

UN AVION ROMÂNESC EXPUS ÎN S. U. A.

VASILE TUDOR^{*}

Unitățile de recunoaștere aeriană au fost folosite în aviația militară românească chiar de la începuturile ei. Primele observări aeriene s-au făcut rudimentar în războiul balcanic din 1913, ca apoi, în primul război mondial, această ramură a aviației militare să fie perfecționată. La fel în perioada interbelică. Consecvență unor asemenea preocupări, încă mai înainte de participarea României la războiul antisovietic escadrilele noastre de recunoaștere au fost dotate cu avioane Bristol Blenheim, pentru ca, în anul 1942, alături de acelea să folosească și avioane Do-17 pe frontul de la Stalingrad. Dar performanțele acelor avioane au fost repede depășite. Ca urmare și mai ales după întoarcerea frontului la Cotelul Donului și Stalingrad, germanii au apreciat că era necesară dotarea Corpului Aerian Român cu material modern produs de ei. Aceasta s-a concretizat la 24 februarie 1943 când, în urma discuțiilor cu mareșalul von Richtofen, s-a stabilit ca până la 1 iunie 1943 să se reorganizeze un Grup de bombardament cu avioane He-111, tip 14, un Grup de bombardament cu avioane Ju-88, un Grup de bombardament în picaj cu avioane Ju-87 Stuka, un Grup de vânătoare cu avioane Me-109 F, un Grup de asalt cu avioane Me-109 F și o escadrilă de recunoaștere cu avioane Ju-88 D¹. De această ultimă unitate, mai precis de o scurtă perioadă din activitatea ei, ne propunem să dezvoltăm în rândurile ce urmează.

Organizarea și școlarizarea acestora urma să aibă loc în zona Tiraspol-Razdelnaja-Odesa, cu precădere în regiunea Tiraspol-Saltz. De la început trebuie arătat că o parte din vechea escadrilă de recunoaștere (Do-17), la începutul anului 1943, era plecată de la Rostov la Sarabuz în Crimeea pentru a urma școala pe noile avioane Ju-88 de recunoaștere și bombardament. Efectiv, instrucția escadrilei de recunoaștere a început la 8 ianuarie 1943, fiind făcută de un echipaj german.

După ce a terminat școala pe avioanele Ju-88, escadrila a fost destinată să instruiască împreună cu germanii un Grup român de bombardament, iar cpt. obs. Bocancea Chirilă a fost comandantul școlii, fiind, în același timp, instructorul pentru navigația gonio și bombardamentul în picaj. Pentru comportarea lor, Flotila 3 bombardament i-a citat prin Ordinul de Zi nr. 820/27 februarie 1943 deoarece „constituiau un exemplu celorlalte escadrile de cum a înțeles acest personal să reprezinte arma și Flotila într-o școală străină, dând dovadă de merite și calități

^{*} Pitești.

¹ AMR, fond 5476, dosar nr. 445, p. 77.

excepționale, atrăgând asupra lor admirația aliaților noștri germani...²². Avioanele Ju 88 D1, echipate cu motoare Jumo 211 de 1200 CP au fost aparate moderne, foarte pretențioase la pilotat, însă sigure și cu pilot automat. Prin notița tehnică se recomandă ca și atunci când avionul era încărcat la maximum și cu cei 3000 l combustibil, la decolare să fie ținut pe roți până ce ajungea la 200 km/oră, chiar dacă voia să se ridice. Iar imediat după decolare, în zbor, dacă nu escamota trenul de aterizare, nu schimba pasul elicelor ori temperaturile și presiunile erau anormale, se impunea venirea la aterizare pe terenul de unde plecase. De asemenea, la scoaterea din funcțiune a unui motor, dacă avionul nu se menținea pe orizontală, trebuia lestată benzina din rezervoarele cu golire rapidă, aruncată nacela mitraliorului, blindajul radiotelegrafistului, etc. Aterizarea în teren necunoscut trebuia făcută întotdeauna cu trenul escamotat și contactele electrice întrerupte. Capota cabinei se detașa numai în momentul redresării, recomandându-se echipajului să fie bine legat, cu laringofoanele și măștile de oxigen scoase. În cazul când ar fi fost nevoiți să aterizeze la inamic, trebuiau salvate mitralierele și parașutele iar avionul distrus cu ajutorul dinamitei aflate la bord²³.

La începutul lunii mai Escadrila 2 Recunoaștere avea un efectiv de 8 piloți, 1 observator, 13 radiotelegrafiști și 12 mitraliori²⁴. Avându-se în vedere că echipajele aveau să lucreze izolat și la mare distanță, s-a insistat ca numărul radiotelegrafiștilor să fie complet. Cât despre avioane, în ciuda marilor solicitări de pe front, la 6 iunie 1943 germanii predaseră escadrilei noastre un număr de 12 avioane ale căror ore de la punerea în exploatare erau cuprinse între 6 și 309 ore²⁵.

După prezentarea și parada aeriană de la Kirovograd ce a avut loc în 16 iunie 1943, Escadrila 2 Recunoaștere alături de alte unități a fost dispersată operativ pe terenul de la Mariupol²⁶. De acolo, în vara anului 1943 ea a controlat activitatea inamică într-o zonă largă de aproximativ 200 km și adâncă de peste 500 km, ceea ce a condus la misiuni cu durată de peste 4 ore de zbor și traiecte de până la 1200 km. În fața unor asemenea eforturi, cu titlu de curiozitate, se cade a arăta că în afara hranei destinate echipajelor care efectuau misiuni de război, aceștia mai primeau suplimentar o jumătate de litru de lapte și ouă fierte, pâine cu unt, un păhărel de coniac, 50 gr ciocolată, 100 gr biscuiți și 50 gr bomboane sau gelatină cu fructe²⁷.

Elanul echipajelor noastre a fost deosebit și cu rezultate pe măsură. Ca dovadă, în 17 iunie 1943, din 20 de avioane Ju-88 ieșite la inamic, 8 au fost de recunoaștere, iar în 18 iunie alte două asemenea avioane au executat încă 8 misiuni. Numai că, în anul 1943, lupta cu aviatorii sovietici devenise tot mai grea. La 23 iunie, din cele două misiuni de recunoaștere, avionul Ju-88 D1 nr. 4 cu echipajul alcătuit din slt. av. Constantinescu Constantin, pilot, slt. av. (r) Oprescu Lazăr, observator, mtr. Secobeanu Al., radiotelegrafist și cu serg. Niculescu Mihai, ca observator, nu s-a mai întors din misiune²⁸. Fusese doborât în sectorul inamic. Dar, în ciuda pierderii, misiunile

²² Idem, dosar nr. 1059, p. 475.

²³ Idem, fond 1737, dosar nr. 1219, p. 320.

²⁴ Idem, fond 5476, dosar nr. 456, p. 169.

²⁵ Idem, fond 1736, dosar 53, p. 2.

²⁶ xxx, *Aviația română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului*, Editura Fast Print, 1994, p. 71.

²⁷ AMR, fond 3393, dosar nr. 53, p. 235.

²⁸ *Ibidem*, p. 29.

escadrilei românești de recunoaștere au continuat, executând zilnic între două și patru misiuni din vedere și foto. La 7 iulie s-au executat două misiuni din care avionul cu nr.7 pilotat de slt. av. Dobrescu Gh., ce a avut ca echipaj pe cpt. Teodorescu Ilie, observator, iar ca radiotelegrafist pe smstr. Bran N. și mitralior pe serg. maj. Gheorghe Constantin, s-a întors lovit de vânătoarea inamică. Apoi, în 8 iulie 1943, a venit rândul avionului Ju-88 nr.9 să fie grav avariat. Acela, pilotat de serg. TR Teodoru Nicolae, ce-l avea ca observator pe slt. av. Ștefănescu Gh., iar pe sergenții Vădăstreanu Petre și Hoștea ca radiotelegrafist și, respectiv, mitralior de bord, s-a întors cu misiunea neterminată, din cauza motoarelor care nu au funcționat corespunzător. A aterizat pe terenul de la Melitopol cu trenul escamotat, însă avionul a fost distrus în procent de 50%, ceea ce avea să-i aducă o serie de neplăceri. Dar și așa a continuat să zboare, deoarece nu era un pilot oarecare. Astfel, în 18 iulie, când s-au executat cinci misiuni cu personalul escadrilei în zona frontului, într-una dintre ele echipajul avionului pilotat de serg. TR Teodoru, în urma unei lupte aeriene, a doborât un avion de vânătoare inamic tip „IAK-1”⁹.

În 13 iulie s-a executat numai o misiune, însă avionul pilotat de adj. șef av. Socoleanu a fost lovit și incendiat de artileria inamică. Observatorul și radiotelegrafistul au sărit cu parașutele însă, loviți de profundorul avionului, au căzut morți la inamic. Stingând incendiul de la bord, cei rămași au aterizat în liniile noastre. Aproape la fel s-au petrecut faptele și în 19 iulie când escadrila a executat patru misiuni. Atunci avionul pilotat de adj. stg. av. Meșcă Gh. a fost incendiat în lupta aeriană dusă la verticala liniilor noastre. Observatorul și mitraliorul s-au salvat cu parașutele, în timp ce pilotul și radiotelegrafistul Răfuleanu Gh. au aterizat normal.¹⁰

Participarea Escadrilei 2 Recunoaștere la efortul de război al Corpului 1 Aerian Român a fost una dintre cele mai însemnate. Frumoasele rezultate au fost recompensate prin decorațiile acordate de generalul Emil Gheorghiu, comandantul Corpului. Iată ce se spune în Ordinul de Zi nr. 64 din acea zi, dat pentru Escadrila 2 Recunoaștere cu acea ocazie:

„...De la data prezentării pe front și până în ziua de 21 iulie 1943, cu numai 5 echipaje a executat un total de 58 misiuni (49 recunoașteri din vedere cu foto) într-o zonă adâncă de 250 km,

A informat asupra gradului de acoperire a 17 gări, 26 trenuri și 18 coloane auto.

A totalizat 100 ore de zbor la inamic, parcurgând itinerarii de aproape 1000 km zilnic...”¹¹

Timpul fiind prielnic și moralul personalului ridicat, în următoarele două zile escadrila a mai executat încă șapte misiuni, însă a înregistrat un eveniment puțin obișnuit pe front.

Fiind probabil amenințat cu trimiterea în fața Curții Marțiale și judecat pentru distrugerea avionului la aterizarea din 8 iulie pe terenul de la Melitopol, serg. TR Teodoru Nicolae s-a hotărât să părăsească Forțele Aeriene Regale Române. A făcut-o la bordul avionului cu care efectuase ultimele zboruri și de care se convinsese că este

⁹ Idem, fond 5476, dosar nr. 581, p. 51.

¹⁰ Idem, nr. 535, p. 254.

¹¹ Idem, fond 5476, dosar nr. 535, 254.

un avion bine pus la punct. El venise pe front din aviația civilă, unde era pilot de linie și executase doar 11 misiuni, iar avionul avea numai 40 ore de funcționare de când se primise nou de la germani. Serg. TR Teodoru a decolat la 22 iulie 1943, la ora 15, fără o anumită pregătire și fără hartă, tocmai pentru a nu da de bănuț.¹² Își propusese să zboare pe lângă Novorossiisk și să traverseze Marea Neagră, urmând să aterizeze pe undeva prin Siria ori Liban, deși avionul avea o mare autonomie de zbor. Destinația finală se pare că ar fi fost Beirut, capitala Libanului. Dar când a ajuns să zboare peste insula Cipru a fost interceptat de avioanele britanice Hurricane, care l-au „condus” spre un aerodrom militar, unde a aterizat la ora 19,15.

În conformitate cu cele scrise de ing. Dănuț Vlad în revista „Air International” din luna octombrie 1994, p. 246-247, pilotul român a apreciat gestul său ca fiind un cadou al lui Hitler pentru aeronautica britanică (RAF), oferind și explicațiile necesare pentru piloții și tehnicienii englezi. De acolo, avionul Ju-88 ce avea încă semnele românești a fost trimis pentru o minimă verificare la un atelier de campanie, iar la 27 iulie 1943 a fost transportat la Heliopolis, lângă Cairo, în Egipt.

Cum în Marea Britanie exista un asemenea avion, expus deja, aceștia au hotărât ca avionul adus de sergentul român, să fie dat aviației americane, dar nu înainte de a i se face o revizie generală, precum și o pregătire amănunțită. În primul rând i s-au atașat încă două rezervoare cu o capacitate de 658 litri și i s-a izolat ori decuplat sistemul de autodistrugere prin dinamitare al avionului. A fost vopsit în camuflajul și înmatricolarea americană, alimentat cu ulei și benzină de-a lor, care era de altă calitate octanică. După toate aceste „mărunțuri”, aviatorii americani, timp de o săptămână, au zburat cu el pentru a se cunoaște „reciproc”. Ei au fost nașii avionului Ju-88 și oferit pe tavă de pe frontul de Est, căruia i s-a dat numele de „bacșiș” (Baksheesh), cuvânt arab care înseamnă ceva pentru nimic, pictându-i cât mai vizibil steagul american sub aripi și pe ampenajul orizontal.

Când toate pregătirile au fost terminate, în dimineața zilei de 8 octombrie 1943, după un ultim zbor de control, avionul a decolat de pe terenul Deversair, la ora 11,30 pentru un zbor de 19.300 km, ce aveau să fie parcurși în etape, într-o săptămână. Etapele pentru alimentare și odihna personalului navigant au fost la Khartum (Sudan), Moidguri (Nigeria), Accra (Ghana), insulele Ascension în oceanul Atlantic, Natal și Belom în Brazilia, Georgetown în Guyana Britanică, Berinquen Field (Porto Rico) și West Palm Beach (Florida). A fost un raid fără probleme, cu excepția tronsonului cel mai lung, adică cel dintre Ascension Island și Natal (2290 km), parcurși în 5 ore, la 10 octombrie. Interesant de reținut că dacă americanii ar fi știut sau ar fi dorit, se putea reedita o performanță realizată de germani la începutul războiului, în anul 1941. Atunci un asemenea avion a reușit să bată recordul internațional de viteză cu 2000 kg încărcătură pe o distanță de 2000 km, obținând o viteză de 501 km/oră.¹³ În schimb, deși echipajul a fost asigurat că se luaseră măsuri ca toate bazele americane de pe traseu să aibă disponibilă benzină de 91 octane, la Ascension Island nu au găsit-o. Au fost nevoiți să realimenteze avionul cu benzină de 100 octane, combustibil care a produs vibrații anormale motoarelor. Pentru a le evita, aviatorii americani au mărțit turația motoarelor, ceea ce ar fi putut duce la supraîncălzirea și chiar griparea lor în

¹² Idem, dosar 559, p. 3.

¹³ „România Aeriană”, anul XV, nr. 4-5/1943, p. 17.

ciuda celor petrecute, în după-amiaza zilei de 14 octombrie avionul Ju-88 a aterizat în perfecte condiții pe aerodromul Wright (Wright Field lângă Dayton-Ohio). Acolo a fost predat inginerilor de la compartimentul încercărilor în zbor pentru studiu. După aceasta, a mai executat cca. 100 ore de zbor, fiind dus apoi în Arizona pentru a mai executa încă alte 40 ore de zbor în același scop. În cele din urmă s-a hotărât depozitarea lui alături de alte asemenea aparate sosite între timp, dar nu întregi ca „bacșișul” sergentului român.

În anul 1950, avionul Ju-88 a intrat în Muzeul USAF, fiind restaurat și revopsit în culorile aviației românești din timpul celui de-al doilea război mondial, cu singura excepție că pe derivă a apărut nr. 105 ceea ce nu corespunde adevărului. El nu a fost un avion de bombardament, ci unul de recunoaștere și numărul lui tactic a fost 1.

Ca încheiere, consider că nu este rău dacă, după atâția ani, am putea privi cu îngăduință cazul serg. TR Teodoru, despre a cărui soartă nu am reușit să avem vreo informație. Într-adevăr, el a dezertat din aviația militară română cu un asemenea „bacșiș” pentru anglo-americieni, dar aceștia l-au păstrat ca pe o piesă de mare valoare.

Vrem sau nu, datorită lui, acesta este singurul avion cu cocarde românești salvat în cel de-al doilea război mondial, care mai poate fi văzut și admirat astăzi. Nici un altul dintre avioanele cu care au luptat aviatorii noștri atunci nu există în vreo altă parte a lumii, iar în România nici atât!