

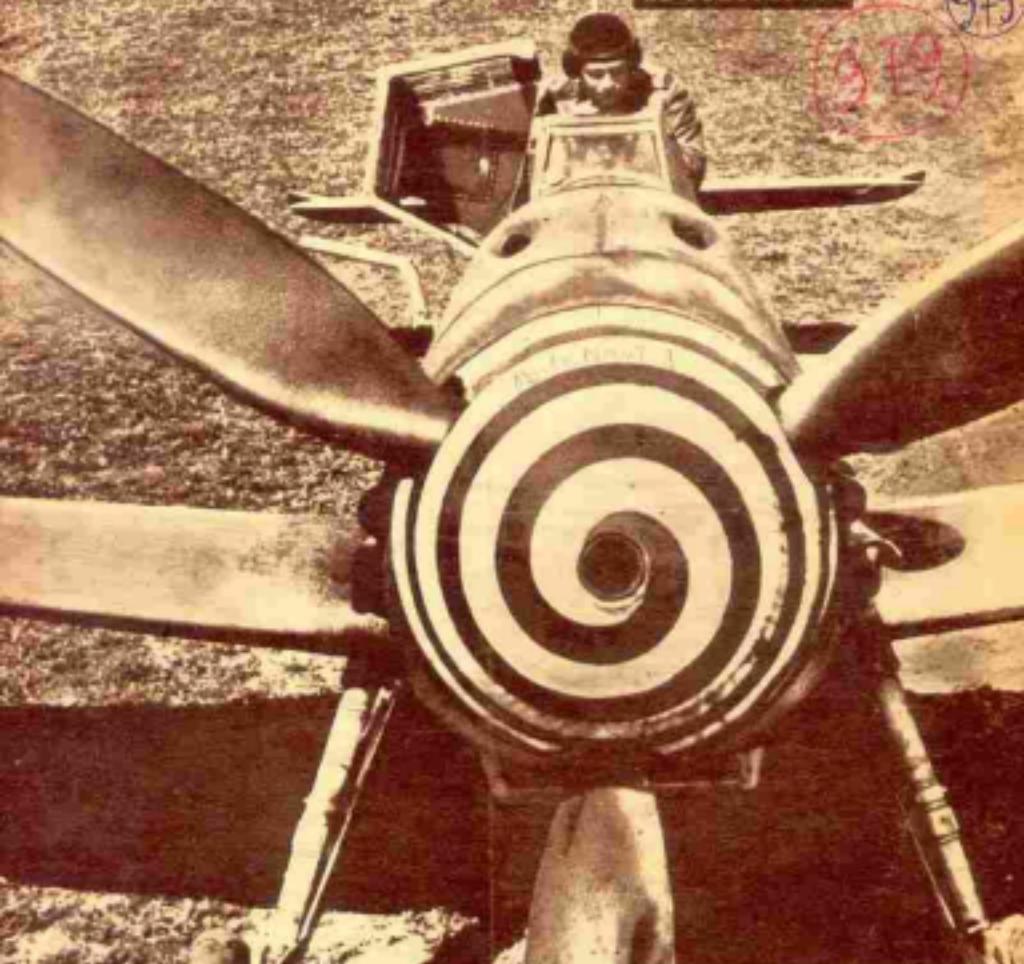
# ARIPI ROMÂNESTI

Director: Comandor aviator

AL. DEMETRESCU



99



IULIE 1944

IUL III, Nr. 47

EL 22

UN Me 109 G, EXCELENȚUL AVION DE

VANATOARE SI CAPITANUL AVIATOR

AL. ȘERBANESCU, COMANDANTUL

UNUI ERIC GRUP DE BOMBERI IN

...com  
unei pe toti

LINII AERIENE  
INTERNE SE  
INTERNATIONALE

Giguranta  
Comfort  
Rapiditate



**LARES**  
LINIILE AERIENE ROMÂNE EXPLOATAȚE CU STATUL

# I.A.R 80!

de Comandor aviator AL. DEMETRESCU

Aceasta este denumirea avionului românesc ce echipează o bună parte din viteza noastră aviație de vânătoare! Trei litere și un număr, bine cunoscute sburătorilor români și aliați, bine „simțite” de inamici, abia și înțele însă — conform obiceiului pământului de a ignora întotdeauna ceea ce este al tău — de către mareea majoritatea a populației noastre.

Am scris cu toții, în decursul acestui războiu, — din pasiune pentru o armă de care eram legați sufletește — despre bravura aviației și a tinerilor noștri sburători, omagliajă-i precum se cuvenea, înăuntrii nici un cuvânt aproape — în afară doar de cătăra citări — despre pasărea românească de otel, mândrie producției noastre aeroneutice! Nimic asupra „Instrumentului” acela minunat, pe arripile căruia piloții noștri s-au săpătuit în inamicul terorist, au dat astăzi aprige bătălii și au câștigat astăzi victoria aeriene!

In ceea ce mă privește, mărturisesc că am săvârșit un mare păcat! Păcat pentru o informare incompletă a publicului, păcat pentru faima tineriei noastre Industrii, pentru strădaniile nebeneuite ale căror ingineri și conducători români, precum și pentru suferința și munca din greu a miliarilor de lucrători și lucrătoare ce poplează astăzi ușinele I. A. R. (Industria Aeronațională Română)!

Puțini sunt acei care și înăuntru cunoaștează avioanele noastre de reconcuperare și observație, — inclusiv legendarul „Neță” — sau I. A. R.; că avionul nostru de bombardament în picaj — Stuka românesc, denumit „Boțy” — este I. A. R.; că unele avioane de bombardament greu sunt construite în licență de către aceleși uzine și că, în fine, cotaționatorul nostru avion de vânătoare, pur și simplu românesc, este tot un produs I. A. R. cunoscut sub denumirea „80”!

Românul este din fire prea modest, o colțată ades dănuitoare proprietilor sale interese. Dacă viteza estatorilor noștri este astăzi bine cunoscută și a trecut de mult hotarele fără, aceasta este opera mai mult a aliaților care i-au văzut sau în inamicul care

i-a simțit luptând. Nu se poate supăra nimănui de un adeverit prea cunoscut de toți, cum desigur nici un român nu ar înțelege o propagandă exagerată, bazată pe minciuni și vanitate. În 1939, într-un mare restaurant din Londra, foarte mult frecventat de elita londoneză, am văzut, cu indignare firescă, pictate pe perete, stamale finurilor și orășelor unui stat vecin — proprietarul localului — printre care figura și orașele... Cluj, Arad, Timișoara, Oradea Mare, etc.; fără ca ministru nostru de atunci în Anglia — un bine cunoscut ardelen — să se fi sesizat, să fi luat vreo măsură carească.

Suntem astăzi într-o luptă „pe viață și pe moarte”, în care ne-am angajat și pentru victoria căreia s-au mobilizat toate resursele materiale, intelectuale și sufletești ale ţării. Avem interesul ca toate eforturile noastre să fie cunoscute chiar și de către inamicii de azi. Ascunzându-ne, din prea mare modestie, meritele, atitudinea lațău și faptele de armă sau de muncă, nu ne facem un serviciu! Suntem obligați să arătăm opiniei publice că avem aici un material românesc excelent, — și pe care sburătorii noștri fac minuni de vitejie — tot așa cum odiștează se „strămbîta”, pe drept sau exagerat, că folosește niște „coșciugă sburătoare” de susă străină!

Trebua să ne fălim, atunci când merităm, — și este cazul — cu o serioasă mașină aeriană de concepție și fabrică românească, cu atât mai mult ca căt nici tradiția noastră tehnică și nici mijloacele respective nu au fost la nivelul aliaților sau inamicilor noștri!

Avionul I. A. R. 80 este o minunată mașină de război — strălucit produs al concepției și muncii românești — cu ajutorul căreia tinerii noștri sburători aduc fără numărătoare victoria aeriene, alcătuind gloria cerului nostru.

Este un amărunt vrednic de a fi și lut și avem obligația de a scoate din bătrângul modestiei pe toți aceia care au făurit-o!

# SBURĂTORII „LA ACASĂ”



de LADMISS ANDREESCU

O alarmă aeriană în plin zbor spre linia frontului nu este de loc nici să atunci cănd arpile și motorul avionului te poartă cu numai 250 km. pe oră, cănd avionul este de transport și cănd, în seara căpă te poți aștepta să-ți pică în cap un Lightning sau — ce e mai neplăcut — un Mustang.

Nu se poate spune însă că situația aceasta de pernări și incordare privesc prompt de cicoașă radiotelegrafistului de bord, ar fi generătoare de panici. Pentru că în avionul nostru, din cele aproape 20 persoane, nimănii nu s'au emoționat peste fire atunci cănd radio-ul ne-a anunțat neplăcuta veste.

Sborul a continuat până la prima escala, unde am fost orpiti până la trecerea alarmei. După decolare, la drum întins peste măzările Muntelui, ne simțim toti bine dispuși. Numai un tânăr fruntaș tr. se resimte cu puțin „mal de lâr” defect de mașinărie omenească repede reparat la escala următoare.

Lăsăm repede și acest aerodrom și că el rămâne în urmă intensitatea de ape și de nivoale a Dunării, pentru că după un salt mai marișel, avionul să atterizeze în sigur pe aerodromul umflat din cele mai brave grupuri de vînturi care ronindă.

Gion — spre deosebire de alte zboruri — să-ținătăbile, în gen și cam pane piciorul pe pământ, pună în funcție creionul și guma: căravă lui.

No prezentăm comandanțului unității, un tânăr și vârstă sburător, care atestă și înțelegitor, ne trimite ca o mașină la Corpul Aerian. Drumul este cam beloricos.

DESEN DE GION

dar peisajul devine tot mai recomandant: vîl, vîl și iar vîl...

— Perche de oameni de pe aci... jindește Gion la un păhăr de vin nebotezat.

Când intrăm în localitatea de sediu a Corpului Aerian, constatăm cu plăcere că pe aci nu prea sunt mulți flătăni, lucru care avea să ne bucură peste o bucată de vreme.

Masina arenește un salt și se oprește. În fața unei clădiri nu prea mari: scola. Coborâm. Ne întâmpină un căpitan tânăr și bine legat, desigur nu prea înalt. Ne prezintă să-i spunem rostul nostru pe acolo. Se bucură. Este bătrâna și inginer aeronautic. Ne conduce la d. Colored, subșeful statului major al corpului, care mi-e cunoștește și pe care-l cunosc.

— Cei cu dumneata de aci?... Îmi pare bine că te văd... Ai să aflu lucruri frumoase despre sburătorii unităților noastre... Să te prezint domnului comandor Ionescu Stelian. Mă bucur să aflu că acest excelent ref se află aici...

— Până vine d. General, să treceți pe la biroul comandanței noastre. Sună lucruri interesante de vîzut. Căpitanul inginer Mărășescu — căr care ne rezese în înțepătură — ne servește de ghid.

Intrădevăr, astăzi lucru interesant... Nu le servesc domnilor Major Popescu Stelian, care avea să ne pună la dispoziție, drăguți și prijeni, mijloacele de locomotie pentru înspăriere, d. Cpt. C-dor Dumitru Al., care ne comunică lupta pe care autoritățile militare o dă cu ne-



găjenția bigienică a unor oameni din comunită, d-lt. Col. Scriban, care ne spune în legătură cu prizonierii ruși salvați cu parașutele în numeroase și victorioase lupte serioase purtate de bravii noștri sturători, d-l cpt. Gheorghe Zamfirescu, el însuși, un sac fără fund de voie bună și banchet, d-lcpt. Cara Ion, care ne spune din capul locului că d-sa este, aci, un „Fox Movileton” care vede tot, săte tot, dar... nu spune nimă (bir. informaționi).

Dar lucrul cel mai plăcut îl afișăm dela tânlul și simpaticul locot. Ghurițan — pe vremuri, de patru oameni și temut foci-ballat — care toamă primise vestea decorației cu ordinul „Mihai Viteazul” a sturătorilor din Corpul Aerian, despre care ne spune că ocupă mai la vale.

Într-o temp, sosete și d-l General Emilian Ionescu, comandanțul grupului. Ne prezentăm la d-sa călduroșe și ca niste gazetari care se respectă, îl aducem vestea decorației subalternilor d-sale...

— Dar de unde stii?

— Secret profesional Domnule General...

Lucrul este lăsărit de locot. Ghurițan, care sosete, și-i aduce oficial vestea...

În temp ce eu vorbesc, Gion... desenează... Generalul observă:

— Dar dumnealui ce face acolo?

— Își face meseria Domnule General!

— Cum, adică?

— Desenând...

— Îa să văd...

Gion toamă îl primește chipul în caricatură... Bine dispus, Generalul apreciază arta colegului meu, în temp ce eu, din motive binecuvântante de gelozie profesională, între sări diminuție valizarea,

— Pe aici luptăm cu ruși, cu arșița...

Dar sunt sigur că vom fi cu bine cu toate încercările la care ne supunem vremea. Eu nu vă fac o prezentare a elementelor pe care le am sub comandă. Îmi veți cunoaște sturătorii și ei acasă și nu mă îndoiesc că vă vor entuziasma și pe Dvs., așa cum au entuziasmat toată lumea.

Excelente aprecieri ale unui sturător încercat de talia Generalului de Armătă Desloch, comandanțul streltel seriene germane de sud, vin în sprijinul afirmației mele.

Dar mai bine spa: Coroatai sturătorii „la ei acasă”, pe aerodromurile de activitate zilnică”.

După ce împlinim o serie de formalități privitoare la sotirea și plecarea noastră, o mașină ne transportă pe aerodromul învecinat al grupului de vânătoare, unde vom găsi la dispoziție un avion de recunoaștere care ne va transporta acolo unde vom avea trebilă.

Trecem din nou în camera „cu ruși”. Gion încearcă să le ia chipurile din plăvăi Belzevicii — în cap cu măsuță lac, par Ingurușii. Într-o perioadă de cinci săptămâni, nu am putut face atent cu ei.

— Penteuți le e grosă și nu se alle cuvânt la Rusia că ei trăiesc. Ar fi o nesarcină pentru familiile lor... Îmi explic colonelul Scriban. Le-am dat cărti portale și scrie asocii, continuă domela sa — dar au refuzat cu încântărire, spunând că astă ar fi moartești familiilor lor. Controlohm afirmația prin intermediul căpitanei Cara. Majorul rus confirmă...

Sosetește că un comentariu la acest fel sovietic de a



*Decorarea cu Crucea de Cavaler și Ordinul Croce de Fier d-lui General comandanțul Emilian Ionescu.*

concepe libertatea și siguranța familiei, este înutil, dacă un om își face să bată și cade primier, căci sturătorii ruși salvați cu parașutele în linile noastre, este considerat că își distrug familia rămasă în Rusia și la a fi ei însuși exterminat.

Se apropie seara. Căpitanul Mărășescu, atentul nesătrui ghid, ne invită la masă. Massa o luăm la popoli, care este instalată în locul spitalului comun, avariul de curătreșuri și reparat de ostașii Corpului Aerian. După o masă substantială, în care Gion a mai prins cîteva tiguri în vîrful creionului, suntem invitați la un sezar de vin autohton.

Vinul trebuie băut neșprăti în „Imperiuția cuclilor” la Kuckenthaler.

„Imperiuția cuclilor” este o asociație de voie bună a timocilor sturători din comandanțatul Imperiuț. Imperiuț este tânlul locotenent Ressler, iar imperiuț se reduce la cămerăza, unde într’adevăr, ne aşteaptă un pahar de vin bun, și o bună dispoziție specifică sturătorilor nestri.

Po neză palatul, compus dintr-o cămeră, și o serie următoare arăză: „Onoratii musafiri sunt rugați a veni cu bucururi proprii. Semnat: Mareșalul Palatului”.

Cum ca și Gion nu împlinim conditia, am încercat să ne retragem, dar nobilii locuitori al palatului ne-au reținut pe societatea șir.





— Dar noi nici nu facem reclamă cuiva. Noi facem propagandă, care se bazează numai pe fapte. Vinovatul de această propagandă este în primul rând domnia ta, peștratorul său doborât sătatea avioanele dumneavoastră. Noi, găzduitii consemnăm faptul să-l transmitem... Dacă ai fi doborât un singur avion, am fi tras în realitatea. Ori realitatea nu poate fi în niciun caz prilej de reclamă.

Căpitanul Ilini vorbește despre shurării săi. Totuși, unul și unul. Glăzim în grup pe sublocotenentul Milu cu 32 victorii omologate, pe Stelu Cantacuzino cu 26 victorii omologate, pe adjutanțul Mucenici cu 24 victorii, locot. Grecianu cu 20, căpitanul Popescu-Ciocănel cu 12, locotenentul Dupescu cu 9, locot. Gavriliu cu 8, locot. Dobrescu cu 8 și alții mulți cu victorii variind între 1 și 3, toate cerute și omologate. Grupul și întregul lui, au 92 victorii omologate. Să recunoaștem că palmarul este la înălțimea shurărilor.

În timp ce discutăm cu șeful grupului, intră în cameră Bîză-Cantacuzino. Ne strigăm înținute cu pârțile. Îmi pun să încerc să rezuscă găzduirea și să vorbească despre ultima sa victorie aeriană: un Mustang american.

— L-am lovit, cred, în coadă... Când a căzut, a luat foc... Lupta nu a fost ușoară, dacă ținem seama de faptul că americanul era superior și ca viteza și ca manevrabilitate.

Mai târziu, revăd pe banul și excelentul meu prieten din Rusia, Popescu-Ciocănel. Il aduc vestea aprobarii decorației „Mihai Viteazul”. Nu știa. Se bucură sincer. Seara ne invită la o friptură în oraș și la un pat la el acasă. Până atunci rămăștem ca alti. Milu, care în veră fiind, ne povesteaște cum, pe străzile orășelului, s'a buștat cu un „Mustang” care escorta două „Liberatoare” de toată frumusețea.

— Mustang-ul la brut cu el pe bulevard, dar și Messerschmidtau (adesă eu), după ei. Un tun central din plin și Mustang-ul cade fierb pie de piște. Desigur, scumpăde, stunci „Liberatoarele” nu sunt o pradă sigură. Eu una, Mucenica una... A mea blondă, a lui brună...



**Şarja de la vîzătoare:** Cpt. mr. Serbănescu, lt. mr. Deaconu, lt. mr. Bănică, mjr. mr. Rădulescu, mjr. mr. Mihalache, lt. mr. Simionescu și asf. or. mr. șeful grupului

#### Vîzătorii în raport...



Povestea cu o bogăție de gesturi și cu multă senină din ochi, înălțat nu se poate să nu te cățăge din capul locului.

În schimb Mucenici, mai cumpărat la gesturi și la vorbi, are în atitudine o distincție de fată cuminte, dar prețiosă în replici.

La fel locot. Dupescu, te uită la el și te întrebă dacă într-adevăr a fost el acela care a doborât astăzi avioanele dumneavoastră. Dar de vreme ce superioirii săi l-au cunoscut meritul aprobindu-l și lui cavaleria ordinului „Mihai Viteazul”, trebuie ca oricine să se convingă că „asa este Dupescu” și nu altifel.

Tot în compoziția grupului acesta de brazi mai adăugă pe încreșteri vîzătorii aerieni: lt. C. Bondă; lt. Naghișescu N., lt. I. Dobrescu, locot. Mireșu-Senches, lt. V. Gavriliu, lt. Pisiș D. și adjutanții Andrei Rădulescu, Nicolae, Emil Bălan, Emanoil, Dănilăță, Enciu, Dărjan, Morară, Socodilă, Iosif, Goloz D., precum și germanii: Ernst Stengel și Reinhold Egerth, totuși numai mulți, nervi și viață.

Un grup de tineri, un grup de brazi, un grup de adesea vîrăjii români. Chiar și germanii din unitate sunt sociabilii prin sentimente și structuri, români.

Când vom părăsi aerodromul, ne va părea nespus de nou, că ne-am despărțit de acești copii cu soare în ochi și cu viață în sânge. Dar despre ei mai avem multe de spus.

# RADIOTELEGRAFISTII DE BORD

Nu este usor să deslegi limbile oamenilor care duc viața luptătorilor aerieni, la bordul nașii avion modern.

„E bine de știut că o misiune de bombardament poate să dureze adesea cîteva ore.” În timpul acestui duel 1900—2000 kg. explozibil în avion, trei linii dusmane, oboști și lansezi încărcături de bombe pe obiective, susțin, eliberația, o lupiș aeriană cu vânătoarea înamică, și, în sfîrșit, te întorc la aerodrom. Aceasta e o misiune de bombardament. De aceea nu cîntremură cifra de 700 misiuni, care înseamnă în ore de zbor circa 2000! Iar cele 9 avioane doborâtă și sprijini ce reprezintă? Că de 9 ori înamicul care a încercat să-i dobaresc, și-a plătit scump înțărileană. A legă invingător în nouă lupte aeronautice, doborând pe aviator, pe teren sau bombardier, este un lucru extraordinar, cînd gresul binomului nu este înconjurat cu vîțea, manevrabilitatea și posibilitățile de manevră ale unui vîntor.

Căte nemurărate întâmplări se rănește umplu viața de toate zilele a telegrafistilor de bord!

De pildă, maistrul locutu Gheorghe însă povesteste cum a slungat-odată, în grima campanie, două Rata răseti.

Altă dată, în a doua campanie, a trecut prin adevărată suferință reci, căci o sechilă de a.c.a. a rupt mânăstirea de gaze a avionului, astfel că pilotul a trebuit să vină la sterjparea cu motoarele în plin!

Odată noescul i-a fost aşa de mare, însă, închipuitoră a proiectului de tun stătează într-un rezervor de benzina și pe colul de ulei, glinându-le, fără ca benzina, — parțial ar fi fost apă, — să se aprindă, și echipează să scape dela o moarte sigură.

Altă dată i-a înghesut cadrul aeronavelor de radio, și momentele de orientare care le dădea, în loc să-l acordea acasă, îl măna pe toti zilele rugi. Aşa că s-au rătăcit bine de tot cînd au primit de vestea că au făcut Boboteza pe un camp înghesuat.

Pr. Ganea Theodor, alt maistru telegrafist al grupului, l-a hotărât cu asevoare să-mi destăinușească le-privile. Are cele mai multe misiuni de răseti pe Ju 88 : 106!, și este din această pricină greu de găsit liber. Când l-am prins înșiruit, mi-a povestit cum a scăpat-odată de opt Lagguri rusești.

Vânătoare, ca listante, se ţinuse său de c. Dăre, avionul nu se lăsa de loc și echipajul reușește să doboare un vîntor înamic și să ajungă la basară în linile noastre, fără mică rugăciune de gloră!

Băstul acestuia modest secolă e vorba din care am dedus că a fost

cîștă prin ordin de zi pe Corpul Aerian pentru această și alte nemurărate împotriva. Într-una și pantrul cîpturării de bombardament la Stalingrad.

Maistrul radiotelegrafist Iordache Constantin, pare să fi fost încercat de vânătoarea înamică tare mult, dar și norocul l-a săvut, căci echipajul lui doborât contra avionelor înamică. Cei doi însă povestesc că l-a impresionat pe el mai mult, a fost o ruptură în planul avionului de circa un metru, făcută de un proiectil de tun. Când au atterisat cu apărătura aeronavei, mecanicii și-au făcut cruce. Nu le venia să creștă ochilor minunase ca un avion să poată suporta o levită atât de gravă, însă și se pleburase.

Altă amintire de neuitat este povestea Iordache o misiune în care, după un atac dispersat al vânătoarei înamică, printre un capeteiu curios s-au inversat consensurile avionului lui. Băstul pilot era buimădit; ca să pică, trebuia să tragă manșa în burăt, ca să urce, trebuia să împingă! Va putea închipui ce înseamnă pentru un pilot ceea ce i-a intrat în reflex misericordie conmenzilor, să se trezească cu ele inventate! Desigur că eronă a cuprins întreg echipajul, dar totul se sfărșește cu bine.

In sfîrșit, ea enunță una aterizării în plină noapte, fără instalări speciale de halotaj și termometru și fără instrucție caracteristică a zborului de noapte, — maistrul Iordache încheie, deocamdată, povestirea amintirilor sale.

Po serg. Bozadea Eduard, un tânăr plăpînd și sfico, dar un peneștilor minunat, l-am lăsat înțenționat la urmă, pentru că pare să înțeleagă foarte calitatele unui zborător perfect. Cu amintirile lui am pus o serie de caiete. Înordînd că Odessa pe care a vizitat-o spre a „vedea efectul bombardamentului” lui, cu Stalingrad, deosejura căruia a executat 34 misiuni sub un a.c.a. infernal, cu emocii unui zbor de 300 km, având un motor opet, — toate sunt pagini de epopee modernă.

Să tot el a fost acela care a urcat, fiind în misiune îndepărtață, pe o vreme uriașă, de cîstă, răsunând cără în casă, ultimul mesaj să îngreafă căpitan Getă Antonescu:

— „Nu găsim obiectivul! Ne înțeorem că la bază!” pentru că navele române să nu mai revină niciiodată.

Astăzi cătoate radiotelegrafisti arătăci ai pe seurt sunt doar o flăcă din viața lor ilustrată, plină de peripeții, cărora căciu, ne-am căzut noi, nu le putem da viață intensă pe care surburătorii de toate categoriile o trăiesc acolo, pe front.

LL. M. REC. CORNELIU STAN (SMF)

## ARIPI ROMANEȚI

**DIRECTOR: COMANDOR AVATOR  
A. L. DEMETRESCU**

\* ORGANUL OFICIAL DE PROPAGANDĂ AL SUBSECURATIULUI DE STAT AL AERULUI  
\* CEA MAI BUNA, CEA MAI IEFTINA, SÌ CEA MAI CITITĂ REVISTĂ ILUSTRATĂ.  
MONTAJUL ȘI TIPOPARUL LA FOTOGRAVURĂ (TIEFDRUCK)

\* PUBLICA TOATE EVENIMENTELE LEGATE DE PROGRESUL SBORULUI OMENESC  
\* PAGINI SPECIALE INCHIINATE AERONAUTICIEI NOASTRE DE RAZBOI

\* PAGINI RESERVATE AVIAȚIEI TINERETULUI  
\* PAGINI DE ARTĂ, LITERATURĂ ȘI TEATRU

**Prin redactor:**  
**LADMISS ANDREESCU**  
Redactor artist:  
G. I. O. N.

\* REDACȚIA ȘI ADMINISTRAȚIA  
BUCUREȘTI, Str. SARINDAR Nr. 9, ET. I. TELEFON: 3.45.26. CONT CEC 1334 BUCUREȘTI. REGISTRUL COMERCIAL Nr. 1731/1942 BUCUREȘTI. REGISTRUL PUBLICATIONILOR PERIODICE Nr. 76/1943, TRIBUNALUL ILFOV

\* ABONAMENTUL ANUAL: LEI 3000, DE SPRIJN LEI 5000, ONORIFIC LEI 10.000. PENTRU STUDENȚI, ELEVII, FUNCȚIONARI, MILITARI, MUNCITORI ȘI PLUGARI LEI 480

ABONAMENTELE SE ACHITĂ ANTICIPAT, LA EXPIRARE. REVISTA NU SE MAI SERVEȘTE ABONAMENTUL BACĂ ABONAMENTUL PE ANUL URMATOR NU A POST ACHITAT ÎN TIMP UTIL

\* PAGINILE DE PUBLICITATE DUPA TARIF

\* UN EXEMPLAR LEI 20

HUMERELE VECHE, UN EXEMPLAR PRETUL DEBUTU

\* DIFUZAREA REVISTEI ÎN TOATA ȚARA SE FACE PRIN:

INTERPRESS

S. A. T.  
Str. GOGU CANTACUZINO Nr. 38, BUCUREȘTI, TELEFON 1.15.80  
CONT CEC 5671 BUCUREȘTI



Adjutorul av. Macarie, unul din brevili negri, doar trei  
dile vîndute.



Avionul „Ducă” a F.A.C. cu patru  
de vîndute  
de o pară  
nușă

# Aripi românești în luptă



Pe un acord de leac  
(foto Costin Georgescu)



Avionul și baza îl. de Vol. Hărlich  
(Z. M. P.)



Aerodromul de Tolemeu-Hărlich (Z.M.P.)

67/3



Un avion de vîzărit din pînă de gîndulie și  
schimbării, s-a întors fără victorie la  
baud (S.M.P. — Serviciu)



Copilul său grup de avioane Stukas românești,  
condusă aburit formății său spre obiectiv.  
(S.M.P. — Serviciu)



Alimentatorul aviațional de vîzărit se men-  
ține necesar (S.M.P.)

Tral. vîzători 16. av. Gabras Ios.,  
S-Lt. av. Miles los și Cpt. av.  
Candea Gheorghe C. -

164-371 - GĂDĂȘIENU

687

687



987



Întâmpinarea victoriosă a Vîzătorului este am-  
biantă ca entuziasmul de concură!

Telometristul aviației bateriei A. A. 66 din  
trupa noastră magare (S.M.P.)



-Gîzul este gîza că întîmpinge mo-  
te curiose pe lîngă el (S.M.P.)



## ADJUTANTUL AVIATOR

# Costică Lungulescu

Flacă ce sură în brațele-l vântosese totușă trăinicia românească, în sufluri teatru ardarea luptătorului, și în ochi totușă nostalgie concul ce l-a făcut cărare scumpă.

Cârtiga înimile era o vorbă și magia trăbului nici sănătate pentru a j-i-l considera prieten. Înălțarea lui mare aruncă o stămă nu mai puțin mare și în desfășură ca o pagină albă printre simpla străngere de măști.

Înuntrul euforiei odă cu intrarea mea în Grup și a devansat pentru mine, ca și pentru toți ceilalți camarazi, întruchiparea voinei cu dărzenia, exemplul via al cărora în adevărată esență a expresie.

\* Oare cine nu l-a îndrăgit pe Costică?

Oriceadă pe buze cu o glumă, ochii lui aveau vîncă scăpărea optimismului sănătos, pe care-l risipa în jurul, mulțimind pe oricine avea de-a face cu el.

Aceasta ar fi icona celui care a fost până mai eri Costică Lungulescu, leoașă prea imperfectă pentru a oblini toate realitățile calității ce se amonizau în acest fel ca și Oltene.

Și astăzi de prietenul Costică de pe pământ, răsare și mai uriașă, împărătește Adjutantul aviator Lungulescu Constantin, shuritorul îndragostit de aripi și cer, baptizator viațăhunilor, pe care faptele l-au trecut de mult în rândul Eroilor acelui românește.

Flimă lui mare și voinei se facea una cu G-ul lui drag, atunci când legindu-se curățurile parăsutei, pornește, radință de bucurie, în mișune.

Plecând că ei în cehii sau patrulei, te simteai, pareai mai tare, mai neînfricat. Dospriul lui față de moarte nu era o vorbă glauă, dovedind aceasta prin fapte pe care, mai ales acei ce le-au trăit alături de el, nu le vor uita niciodată.

Adesea, noi cei mai presăpeti în Grup, sătmăreni mulți, apărindu-l când, ei sau unul dintre „căi vechi”, povestea „ana” de pe Misa, sau de pe la Stalingrad și din care scotea în relief doar parția veselă, viață, ghicind-o nu din scăparea ochilor povestitorului.

Avea Costică expresiile lui cu care ne familiarizasem și nimeni nu se pricopsea cu ei să dea unei simple povestiri o notă de ilărătare sănătoasă.

Iubea viață și o primia astă cum i se oferea, cu filozofie senină și boernoului. În jurul unui pahar de vin, atmosfera era mai altă când participa și Costică. Între altele „Nană, nană...” cântat cu nelințecuță naștere de el, nu oferă un moment de transportare în hainele căințului.

„Si de căte ori, în vătămare luptelor aeriene, nu găsea Costică potrivit să însoțească și gluma la Radio „una de-a lui”, care floegă să-l înconchineze ochii încreunăți în cristalul vizorului.

Cerul său, cenușă ale stepelor românești i-a fost, trei ani dezlumuri predește cu glorie și nu de putine ori, brâul lui vânjos a desprins de pe firmamentul lor, căte o stea roșie, pentru a o infinge nepuținăscă în glică...



Nouăzipsrecesc victorii a încrișis în palmaresul faptele sale, și rând pe rând s-au îngărat pe pieptul lui lat, dovezile lor:

Virtutes Aeronauticae clasa Crucea de Aur, Virtutes Aeronauticae clasa Cavaler, Virtutes Militari, Crucea de Fer, Virtutes Aeronauticae clasa Ofiter, etc., etc., se înghirlandau una elte una în curună lauriilor pe care Patria recunoscătoare i-a închinat.

\* \* \* Drăguț Costică, pein dispariția ta și lăsat în sufletele noastre un gol pe care nimic și niciiodată, nu-l va umple.

Locul tău înainte pe care flința ta l-a ocupat în noi, va rămâne numai al tău.

Ne sunt ochii înălțerăți, dar nu plângem. Pentru asta ar trebui să fim prea slabă.

Săpoi, tu nu eşti dintr-o acela care se plângă..., și să frânt aripiile ce te-ai purtat astă, dar astă noi n'oi numim moarte.

De-școală din finalul cerului românește, înainte de a ieși, înălțări cu găsă, și mai trăs încă o linie pe răbojul făptelor tale, în cea de a 276-a misiune...

\* \* \* „Să sună sigur, că astăzi cînd urșita și-a pus stăvili elanului, ochii tăi buni au mai privit încoadașă nemărginirea cerului, și mai zâmbit și nu mai rostit vorba ta: „Nu-i elegant.”

Azi, cînd Comandantul a amintit în fața frontului moartea Adjutantului aviitor rez. Lungulescu Constantin, am cîlit în glau și în ochii dincolo așa străbucătioră pe care o are pasăreala cînd îl cade un pui din cuib. Se cred că niciodată nu ne-am simțit mai interesa legăți unit de altii, decât în acel moment cernit...

Mărtine și nouă și va înșepe... \* \* \* Să viața noastră va continua pe flagășul ei obișnuit. Doar misiuni accesăi jocuri, accesăi mici distrații, accesăi glume. Doar flăpura mare a lui Costică nu ne va opri privirile.

„Si multă vreme încă, în Inserări, cînd, gata de plecare spre cantonamente, vom auzi sunetul unui G-u înțărziat, ne vom întreba, cu tainicii speranță în inimi: „Oare n'oi Costică????”

Adj. stg. av. BĂLAN V. EMIL



M. S. REGELE MIHAI I

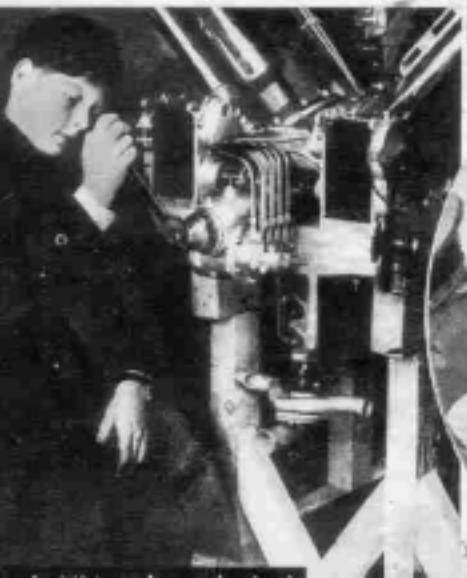
Prețea aviației noastre de războiu, avântul  
înșăvălit, eroismul ei se desprind, într'un  
de bineînță, din gândul că Regele nostru,  
în lor, reprezintă chintezenta a tot ce are  
bun, mai nobil Neamul nostru. Adăoc cu-  
tor al sforțului și al sacrificiului sărbătoresc,  
Regele Mihai I a fost dintru început imbold  
cu bravili apărători ai cerului românesc.  
Un copil M. S. Regele s'a familiarizat cu  
azurul românesc, cu tot ceea ce repre-  
zintă tehnicitatea în materie de sfor, cu in-  
ginerie și forță de realizare a artileriei noastre.  
Aici, în preajma zilei aviației (20 iulie),  
în instantanee din viața de sforător a  
lubitului nostru Rege.



Aceea 17 ani, la Pipera, primul său în cariere  
în zbor.



La o unitate de artillerie antiaeriană,  
în extremitatea război (S.M.P.)



# CURSURI DE AVIAȚIE SI AEROMODELE PENTRU PROFESORII SECUNDARI

Comandamentul Tineretului Aviatoric Român (T.A.R.) din subsecretariatul de stat al școlii, în acord cu ministerul culturii naționale, organizează în com. Cernolea-Dolj, două cursuri de cunoștințe aeromodulice, pentru profesorii secundari din țară.

Serie I-a 17 iulie — 13 August 1944 pentru profesori de fizico-chimie și matematici.

Serie II-a 16 August — 13 Septembrie 1944 (curs de aeromodel) pentru profesori și maestri de desen și lucru manual.

Participanții beneficiază de transport, cazare și hrană gratuită primind și o indemnitate specială de 500 lei pe zi.

Inscrierile la cursuri se vor face telegrafic la Comandamentul T.A.R., comune Cernolea Dolj, precindându-se: numele și pronumele profesorului, specialitatea, locul de îmbarcare și adresa exactă la care i se va trimite ordinea de participare și factură de drum.

Nu se vor putea înscrise profesorii și maestri care au absolvit aceste cursuri în anii trecuți.

D-ii profesori din primele serii vor veni în Craiova, luni 17 iulie 1944, iar cei din serie II-a marți 16 August 1944, la Craiova se vor prezenta la Aeroclubul Olteniei, str. Unirii 65, de unde vor fi transportați în cadrul nemenținut.

Activitatea desfășurată la aceste cursuri se consideră munca de război.



Atac la sol, de Balulescu A., lic. com. N. Rădulescu, Bacău.

Luptă aeru-sol, de Bitto Marin, elev Sc. Brăila



Luptă aeru-terestră, de Flădăescu N., sl. VI Ia, mit. H. Filipescu, Prahova.



**Marginalii...**

RINDURI LA

**STABILIREA UNUI NOU RECORD NAȚIONAL DE DURATĂ LA SBORUL FĂRĂ MOTOR!...**

S-a scris multă și, desigur, se va scrie și mai mult — peste timp — despre sborul fără motor.

Despre poezia lui...

Despre poezia noilor străbătutii linii de planorul condus cu dragoste, dar și cu pricipere de sărbători.

Peste mulți ani și-au închis rândurile acestui vis — misiuni de impărțire asurării, din meșteșugul îngerilor.

Via liniștită pe care nu-l poate realiza decât înținând cu minte bunul, cu trup sănătos, cu voce bună.

Vizul sborului fără motor...

Căci dintr-o nouă liniște sau nu liniște încă să posem peste deal, peste dronț — în stor — cu minuță pasăre, care-l planorează!

Căci, însă, ne-am dat seama că orice lucru are și un revers mai puțin de cîndva!

Si sborul cu motor are un astfel de revers la medalia poeziei norilor.

Este perseverență!

Perservenția celor ce vrea să stăpânească vîndoulul „călcănd” cerul cu avionul fără de motor!

Dar odgă limitată și această încercare, trădătorul planorist îl deschide poarta de hram a sborului...

Ei va cunoaște învingătorul...

Sentiment interzis ornamentei de rând.

Si — acesta a și fost scopul rândurilor de față — nu avem un învingător.

Este instructorul Gheorghe Brănescu — dela o scosărie de stor fără motor a T. A. R., căută!

Înțădevăr, zilele trecute cînd — aşa cum se întâmpline acum — vizările de răbdău se nerăsuau, se întrecoau pe unde bertișoare pentru a străbate cîță mai renoade spațiu, pentru a se lăsa interceptate de cei mai periferici puncte de pe gămănt — dela un modest post de emisie; minunat aranjat, urăvă la plesiguri străjuit de munți; se transmitea armășorul mesajuri:

— Atențione, atențione!... — Tinorul Aviator Reședință! Alci T. A. R., T. A. R., Monșigur către toate noastre! Către toate grădinele T. A. R.

— Instructorul de stor Brănescu Gh. a doborât recordul național de durată, urărând cu planorul Salamanca douăzeci ore și douăzeci și patru minute!

— Scosă de unde a pornit Instructorul Brănescu să dreseze un cald salut comarașilor de stor — care, pe alte terenuri, la ora aceasta se pregătesc să doboare acese recorde!

— Atențione, atențione!... — Douăzeci de ore și douăzeci și patru de minute!...

Acolo sus — sus între cer și pământ, între noi și cei de-o flină cu luntă și greșea și eroi...

Acolo, singur!

Dârzi, plin de voineță — Instructorul Gh. Brănescu și-a invins mai inițial obiceala.

Ei, a tăruit din comoditatea cotidiană...

Prin ideia de sport — dar mai ales prin dragoste de stor, ei a invins.

Odată pornit, el a stăpânit planorul, a invins norii, curul!

Brănescu Gh. este un tânăr învingător!

Un tânăr care face cîstea sborurilor noștri mici — sboruri din mijlocul cerelor mălice — la semnul dat de Patrie — se vor alătura escadrilelor massive ale înălțătorilor.

Ale căror ce din mană și-su făcut armă.

Ale căror — mai ales — care stăpânește cerul — săptămâna scumpă a Nașterii României.

EUGENIU V. HARALAMBIE

**CIRCULAȚIA IDEII AVIATICE**

Deschiderea Scosătorilor de Stor ale Tiparului Aviație Român ca și concursurile de Aeromodelare care s-a programat de T. A. R., pentru actualul sezon, au avut dăruri să entuziasme pe tinerii noștri scoalați ai mestesugului minunat al lui Icar.

Aerodromurile tineretului sunt pline de voie bună — de copii care și fac din stor pastună de astăzi, înălțările de milane...

Ideia aviației este din nou în mare circulație.

Multă discuție.

Îată, de ce, în rândurile noastre de astăzi, vorbim toamna despre câteva aspecte ale acestelui idei.

Despre aspectele în care se reflectă această curată pasiune a Tinerelui Român.

Ce este storul? La ce folosește el?

— Îată, deasupra întrebării cu mult întrecute de evenimente.

Cine nu stie astăzi ce-e acela storul?

Acea victorie a omului asupra apărilor cîntecă le-a redus prin acest meșteșug proporțiile, distanțele.

Vîs de veseră al omului care findu-se și după stăriile cersului — veacul nostru aduce contemporanității marea măndrie de-a înălțării acestui via, de a-i rezina prin și reci de mille de apărate de stor care, la crești de față, străbate vîndoul.

Storul este o fațătură din minunătările Cerului.

O frântură pentru care omenește a jefui atât de mult — dar care astăzi este pus tot mai în serviciul acestei omeneiri.

Sborul însă mai este poezie, dragoste de orizont, de neînălțat oceanul cîsuar...

Ei este legătura materializată între pământesa noastră obidi și fiecare minută și dumnezelacea noastră de dincolo de viața ea de toate zilele.

Sborul folosește în același timp omeneirii.

Mâine — cînd în locul tipărilor prevăzute cu armeniamente, mîntul și spatele de răbăo, avioanele vor prezenta mijloacele cele mai ideale și rapide de transport și vor revoluționa multe domenii de activitate omenească, să vor crea chiar domenii noi.

Si, acestea toate vor fi cu putință doarice — storul — înstă storului — atinge domenii căt se poate de întinse, dar și variate.

Ei este la fel de interesant din punct de vedere fizic — pur ca și din punctul de vedere sportiv. Practic ori sănătăție — poetic pără la odată — storul este la fel de captivant, de stăpânitor...

Din punct de vedere tehnic, storul interesează prin acela că, spiritul omenește creștește apărare din ea în ce-mai perfecte, mai sigure.

Mușta lor înălțării hîrșină.

Hîrșină omeneșcului așa cum natură. Practic aviația interesă prin asigurarea legitimității, asigurare care poste fi folosită pe plan civil — legitimitățile, industriale, propagandistică, sportive, etc. — cum, deosemenea, poste fi folosită — și aceasta nu mai este nevoie să demonstreze, vremurile de astăzi amându-ne îndesăză acel rol — și din punct de vedere militar.

Îată, deocamdată deosebit de treacăt domenialele atinge de ideia aviației și trebuie la cîte de sus să mai adăgăm industria proprie nașă a aviației — ne-dăm seama de ce se bazează de astăzi de mare circulație.

Si faptul merită ca astăzi mai mult să fie stabilisit, ca cădea aviației a cucerit întregul Tinerelui român — înseamnă din mijlocul căruia vor veni milene viitorii apăi ai sborului,



## SBOR ȘI SPORT

În scolile de pregătire preșerială și tineretului nostru, planorul este mijlocul cel mai convenabil deosebindă în cadrul fizice și morale ale sănătății de viață.

Senzat pe flosirea cunoscătorilor de aer, planorul — după este un spart liniștit motor, — obosită să urce și să evolueze, menținându-se în aer într-un sprijin și pînă la posibilitate. Planorul este astfel cel mai bun și cel mai plăcut mijloc de a pregăti instrucția aeristică propriu și cu obiectivul elevilor cu zborul, formându-le acela simț al echilibruului. În aer de către va arata noile mari stări, pe avionul de război, de lauri sau de transport. În același timp, planorul dezvoltă și facultăți sufletești în tineret. În același timp, formându-le unul răspunderii și dându-le autoritatea propriei lor personalități.

În sfîrșit de necesitatea de înținută preșerială pe care la dovedește planorul, și este și un element important de transport aerian, fiindcă planorul gros a fost utilizat pe o scară însemnată în desbarcările de trupe și material care s-au efectuat în acens război, bătălii și în acțiuni garnizoane din Creta, sau în ocuparea insulelor din Marea Egей și, astăzi, în urmă, de armele perde pe frontul învecinat. Într-un astfel de planor gros pat și îmborțat și transportat, pe căile aeriane, ușă și cu echipamente sau carburanți. În felul acesta, oamenii și materialul transportat, pat aterizat în condiții excelente și pe loc determinat, realizând folosul și nevoie concreta într'un anumit centru de efort.

Pentru viitorul loastră apropiat, planorul va deveni unul din elementele cele mai utile transporturilor aeriane de pace, studindu-se și realizându-se chiar teoremi de planovare care să rezolve problemele cunoscute și a călătoriei aeriane într'un clip de cea mai mare importanță pentru omenești.

Pentru tineretul care se întâmpină cu dragoste spre disciplina noastră și tineretului, planorul este o administrabilitate joasă și ușă și ușă și ușă. Datorită de perspectivele astfel mai joase, planorul este cea se înveță în aer liber și în cadrul naturii, însemnată, pentru tinerii planoristi, scopul ideal, Sborul devine o disciplină liberă și sportivă, dând un impuls cu totul deosebit energiei fizice și morale a tineretului nostru. Tineretul pe care naconștem se clădește forță vitală a Nașantului.

## AVIAȚIA, MIJLOC D PREGĂTIRE A TINERETULU

Vîntul vîntu Națuni e îndisolubil legat de pregătirea tineretului. De sensul pe care va îl învăță astăzi existența sa, în cadrul colectivității naționale. Să, mai ales, de posibilitățile de reacție, organizare și cunoaștere ale acestui tineret, atunci cînd va fi în față unei conjuncturi speciale geo-politice, cum e cazul prezentului nostru.

Permanență amintind, fizic și spiritual, și împreună de viața uriașă ale sănătății tineretului, sănătății obligată a pregătirea tineretului, generații pernă care prezintă continuu a unui conștiință națională și posibilitățile fizice de aducere ale vîntului, printr-o menținere halească, să constituie principalele rațiuni de existență.

Această trebuință să fie put, educativ, și acestă alternativă pe dezvoltarea spirituală omică și necesitatea formării fizice a tineretului.

Înălță de unde începe rolul uriaș al aviației. Al acelei forțe mici în lîmp de război, regeneratoare de energii și mentalități în lîmp de pace.

Al anului creatoare de destini, — aviația înlătuîne din cînd în cînd secolicele acțiuni edificătoare. Datorită acestui apă, deosebit, puternic o serieată acțiuni pro-axialești în rîndurile tineretului, cu gandul sub auspiciile T.A.R.

Acțiunea ca începe cu dezvoltarea gustului pentru aviație prin activitățile aeromodelistică organizate în școli. Pentru pregătirea unui curier pro-axialic. Aici, în atelierul de construcție miniaturelor, tinerii învață să perseveră, să înțeleagă și să exprime elorul creativ, să își exigeze orizonturi noi, împreună cu încercările slăinătoare, la început, avuțătoare apoi, care să propriei lor suflare, pernă și le înțeleă pe arigo lanțul, spre înțeleptul asimilării.

Tocile, apoi, în acel "întemeietor" aviație pe care-l reprezintă planorul, se crează o concepție sănătosă și necesitară a colectivității, organizată pe plan național, se înverșează în disciplinele apărării de necesitate a zborului și după primele evoluții se anunță sărbători de buntușeasă incomparabile a turismului aerian, ca deosebit, în egală măsură, formarea caracterelor și creației cotidienelor confrinții de direcționalitate și posibilitățile lor.

Se formează celișeușul vigoros de care fără nicio altă lîmp de pace căl și în vîrstă de război.

Inverșa în aviație proprieză zînh, apoi, coincide cu pregătirea specială a tineretului pentru o mișcare clubă, — folositoare astăzi, căl și Nefilii.

Punând accentul pe formarea sufletească, fizică, intelectuală, profesională și călătoriească, aviație prezentă cel mai ideal mijloc de pregătire a tineretului.

GHEORGHE L. GHEORGHE



# AVIAȚIA PASIUNEAE TINERETULUI

Aviația a devenit astăzi o problemă care preocupa tot tineretul. Școala de aviație dovedește astăzi cu prioritatea prin leabilitatea și prin numărul tot mai mare de ucenici cări cu entuziasmul și perseverența invincibilă neobosită ca să poată spune într-o zi: — „am aburit”.

Aeronautica atrage la ea prin caracterul de altă și spiritual de jertfă pe care îl cere.

Tinerii sănătoși și vițăi, plini de viață și pasiune posionată care nu li se supune decât după mulți munci și curăț. El își învăță săcii numai o misterie prin care pot să folosească societății, cînd vor invoga să respecte juriu înaintătorilor și se pregătesc la nesigură să se jefuiască și împăti.

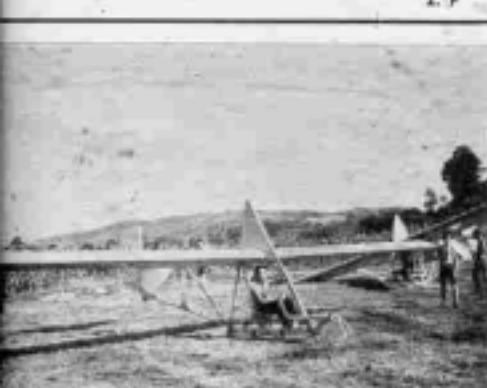
Trecutul aviației este plin de figura marii primăvara lor: bătrâni tot ce au făcut este perfect realizat și pus la punct a locuitorilor de alții care de multe ori au plătit cu viața consecința năsuții. Începutul.

Exemplul aviației care pe pragul morții a început să sporească color venitii și-a salvato „spinele” vîntului pilotii să încrănească sunetul sunet, când se prăbușesc”, luptă care împiedică aparatul să ia loc, este edificator.

Astăzi jertfa de felul acesta nu se mai cer. Aviația s-a ridicat din leze încrengături și se oferă omului un mijloc proaspăt de locomotivă, de transport și ca mai puternic armă de război.

In luptă pentru cucerirea aerului, jene noastre și avii o însemnată contribuție. Este destul să menținem numele bătrâneștei tradiții Vîță, și lui Aurel Vlaicu sau Mircea Zezeljanu, ca să vedem că preoccupiedarea aviației nă face decât începutul sătenii. Năsemnează noi și dacă în vesanile tulburări de după naștere răiboiul națională se renunță și nă se poate descurca, în schimb în următoarele lăpti și înțeleptul să capete înfrângătoarea misiune aviației din România. Astăzi aceasta, școală de obor cu motor și planoruri sunt sănsele sub Comandamentul Tineretului Aviațic Român, care are grija să breveteze sănii de piloți din Tineretul Român. Tinerii acești veniți din toate colțurile țării, activizați din plin, invigați tot ce trebuie în studiori cunoște despre avion și înțeleagă înțelegător, pregătiindu-se pentru cînd vor putea înfrângătoarea oboră să le ceră și vor fi, invigați, în flințe capătării purului progresul continuu al aviației și purul propulsor sau apărarea țării în care s'au născut.

Z. F.



# AVIAȚIA, FORMĂ DE ENERGIE

Aviația nu este numai o școală de tehnici și oboruri; ea este și o disciplină spirituală de o dimensiune cu totul deosebită, flindă în mijloaci sesilior de obor se formează un tineret valoios, atât pentru armată cît și pentru societate.

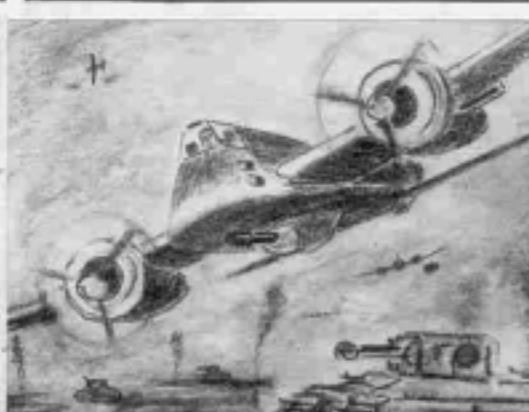
Aviația aduce o pedagogie nouă; tinerii care se întră în școală pe calea vînduialului primind o educație completă, formându-și trupul și dezvoltându-și facultățile sufletești. În școlile de aviație, ca sau fără motor, se zilește caracterul ferm și optimist al tineretului nostru de care vom avea stăta lievoile pentru apărarea Statului și promovarea culturii și a valorilor spirituale ale acestui bucurător.

Buloul tineretului în viața Statului este de cea mai mare importanță, decareze de el depinde și conservarea unor tradiții scumpe și garantarea unei dezvoltări normale sub toate raporturile ale vieții noastre naționale. În școlile de finorci ale aviației se pune seamă toamna de acțiuni normative superioare ale nașului; tineretul care se ridice pe calea vînduialului, ca să-și scânde ochii și sufletul în nemângințul săniori, obținând edatul cu brevetul de obor și brevetul său de energie morală.

Tineretul Școlilor de Aviație devine și un element important al progresului și o forță a civilizației care este viață, activitate, atât timp cît este impetuosa, îndrăzneaște, susținută de elanul creator. Tineretul nostru este atât de doar, încă în efortul de progres și ordine și omenești. Tineretul acesta trăiește care poartă în cerul ochilor imaginea vie, prezența unei Români restaurată în vechile frunțare, constituind rezervuarii de credință și de voință și energie națională.

Aviația este una din formele cele mai impunătoare ale acestei energii naționale și celul Patriei are nevoie de aripi multe și puternice, care să-și spere și să-și ne asigure dreptul la zbor, la viață... Misuniile nobili, misuniile plini de bărbătire, misuniile grea, dar fermeclioare, misuniile care nu poate reveni decât tineretul biruitor, sănătosul și de pe front sau din școlile de pregătire preaviațică. Acolo, în înimă caldă și fructuoasă sau pe povârnișul dulce al Școlilor de obor fără motor, flăcăli și copiii nașului nostru își întârsc sufletul și trupul, pregătind cadrele viații noastre naționale de mâine.

B.



# Sbirătorii noștri

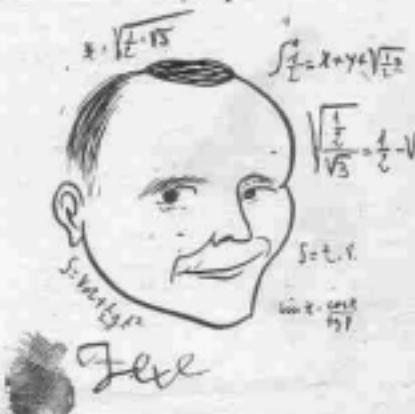
văzuti de  
Gion



General Comandant Ensign Gheorghe



Bogdanel, copilul reținut inițial de copilul aerian



Capt. av. Gh. Popescu - Cisețele din vîntura



SH. av. Hărăldău - delu evoluție



Adj. av. Mihai - delu legătură



SH. av. Radu - delu vîndetore



SH. av. Chifilescu R. - delu bombă-dement