

- În această pagină
- În această pagină
- În AZI ace
- În această pagină
- În această pagină



ZIUA AVIAȚIEI

CURAJUL - O DIMENSIUNE UMANĂ

Ion Biberl: Sărbătorirea zilei aviației Republicii noastre socialiste ne prilejuește o discuție asupra celei mai înalte calități morale a aviatorului: curajul.

Cred că veți fi de acord cu înțelegerea obișnuită a noțiunii de curaj, care nu este o stare trecătoare, de moment, ci un fel de a fi permanent al unui om. Sînt sigur că veți împărtăși credința care vede în curaj: una dintre acele capacități și energii care, trecînd peste orice piedici, pune interesul colectiv — al țării și al omenirii — deasupra interesului personal, al omului izolat. Această atitudine conduce, la nevoie, la sacrificiul conștient al persoanei, pentru salvarea comunității naționale. Veți aproba, desigur, convingerea că opusul curajului nu este frica — un om curajos poate resimți la un moment dat un sentiment de teamă — ci este egoismul.

Curajul trebuie deosebit de îndrăzneală. Indrăzneala este un simplu gust al riscului, al primejdiei; îndrăzneala nu are valoare morală, exemplul acrobatului care face exerciții periculoase la circ, fără plîsă; curajul este însă morală, are o valoare morală, exemplul omului care se aruncă în apă pentru a salva un copil, sau curajul soldatului, în război. Există mai multe feluri de curaj: alături de curajul care duce la sacrificiul vieții, există un curaj civic, un curaj al opiniei, un curaj de a spune adevărul. Istoria lumii, în vîrstregimea ei, este înălțarea unor acte de curaj și sacrificiu, pentru înfruntarea în lume a dreptății, egalității între oameni și pentru apărarea libertăților naționale și individuale.

Adevăratul curaj presupune conștiința valorii persoanei umane și există totdeauna sacrificiul inutil. Curajul adevărat implică prevedere, spirit de inițiativă, stăpînire de sine, respectul vieții altuia. Din această cauză o atitudine curajoasă se cultivă, se educă.

Omul se poate naște îndrăzneț, dar devine curajos, prin educație.

Vă supun aceste gânduri, do, care dați în fiecare clipă de viață noastre dovezile de curaj luminal, puse în slujba patriei — cu rugămintea de a vă rosti părerea, pentru ca tineretul țării noastre să poată afla în cuvîntul și faptele pe care le înfăptuim, un îndemn și un exemplu.

Ing. Mircea Finescu (care numără peste 3.500 ore de zbor). Cred că a zbura cu avionul nu constituie un act special de curaj; sînt de părere că există, în adevăr, o diferență între curaj și îndrăzneală.

Constantin Onclu (5.500 ore de zbor). Sînt de acord, curajul trebuie educat. La început elevului-aviator îi

La sfîrșit de săptămînă: MASA ROTUNDĂ A „SCINTEII TINERETULUI”

e frică, nefiind obișnuit cu senzația de zbor. Mai tîrziu, curajul se formează.

Ing. Finescu. În fond, nu înțelegem să fim curajoși, ci învîlmăm să ne stăpînim frica!

Constantin Onclu. Există o deosebire între curaj și îndrăzneală. Indrăzneala poate fi, de multe ori inconștientă și de conștient. Curajul este manifestarea omului care înțelege să-și îndeplinească misiunea primită, deși este conștient de ceea ce i se poate întîmpla.

Ștefan Calotă (6.000 ore de zbor). Un aviator trebuie să aibă foarte mult curaj, el trebuie să-și învingă frica, trebuie să fie pregătit, să-și cunoască mașina, să fie gata să facă față tuturor întîmplărilor. Aviatorul trebuie să fie calm. Noi nu ne dăm seama că avem curaj, pentru că sîntem foarte bine pregătiți. Cunoștința mașinilor și a tuturor defectiunilor. Numai o bună pregătire face un bun aviator.

Ing. Emil Iliescu (2.300 ore zbor). Aviația este școala curajului. Acest curaj este rodul unei îngrîșite educații. Cred că toate activitățile legate de aviație presupun curaj, nu numai în fața primă a aviației — curajul pionierului aviator Aurel Vlaicu — dar și în prezent: pilotarea avioanelor cu reacție, care ating viteze supersonice presupune mult curaj, întrucît intervin în mîinirea lor situații mult mai grele decît la avioanele clasice.

Maior Octavian Bozic. Curajul presupune, de asemenea, răspunderea pentru faptele tale, mai ales cînd răspunzi de activitatea și viața oamenilor pe care îi conduci, pe care îi îndrumi. Curajul este necesar totdeauna și cred că se naște dintr-o cunoaștere perfectă a aparatului și dintr-o dragoste puternică față de patrie.

Maior Aurel Pleșa. Cred că este esențial ca omul să aibă un fel suprem în viața. De exemplu, cei de la această masă au visat să devină cuceritori ai aerului. Pentru aceasta a fost nevoie de voință dar și de curaj. Pilotul trebuie să-și aibă dorința fierbinte de a zbura; pentru aceasta trebuie să se pregătească, să învețe, să-și însușească desăvîrșit tehnica și cunoștințele aparatului, pentru a face față tuturor întîmplărilor.

Căpitan Vasile Rusu. În aviație, spiritul tovarăesc între zburători și tehnic este foarte important. Ei, ca tehnicienii, fac tot ce e necesar pentru ca să dea aviatorului siguranța zborului. În aviația militară se luptă pe toate căile pentru

ca defectele să nu apară în aer. Pilotul și tehnicianul fac un singur om. Emoțiile mele de pe pămînt sînt unecori mai mari decît cele ale pilotului din aer, mai ales că la un avion supersonic pe care îl pregătesc, cerințele sînt foarte mari.

Constantin Onclu. Cred că supremul act de curaj este sacrificiul.

Angela Năstase (care a făcut 800 salturi cu parașuta). Curajul și sacrificiul sînt două lucruri complet diferite. Cînd mă arunc cu parașuta, eu am convingerea că nu voi suferi nici un accident cîci am încredere în materialul pe care îl folosesc. Nu trebuie să facem un sacrificiu, de dragul sacrificiului.

Ștefan Băcăuanu (700 salturi cu parașuta). Cred că tovarășa Angela Năstase

Ionel Bică. Este adevărat că noi, aviatorii, sîntem curajoși, dar sîntem și ponderați. Acest caracter de prudență crește, de altminteri, cu vîrsta. În îndeplinirea unei misiuni curajul nostru se afirmă cu toată vigoren.

Maior Ion Păunescu. Cred că Aurel Vlaicu, marele nostru înaintaș, avea mai multă nevoie, de curaj, decît noi. În primul rînd nu a avut cine să-l învețe. A trebuit să învețe singur felul cum să execute anumite comenzi pentru comandaerea aparatului. Ceea ce trebuie să-l mai caracterizeze pe un pilot militar este să aibă încredere în posibilitățile lui proprii. Dacă nu ai încredere în tine nu vei reuși să-ți duci misiunea la bun sfîrșit.

Ștefan Băcăuanu. Să-mi



Vasile Simion



Angela Năstase



Mircea Finescu



Aurel Bică

se, cînd afirmă că a sări cu parașuta nu ai nevoie de curaj, a uitat, după cîteva sute de sărituri, care au fost emoțiile începutului. Cred că pentru a sări cu parașuta este nevoie de curaj; dar trebuie să adaugă că acest salt reprezintă și o mare, o foarte mare plăcere. Desigur, parașuta este perfect calculată de ingineri, ea trebuie să fie foarte bine pilotată, dar saltul presupune emoții. În ceea ce mă privește, acum, după 14 ani de activitate, nu-mi mai dau seama dacă am sau nu nevoie de curaj, pentru a sări cu parașuta.

Constantin Onclu. Am avut, într-un zbor, un accident tehnic serios, pe care am reușit să-l înlătur. Care a fost, în acest caz, rolul educației primite în cursul anilor de zbor, puțină de a-mi stăpîni frica, calmul gîndirii care mi-a permis să-mi dau seama ce trebuie să fac pentru a salva atît avionul cît și viața mea. Am reușit astfel să ațerizez în bune condițiuni. Voi spune, așadar: rolul curajului în aviație este foarte mare; curajul este rezultatul educației comuniste, ce ni s-a făcut.

dați voie să dau un exemplu de curaj deosebit. Locotenentul maior Ciocan Vasile, astăzi maior, a sărit cu parașuta, dar a prins în cădere, un alt parașutist. Parașutele lor s-au incurcat. Au încercat să acționeze parașutele de rezervă. Acestea s-au incurcat la rîndul lor. Neplăzindu-și curajul, ofițerul a putut pînă la urmă deschide parașuta, salvîndu-se pe oaste. Suspanta i s-a înfășurat de gît și de mină, rînduindu-l. Ofițerul și-a menținut calmul și cei doi am putut ajunge cu bine pe pămînt.

C. Onclu. Nu cred că prin obișnuința se formează curajul. În fapt nu dispărem decît frica. Acest curaj trebuie să fie educat în timpul zborului și în multe alte situații. Tineretul trebuie să fie educat în spiritul curajului. Nu numai pentru aviație este nevoie de curaj ci pentru toate celelalte domenii de activitate, tîinnd seama de felul cum evoluează societatea noastră. Aviația — școala a curajului — contribuie la formarea tineretului pentru multe alte activități și profesii.

Ing. M. Finescu. Nu este vorba aici numai de curaj.

Vă putem întreba: ce alte activități și meserii, sau ce ramură sportivă dezvoltă mai bine o educație tehnică, mai bine decît aviația? Aviatorul cunoaște aerodinamica, radio, matematica, el are curaj, își formează reflexele, își formează o viață sănătoasă, își formează o conștiință nouă, de care tinerii noștri au destulă nevoie! Sînt altele calități pe care aviația le dezvoltă, nu numai curajul. Nu am văzut un aviator care să fi ieșit din rîndurile a loc bun în societate. Oriunde s-a dus a fost apreciat, pentru că aviația i-a dezvoltat acest complex de calități!

C. Onclu. Pe lîngă curajul pe care într-adevăr îl formează și îl formează mai bine decît oricare alt sport, tocmai prin această multilateralitate pe care o formează, aviația dă tineretului posibilitatea de a învînta atîtea lucruri incît devine din ce în ce mai folosit pentru societatea noastră.

Maior Vasile Simion. Eu zbor acum pe avioane supersonice, dar, dacă mi s-ar cere să zbura și în Lună! Așadar, din ce în ce mai sus!

REPORTAJUL NOSTRU

de V. Căbulea și V. Ranga



NAVIGATORI PE OCEANUL AERIAN

lă cu avioane reactive de vîntătoare pentru interceptarea întregii aeronautice. (Acțiunea se desfășura undeva deasupra steepei dobrojene). Deci, un exercițiu de luptă care cere o precizie precizabilă minuoasă, o atenție distribuită a pilotului în aer; el trebuie să stea timp îndelungat cu atenția încordată privind și dirijînd aparatele din cabină conform comenzilor ce le primește, pe căi eterice, de la numele primului avion coboară pilotul maior Ion Abrudan, comandantul escadrilei. La lumină îndepărtată reflectoarele ne dăm seama că pilotul e un bărbat slăbit, de statură potrivită. Afilăm că de la decolare s-au scurs cîteva zeci de minute doar și el a zburat cu aviatorul avion reactiv, pe deasupra Băcăuanului, Delei Dumăni, Brăilei, Buzăului etc., parcurgînd peste 500 km, la o înălțime de 10 și chiar 12.000 m. Pilot de înaltă clasă, cu o bogată biografie, și-a început cariera în 1950. Din 1953 zboară numai pe reacție, însumînd peste 1.300 ore zbor. În această vreme la „Zebra” a sosit un alt experimentat aviator: maiorul pilot Constantin Măntău. Si așa, unul după altul toți piloții escadrilei raportează că acțiunea de interceptare a întregii aeronautice a fost îndeplinită cu brio.

— Sînt înțelegător, în această escadrilă, numai piloți de clasă întâi — ne-a declarat la sfîrșit comandantul unității. Și majoritatea sînt oameni tineri, chiar foarte tineri. Sînt oameni care la cîteva minute după alarmă sînt de demult în aer în urmărirea întregii Subunități lor e frunțată de patru ani de zile. Iar tehnicienii sînt una de aur a unității.

Am transcris opiniile comandantului unității considerîndu-le un omagiu călătorilor, o felicitare sinceră, adusă de ziua lor, aceluia care cucerește marea și misteriosul ocean aerian — aviatorii.

Dacă navigația pe ape în timpul nopții, e un spectacol feeric ce a zărit n-are asemănare. Prin tot ceea ce-ți ofără — decolare și aterizare, pe pista ce s-ar confunda cu noaptea, dacă salba de luminii colorate nu l-ar defini marginile și fizicienii. Lucrează aici, zi și noapte, neîntrerupt amuzosii ofițeri specialiști, sunt ofițeri și militari în termen. Dintre ei ne-au fost remarcate cîteva tineri, militari de frunte: caporalul Teodor Crisan, fruntaș zboară la viteze supersonice, a aparatelor zborului de noapte este impresionant și plin de inedit.

Am fost martorii oculari și auditive ai unui zbor de noapte spectaculos și impresionant de escadrilă.

ARIPI ROMÂNEȘTI

(Urmare din pag. 1)

ploare. Alexandru Papană, Traian Burduloiu, Ion Ghica etc.

Glorioasele tradiții de luptă ale aviației noastre militare au fost îmbogățite și ridicate pe o nouă treaptă în războiul antihitlerist, în cursul căruia aviatorii români au înscris pagini de adevărată vitejie. Răspundînd chemării Partidului Comunist Român, înfălcărați de un înalt patriotism, ostașii armatei române, printre care și aviatorii, au dat dovadă de un eroism legendar în bătăliile duse pentru înfrîngerea Germaniei hitleriste. Prin acțiunile lor îndrăznețe, pînă de un înalt spirit de sacrificiu, aviatorii români și-au adus contribuția la victoria însurecției armate din august 1944, apoi, împreună cu aviatorii sovietici, la eliberarea întregului teritoriu al patriei, la zdrobirea trupelor hitleriste de pe teritoriile Ungariei și Cehoslovaciei.

Datorită politicii înțelepte a partidului nostru de industrializare socialistă a țării, în anul puterii populare au fost create condiții optime pentru o puternică dezvoltare a aviației românești. Aviația de transport — T.A.R.O.M. — dotată cu avioane moderne asigură legătura Capitalei cu cele mai îndepărtate centre din țară. În traficul internațional avioanele de transport românești aterizează în prezent regulat pe cele mai mari aeroporturi din Europa.

O contribuție de seamă în sporirea producției agricole și-o aduce aviația ulfitară. Misiunile destinate pulverizării îngrășămintelor și comba-

teril dăunătorilor totalizează an de an mii de ore de zbor. Mult îndrăgita de tineret este aviația sportivă cu ramurile ei — zborul cu motor, aeromodulismul, planorismul, parașutismul. Infiripată încă la începutul celui de-al treilea deceniu al secolului nostru, prin înființarea în 1923 a Aeroclubului Român, afiliat la Federația Aeronaotică Internațională, aviația sportivă românească a cunoscut un bine meritat renume în lume. În tabelul de performanțe mondiale ale F.A.I. multe rubrici sînt ocupate de performanțele aviatorilor noștri sportivi.

O și mai impetuoză dezvoltare va cunoaște aviația civilă în anii următori. Direcțiunile Congresului al IX-lea al P.C.R. deschidînd o grandioasă perspectivă și în această direcție. Aviația de transport, de pildă, va fi dotată cu avioane moderne de viteză și capacități sporite, ceea ce va duce la creșterea considerabilă a traficului aerian. De asemenea, Capitala noastră va avea un nou aeroport internațional — în construcție la Otopeni — care va fi unul dintre cele mai moderne din această parte a Europei.

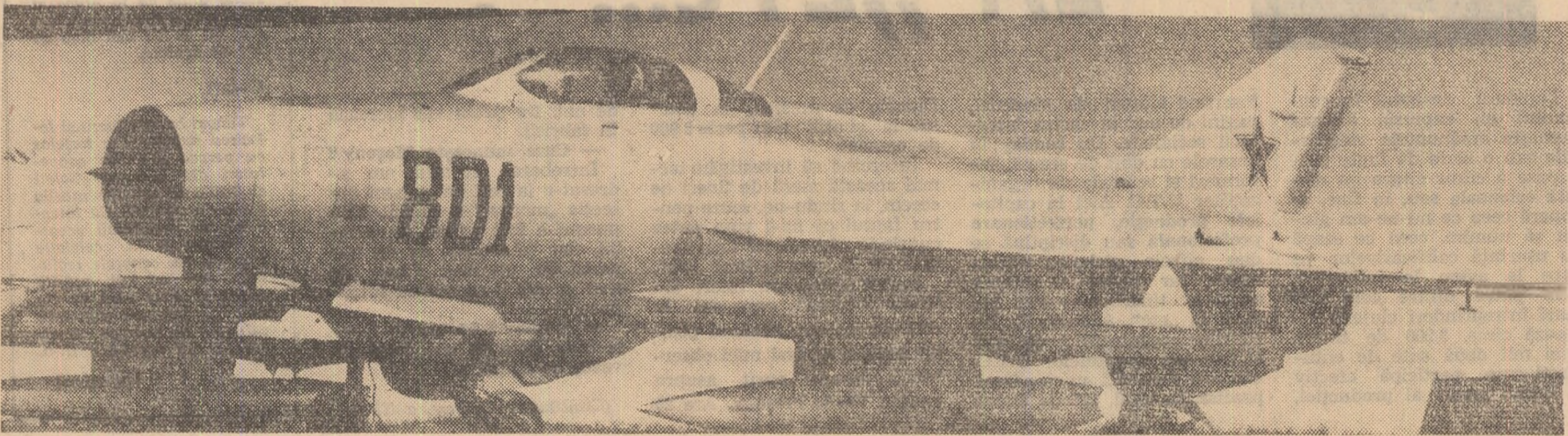
Manifestînd o înaltă răspundere pentru apărarea independenței și suveranității patriei, a cuceririlor revoluționare ale poporului, partidul și guvernul nostru acordă o atenție deosebită întărirea capacității de luptă a forțelor armate incît ele să-și poată îndeplini cu devotament misiunea sacră încredințată. Parte componentă a armatei noastre, aviația militară a fost înzestrată cu avioane reactive de mare viteză și cu aparatura necesară dirijării și desfășurării zborului

la înălțimii mari și în stratosferă ziua și noaptea, independent de condițiile meteorologice. De curînd s-au împlinit 15 ani de la creșterea primei mari unități de aviație cu reacție din țara noastră. Instruții de comandanți cu un înalt nivel de pregătire, care au acumulat o bogată experiență în organizarea și desfășurarea procesului pregătirii de luptă în zbor, educați cu grijă și organizațiile de partid, personalul navigant își perfecționează necontenit arta pilotării avioanelor supersonice, a interceptărilor și traierilor aeriene precise. Glorioasele tradiții de luptă ale aviației noastre, ai căror demni continuitori sînt, le însoțită și mai mult încredere în forțele lor, hotărîrea de a urma pe noi trepte ale măiestriei de luptătorii aerieni. Antrenamentele și aplicațiile complexe la care au participat și la care personalul navigant a obținut numeroase calificative de „bine” și „foarte bine”, faptul că peste 90 la sută dintre piloții militari sînt posesorii unei clasificări superioare, demostrează cu prisosință înaltul lor nivel de pregătire. Coloneii Dumitru Puiu și Mihai Ferezan, maiorii Constantin Stratu, Nicolae Neculescu și Ilie Danacu, căpitanii Ovidiu Adam și Ilie Bota — toți piloți „clasa I” — și mulți alții, prin modul exemplar în care își îndeplinesc misiunile de luptă în zbor, fac cinste aviației noastre militare.

În îndeplinirea misiunilor de zbor ale piloților o contribuție de seamă și-o aduc inginerii, tehnicienii, personalul din punctele de comandă și de deservire, toți care pregătesc zi de zi avioanele pentru zbor.

Sărbătorind Ziua Aviației în condițiile nestăvîlitului avînt creator cu care poporul nostru muncăște pentru trairă deșeură în viața istoricălor hotărîri ale celui de-al IX-lea Congres al partidului, aviatorii raportează conducerii de partid și de stat, întregului popor, că își vor pune întreaga lor energie în slujba cauzii înfiorii patriei, apărării independentei și suveranității ei naționale. Că vor îmbogăți și mai mult tradițiile aviației noastre spre faima și gloria aripilor românești.

GATA PENTRU DECOLARE



VIZITA TOVARĂȘULUI CIU EN-LAI

La Institutul de cercetări pentru cereale și plante tehnice-

Fundulea

(Urmasor din pag. 1)

In Intimplinare au sosit Nicolae Giosan, presedintele Consiliului Superior al Agriculturii, Gheorghe Necula, prim-secretar al Comitetului regional Bucuresti al P.C.R., Vasile Mateescu, presedintele Sfatului popular regional, Haralambie Alexe, prim-secretar al Comitetului regional Leului al P.C.R. colectivul de conducere al institutului, numerosi cercetatori si muncitori.

Vizitind cimpurile experimentale, oaspetii au facut un prim popos pe terenurile irigate, ce se intind pe o suprafață de peste 500 ha amenajate cu instalatii moderne de aspersiune care dau plantelor, potrivit regulilor stiintifice, cantitatile de apă necesare la timpul potrivit. In scurt timp au trecut pe suprafetele de condusa de circa 1.500 ha ce vor fi irigate prin sistemul de conducte sub presiune inropate. Tovarășul Ciu En-lai a ascultat cu interes explicatiile privind obiectivele urmărite de cercetatori și rezultatele obtinute până acum, s-a interesat de metodele agrotehnice folosite in cultura porumbului irigat, de ingrasamintele aplicate, de producția la hectar obtinută.

Oaspetii s-au îndreptat apoi spre sectorul zootehnic. Construcții moderne de diferite tipuri, adapostesc aici peste 1.600 de vaci de lapte și tineret bovin din rasele brună și roșie. La întrebările oaspetilor, gazdele vorbesc despre metodele de îngrijire și hrănire a animalelor, produsele obtinute, cercetările întreprinse în această ramură de activitate.

Vizitatori au privit lanurile întinse de grâu ale institutului, mărginite în depărtare de holdele bogate de cereale ale unităților agricole socialiste. Cu acest prilej, ei au primit explicații asupra procedurilor de creare de noi soiuri de grâu și a caracteristicilor principale ale acestora. Prețuind și pe unde au trecut, oaspetii au fost salutați cordial de cercetatori și muncitori care se găseau în apropiere.

În sala de consiliu, directorul institutului, ing. Tiberiu Muresan, a prezentat mostre din diferite soiuri de porumb, grâu, floarea soarelui, fasole, plante furajere, create și cultivate de institut, dând explicații cu privire la caracteris-

Pe șantierul Fabricii de motoare electrice din Pitesti

Lucrările de construcție a fabricii de motoare electrice din Pitesti, prevăzută a intra în producție în a doua jumătate a anului viitor, sînt în avans față de graficul de execuție. La hala destinată producerii motorilor electrice mono-fazate și uni-

versale sînt de ne amintit gata structura, care este rezistentă, care trebuie terminată la sfîrșitul trimestrului următor. Aceasta a permis constructorilor să înceapă lucrările de închidere a halei. Mult avansate sînt și lucrările la rețelele subter-

ane electrice, apă, gaze, canalizare etc., precum și la sectorul de gospodărire de apă, obiectiv care joacă un rol important în respectarea termenului de punere în funcțiune a fabricii.

(Agerpres)

ATENȚIE LA „ETC...“!

Un nume luat la întimplare, din lista sutoilor de alte nume despre care, sintem convinși că nu am fi aflat decât aceleași aprecieri frumoase, elogioase. Dar să ne reîntoarcem la Măgura. De ce numele lui nu a figurat niciodată alături de numele celor evidențiați în adunările generale U.T.C. sau cu alte prilejuri? Am pus această întrebare mentorului Ștefan Kolesvay.

— Știiți că nu m-am gândit niciodată la acest lucru? Aveți dreptate. De ce, oare? Poate, pentru că ne-am obișnuit să-l știm harnic, săritor, de nădejde. Munceste totdeauna cu convingere și pasiune după principiul „Ce facem, să fie bun — asta pe primul plan!“

...Și-am de vorbă cu un alt tânăr frumos, Eugen Simon, al cărui nume este amintit în fiecare referat, informare sau dere de seamă, neorari și de cîte 3-4 ori. Fără discuție, este unul dintre cei mai buni. Iar explicația lui Simon este, pe cît de modestă pe afit de simplă, firească, concludentă: — Nu s-a spus că sînteiți trei, cîte unul pe schimb.

— Exact. Dar Moraru te doî. Fără gemeni — Dumitru și Ștefan.

Brigada lui Leheni și nici unul dintre cei trei tineri nu apar printre cei evidențiați în

● Știri interviuri reportaje ● Știri interviuri reportaje ● Știri ZILNIC interviuri reportaje ● Știri interviuri reportaje ● Știri interviuri reportaje ● Știri

ACTUALITATEA

Cu prilejul zilei aviației

Cu prilejul sărbătoririi Zilei aviației, ministrul Forțelor Armate ale Republicii Socialiste România, general de armată Leontin Sălăjan, a emis un Ordin în care se spune că această zi este sărbătorită în condițiile în care întregul nostru popor înfăptuiește cu avînt și hotărîre programul dezvoltării multilaterale a țării, elaborat de cel de-al IX-lea Congres al Partidului Comunist Român.

Prin grija partidului și guvernului, aviația României Socialiste se dezvoltă neîntrerupt. Continuitor ai unor glorioase tradiții, care au situat țara noastră în rîndul pionierilor aeronauticii mondiale, animați de profunde sentimente patriotice, aviatorii noștri muncesc cu abnegație și devotație, îmbogățind prin faptele lor aceste tradiții.

Punîndu-și talentul și priceperea,

toate forțele în slujba întăririi capacității de apărare a patriei, aviatorii militari își perfecționează neîntrerupt măiestria de zbor, obțin noi succese în pregătirea de luptă și politică, în ridicarea continuă a forței combative a unităților; ei sînt gata oricînd ca, alături de militarii din celelalte arme ale forțelor noastre armate, să apere cuceririle revoluționare ale poporului român, muncă la pasnică, creatoare, independență și suveranitatea națională, și, împreună cu armatele țării socialiste frățești, cauza păcii și socialismului.

În încheierea Ordinului, ministrul Forțelor Armate relevă rezultatele remarcabile pe care le obțin piloții și tehnicienii aviației civile, de transport, utilitare și sanitare, felicitînd personalul aviației militare și civile, urîndu-le realizări tot mai mari.

Vicepresedintele Consiliului de Miniștri, Petre Blajovici, a primit simbolic dimineața pe H. Fetușon, presedintele Consiliului Municipal al orașului Londra, împreună cu soția, și pe C. H. Francisc, șeful delegației din Consiliul Municipal.

La întrevvedere, care s-a desfășurat într-o atmosferă cordială, a participat Ion Cosma, presedintele Comitetului Executiv al Sfatului popular al orașului București.

Simbolic la amiază, s-a înnoptat în Capitală, venind de la Moscova, Cornelius Măneșcu, ministrul afacerilor externe, care a participat la constituirea miniștrilor afacerilor externe ai țărilor participante la Tratatul de la Vargova. Cu acest ocazie, avion a sosit și ministrul afacerilor externe al R.P. Bulgaria, Ivan Basev, care în drum spre patrie a făcut un popos la București.

Consiliul Central al Unirii Generale a Sindicatelor din România și Comitetul de Stat pentru Cultură și Artă organizează între 20-26 iunie, la Tr. Severin, o „Săptămîna a teatrelor populare de amatori“.

La această manifestare artistică, își vor da concursul teatrelor populare de amatori ale sindicatelor și caselor de cultură.

Spectacolele vor avea loc în sala Palatului culturii din Turnu-Severin. În acest scop, s-a luat în calcul publicul din localitatea respectivă, care va participa la critici de teatru, dramaturgie, regizorie, reprezentanți și presă de specialitate.

„Poenița copiilor“

„Bulevardul Republicii nr. 44. De cîteva zile s-a deschis în București, la această adresă, Colectivul „Poenița copiilor“. De cum li treci praful, o atmosferă familiară, de copilărie te poartă fără prea mult protocol, la una din mîsușele scunde, încăle anume pentru cei mai tineri oaspeti. Un decupaj în lemnesește plăcerea celor cîteva minute petrecute aici.

Pe un perete intră, de sticlă, sînt zugrăvite îndrăgitele chipuri din haine și legende. În timp ce de pe celălalt perete îți surd imbiatori lepruzi, pisiciute, soareci și alte personaje carnavalesci. Discrut, un magnetofon „povesteste“ continuu haine și povești, lepruzi și alte personaje de cîntec și poezie. Din rînduri îți fac cu ochiul pîrlituri, ciocolată, bomboane. Într-o sărbătoare prezentată în forme suavitate, adecvate.

— Totul pentru bucuria copiilor noștri, ne mîntușește tovășorul Nicolae Bucur de după Ionel. Sî, precum vedei, nu ducem lipsă de oaspeti. Poftiți și esera alături la grădiniță și la un film artistic de lung metraj inspirat din actualitatea al festivalului, „Vremea zăpezilor“ (regia Gheorghe Nagy, scenariul Fănuș Neagu și Nicolae Velea).

I. ANDREIȚĂ

SPORT

Un meci de mare atracție: ROMÂNIA—URUGUAY

DUPĂ 36 DE ANI...

Astăzi, începînd cu orele 17.30, pe stadionul 23 August în Capitală va avea loc meciul amical de fotbal dintre reprezentativele României și Uruguayului. Partida sursă un legitim interes în rîndurile iubitorilor sportului din țară, care este pentru prima oară cînd o selecție din această țară vine să joace în România; prima confruntare între cele două echipe avînd loc în anul 1930, ocaziional de edilă. Iniți a campionatului mondial, gîduiți și câștigați de Uruguay Dec. a istoric revansă după 36 de ani. Cîte nu s-au schimbat între timp, în stilul de joc al celor două protagoniști! Așa că această confruntare între fotbalul românesc și urugvayan, într-un fel între cel european și sud-american va avea darul să ofere spectacolilor, sperăm, un spectacol de vînzare, primind disputa dîrd, bîrbîntescu, secundată de o înviu tehnic-tactice de clasă.

Fără să delinem prea multe date și amănunțit asupra formării ce reprezintă fotbalul sud-american, totuși cartea ei de vizită, rod al unei activități prestigioase, îndelungate la fost de 2 ori campion mondial) este impresionantă. Jucătorii cu Abad, decanul de vîrstă al echipei — 35 ani — participant la mai multe ediții ale campionatului mondial, Vieră, cel mai tînăr component — 19 ani. Diaz, Perez, Socia, ca și ceilalți, vor arăta din tainele și măiestria fotbalului ce se joacă în țările Americii Latine.

Sperăm că echipa reprezentativă a țării noastre, cu toate prelerile și improvizările de ultim moment (P), va constitui un partener de valoare și aruncînd în luptă toate cunoștințele și mijloacele tehnico-tactice de care dispune, așa cum a mai făcut-o, va obține un rezultat de prestigiu.

V. CĂBULEA



Pelicanul alb — 1966

1 la 7, pentru că din filmele prezentate în concurs, unul singur reflectă viața contemporană. Căuzele sînt mai multe. Una din ele considerăm că sînt în lipsa de receptivitate a Studioului.

NICOLAE VELEA: Ia cauze trebuie să mai adăugăm comoditatea și speranțele unui succes sigur, fără bătăle de cap, prin abordarea unor teme deja încetădinate, lie de natură istorică, fie ecranizări după opere clasice.

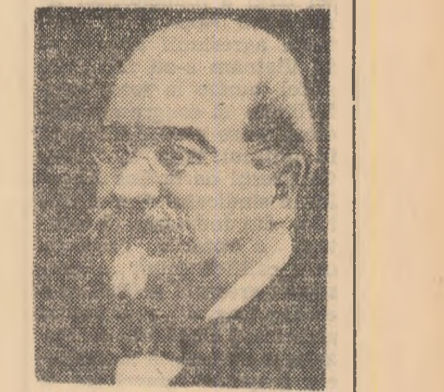
GHEORGHE NAGY: Desf este mai dificil să operezi cu actualitatea, eu mă declar cu trup și suflet partizanul acestui gen de film. Îmi doresc pentru viitor cel puțin 20 de filme consecutive inspirate din viața imediată și dacă se poate,

ATANASIE TOMA

75 de ani de la moartea lui MIHAIL KOGĂLNICEANU

Prezența lui Kogălniceanu se înscrie pe multiple planuri și, în această privință, numele lui se alătură strălucirii cărturarilor din trecut, ca și a celor din modernă, care cu pana, dar și cu fapta, au contribuit la dezvoltarea și afirmarea patriei noastre; cu precădere însă, în trei direcții, care indică în același timp și sinteza pilduitoare realizată de acesta: în domeniul istoriei, care a asigurat rădăcini adînci acțiunilor omului politic, în domeniul literar, care l-a atras ca una din manifestările principale ale culturii, în domeniul politic, unde s-a manifestat ca un mare patriot. La numai 20 de ani, vîrstă la care numeroși sînt tinerii care-și caută cu îndoieli drumul, sau se lasă răjiți de chipul fad al modelor schimbătoare ce pretind a oferi faimă și prestigiu slujitorilor lor, Kogălniceanu scrie trei lucrări în limbi străine menite să completeze cunoștințele savanților și în primul rînd să apere cu căldură unitatea culturală de pe întreg teritoriul român. Izvorul activității prodigioase a tînărului se regăsește, desigur, în năzuința de a realiza lucrarea necesară în acel moment, așa cum arată Kogălniceanu însuși în scrisoarea trimisă lui Mihail Sturdza în 1837: „Plecînd din Moldova, avusesem grija la lua cu mine toate documentele istorice ce-mi fusesse cîntărită a-mi procura... Sosînd în Franța, am pus toată îngrijirea mea, am întrebîntat toate micile mele vențuri la cumpărarea cărților care se raportau la cele două Principate“.

Această fir conducător se regăsește în întreaga activitate a istoricului care avea să tipărească primul corpus de cronici ale țării, din care fragmente franceze aveau să ajungă pînă la Academia din Stockholm („După jumătate de veac și mai bine, scrie Nicolae Iorga, am reluat cu aceeași informații eu însumi relațiile cu învțății suedezi“). Publicîndu-l în anii premergători Unirii, Kogălniceanu intenționa să dea un puternic imbold compatrioților săi, așa cum făcuse și în celebrul „Cuvînt introductiv la cursul de istoria națională“ din 1843. Împreună cu Nicolae Bălcescu, de care-l lega o bună relație personală, Kogălniceanu inaugurează o nouă etapă în istoriografia noastră, în spe-



CONTINUARI CONTINUARI CONTINUARI CONTINUARI

de patru luni șef al grupul de montaș de la regulatorul de urzesc.

— Ce ai găsit deosebit la Boldor?

— În primul rînd, Ion este un adevărat tovarăș de muncă. El nu știe ce-i egoismul, goana după afirmare cu orice preț și este atît de modest, de înviștit, că de multe ori prezența lui rămîne aproape neobservată.

— Îți preocupă și activitatea generală a secției?

— Toamă de aici se desprinde una dintre trăsăturile lui de caracter. Ion nu preia în cuvîntul în ședinte. Dar cînd consideră că părerile lui pot fi folositoare, nu mai așteaptă ședinta, ci se duce la secretarul de partid, la maistrul, la șeful secției cu propuneri foarte bune. E foarte calm, dar se supără repede cînd vreunul din tineri trage chiulul. Boldor confirmă prin fapte unul dintre cele mai emfaticamente angajate ale sale: de a fi de nădejde.

— Cînd și-a luat acest angajament?

— La 19 ani, cînd a fost primit în partid.

Marin Leheni se prezintă întinzîndu-ne brațul în porțiunea unde nu ajunsesem încă uleul.

— Dumneata ești șeful brigăzii la IV-a?

— Ea răspund, dar lucrez cot la cot cu Moraru.

— Ni s-a spus că sînteiți trei, cîte unul pe schimb.

— Exact. Dar Moraru te doî. Fără gemeni — Dumitru și Ștefan.

Brigada lui Leheni și nici unul dintre cei trei tineri nu apar printre cei evidențiați în

școala. Era premlantă. Și acum, la seral — este în clasa a X-a, tot premlantă. Este cunoscută în secție ca singura lucrătoare care execută orice se cere. Ajută și pe celelalte fete, e modestă, cuminte.

Marla Grüber, despre care toți au numai cuvinte de laudă, nu apare niciodată evidențiată în întrecerea socialistă de la începutul anului, pe lungă listă afișată pe un perete în biroul secției. De ce? Un mic calcul ne îlmurește. Marla, specializată în ajustarea limbilor de la pantofi, execută de fapt toate celelalte 35-36 de operații. Această trecere de la un loc de muncă la altul îi răpește zilnic 10 și chiar 20 de minute, într-o lună 7-8 ore. În care timp ar putea executa la operația sa peste 100 de piese.

Secția cusut central a realizat peste prevederi de la începutul anului, mai mult de 9.000 perechi de fete de pantofi pentru toate vîrstele. Și după cum ne-au precizat toți interloctorii noștri, printre lucrătoarele care au contribuit cel mai mult la acest succes se numără și Marla Grüber afișată, dintr-o regretabilă lipsă de atenție a conducător secției, a comitetului sindical de secție, a organizației U.T.C., printre sutele de anonime cuprinse în cumulativul „etc.“.

FIZICIANA

față de întreg colectivul. Să-l știi pe fiecare, să le știi și reacțiile și rezervele de entuziasm. Să le apropii de ei cu o mare încredere de înțelegere și o deplină cunoaștere a lor și sensibilității, o personalitate în înțelegerea lor în parte. Fîlindă

AL. DUTU

