

CÂTEVA ASPECTE DIN ACTIVITATEA AVIAȚIEI GERMANE
DUPĂ 23 AUGUST 1944

IONEL-CLAUDIU DUMITRESCU*

Secolul al XIX-lea a fost marcat de o permanentă creștere a producției industriale, ceea ce implica o permanentă cursă pentru resurse și piețe de desfacere. Prima conflagrație mondială a rezolvat unele probleme ale hegemoniei mondiale, dar au apărut noi conflicte între marile puteri. Lichidarea industriei din statele concurente și asigurarea unui spațiu vital au dominat gândirea liderilor militari și politici din perioada interbelică. Marea criză economică (1929-1933) a dus la apariția unor idei originale de rezolvare a problemelor economice și financiare. Statul a intervenit masiv în domeniul economic prin lansarea unor masive comenzi militare și prin realizarea unor infrastructuri cu rol ofensiv. Soluția s-a dovedit a fi una temporară, creșterea efectivelor militare impunând utilizarea acestora. Pactul Molotov-Ribbentrop din 23 august 1939 a permis descătușarea energiilor distructive.

Al Doilea Război Mondial a fost marcat de o adevărată explozie a dezvoltării aviației militare. Toate marile puteri au trecut la realizarea de mari armate aeriene. Proiectele au fost realizate cu mult înainte de declanșarea ostilităților, fabricile fiind ridicate sub motivul că trebuie redus șomajul. Biplanele și avioanele cu structură din lemn și pânză au fost înlocuite rapid cu aparate moderne din aluminiu și oțel sau au fost trimise în școlile de pilotaj. Mai puteau să fie utile pentru cercetare și dirijarea focului artileriei. Puterea superioară a motoarelor a favorizat creșterea masei și a cantității de armament transportat, dar a dus și la o sporire a consumului de carburant și astfel petrolul a devenit un necontestat rege al războiului. Germania lui Adolf Hitler a intrat extrem de nepregătită într-un conflict de amploare. Resursele de hidrocarburi erau limitate, iar benzina sintetică a firmei I. G. Farbenindustrie nu era utilă tuturor mijloacelor de luptă și de transport. România a devenit astfel un pion extrem de interesant pe tabla de șah europeană și cei patru jucători globali (Germania, URSS, SUA și Marea Britanie) și-au propus preluarea controlului asupra rafinăriilor sau distrugerea acestora. După înfrângerea Franței și în condițiile unei depline izolări politico-militare, autoritățile de la București au căutat și obținut sprijinul Germaniei oferind fundamentală monedă de schimb: petrolul. Soluția sovietică nu era de preferat în condițiile în care Iosif Stalin se manifesta extrem de agresiv la adresa „lumii vechi”.

După declanșarea războiului împotriva Uniunii Sovietice, o grijă fundamentală pentru Adolf Hitler a fost protejarea rafinăriilor românești. Campania din Crimeea a

* Colegiul Național „Alexandru Odobescu”, Pitești.

fost o consecință a bombardamentelor sovietice asupra orașelor Ploiești și Constanța. Au fost deplasate unități de artilerie antiaeriană și aviație de vânătoare pentru formarea unui Festung după raidul american cu bombardiere B-24 din iunie 1942. Dispozitivul și-a dovedit din plin eficiența la 1 august 1943 când a spart valurile de bombardiere americane trimise într-un atac la joasă altitudine. A fost un plan aproape sinucigaș de utilizare a marilor aparate de o manieră ce împiedica folosirea vizoarelor. Rezervoarele mari de carburant le făceau extrem de vulnerabile. Experiențe similare eșuaseră în timpul campaniei împotriva armatei germane în 1940. Chiar dacă resursele militare germane erau limitate, România a fost protejată de unități de elită din cadrul Luftwaffe. Astfel, Hans-Ulrich Rudel a încercat să oprească valurile de tancuri sovietice, iar Erich Hartmann a participat la luptele aeriene cu avioanele sovietice și americane¹. Eforturile așilor erau insuficiente în condițiile superiorității zdrobitoare a inamicului în oameni și tehnică de luptă. Numai în perioada mai-august 1944 au fost pierdute 140 de aparate germane de primă clasă în luptele cu anglo-americanii.

Luftwaffe a beneficiat de tehnică modernă, revoluționară chiar, dar a primit misiuni pe fronturi prea vaste pentru resursele de care dispunea. Nu se poate spune că a fost punctul slab al armatei germane. Conducătorii n-au știut să o utilizeze rațional și să comande aparatele cele mai potrivite pentru misiuni. Nici industria n-a fost trecută suficient de repede pe picior de război pentru a asigura rapid completarea golurilor inerente într-un conflict de amploare. Pierderile în echipaje experimentate în timpul marilor bătălii aeriene (Bătălia pentru Anglia, Creta, Stalingrad) au fost imposibil de recuperat și avioanele moderne au primit zburători mai puțin experimentați. Lipsa carburantului împiedica dezvoltarea programelor de instrucție de durată, bobocii fiind victime sigure la primele întâlniri cu inamicul. Nici accidentele nu-i iertau pe începători. Industria pune la dispoziție din ce în ce mai multe aparate, dar nu existau oameni și carburant pentru creșterea eficienței. Trupele terestre copleșite la sol de tăvălugul aliat n-au mai primit niciun sprijin din cerul devenit nemilos. Nici armamentul antiaerian nu era suficient pentru închiderea spațiului aerian. Vremurile bune din 1940 sau 1941 deveniseră amintiri frumoase.

Arestarea mareșalului Ion Antonescu și întoarcerea armelor au fost lovituri fatale pentru întregul dispozitiv aeronautic german din Europa. Aviația a primit ordin din partea lui Adolf Hitler să nimicească rezistența opusă de militarii români și să-i lichideze pe conducătorii rebeliunii. Chiar dacă bombele au reușit să distrugă o serie de clădiri importante din București în zilele următoare actului de la 23 august 1944, s-a dovedit încă o dată că aviația germană nu avea serioase capacități strategice. Aviația românească dotată cu aparate Me-109 și I.A.R.-80 a intervenit destul de eficient și doar în ziua de 27 august 1944 au fost doborâte 10 avioane germane². Forțele terestre române au capturat în urma unor lupte înverșunate 228 de aparate de diferite tipuri și depozite însemnate de combustibil, piese de schimb și arme³. Au fost anihilate și unitățile de apărare antiaeriană, un adevărat coșmar pentru toți piloții aliați⁴.

¹ Medin Robănescu, Carlos Lievens, *Erich Hartmann*, în *Aero Magazin*, nr. 3, martie 2002, p. 41.

² *23 august 1944, Documente*, vol. II, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984, p. 578.

³ Cornel Scafeș (coord.), *Armata Română. 1941-1945*, Editura R.A.I., București, 1996, p. 165.

⁴ *23 august 1944*, vol. II, p. 536. În zona Prahova a fost distrusă o întreagă divizie antiaeriană. Capacități defensive au fost anihilate și în alte regiuni. Au fost capturate numai la Drobeta Turnu Severin zece tunuri ușoare. Pierderilor tehnice li se adăugau pierderile în personal.

Unitățile Wehrmacht-ului, prinse între Armata Roșie aflată în plină ofensivă și forțele române, au fost în cea mai mare parte capturate sau nimicite. Au reușit să scape trupele aflate în preajma graniței⁵. Au fost scoși din luptă într-un timp extrem de scurt 580.000 de soldați și ofițeri germani⁶. Și pierderile în tehnică de luptă au depășit orice dezastru precedent. Unitățile Luftwaffe au reușit să salveze o parte din materialul volant, dar au fost pierdute depozitele de carburant și de piese de schimb. Nici personalul de întreținere n-a putut să fie evacuat din lipsă de avioane de transport. Aparatele salvate au aterizat pe aerodromuri din Transilvania aflată sub controlul forțelor maghiare.

Se știe că un necaz nu vine niciodată singur. Concentrarea aviației germane a atras atenția comandamentului american din Italia și pe 31 august au fost trimise 48 de avioane P-51 Mustang din Grupul 52 Vânătoare. Cum posturile de observare și stațiile radar fuseseră pierdute în România, germanii au fost luați prin surprindere. Aerodromul din Reghin a fost mitraliat de mai multe ori și s-au desfășurat lupte aeriene înverșunate. Pierderile germane au fost grele și au fost estimate la 60 de aparate⁷.

Totuși, Luftflote 4 a rămas o forță redutabilă pentru acoperirea unui front germano-maghiar încropit în mare grabă și care nu se baza pe tăria unui aliniament pe Carpați. S-a profitat din plin de întârzierile legate de rebazarea unităților sovietice de aviație și de problemele avioanelor românești care erau lovite din aer și de la sol de noii aliați. Înlocuirea crucii lui Mihai cu cocardele tricolore nu asigura întotdeauna evitarea focului prietenesc. Atacurile germane au fost favorizate și de atitudinea ostilă a sovieticilor față de români, multe posturi de observație fiind devastate și tehnica însușită. În aceste condiții, Luftflote 4 a avut de îndeplinit misiuni diverse (cercetare în adâncimea teritoriului inamic, bombardarea nodurilor feroviare, mitralierea terenurilor și convoaielor militare, raiduri de teroare, vânătoare liberă și sprijinirea propriilor trupe) și a obținut succese notabile folosind un număr limitat de aparate din cauza lipsei de carburant și personal navigant.

Zborurile de recunoaștere. Comandanții germani erau într-o situație extrem de delicată după 23 august 1944 fiindcă nu aveau suficiente surse care să transmită în timp real informații despre deplasările coloanelor sovietice și ale unităților românești. Observarea din aer rămânea singura posibilitate pentru OKW de a avea un contact cu realitatea de la sud de Carpați. Piloții au primit ordinul de a survola fluviul Dunărea care era o importantă arteră de transport în condițiile în care sovieticii dispuneau de flota românească și de vasele germane capturate⁸. În ziua de 6 septembrie un avion

⁵ *Ibidem*, p. 660.

⁶ 23 august 1944, vol. II, p. 661.

⁷ Bernad Denes, Laszlo Marton, *Mustanguri peste Reghin*, în *Aero Magazin*, nr. 10, iulie 2003, p. 16. O altă unitate americană a lovit aerodromul din Oradea-Mare, acțiunea soldându-se cu circa 15 reușite (*Ibidem*, p. 18). Autorii articolului citat amintesc de dorința pilotului John J. Voll de a doborî cât mai multe avioane inamice în urma unor lupte aeriene. Ju-52 era un avion lent de transport și o țintă facilă. Fără să mai verifice felul aparatului, zona de acțiune și însemnele militare, pilotul american a lovit două avioane românești de acest tip. O sursă românească informează că la 11:30 Ju 52 nr. 4 a fost atacat de doi vânători (identificați drept inamici) și s-a prăbușit la Scurtu (județul Vlaşca). Au fost doi morți (un carbonizat și un împușcat) și doi salvați (elevul sergent Vlădoianu și Porculea Vasile). Un alt avion românesc a fost doborât la Siliștea Vlaşca ducând la pierderea unui aviator și la rănirea unui al doilea (Arhivele Naționale, fond *Președinția Consiliului de Miniștri. Serviciul Special de Informații*, dos. nr. 15/1941, f. 463).

⁸ C. Scafeș, *op. cit.*, p. 81.

german era semnalat în zona localității Giurgiu (ora 13:13-14:42). Cursul fluviului a fost supravegheat între 14:08 și 14:45 de alte două aparate care au zburat de la Giurgiu la Turnu Măgurele. A doua zi a fost analizat sectorul Bechet - Turnu Măgurele și zona orașului Craiova.

N-a fost neglijată nici rețeaua feroviară. Zona orașului Pitești a fost observată în dimineața zilei de 4 septembrie de un avion german care, la 7:45, a început să mitralieze localitatea Bănăni, probabil cu intenția de a lovi un tren și a identifica prezența apărării antiaeriene sovietice, dar acțiunea n-a avut nici un fel de finalitate. În ziua de 11 septembrie s-a mitraliat gara Strehaia, dar rezultatele au fost ne semnificative.

Cam toate acțiunile din cel de-Al Doilea Război Mondial au avut miros de petrol, OKW-ul nu putea să uite județul Prahova și rafinăriile. Șase avioane au fost trimise în cursul nopții de 10 septembrie pe traseul Câmpulung - Moreni pentru a testa și reacția apărării antiaeriene. Nu s-a reușit decât o identificare a aparatelor ca fiind inamice, ceea ce a încurajat trimiterea unei noi misiuni de cercetare în ziua următoare⁹. În cursul nopții de 10 spre 11 septembrie un bombardier german a lansat câteva încărcături explozive la Ploiești¹⁰, dar măsurile de apărare pasivă și-au dovedit eficiența. Misiunile de observare au continuat și, pe 18 septembrie, orașul Titu era survolat¹¹, dar au început să se rărească pe măsură ce presiunea forțelor aliate a devenit accentuată în Podișul Transilvaniei.

Atacurile la sud de Carpați au dovedit slăbiciunea strategică a aviației germane. Au fost trimise în general avioane de vânătoare care puteau să scape de urmăritori, dar mitralierele nu aveau nici un fel de eficiență militară. Astfel, șapte avioane au acționat la Drobeta Turnu Severin-Orșova fără rezultate. Activitatea este reluată la 8:30 cu 11 avioane și istoria s-a repetat. Nici la Moldova Nouă trei aparate nu au obținut mai mult succes¹². Poate doar o terorizare a populației civile, dar aceasta era deja obișnuită cu raidurile de teroare americane. Au fost trimise în misiuni chiar și aparate de tip Henschel, dar cantitatea de bombe transportată era prea mică. Un avion a lansat bombele la Simianu și apoi a căzut la Vânu Mare. S-a înregistrat un mort, iar ceilalți doi aviatori au reușit să se salveze cu parașutele¹³. Dacă Henschelul din 30 august a fost distrus, un bimotor a fost capturat intact în comuna Isovoarele (județul Mehedinți)¹⁴ trei zile mai târziu.

Slabe rezultate obținute, pierderile și consumul important de carburant au dus la anularea misiunilor de recunoaștere. Toate mijloacele de luptă erau utile în sprijinirea unităților terestre.

⁹ AN, fond PSM. SSI, dos. 15/1941, f. 468, 471, 474, 478, 479.

¹⁰ *Ibidem*, f. 478. Nici un atac întreprins cu patru avioane de vânătoare n-a avut mai mult succes. Focul mitralierelor n-a provocat pierderi în ziua de 3 septembrie în zona Ploiești - Brazi și două ar fi fost doborâte de apărarea antiaeriană (*Ibidem*, f. 467).

¹¹ *Ibidem*, p. 493.

¹² În disperare de cauză, 9 aparate germane au tras cu tunul și mitraliera asupra localității Băile Herculane. Tot fără efect (*Ibidem*, f. 471). Dacă mitralierea gării Filiași de către un singur avion în ziua de 5 septembrie (ora 11), se poate justifica prin necesitatea paralizării rețelei feroviare (*Ibidem*, f. 469), efortul depus la Băile Herculane nu are nici un fel de raționament militar.

¹³ *Ibidem* f. 461.

¹⁴ *Ibidem*, f. 466.

Bombardarea nodurilor feroviare. A avut întotdeauna ca justificare împiedicarea concentrărilor de trupe inamice, dar cum obiectivele erau în localități sau la marginea acestora pot fi incluse și în categoria raidurilor de teroare. Nu s-a folosit un număr mare de avioane din cauza subțiririi înzestrării cu material volant. Au fost vizate în mod deosebit orașele Arad și Timișoara de unde se puteau lansa atacuri asupra deschisei câmpii maghiare. Aeroporturile aflate în imediata vecinătate ar fi fost utile pentru economisirea carburantului în încercarea de a opri din aer trecerea forțelor române și sovietice prin pasurile munților Carpați. Cum trupele terestre au eșuat în tentativa lor, aviația a primit ordin să lovească gările și aerodromurile. Pe 15 septembrie 1944 au fost trimise 16 avioane asupra aeroporturilor Moșnița și Giarmata, dar s-a lovit și colonia Plopi de lângă Giarmata și s-a mitraliat orașul Timișoara, unde s-au înregistrat mai multe victime¹⁵. Loviturile asupra obiectivelor militare s-au soldat doar cu un rănit¹⁶. Mult mai violent a fost bombardamentul din 30 octombrie atunci când alarma s-a dat prea târziu¹⁷. Au fost lansate 120 de bombe din care nu au explodat 20 (16,6%), dar numai una a fost de 500 Kg. S-au înregistrat trei morți în rândurile sovieticilor și 17 printre militarii și civilii români. Scena noii Guernica a fost întregită de 35 de răniți. Alte două avioane au atacat în cursul nopții (1:33) și cu trei bombe plasate în gara Domnița Elena au avariât o locomotivă și două vagoane¹⁸.

Orașul Arad era important pentru asigurarea unei ofensive de-a lungul văii Mureșului. Un atac al trupelor terestre fusese respins în 29 august¹⁹. Primele acțiuni s-au înregistrat în 5 octombrie când opt avioane au lansat 20 de bombe. Au fost victime, dar efectele au fost neînsemnate. A doua zi au apărut 12 avioane la mare altitudine și s-au vizat gara și uzina electrică. Cele 10 bombe au făcut 16 morți și un număr de răniți, dar pagubele materiale au fost neînsemnate. Circulația trenurilor militare nu a fost afectată. Un atac de noapte (ora 23:44) cu doar două bombe în zona gării n-a însemnat decât provocarea de panică prin declanșarea alarmei²⁰. A fost doar un preambul. După miezul nopții cinci-șase avioane germane au lansat rachete și zece bombe, apoi au fost slobozite alte șapte sau opt spre gară și uzina de apă²¹. După un alt raid cu efecte limitate în 27 octombrie, au urmat șocurile principale. Pe 31 octombrie au fost lansate 34 de bombe de 50 și 100 kg. care au afectat trei trenuri sovietice cu diferite materiale și unul cu muniții. Au fost cinci soldați sovietici uciși și 10 răniți. Precizia bombardamentului a fost totuși afectată de focul apărării antiaeriene care a doborât un avion. A urmat un raid de noapte, dar eficiența a fost minimă. Cum bombele n-au reușit să distrugă infrastructura feroviară (nici nu aveau suficientă forță pentru astfel de obiective vaste), în noaptea de 5 spre 6 noiembrie a fost repetat atacul la lumina parașutelor. În zona gării s-au înregistrat nouă morți și 17 răniți printre sovietici, iar în

¹⁵ *Ibidem*, f. 482.

¹⁶ *Ibidem*, f. 484. Un alt atac în forță se produsese deja la 7 septembrie, ora 18:14, când a fost atins cartierul Freidenthal. N-a lipsit nici obișnuita mitralieră pentru a se provoca victime civile, vizată fiind zona Prefecturii. (*Ibidem*, f. 475).

¹⁷ *Ibidem*, f. 517. Situația n-a fost una singulară pe teritoriul României în cel de-al doilea război mondial. Și în orașul Pitești s-a dat alarma după trecerea bombardierelor americane și norocul locuitorilor a fost că avioanele aveau ținte mai importante din punct de vedere strategic.

¹⁸ *Ibidem*, f. 518 - 520.

¹⁹ *Ibidem*, f. 518 - 520.

²⁰ AN, fond PCMSI, dos. 15/1941, f. 504, 506.

²¹ *Ibidem*, f. 506. Numărul de victime era încă necunoscut.

centrul oraşului 10 bombe (una neexplodată) au provocat 8 morţi şi au avariat o casă. Au mai fost avariate clădiri pe străzile Doamna Bălaşa, Brezoianu şi Sigma (tot bombe de 50-100 Kg). Asaltul asupra aeroportului s-a soldat cu un eşec total, cele 15 bombe neprovocând pagube sau victime. O altă misiune a fost executată pe 8 noiembrie şi 8-9 bombe au afectat trei linii de cale ferată, dar rezultatele nu au fost de durată²².

Nici localitatea Lugoj n-a fost ocolită de ororile războiului pentru că dispunea de un aerodrom şi cale ferată. Ziua de 14 septembrie a fost un adevărat coşmar. Două avioane au lovit gara Jiena şi linia de cale ferată pe 100 de metri (12:45-13:20). Două ore mai târziu, tot două avioane s-au ocupat de uzina electrică şi cazarma Regimentului 42 Artilerie. S-au înregistrat şase răniţi şi un mort şi 10 cai au fost ucişi (14:58-15:50). Istoria se repetă peste nici un sfert de oră, cele două avioane urmărind obiective industriale (16:03-16:50). Coşmarul nu se terminase. Alte două aparate au lovit oraşul timp de 50 de minute (17:20-18:10). Rezultatul a fost însă dezamăgitor pentru germani. N-au fost decât doi morţi şi nouă răniţi militari la cazarmă, un soldat împuşcat pe strada Buziaş şi o femeie lovită de gloanţe în comuna Iena. Uzina electrică n-a fost atinsă, iar un avion decolat de pe aerodrom a fost avariat. În localitatea învecinată au fost rupte firele telefonice şi avariate mai multe clădiri²³.

Fiind folosite puţine avioane, bombe de calibrul mic şi mitraliere, raidurile germane nu au putut să contribuie în mod semnificativ la oprirea ofensivei sovietice. Mai mult stânjenea diferenţa de ecartament dintre România şi Uniunea Sovietică.

Avioanele de vânătoare-bombardament în special de tipul FW-190 sau Me-109 aveau calităţi remarcabile pentru executarea atacurilor asupra unor ţinte punctiforme (trenuri şi camioane) fără a permite apărării antiaeriene să riposteze în timp util. Nu se ţinea cont dacă obiectivul era civil sau militar, importante fiind doar distrugerile. În ziua de 10 septembrie a fost mitraliat de două ori un tren civil în gara Simeria (judeţul Hunedoara). Cinci zile mai târziu a fost mitraliat trenul care se deplasa pe ruta Lugoj-Ilia şi s-au înregistrat trei morţi şi 26 de răniţi. O greşeală de planificare a dus la staţionarea a trei trenuri în staţia Subcetate (Hunedoara), ceea ce însemna o ţintă ideală pentru aviatorii germani. Atacul cu bombe şi mitraliere a provocat în ziua de 14 octombrie 38 de morţi şi mulţi răniţi printre oamenii lipsiţi de apărare.

Nici cursele militare n-au fost ferite de atacurile prin surprindere. În 15 septembrie a fost mitraliat un tren la Sântandrei (Timiş, la 13 km de Timişoara), dar nu s-au obţinut rezultate semnificative. În aceeaşi zi, în zona gării Marginea (58 km de Lugoj) a fost lovit un tren sovietic fiind răniţi mecanicul, fochistul şi şeful de tren român, iar locomotiva a fost distrusă. Cea mai spectaculoasă lovitură a fost realizată în octombrie prin lovirea unui tren plin cu muniţii, ceea ce a contribuit la diminuarea intensităţii focului aliat.

Gările din partea de vest a ţării reprezentau ţinte favorite pentru că ofereau încărcături preţioase şi nu dispuneau de o apărare eficientă. În 14 septembrie a fost lovită gara Topolăvăţul Mare (Timiş, la 24 km de Lugoj şi 31 km de Timişoara), dar s-au înregistrat avarii la 11 locuinţe şi au fost nouă victime (din care doi morţi)²⁴. Mintia şi Simeria aveau însă un trafic mult mai intens şi loviturile au fost mai precise. Pe 15

²² *Ibidem*, f. 516, 518, 520, 522, 523.

²³ *Ibidem*, f. 483, 485.

²⁴ *Ibidem*, f. 478, 484, 488, 513

septembrie doar două avioane reușesc să distrugă patru vagoane de marfă și două de călători. Au fost cinci morți și mulți răniți. N-a scăpat nici Mintia. Au fost lansate doar cinci bombe (două neexplodate) și s-au efectuat mitralieri. Trei vagoane cu echipament militar și două cu alimente românești au fost distruse. Trei barăci ale societății Deruban și mai multe butoaie cu benzină au ars. Au fost și victime (trei morți și opt răniți)²⁵. Grav lovită a fost și gara Subcetate în 16 septembrie. Au fost scoase din uz două vagoane de clasă, dar pierderile civile au fost dureroase (18 morți și 40 de răniți). Gara Simeria dobândise în concepția comandantului german o importanță strategică deosebită. Pe 6 octombrie au fost lansate circa 100 de bombe, dar de data aceasta precizia a fost slabă și n-au fost afectate instalațiile feroviare. Au plătit în schimb civilii prin 50 de case avariate și șase morți. Având informații că traficul se desfășoară normal, germanii au atacat din nou pe 8 spre 9 octombrie și linia Simeria-Turdaș a fost atinsă. Echipele de intervenție au restabilit circulația chiar în ziua de 9, ceea ce dovedește încă o dată slaba capacitate de lovire a aviației germane. Celebrul avion Me-109 a mai acționat și împotriva Mintiei pe 7 octombrie, dar nu s-a reușit decât lovirea a patru case și uciderea a cinci civili în zona gării²⁶.

Avioanele se înverșunau și asupra țințelor aflate în deplasare pe șosele pentru a întârzia sosirea forțelor terestre sovietice și române. În comuna Găvăjdia a fost atins în ziua de 16 septembrie un camion rusesc cu muniții și pe 17 au fost mitraliate coloanele aflate în marș spre linia frontului²⁷. Efecte ne semnificative pentru că Luftwaffe nu putea să asigure permanența atacurilor așa cum procedau anglo-americanii în vestul Europei.

Atacurile germane asupra rețelei feroviare au demonstrat ineficiența unui astfel de demers militar. Experiența din Rusia nu era suficientă și erorile s-au repetat.

Activități aeriene în Transilvania

După 23 august 1944 armata germană a încercat să ocupe pozițiile care să împiedice deșeurile forțelor româno-sovietice la nord de Carpați, dar resursele limitate au făcut imposibilă realizarea misiunii. Luftwaffe a primit ordinul să distrugă postul de radio Bod²⁸ și să joace rolul de ariergardă. Principalul obiectiv a rămas rețeaua de transport prin folosirea rapidelor avioane de tip FW-190 și Me-109. Și aici s-a profitat de slăbiciunea apărării antiaeriene și de slaba activitate a aviației române. Sovieticii, surprinși de rapiditatea prăbușirii frontului german, aveau probleme cu rebazarea unităților de aviație și abia la 17 septembrie se vorbea de amenajarea unui mare aerodrom la Prejmer²⁹.

O primă acțiune a vizat trenul 2.360 aflat în stația Războieni și rafalele au provocat moartea a 30 de persoane și mulți răniți. A urmat gara Racosul (3 septembrie) și s-au distrus trei clădiri învecinate și rețeaua telegrafică. Nici acoperișul clădirii gării

²⁵ *Ibidem*, f. 486. Un alt raport precizează pierderile de la Simeria (clădirea gării avariata, două vagoane cu păcură incendiate, șase case distruse și 15 avariate). Morții de la Mintia erau sovietici, iar dintre răniți doar trei erau români (*Ibidem*, f. 489). Prin lovirea triajului din Simeria au fost scoase din uz 20 de vagoane, 4 linii și rețeaua de telegraf și telefon (*Ibidem*, f. 491).

²⁶ *Ibidem*, f. 491, 506, 507, 508.

²⁷ *Ibidem*, f. 488, 490.

²⁸ S-au înregistrat patru morți și doi răniți între care două femei și un copil (23 august 1944, vol. II, p. 605).

²⁹ AN, fond PCMSI, dos. 15/1441, f. 486.

n-a scăpat de schije și au fost rănite 6 persoane³⁰. Orașul Blaj, aflat la o intersecție de drumuri, a fost o țintă favorită. Raidurile s-au succedat în zilele de 4, 5 și 7 septembrie. Au mai fost asaltate localitățile Mediaș, Teiuș, Alba Iulia, Copșa Mică și Coșleriu. Pierderile civile au fost însemnate.

Chiar dacă au avut un număr limitat de aparate, reușitele militare au fost deosebite. Bombardamentul din 6 septembrie de la Copșa Mică a dus la distrugerea a două vagoane cu muniție de infanterie, un vagon cu tuburi de aramă pentru Astra Brașov, un vagon cu paste făinoase și trei cu tutun. A mai fost lovit un tren militar și au rezultat 5 morți și 6 răniți³¹. Concentrarea unităților armatei române s-a efectuat fără acoperire aeriană în primele zile ale lunii septembrie³². Escadrilele germane au profitat din plin de lipsa aparatelor de primă linie și mitraliaiu de la joasă altitudine cu precizie maximă. A fost un adevărat masacu. Zburând de-a lungul șoselei Sibiu-Mediaș, piloții au observat în zona localității Grivețeni coloanele cu muniții și combustibil ale Corpului 6 armată și le-au nimicit în totalitate. N-au scăpat nici camioanele Diviziei 8 cavalerie³³. Circulația a fost complet întreruptă de fumul incendiilor, fiarele calcinate și exploziile lăzilor cu muniții.

Activități împotriva aviației române. Dubla ofensivă aeriană din 1944 a fost întâmpinată cu curaj de către aviatorii români dispunând de avioane Me-109 și I.A.R.-80. Superioritatea aliaților era însă zdrobitoare și după dobărarea căpitanului Alexandru Șerbănescu moralul piloților a scăzut. Avioanele I.A.R.-80 erau depășite tehnic, iar rezervoarele de carburant plasate defectuos le transformau în adevărate torțe zburătoare. Evenimentele de la sfârșitul lunii august 1944 a dus însă la pierderea a 161 de aparate, dar au fost capturate 228 aparținând Luftwaffe³⁴. Cum până la întoarcerea armelor, Ungaria era privită teoretic ca un aliat și, dispunând de puține forțe aeriene, nu era considerată ca un pericol iminent, aerodromurile au primit doar avioane de categoria a doua. Doar în zona Ghimbav au fost dispuse aparate I.A.R.-80, iar Brigada 1 artilerie antiaeriană era insuficientă pentru a acoperi întreaga linie de demarcație.

Lipsa aviației de vânătoare a permis o activitate nestingherită a zburătorilor germani. Chiar și cei care nu aveau experiență puteau să devină în scurt timp ași. Pe 2 septembrie au fost trimise spre Turda opt bombardiere Junkers și opt avioane de școală au fost distruse³⁵. A doua zi au fost neutralizate 12 aparate la Mediaș³⁶. Pe 4 septembrie avioanele germane revin și mai sunt incendiate două aparate și avariate uzinele A.S.A.M. Două Rotte au fost dirijate spre aerodromul din Ghimbav și au distrus două I.A.R.-80 și un avion B-24 „Liberator”. Aerodromul Blaj mai dispunea de avioane și germanii s-au înverșunat să le distrugă. Pe 7 septembrie 1944 au fost incendiate 6 unități³⁷, iar a doua zi a fost doborât în flăcări în regiunea Alba Iulia un avion românesc

³⁰ *Ibidem*, f. 465, 467.

³¹ *Ibidem*, f. 471.

³² Vasile Tudor, *Bf 109 vs. Bf 109*, în *Aero Magazin*, nr. 4, aprilie 2002, p. 27.

³³ AN, fond PCMSSI, dos. 15/1941, f. 472.

³⁴ Cornel Scafeș, Horia Șerbănescu, Ioan Scafeș, *Armata Română 1941-1945*, Editura R.A.I., București, 1996, p. 165.

³⁵ AN., fond PCMSSI, dos. 15/1944, f. 466. Unele surse afirmă că situația era mult mai dezastruoasă pe aerodromul din Turda. Pierderile s-au ridicat la circa 50 de aparate. (V. Tudor, *op. cit.*, în *loc. cit.*, p. 26).

³⁶ V. Tudor, *op. cit.*, în *loc. cit.*, p. 27.

³⁷ AN, fond PCMSSI, dos. 15/1941, f. 468, 475.

de vânătoare³⁸. Rezultatele obținute par spectaculoase la prima vedere, dar țintele distruse nu erau avioane de luptă moderne.

Sosirea C.A.R. a complicat situația, dar zburătorii germani reușeau unele surprize. Un avion, care decolase de la Balomir (Hunedoara), a fost surprins de trei vânători inamici și n-a avut șanse de scăpare. Cei doi piloți români au pierit în urma atacului concertat³⁹.

Românii nu aveau prea mult sprijin de la aliații sovietici. Aceștia executau doar ordine pe criteriu ideologic și zburătorii români nu păreau de încredere. Se deschidea focul asupra așezărilor pentru a se semăna panica și pentru a demonstra cine deține controlul. Un avion He-111 a fost interceptat de trei vânători cu stele roșii și a fost obligat să aterizeze forțat la Flămânda (Vlașca). Incidentul se petrecea la 9 octombrie 1944 și s-a soldat cu rănirea a trei aviatori români⁴⁰.

Concluzii. Activitatea aviației germane a fost deosebit de intensă în condițiile lipsei de avioane și a vremii nefavorabile.

Lipsa aviației de vânătoare românești și a apărării antiaeriene a permis atacurile repetate și de la mică altitudine, uneori cu eficiență maximă⁴¹.

Lipsa bombardierelor și a bombelor grele a împiedicat distrugerea infrastructurii rutiere și feroviare, pagubele produse fiind înlăturate în timp scurt. Chiar dacă industria germană a fost orientată spre producția de avioane de bombardament în dauna celor de vânătoare și asalt, n-a reușit să asigure suficiente forțe pentru neutralizarea inamicului de pe frontul românesc.

Ofensiva terestră româno-sovietică a dus la capturarea aerodromurilor din Transilvania și la rărirea raidurilor. Penuria de carburant nu justifică acțiunile ofensive în adâncimea teritoriului inamic pentru că efectele erau minime. Lipsa combustibilului pentru avioane și pentru camioanele de aprovizionare a fost principala cauză a acțiunilor anemice ale Luftwaffe după septembrie 1944⁴².

Atacurile aviației germane au fost lipsite de o eficiență deosebită din cauza lipsei de avioane de asalt, aparatele de vânătoare fiind concepute pentru lupta în mare viteză și implicit aveau o structură vulnerabilă la focul terestru. Nici cantitatea de muniție transportată nu era spectaculoasă.

Prezentul material a fost realizat pe baza rapoartelor prezentate conducerii țării și nu are pretenția să fi expus toate operațiunile aeriene germane din perioada 23

³⁸ *Ibidem*, f. 477. Raportul spune că ar fi fost un Me-109, dar alte surse afirmă că prima victimă ar fi fost adj. av. Gh. Buholtzer în ziua de 9 septembrie 1944, dar pierderea s-ar fi datorat focului prietenesc sovietic (V. Tudor, *op. cit.*, în *loc. cit.*, p. 27). Probabil a fost vorba despre un alt tip de avion și martorii le-au confundat.

³⁹ AN, fond PCMSI, dos. 15/1941, f. 479. A doua zi, 16 septembrie 1944, un alt avion a căzut pe muntele Plaju (14 km de punctul Poiana Mărului, jud. Severin) și a ars în totalitate. Ambii piloți au pierit, dar nu se precizează cauza dezastrului (*Ibidem*, f. 492). Pe raza comunei Bodo-Severin a căzut un avion din Flotila I Aviație Iași și au pierit locotenent rezervă Buroga Andrei, adj. st. Buzdugan Aristotel și sergent mitralior Rusu Eugen (14 octombrie 1944) (*Ibidem*, f. 515). Cea mai mare reușită a fost dată de o formațiune de vânătoare în 7 octombrie 1944 în apropiere de localitatea Mintia. A fost interceptat un lent avion de transport sovietic (probabil un Li-2, varianta sovietică a modelului american C-47) și l-au doborât. Au fost 18 morți și patru răniți, iar aparatul a ars în totalitate (*Ibidem*, f. 508).

⁴⁰ *Ibidem*, f. 509.

⁴¹ Un singur avion a reușit în apropiere de Tâlmăciu (Sibiu) să distrugă două mașini și să provoace 15 morți și patru răniți. A continuat misiunea prin bombardarea localității Șeica Mare, dar calea ferată n-a suferit avarii (7 septembrie 1944) (*Ibidem*, f. 474).

⁴² Albert Speer, *În umbra lui Hitler Memorii*, vol. II, Nemira, București, 1997, p. 111.

august-noiembrie 1944. Viitoarele studii în arhive vor completa datele descoperite până la momentul redactării finale.

SOME ASPECTS OF THE ACTIVITY OF
THE GERMAN AIR FORCES AFTER 23 AUGUST 1944

Abstract

The World War II was the moment of the incredible development of the air forces for all the great military powers.

Luftwaffe benefited of a modern, even revolutionary, technique, but its resources were too small for the missions it needed to execute.

The capturing of the marshal Ion Antonescu and the raising of the Romanian army against Germany were fatal for the entire German Air Force from all over Europe.

The attacks were not because of the lack of assault airplanes, as long as the hunting airplanes were designed for quick fight and consequently their structure was not fit for the terrestrial fighting.

Although the German industry was oriented toward the production of the bombing airplanes more than for those for hunting and assault, it was not able to produce enough in order to win.