

---

## PROGRAMUL DE DOTARE AL AVIAȚIEI MILITARE ROMÂNE - 1943

Viorel GHEORGHE\*

**Cuvinte cheie:** aviație, artilerie antiaeriană, modernizare, program, industrie.

**Keywords:** aviation, anti-aircraft artillery, modernization, program, industry.

### Abstract

*In the year 1943, the Undersecretariat of State was concerned with restoring forces responsible. Programs have been developed regarding the purchase of new aircraft and anti-aircraft artillery pieces. A significant part of them was the Romanian defence industry ordered, proof of maturity achieved by it.*

La sfârșitul anului 1942, tehnica de luptă a aviației militare române aflată pe front dădea semne de uzură accentuată. Numeroasele misiuni și lupte aeriene au făcut ca acest echipament să necesite reparații urgente sau chiar înlocuirea cu o altă tehnică, mult mai performantă.

O primă regrupare a mijloacelor aviației aflate pe front a fost comunicată conducerii țării la 12 decembrie 1942, în plină desfășurare a bătăliei de la Stalingrad. Aviația de recunoaștere a fost retrasă definitiv de pe linia frontului, din cauza uzurii extrem de înaintate a avioanelor și a performanțelor tot mai slabe<sup>1</sup>. Generalul Richtofen, care era comandantul Flotei a IV-a Aeriene germane a cerut conducerii aviației române reînnoirea rapidă a avioanelor de recunoaștere cu modele mai moderne. A fost de acord cu începerea imediată a instruirii unei escadrelor românești pentru trecerea la avioanele Junkers JU-88. Baza aeriană de la Sarabuz, din Crimeea a fost desemnată pentru această instruire care trebuia încheiată până la sfârșitul lunii ianuarie 1943. Instruirea celei de a doua escadrelor, trebuia demarată cât mai urgent, din cauza situației de pe front. Acest materia nu era nou, iar folosirea lui intensivă și apoi în misiuni pe front nu permiteau aviației militare române să se doteze în mod corespunzător. Ca urmare, se impunea refacerea, cu material nou, a aviației de recunoaștere. Cel puțin patru escadrelor trebuiau incluse în acest program, care trebuia derulat în spatele frontului, în țară. Înlocuirea nu era simplă, pentru că germanii livrau avioanele necesare, doar după ce își dotau propriile unități. Într-o situație similară era Grupul 7 Vânătoare, care aștepta în zona Melitopol, avioanele promise de partea germană. Într-o situație incertă era înlocuirea avioanelor de bombardament ușor cu un grup format din trei escadrelor, toate dotate cu avioane de bombardament în picaj Junkers Ju-87 Stukas. Nici generalul Gerstenberg, dar nici generalul Richtofen nu aveau informații despre această înlocuire, deși ea era prevăzută de o convenție româno - germană încheiată înainte de declanșarea „Operațiunii Barbarossa”<sup>2</sup>.

---

\*Ph.D. In Aerospace Science, CIOR, CRIFST-DIT.

<sup>1</sup> Arhiva Națională Istorică Centrală, (în continuare A.N.I.C.), *Fond Prezidenția Consiliului de Miniștri. Cabinet*, dosar 71/1943, f. 10.

<sup>2</sup> *Ibidem*, f. 11.

Generalul Richtofen i-a precizat generalului Jienescu că orice livrare de material aeronautic german către aviația română se face doar pentru unitățile de pe front, cu scopul de a fi folosit imediat. Refacerea forței combative inițiale a aviației militare române în această situație era mult îngreunată și era nevoie ca Berlinul să accepte livrarea de material aeronautic pentru unitățile aflate în țară.

O veste relativ bună a venit de la generalul Gerstenberg, care i-a comunicat generalului Jienescu că era foarte probabilă dotarea aviației militare române cu avioane de vânătoare de noapte performante. În acel moment, aviația militară românească folosea avioanele franceze bimotoare Potez-63 ca avioane de vânătoare de noapte. În afara faptului că acestea au fost proiectate ca aparate de bombardament ușor, ele erau foarte uzate și cu o dotare insuficientă în armament și comunicații<sup>3</sup>.

În ziua de 2 ianuarie 1945, mareșalul Ion Antonescu, cu nota informativă nr.1396/C a Subsecretariatului de Stat al Aerului era anunțat de faptul că generalul Gerstenberg a solicitat date despre personalul aviației militare „*pentru accelerarea înzestrării Aeronautice Regale Române, cu material modern german*”<sup>4</sup>. Gerstenberg dorea date precise despre situația unităților aflate pe front, dotare și personal, despre cele aflate în interior, despre unitățile de școală și instrucție și mai ales despre unitățile desemnate pentru apărarea zonei petrolifere și a litoralului. Generalul Jienescu era destul de nelămurit de aceste dorințe ale germanilor și ca urmare a cerut precizări de la Antonescu<sup>5</sup>. La 26 ianuarie, Antonescu a aprobat informarea generalului Gerstenberg cu situația aviației militare române<sup>6</sup>.

La 4 ianuarie 1943, mareșalul Ion Antonescu era informat de către Subsecretariatul de Stat al Aerului cu nota informativă secretă nr.1320/C, despre încetarea funcționării Cartierului General al Aerului în zona de operațiuni. Această decizie a fost luată ca urmare a uzurii aparatelor de zbor și a evoluției situației operative. În acel moment, ianuarie 1943, pe front se găseau 5 escadrile de vânătoare, 4 escadrile de bombardament, 5 escadrile de observație, 6 divizioane mixte mobile și o Regiune Aeriană Îndepărtată cu o singură bază regională. Erau retrase 3 escadrile de vânătoare și o bază aeriană. Brigada 4 Artilerie Antiaeriană și Regiunea Aeriană Îndepărtată au fost puse sub comanda Grupării Aeriene de Luptă, comandată de generalul Ermil Gheorghiu, care la rândul său a fost subordonată Flotei 4 Aeriene, comandată de generalul Richtofen. Pe lângă Armatele a 3-a și a 4-a se găsea câte un comandament aeronautic. În acest caz, situația acestor comandamente urma să fie decisă în funcție de misiunile primite de aceste două armate și de reorganizare acestora<sup>7</sup>.

Generalul Jienescu considera că era nevoie de Cartierul General al Aerului în țară pentru a ajuta la refacerea forței combative a aviației militare<sup>8</sup>.

La 29 ianuarie 1943, Subsecretariatul de Stat al Aerului îi prezintă mareșalului Antonescu situația în care se găsea aviația militară și programul de dotare. Se estima că în cursul anului 1943 aviația militară urma să dispună de 9 - 13 escadrile de

<sup>3</sup> *Ibidem*, f. 12.

<sup>4</sup> *Ibidem*, f. 31.

<sup>5</sup> *Ibidem*, f. 32.

<sup>6</sup> *Ibidem*, f. 33.

<sup>7</sup> *Ibidem*, f. 16.

<sup>8</sup> *Ibidem*, f. 17.

bombardament, între 19 și 25 escadrile de vânătoare, 13 escadrile de informații, 2 escadrile de hidroaviație, 6 escadrile de legătură, 2 de transport și o escadrilă sanitară. Acest plan a fost discutat cu partea germană la Consiliul de Colaborare din ziua de 11 februarie 1943<sup>9</sup>.

La 1 mai 1943 aviația militară română avea în înzestrare 53 de avioane de bombardament Savoia S 79 Jumo, din care 4 în rezervă și 6 pentru școală. La 1 iulie 1943 se dorea ca numărul bombardierelor să ajungă la 59, pentru ca la 1 ianuarie 1944 să se ajungă la 6 escadrile cu 77 de avioane. În cazul acestor avioane de bombardament era de așteptat ca programul să fie îndeplinit, pentru că aceste aparate erau produse în țară, sub licență, la IAR Brașov.

Aviația militară deținea și 25 de bombardiere Heinkel He-111, organizate în 3 escadrile. Dintre acestea, 11 aparate erau modelul H3 iar restul H6. Din cele 25 de aparate, 2 erau pentru școală. Nu existau planuri pentru achiziția altor aparate, ci doar păstrarea lor în stare de operativitate. Într-o situație similară se găsea și escadrila de bombardament PZL-37 Loss. Se dorea ca cele 10 aparate să rămână în stare de operativitate până pe 1 ianuarie 1944. Avioanele de recunoaștere IAR-37 erau în număr de 33 și dotau 2 escadrile cu 22 de exemplare. Restul de 11 avioane se găseau în rezervă. Conducerea aviației militare dorea înlocuirea celor 2 escadrile de IAR-37 cu 3 escadrile de Junkers Ju-87 Stukas, avioane de bombardament în picaj.

Coloana vertebrală a aviației de vânătoare o reprezenta avionul IAR-80/81. La 1 mai 1943 erau în înzestrare 267 de avioane, din care 50 pentru școală, 20 la rezervă, iar restul alcătuiau 12 escadrile operaționale. Se dorea ca numărul acestor aparate să crească foarte mult, pentru că erau produse în țară la Brașov. La 1 iulie se dorea ca numărul lor să ajungă la 291, la 1 octombrie la 327, pentru ca la 1 ianuarie 1944 să se ajungă la 363 de avioane, dintre care 50 pentru școală, 14 la rezervă iar restul de 299 să doteze 16 escadrile. Dintre acestea, 14 escadrile erau dotate cu 17 avioane, o escadrilă cu 16 avioane și alte trei escadrile cu 15 avioane.

Alături de IAR-80/81, aviația de vânătoare avea în dotare și aparate germane Messerschmitt Me-109, care erau foarte performante. În total erau 66 de avioane, din care 51 formau trei escadrile operaționale, iar 15 erau folosite pentru școală. Se dorea dublarea numărului de escadrile cu avioane livrate de partea germană. Tot la propunerea Germaniei se aștepta livrarea a 10 avioane Messerschmitt Me-110 pentru a forma o escadrilă de vânătoare de noapte.

Pentru aviația de recunoaștere îndepărtată aviația militară română folosea avionul Bristol Blenheim, achiziționat înainte de război din Anglia. La 1 mai 1943 erau în înzestrare 21 de aparate din care 11 formau o escadrilă operațională și 10 se găseau în rezervă. Pentru că nu se puteau achiziționa piese de schimb și pentru că avioanele erau uzate se intenționa înlocuirea lor cu avioane germane Junkers Ju-88 A4 și alcătuirea a trei escadrile.

Un alt avion emblematic din dotarea aviației militare române a fost IAR-39, proiectat și produs în țară și folosit pentru recunoaștere, legătură sau bombardament ușor. La 1 mai 1943 în înzestrarea aviației militare erau 142 de aparate, dintre care 30 folosite pentru școală, 2 la rezervă iar restul de 112 echipau 9 escadrile. În acest caz se

<sup>9</sup> *Ibidem*, f. 108.

intenționa creșterea numărului de avioane IAR-39 la 182 de bucăți. Dintre acestea 112 rămâneau operaționale, 42 de rezervă și 30 pentru școală.

Hidroaviația era reprezentată de 7 aparate Heinkel 114, care erau operaționale și 3 Heinkel 42 care erau utilizate pentru școală. Cele 10 aparate formau 2 escadrile iar în cazul lor se dorea doar ramânerea în stare operativă.

Aviația de legătură era dotată cu 72 de avioane Fleet F-10 G, construite în licență în România și 18 avioane germane Fiesler-Storch Fi-56, care formau 6 escadrile. Nu se intenționa achiziția de noi aparate ci doar păstrarea lor în stare operativă.

Pentru transport existau 2 escadrile, dotate cu 21 avioane Junkers Ju-52. Operaționale erau 18 avioane, iar la rezervă trei exemplare. Nu erau planuri de noi achiziții. Aviația sanitară era formată dintr-o singură escadrilă, care era înzestrată cu 15 avioane R.W.D.-XIII produse în Polonia înainte de declanșarea războiului. Un singur avion se găsea în rezervă<sup>10</sup>.

După cum se poate constata, acest program era realist și în conformitate cu amenințările viitoare. Cea mai mare parte a avioanelor ce urmau să fie comandate se produceau în țară. Achiziția de avioane performante germane era destul de problematică, pentru că Germania nu putea livra materialul achiziționat de România într-un timp previzibil. Aviația germană avea propriile urgențe, care erau prioritare pentru industria germană. Ca urmare, industria românească de aviație, reprezentată de IAR-Brașov, SET-București, ICAR-București, uzinele deținute de ASAM, trebuiau să livreze în anul 1943 aviației militare române, 24 de bombardiere Savoia JRS-79, 94 de avioane de vânătoare IAR-80/81 și 40 de avioane IAR-39. Din Germania se intenționa cumpărarea a trei escadrile de bombardiere în picaj Junkers Ju-87 Stukas, trei escadrile de vânătoare Messerschmitt Me-109, o escadrilă vânătoare de noapte Messerschmitt Me-110, trei escadrile de recunoaștere îndepărtată Junkers Ju-88 A4. Era un plan ambițios, dar cu destule incertitudini, datorate capacității industriei românești de a produce avioane comandate în cantitățile cerute precum și lipsei de predictibilitate a Germaniei în livrarea avioanelor dorite de aviația militară română. Comanda masivă de avioane IAR-80/81 nu trebuie să ne mire. Acest avion, la nivelul anului 1942 și în prima parte a anului 1943 era în continuare performant și se putea lupta cu aproape toate avioanele de vânătoare sovietice. Situația a devenit critică abia în primăvara și vara anului 1944, când au trebuit să se confrunte cu avioane de vânătoare mult superioare, cum a fost P-51 Mustang, considerat de toți experții, cel mai bun avion de vânătoare din istoria aviației mondiale.

Programul de dotare cu noi avioane nu era singurul propus de Subsecretariatul de Stat al Aerului. În subordinea acestuia se afla și artileria antiaeriană împreună cu apărarea pasivă. La fel ca și în cazul aviației și aici industria autohtonă avea o parte importantă din noile comenzi. La începutul anului 1943, SSA-ul avea în subordine o artilerie antiaeriană destul de numeroasă și diversificată, din punct de vedere al calibrelor. La est de Bug în zona de operații se găsea o brigadă de artilerie antiaeriană, formată din două regimente a câte 3 divizioane fiecare. Aceste unități aveau 12 baterii grele Vickers de calibru 75 mm, 16 baterii de tunuri Rheinmetall calibrul 37 mm, 2 baterii tunuri Oerlikon calibrul 20 mm și 3,5 baterii de mitraliere antiaeriene Hotchkiss,

<sup>10</sup> *Ibidem*, f. 101.

de calibrul 13,2 mm. În zona interioară se găsea un Comandament al Artileriei Antiaeriene la București, 3 brigăzi și 5 regimente operative și Centrul de Instrucție al Artileriei Antiaeriene. Toate acestea dispuneau de 25 baterii Vickers de calibrul 75 mm, 10 baterii, model vechi, de 75 și 76,5 mm, 8 baterii Bofors de calibrul 40 mm, 12 baterii Reinmetall de 37 mm, 3 baterii Gustloff de 20 mm, 14 baterii de mitraliere antiaeriene Hotchkiss de 13,2 mm, 9 baterii cu proiectoare de calibrul 130 mm și 6 baterii de pândari<sup>11</sup>. La bazele regimentelor antiaeriene mai erau în formare 4 baterii Vickers de 75 mm, 4 baterii Rheinmetall de 37 mm și 6 baterii Oerlikon de 20 mm. Toate acestea însemnau 420 de tunuri Vickers, 188 de tunuri Rheinmetall, 420 de tunuri Gustloff, 72 tunuri Bofors, 45 tunuri Oerlikon, 200 mitraliere Hotchkiss și 108 proiectoare<sup>12</sup>.

Cu toate acestea, conducerea SSA aprecia că exista un deficit destul de mare în dotarea cu artilerie antiaeriană. Mai era nevoie de cel puțin 24 baterii grele, fie Vickers de 75 mm, fie Krupp de 88 mm, și de 21 baterii ușoare de 20-40 mm.<sup>13</sup>

Industria românească de apărare a contribuit substanțial la dotarea artileriei antiaeriene. Până la 1 ianuarie 1943, fabrica "Astra" a livrat 41 de baterii Vickers a 164 de piese, din care 8 baterii a 32 de piese erau importate din Anglia înainte de 1940. Aceeași fabrică a livrat și 32 de baterii Rheinmetall de 37 mm, adică 288 de piese, din care 24 importate din Germania, restul fabricate în țară. Conform planului de înzestrare pe anul 1943, fabrica brașoveană trebuia să livreze lunar 4 piese Vickers și 12 piese Rheinmetall. În paralel, Ministerul Înzestrării Armatei și a Producției de Război a mai comandat în străinătate, pentru dotarea trupelor terestre, 422 piese Oerlikon, 268 piese Hotchkiss de calibrul 25 mm și 35 piese Gustloff<sup>14</sup>.

SSA a decis ca în zona de operațiuni să trimită 9 divizioane noi formate, compuse din 2 baterii grele și 3 ușoare, iar pentru protecția aeroporturilor militare să mai alocă încă 3 divizioane, formate tot din 2 baterii grele și 3 ușoare<sup>15</sup>.

La terminarea acestui program de înzestrare, SSA estima că, în varianta maximală, pentru apărarea zonelor sensibile din țară se putea baza pe 80 de baterii grele și 70 de baterii ușoare, la care se mai adăugau bateriile de mitraliere, proiectoare și baloane care existau în acel moment<sup>16</sup>.

Programul de înzestrare al Subsecretariatului de Stat al Aerului pentru anul 1943 era unul ambițios și presupunea consolidarea aviației și artileriei antiaeriene, prin achiziția de noi avioane și piese de artilerie. Este de remarcă că industria românească de apărare era implicată în toate aceste programe, dovadă a maturității la care ajunsese.

<sup>11</sup> *Ibidem*, f. 94.

<sup>12</sup> *Ibidem*, f. 87.

<sup>13</sup> *Ibidem*, f. 83.

<sup>14</sup> *Ibidem*, f. 84.

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> *Ibidem*, f. 85.

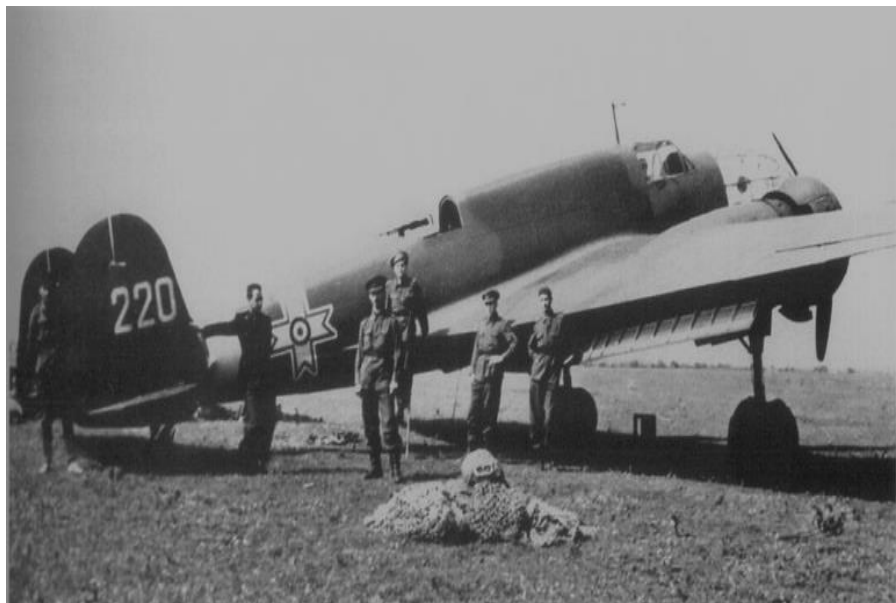
**Anexe:**



**Fig. 1. Linie de avioane IAR-80.  
Colecția Valeriu Avram**



**Fig. 2. Avion de bombardament Heinkel He 111.  
Colecția Valeriu Avram**



**Fig. 3. Avion de bombardament PZL-37 Los**



**Fig. 4. Avion de vânătoare Messerschmitt Me-109.  
Colecția Valeriu Avram**



**Fig. 5. Avion de bombardament JRS-79.  
Colecția Valeriu Avram**



**Fig. 6. Avion de bombardament în picaj Junkers Ju-87 Stukas.  
Colecția Valeriu Avram**





**Fig. 7. Avion de recunoaștere și bombardament ușor IAR-39.  
Colecția Valeriu Avram**



**Fig. 8. Avion de bombardament și recunoaștere îndepărtată Junkers Ju-88 A4.  
Colecția Valeriu Avram**



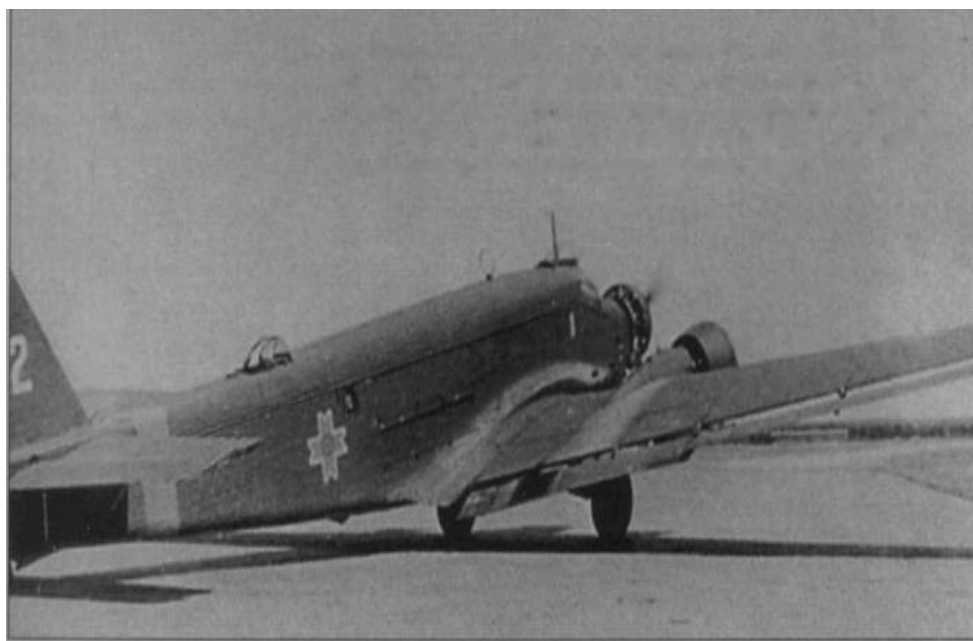
**Fig. 9. Hidroavion Heinkel He 114.  
Colecția Valeriu Avram**



**Figură 10. Hidroavion de școală Heinkel He-42.  
Colecția Valeriu Avram**



**Fig. 11. Avion sanitar R.W.D.-XIII.  
Colecția Valeriu Avram**



**Fig. 12. Avionul de transport Junkers Ju-52.**



**Fig. 13. Avioane de vânătoare IAR-80/81 în misiune de apărare a teritoriului.  
Colecția Valeriu Avram**