avioanele mari sunt alcătuite din aceleași organe principale ale cărora nume trebuie să le cunoaștem, pentru a putea să le studiem acțiunea și rolul pe care le au în ansamblul construcției.

Pentru a le preciza le vom recapitula în următorul tablou:

Organe active	Comune tuturor aerodinamelor	Suprafețe purtătoare, alcătuite din ansamblul unor aripi
		Ampenaj <i>stabilizator</i> (plan fix orizontal) <i>derivă</i> (plan fix vertical)
		Fuzelaj (organ de legătură și amenajament)
Organe pasive	Numai la avioane și la aeromodelele propulsoare	Grupul motopropulsor <i>Motor</i> <i>Elice</i>
		Aterizor <i>trași de aterisaj</i> <i>bechile</i>
	Numai la avioanele și planurile reale	<i>Cârme</i> <i>Aripioare</i> (la aripi) <i>direcție</i> (la derivă) <i>profundor</i> (la stabilizator)
		<i>Comenzi</i> <i>mânșă</i> (comandă aripioarele și profundorul) <i>palonierul</i> (comandă direcția)

\* Dintr'o eroare tipografică articolul „Aeromodelism și aeromodele” publicat în ultimul nostru număr a apărut fără iscălitură. El este datorit d-lui Prof. N. Hangea.

Mare nămașie pe un câmp de  
 experiență  
 (S.M.P.)



# CE ROST ARE SBORUL FĂRĂ motor?

Cerul și marea se înfruntă peisaj horal fără motor



Secolul în care trăim este denumit „secolul aviației” și această pe drept cuvânt, căci aviația în sensul larg al cuvântului, este o sinteză a progresului tehnicii și științei moderne. În slujba aviației stau astăzi majoritatea științelor pozitive: fizica, chimia, tehnica mecanică, radiotehnica, precum și numeroase ramuri științifice noi, tehnologie, aerodinamică, aerologie, și altele, izvorâte în mare parte din necesitatea de a satisface pretențiile necontenit crescânde ale progresului aeronautic.

E de prisos să insistăm asupra rolului covârșitor al aviației în războiu și tot astfel nimeni nu poate ignora rolul civilizatoriu al aviației. În afară de aspectul de mijloc de locomotiv, demn de secolul în care trăim, aviația ușurează schimbul valorilor economice, științifice și culturale între popoare, le dă astfel prilejul cunoașterii reciproce, al înțelegerii. În felul acesta, traficul aerian apare ca un factor pacificator de mare însemnătate.

Toate acestea se referă însă la aviația „majoră” adică la aviația „cu motor”, pe care o cunoaștem cu toții, atât sub aspectele de mai sus, cât și sub alte aspecte, interesante, frumoase, sau utile.

Alături de această aviație, auzim însă adesea vorbindu-se și despre zborul „fără motor”.

Însăși caracteristica sa fundamentală, faptul că la acest fel de zbor lipsește motorul, face ca el să fie privit ca ceva nedesăvârșit, dacă nu dubios și deci să fie privit cu oarecare îndoială dacă nu chiar cu neîncredere.

Deaceia nu este de mirare că adeseori ni se pune întrebarea: „Ce rost

are zborul fără motor?” Întrebarea este dealtfel foarte la locul ei, căci omul de astăzi nu are timp de pierdut, deci privește lucrurile în primul rând sub aspectul lor practic, este deci firesc să se întrebe și asupra utilității acestui zbor „fără motor”, asupra felului cum acesta își justifică dreptul la viață.

Până prin 1933, planorismul era considerat mai mult ca o ramură mai aparte a aviației, un sport frumos și interesant. Treptat el s'a afirmat și ca instrument de cercetare științifică, mai ales în domeniul meteorologiei și aerologiei — precum și științe auxiliare ale aviației.

Experiența și statistica au arătat însă cu timpul, că un planorist bine format învață cu cea mai mare ușurință și pilotajul avionului, lucru dealtfel ușor de explicat. În afară de manevra motorului și accesoriilor





Spiritul de echipă dezvoltă adevărată camaraderie

...cile, principiul pilotajului este aproape identic la planor ca și la avion. Cunoștințele preliminare de esențiale, în chiar mai mult. În anumite cazuri, planoristul posedă cunoștințe de specialitate mai amănunțite decât sunt necesare pilotului motorist. În felul acesta „instrucția” sborului fără motor a devenit treptat o etapă preliminară în formarea piloților de avion. Chiar metodică instrucția planoristă a fost dirijată, apoi, în această direcție. Cunoștințele practice, tehnice și teoretice care se predau în sborul fără motor, sunt astfel alese și dozate, încât să formeze o pregătire sistematică a planoristului pentru trecerea lui la pilotajul avionului. Chiar aparatele de sbor pe care se instruește pilotul planorist, sunt concepute special în așa fel, încât toate manevrele de pilotaj dela planor să fie cât mai apropiate de cele dela avion.

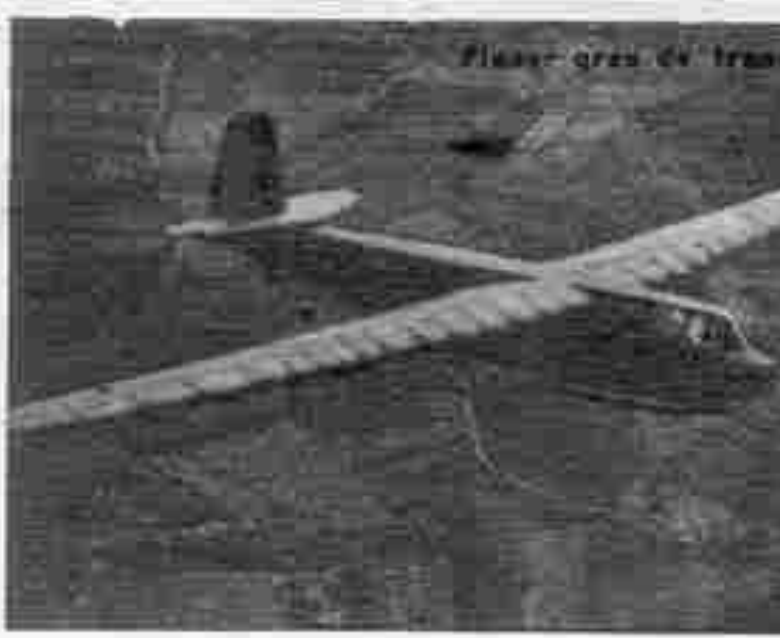
Prin analogie, vom face aici comparația cu școala, căci și aceasta este o problemă de învățământ, bineînțeles de specializare. După cum aeromodelismul ar putea fi pus alături de școala primară, astfel sborul fără motor ar fi „cursul secundar inferior” al aviației. Sborul cu motor este cursul superior, iar de aici înainte urmează „universitatea”, special-

izarea completă, corespunzând pilotajului profesional al avioanelor militare sau civile de orice categorie.

Semnificativă este chiar suprapuneră în realitate a acestor etape: În școala primară copilul se ocupă în timpul liber cu aeromodelismul; în timpul învățământului secundar învață pilotajul, întâiu fără — apoi cu motor și așa mai departe.

Prin caracterul său sportiv și atrăgător, sborul fără motor este un excelent factor de propagandă al aviației, stimulând interesul tineretului pentru preocupările aviatice. O organizație bine dirijată de către Stat cum este la noi Comandamentul Tineretului Aviație Român, recrutează din acest tineret, elementele entuziaste și le predă apoi în școala sborului fără motor, unde se face o selecție severă, promovând numai pe cei deplin apti; în același timp li se face și pregătirea preliminară de specialitate după cum am amintit mai sus.

Tot experiența, sprijinită statis-



Planor - gres cu tras

tic, arată că această preeducație este mai economică, mai sigură și mai eficientă, decât instruirea directă a pilotajului la avion.

În afară de importanța sborului fără motor ca mijloc de preeducație aviațică, care-l situează astăzi ca un auxiliar indispensabil aviației cu motor, necesitățile timpului în care trăim în prezent au dat planorului și utilizării răsboinice foarte interesante, asupra cărora vom reveni cu alt prilej.

EUGENIU CERNESCU

Când ești întrebat: „Ce gândești despre evenimentele politice sau militare”, răspunde:  
— Ce-ți face plăcere să-ți spun?

la jurul planorului de performanțe, lociote de lansare





Studentul zis și ciocolată, desi adjutant, se omoară pregătind examenele la academie și împărțind suplimentul de sbor la băieți.

Sbora din plăcerea de a sbura și de fiecare dată nu uită să verifice echipajele pentru supliment. Iubește literatura și este un erudit al filosofiei și se complace în lucrările de administrație.

Superstiția pentru sbor este, să nu vadă pisică atunci când se urcă în avion.

Campionul ghinionului fără decept este însă „Buzatul”, care deși cărn, totuși de fiecare dată când a aterizat forțat ciuruit de gloanțe, a primit în nas câte o lovitură care l-a făcut astăzi ca o pânză de păianjen, prin cicatrice. Vorbește repede și mult și din tânăr face armăsar. Se poartă cu ciame fiindcă a zuzit dela Tătusu că ar putea pare mai înalt. Râde foarte mult și de câte ori vede o fată cu un batic roșu preferă să nu sbore.

Toate acestea sunt o mică parte din intimitățile sburătorilor dela Grupul de Ju 88. Adevărata lor viață însă are un parfum pe primăvară dintr'o livadă înflorită ce nu poate fi savurată decât trăind din zori și până'n seară alături de ei și de peripețiile și faptele lor eroice.

DEM. BEN. CARAC

## INTREPRINDERILE ING. C. LUCULESCU

CENTRALA: STR. V. LASCĂR 27  
TELEFON 2.05.62-2.36.04

Fabrica:

Calea Rahovei Nr. 240  
Tel. 3.70.24

### SECȚIA CONSTRUCȚII:

ANTREPRIZA DE LUCRĂRI MILITARE ȘI INDUSTRIALE

### SECȚIA INDUSTRIALĂ:

MATERIALE DE CONSTRUCȚII (IPSOS, CHERESTEA, CARTON ASFALTAT, PLĂCI IZOLATOARE) CHIMICALE.

### SECȚIA FORESTIERĂ:

EXPLOATAREA REGIUNEI BREAZA, POJORĂTA, BUCOVINA  
2 FABRICI DE CHERESTEA ȘI 1 FABRICĂ TÂMLARIE COMPLET UTILATE.

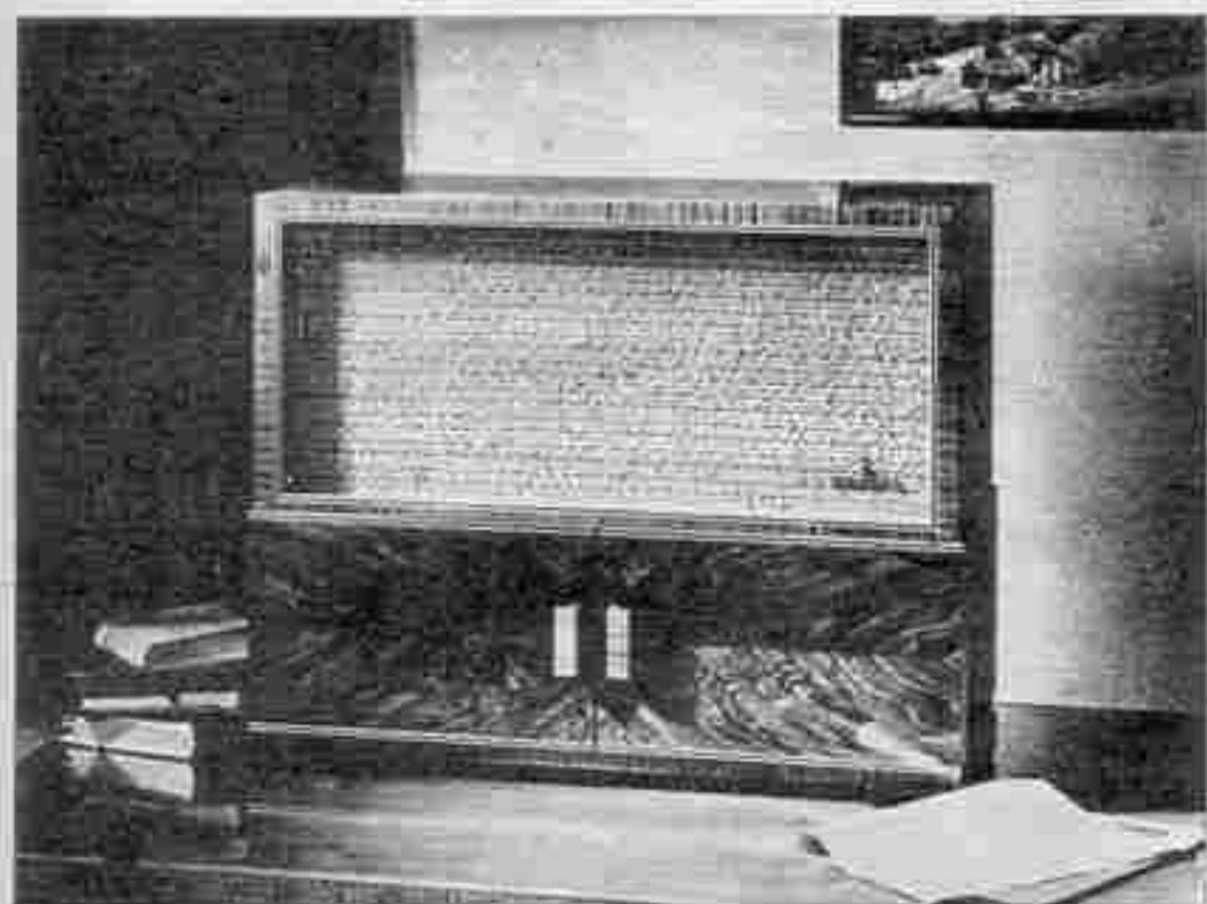
PORCELAN

Rosenkhalde

MARCA

MONDIALĂ

CALEA VICTORIEI 22-24  
BUCUREȘTI



PRODUSUL UZINELOR SIEMENS & HALSKE DIN BERLIN



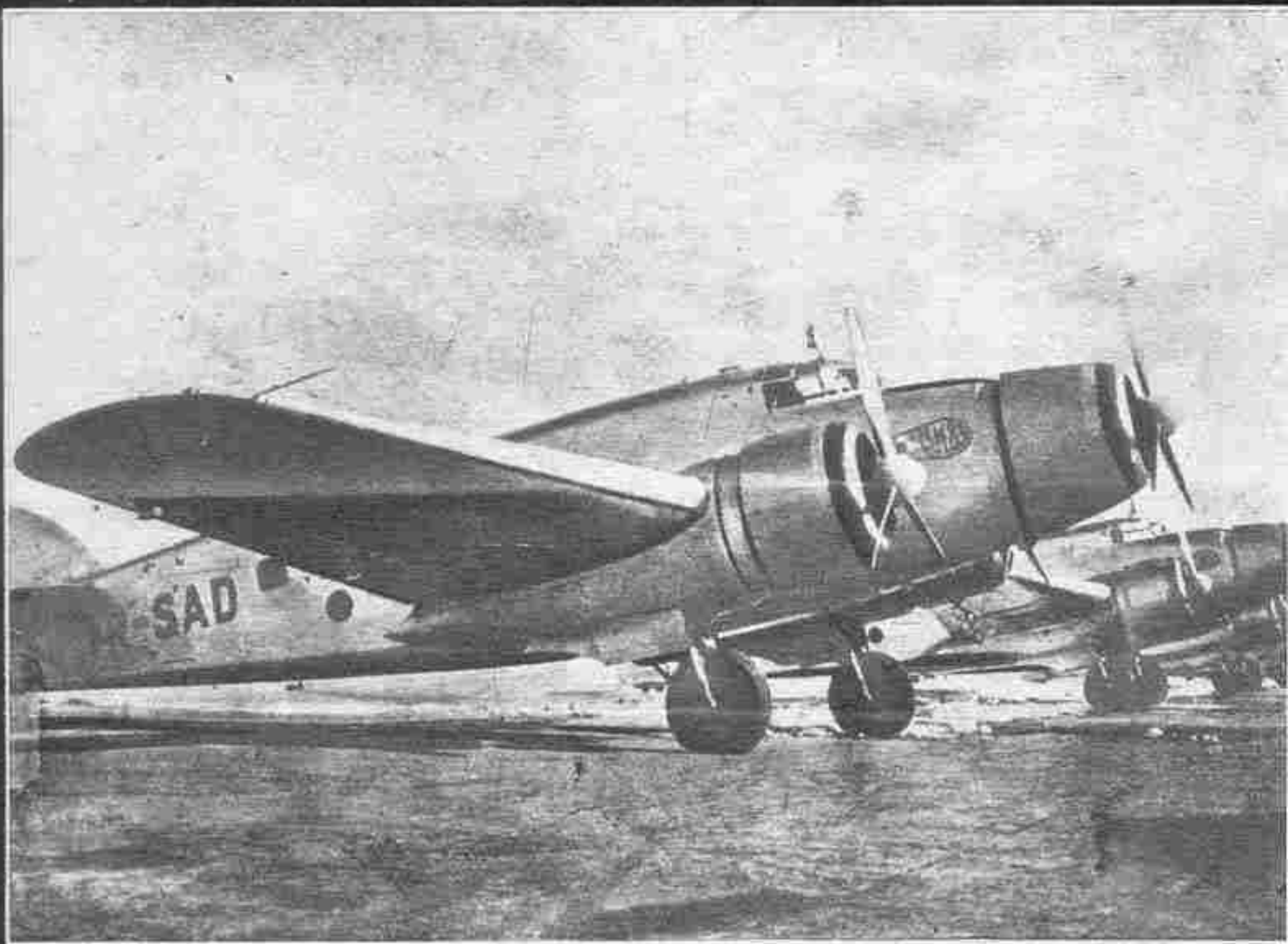
Adesgo. 729

Ciorapi de mătase naturală  
Lingerie fină MILANESE

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 de la 16—51 m. pe celelalte  
trei e împărțită aceeași gamă cu benzile  
de 19, 25 și 31 m. întinse pe toată  
lungimea scabei respective: pream-  
plificare 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”;  
ochi magic; indicator al gamelor de  
unde; circuit de protecție la media  
frecvență; filtru de 9 kHz.

# Vacuum Oil Company

S. A. d. R.



## Vacuum Oil Company

FABRICĂ ULEIURI DE AVIAȚIE DE CALITATE  
SUPERIOARĂ RECUNOSCUTĂ ÎN TOATĂ LUMEA

LINII AERIENE  
INTERNE  
INTERNATIONALE

1943

*Siguranța  
Comfort  
Rapiditate*



RR

# LARES

LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATATE CU STATUL

„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: 1374.

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

Costul abonaamentelor: întreprinderi fabrici, instituții de Stat și particulare, de sprijin: dela lei 5000, obișnuite: lei 1500 anual. Pentru particulari: lei 400 anual. Un exemplar lei 20.

