

# AERONAUTICA MILITARĂ REGALĂ ROMÂNĂ SUB COMANDAMENT MILITAR NAȚIONAL, ÎN ACȚIUNILE DE APĂRARE A SPAȚIULUI AERIAN NAȚIONAL (23 AUGUST – 9 SEPTEMBRIE 1944)

Comandor doctor Marius Adrian NICOARĂ\*

În fapt, la 23 august 1944, cea mai mare parte a militarilor români din aeronautică, luptau alături de germani și deodată aliatul devenise probabil inamic. S-a sperat la o despărțire camaraderească. Prin ordinele sale nici eșalonul superior nu atinsese fondul imediat al problemei, care să fie reacția față de germani și comportamentul față de sovietici. Fără minime precizări, a fost nevoie de inițiativă și mult curaj din partea oricărui militar din aeronautica română. Dincolo de ce ne-a spus propaganda prosovietică, evenimentele și statisticele analizate din documentele timpului, ne arată clar, cum s-a făcut despărțirea de aeronautica germană și cum s-a luat contact cu aeronautica sovietică.

Începând cu 23 august 1944, structurile de conducere ale aeronauticii române au conceput și au executat independent, consistente acțiuni aeriene, aeroterestre și aeronavale. S-a urmărit *cucerirea supremației aeriene*<sup>1</sup> și cooperarea cu celelalte categorii de forțe armate ale României pentru reușita militară a evenimentului istoric, în conformitate cu concepția Marelui Stat Major Român.

Acțiunea aeriană de apărare a cuprins misiunile tuturor unităților și formațiunilor aeronautice duse pentru lovirea forțelor armate germane aflate pe

---

\* Comandantul Centrului de Instruire pentru Forțe Aeriene Ziliștea – Boboc, Buzău.

<sup>1</sup> Mihail Orzează, în lucrarea *Cucerirea supremației aeriene și strategia de securitate – eseuri*, Ed. Academiei de Înalte Studii Militare, București, 2002, p. 13, afirmă că „supremația aeriană caracterizează existența unui raport de forțe net favorabil uneia din părțile adverse care, în plan acțional, se reflectă în libertatea de acțiune aproape totală a Forțelor Aeriene Militare, atât în spațiul aerian propriu, cât și al adversarului. De asemenea, supremația aeriană înseamnă libertate de acțiune pentru celelalte categorii de forțe ale armatei și poate fi zonală, (...) temporară, (...) sau totală”.

teritoriul României, prin alarmarea și întrebuințarea eficientă a forțelor și mijloacelor proprii, distrugerea țintelor aeriene inamice și protecția propriei infrastructuri și a forțelor terestre, fluviale și maritime ale armatei române împotriva lovirilor aeriene, terestre sau navale inamice. Ele au fost declanșate imediat ce comandamentele germane au trecut la agresiune, în dimineața zilei de 24 august 1944 și a durat până la 9 septembrie 1944, când a început cooperarea cu aeronautica sovietică, înregistrând intensități și modalități de acțiune extrem de variate.

Cum întâmplările sunt legate de cauzalități, aspectul emoțional se regăsește și astăzi după 60 de ani, când veteranii aviatori care au luptat în campania din est nu se agreează cu veteranii evidențiați în campania din vest, iar nici unii, nici ceilalți, cu pensionarii de până în decembrie 1989. Din partea veteranilor din aeronautica germană sau sovietică nu sunt reacții postbelice cunoscute, așa cum sunt cele din partea veteranilor din forțele aeriene engleze sau americane,<sup>2</sup> majoritatea foști prizonieri de război, care au luat legătura cu aviatorii veterani români, mai ales după decembrie 1989, manifestându-și respectul pentru foștii adversari, luptătorii aerieni români și personalul de supraveghere din lagărele românești.

Este clar că inițial aflarea textului „*Proclamației către Țară a regelui Mihai*” a produs descumpănire, îngrijorări, chiar teamă, așa cum precizează rapoartele informative ale timpului, și în nici un caz un entuziasm general sau individual față de noua situație politico - militară sau față de Armata Roșie. Astăzi, când știm mai multe despre evenimentul unicat de la 23 august 1944 și despre felul cum a fost gândit, aplicat și despre cine au fost autorii lui, putem să glosăm pe tema îngrijorărilor de atunci.

În Jurnalul de operații al Corpului 1 Aerian Român, referitor la evenimentele de la 23 august 1944 se află următoarea consemnare, extrem de edificatoare în acest sens: „*Noua orientare politică a surprins unitățile în deplasare (sub imperativul ofensivei sovietice declanșată la 20 august 1944 n.n.), astfel că n-au putut fi informați la timp asupra conduitei lor față de armata germană*”<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> Vezi și de exemplu epopea lui Barrie Davis în Pentelescu Aurel, Nicoară Marius-Adrian, Antoniu Dan, *Generalul de Flotilă Aeriană Ion Stratulat Dobran, veteran de război*, Ed. Editgraph, Buzău, 2010, p. 293.

<sup>3</sup> Comandor dr. (r), Pentelescu Aurel, *Destinul unui zburător. Căpitan aviator Mircea T. Bădulescu*, Ed. Modelism, București, 2002, p.159.

Pe de altă parte, personalul aeronautic era prins descoperit atât din punct de vedere material, drepturile bănești pentru zbor, țigări și cele suplimentare aferente lunilor iunie, iulie, august (ulterior, septembrie), nefiind achitate în aviație, cât și din punct de vedere sufletesc, dorința personalului de a-și vedea familiile după asemenea evenimente era puternică, ca și a trupei, îngrijorată că sovieticii le-au devastat gospodăriile<sup>4</sup>.

Subsecretariatul de Stat al Aerului își exercita comanda din locația din București, asupra tuturor unităților operative și neoperative din subordine. După ce trece prin șocul schimbărilor și odată cu numirea noului secretar de stat al aerului, în seara zilei de 23 august 1944, în persoana generalului aviator Ermil Gheorghiu, se declanșează pregătirea acțiunilor aeriene de apărare și de sprijin aerian nemijlocit a forțelor terestre și navale române, precum și a operației de acoperirea frontierelor și a concentrării trupelor terestre româno-sovietice, în capul de pod din sudul Transilvaniei.

În noaptea de 23/24 august 1944, importante trupe germane s-au regrupat în zona Băneasa – Pipera – Tunari – Otopeni<sup>5</sup>, cu intenția de a înăbuși insurecția și a reinstaura un guvern germanofil. Unitățile și formațiunile de aeronautică germană aflate pe sau în apropierea aerodromurilor române, aveau inclusiv formațiuni de pază sau poliție militară germană, care au primit misiunea să blocheze aerodromurile: Tecuci, Ianca, Focșani, Buzău, Arad. De asemenea, trupele germane din Dobrogea, aflate sub comanda viceamiralului Brinkmann, începând cu 25 august 1944, s-au retras spre Bulgaria după o scurtă și nereușită acțiune militară la Constanța și în împrejurimile orașului<sup>6</sup>.

Aviația germană ocupa în România, aerodromurile: Galați, Focșani Nord, Focșani Sud, Ziliștea-Boboc, Ianca, Mizil, Meri, Târgșorul Nou, Otopeni, Roșiori de Vede, Bacău, Constanța, Mamaia<sup>7</sup>. De pe aceste aerodromuri s-au declanșat principalele atacuri aeriene ale Luftwaffe asupra României, mai ales, după data de 25 august 1944, când Reichul a declarat război României.

Ultimele bombardamente aeriene anglo - americane asupra României s-au efectuat în zilele de 24 - 26 august 1944, de această dată din postura de

---

<sup>4</sup> Arhivele Militare Române (în continuare A. M. R.), Fond 359, Dosar 7, f. 61.

<sup>5</sup> Ibidem, p. 125.

<sup>6</sup> Klaus Schonherr, *Luptele Wehrmachtului în România – 1944*, Ed. Militară, București, 2004, p. 173.

<sup>7</sup> Jean-Louis Roba, Eric Mombeek, *La chasse de jour allemande en Roumanie*, Edition Modelism International, Bucharest, 1994, p. 93.

aliați ai aviației române, având ca ținte, în principal, obiective germane din Banat și din Transilvania. În dimineața zilei de 26 august 1944, 33 de avioane B - 24 escortate de 30 de avioane P - 38 au atacat instalațiile de cale ferată, la Giurgiu, pentru a întrerupe comunicațiile rutiere germane între Bulgaria și România. A fost, de asemenea atacat aerodromul Băneasa cu 114 bombardiere Liberator, escortate de 66 de avioane de vânătoare Mustang și aeroportul Otopeni cu 115 avioane B - 24, escortate de 95 de avioane P - 51. Aviația de vânătoare germană concentrată la Mizil și Târgușorul Nou nu a mai reacționat, pentru că se pregătea să se disloce în Ungaria<sup>8</sup> și în Transilvania.

Forțele Aeriene Regale Române au primit și două misiuni diplomatice, de informare a U.R.S.S. și a Comandamentului Aliat din Italia, despre intențiile noului guvern român. În prima misiune pentru informarea U.R.S.S., a plecat pe 24 august 1944, la Ankara, colonelul Ștefan Niculescu cu un avion LARES, avându-l ca pilot pe Ștefan Motrescu, ce a dus cu bine până la sfârșit acest zbor, deși la decolarea de la Boteni, ampenajul avionului fusese lovit de către artileria antiaeriană germană<sup>9</sup>.

În cea de-a doua acțiune specială, pe 27 august 1944, căpitanul aviator (r) Constantin (Bâzu) Cantacuzino<sup>10</sup> a efectuat o misiune la Foggia, având ca pasager, în compartimentul radio al avionului Me - 109 G nr. 166133, pe colonelul american Gunn, care trebuia să asigure legătura forțelor aeriene anglo-americeane cu cele ale aeronauticii române, precum și să stabilească modul de evacuare a foștilor prizonieri de război englezi și americani din România, înainte de sosirea sovieticilor. Tot acum, prin Bâzu Cantacuzino s-a cerut și executarea unui raid asupra forțelor aeriene germane din România în

---

<sup>8</sup> *Ibidem*, p. 98.

<sup>9</sup> Aurel Pruia, Ioan Moraru, Bogdan Pruia, *Un secol de Aeronautică Română*, Ed. Sylvi, București, 1999, p. 113.

<sup>10</sup> Căpitanul aviator (r) Constantin Cantacuzino, alintat Bâzu de colegii săi zburători și apoi de toată lumea, s-a născut în anul 1905 și a murit în anul 1958, în Spania. A fost „*primul între zburătorii de zi și de noapte ai României*”, În clasamentele realizate în perioada postbelică cu privire la activitatea luptătorilor aerieni români, acest erou ocupă primul loc cu 56 victorii aeriene obținute. A fost apreciat de colegii săi și aliații germani pentru „*curajul excepțional și spiritul de sacrificiu*” deoarece primea cu seninătate lupta aeriană cu inamici superiori numeric și tehnic, sfidând moartea. A fost cu adevărat un prinț printre aviatori. După 9 mai 1945 s-a întors la LARES, și conștient de consecințele activității sale a plecat din țară după un zbor în Italia, stabilindu-se în Spania. Nu și-a mai văzut niciodată țara pentru care luptase cu atâta vitejie.

zona Băneasa – Otopeni<sup>11</sup>, de unde era puternic lovită capitala României. Pilotul român, fiind emisar al Casei Regale Române a avut la el și o valiză diplomatică pe care a înmânat-o din partea regelui Mihai I, personal generalului Eisenhower<sup>12</sup>. De altfel, pentru că legăturile telefonice ale armatei române cu acest comandament au fost greu de realizat, căpitanul aviator Băzu Cantacuzino a mai executat alte trei misiuni aeriene la Bari, în perioada imediat următoare (1 – 25 septembrie 1944). Aceste misiuni deosebit de grele și importante, făcute fără coechipieri sau legătură radio cu solul și peste întinderi mari de teritorii ocupate de inamic, au fost executate „din ordin superior și la cererea Misiunii Americane din București”<sup>13</sup>.

Surprinzătoare au fost ultimele bombardamente sovietice în România, executate imediat după 24 august 1944 asupra porturilor românești în pofida faptului, că artileria antiaeriană română a primit ordin să nu riposteze<sup>14</sup>.

Generalul aviator Alfred Gerstenberg, inițial, în noaptea de 23 august 1944, a apreciat că doar un număr redus de piloți români vor asculta directivele date de mesajul regal și a interzis orice acțiune aeriană imediată<sup>15</sup>. Ulterior, chiar în dimineața zilei de 24 august 1944, el a dorit să restabilească urgent ordinea unui guvern filogerman la București și după ce a preluat conducerea forțelor armate germane din România, pentru a grăbi eficiența acțiunilor sale, a folosit masiv în faza inițială a acțiunilor militare atacurile aeriene, cu toate categoriile de aviație germană. A urmărit lovirea armatei române și a obiectivelor politico - economice importante din România, îndeosebi, Bucureștiul, Ploieștiul și aerodromurile din zona Buzăului (Buzău, Spătaru, Pogoanele, Râmnicu Sărat, Ziliștea-Boboc, Ulmeni). Germanii erau conștienți de consecințele pierderii celui mai consistent aliat militar de pe Frontul de Est, de poziția strategică a acestuia prin care controla întreg spațiul central și sud-est european, și mai ales de valoarea pierderii suportului logistic al câmpurilor petrolifere române.

Aliatul aerian sovietic, deoarece nu avea ordine privind încheierea armistițiului cu armata română, nu a intrat în legătură cu noii camarazi români,

---

<sup>11</sup> Ion Țarălungă, *Cheia unui mister din august 1944*, în revista *Aeronautica*, nr.2/1991, pp. 16-17.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> Ion Țarălungă, *Băzu ostaș al armatei române*, în revista *Aeronautica*, nr. 4/1993, pp. 35 – 36.

<sup>14</sup> Alesandru Duțu, *Între Wehrmacht și Armata Roșie*, Ed. Enciclopedică, București, 2000, p. 239.

<sup>15</sup> Jean-Louis Roba, Eric Mombeek, *op. cit.*, p. 94.

astăptând o hotărâre oficială a conducerii Armatei Roșii. Aceasta se va lua în apropiere de semnarea Convenției de Armistițiu a României cu Națiunile Unite la Moscova, în data de 12 septembrie 1944.

Deși decizia politico – militară de la 23 august 1944 a surprins Forțele Aeriene Regale Române, personalul navigant și nenavigant a executat întocmai, cu profesionalism și conștiinciozitate ordinele primite. Noua orientare politică a găsit unitățile operative aeronautice în deplasare și nu au putut fi informate asupra conduitei lor față de armata germană. Extrem de interesantă este observația că: *„se pare, Comandamentele Germane erau preavizate de această nouă orientare, prin faptul că, permanența Corpului 1 Aerian de la Nicorești, de sub comanda șefului de Stat Major, este înștiințată în după-amiaza zilei de 23 august 1944, în mod alarmant, de o iminentă amenințătoare de interceptări a comunicațiilor de retragere, iar întreg Detașamentul de legătură (n.n. german), în loc să se deplaseze la noul Punct de Comandă al Corpului 1 Aerian s-a deplasat chiar în cursul nopții la Punctul de Comandă al Flotei 4 Germane”*<sup>16</sup>.

Scopul principal al acțiunilor de apărare aeriană a aeronauticii române a fost cucerirea inițiativei aeriene și apărarea centrelor politice, militare și economice importante, redisolocarea propriilor forțe și mijloace în Oltenia și ulterior în Transilvania, refacerea și reorganizarea acestora, precum și schimbarea în cel mai scurt timp a zonei de luptă de deasupra propriul teritoriu, în primă etapă spre teritoriul Transilvaniei vremelnic ocupat de forțele armate germane și ungare, iar ulterior în afara acestuia, pentru asigurarea libertății de acțiune a aeronauticii române și sovietice precum și a forțelor terestre române și sovietice.

Lupta împotriva aviației germane pentru cucerirea supremației aeriene a vizat nimicirea directă a forțelor aeriene germane, apărarea centrelor urbane importante, obiectivele și infrastructura economică, politică și militară din Muntenia, și apărarea în dinamica acțiunilor militare a trupelor proprii pe itinerariile de deplasare și în raioanele de concentrare. Este însă evident faptul că în afara luptelor aeriene, supremația aeriană a fost cucerită în strânsă legătură cu acțiunile terestre ale trupelor proprii și a celor terestre române. Succesul acestor acțiuni militare (care după părerea noastră pot fi subsumate unei operații aeriene moderne) a avut la bază integrarea eficientă a tuturor

<sup>16</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 18/1944, f. 15.

forțelor și mijloacelor din aeronautica română, în efortul general al armatei române.

În data de 24 august 1944, s-a primit de la Statul Major al Aerului, ordinul nr. 35199<sup>17</sup>, care prevedea linia generală a felului în care comandamentele aeriene române trebuie să procedeze pentru a-și purta acțiunile într-un ansamblu unitar. Acesta prevedea:

- „față de trupele ruse și anglo - americane o conduită leală și prietenoasă;

- față de cele germane, prin agresiunea la care s-au dedat în special asupra Capitalei, se va trece la o acțiune generală contra tuturor Comandamentelor, unităților și formațiunilor de servicii în scopul de a le dezarma sau a le alunga peste frontieră, în cel mai scurt timp”.

Pentru unitățile de aeronautică se mai ordona:

- „fiecare formațiune din zona de operațiuni se deplasează către terenurile de bază, afară de grupurile și escadrilele care au primit între timp o destinație precisă în apărarea aeriană a Capitalei (Grupurile 7 și 9 Vânătoare);

- unitățile din Transilvania se retrag la sud de Olt, pentru ca într-o altă eventualitate să fie deplasate la sud de munți / această deplasare va cuprinde toate mijloacele;

- unitățile din Muntenia în caz că nu au mijloacele și timpul necesar pentru deplasare vor lua măsuri ca ceea ce le rămâne pe terenurile actuale să fie grupat, camuflat față de vederile terestre și păzit de o gardă corespunzătoare.

Sper ca în felul acesta să se salveze și aceste materiale de acțiunea germană.

Dacă pe acele locuri sosesc trupe rusești și se pretind parte din aceste materiale pentru conducerea operațiunilor, se vor cere dispozițiuni Subsecretariatului de Stat al Aerului.

– Comandamentele vor fi ultimele care vor gândi să-și părăsească P.C., raportându-se din timp.

Ambele Corpuri Aeriene își vor deplasa aceste P.C. în jur de București. Regiunea I-a la nevoie se va deplasa către Craiova.

<sup>17</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 8/1944, f. 2.

– *Corpurile Aeriene nu vor neglija de loc îndrumarea Regiunilor din subordine în ce privește evacuarea mijloacelor, gruparea sau paza celor lăsate pe teren*<sup>18</sup>.

Se cerea așadar, acțiune imediată, grabnică, pentru a evita, dar și a realiza surprinderea, reacție aeriană prin care să se împiedice atacarea de către germani a comunicațiilor și menținerea circulației pe șosele, ca și pentru evitarea distrugerii podurilor și realizarea ambuscadelor mobile, sau împiedicarea zborurilor și acțiunilor directe asupra unităților aeriene române. O serie de misiuni imediate vizau capturarea depozitelor aeronauticii germane din țară, închiderea în cooperare cu trupele de uscat a defileelor de pe itinerariile de retragere a germanilor spre Transilvania, atacul navelor germane ce se retrăgeau pe Dunăre, împiedicarea aducerii pe cale aeriană, navală sau terestră, de trupe germane sau ungare pe teritoriul țării.

Ordinul circular 2385/24 august 1944 al Statului Major al Aerului precizează organizarea și comanda Corpului 1 Aerian Român, comandant fiind generalul comandant aviator Emanoil Ionescu, comandantul Regiunii 2 Aeriene comandorul aviator Caloianu Vasile, șef de stat major căpitan-comandor Dumitru Săndulescu, iar comandant al Brigăzii 2 Artilerie Antiaeriană, colonelul Constantin Bărbieru<sup>19</sup>.

Ca dovadă că lucrurile nu erau nici pe departe lămurite, pe 25 august 1944 la ora 11<sup>00</sup>, căpitanul aviator german Spiegel a mers la Corpul 1 Aerian Român să vadă starea de spirit a aviatorilor români sub motiv că se interesa de bagajele personale de la Titu<sup>20</sup>. De altfel, căpitanul Spiegel care fusese ofițer de legătură al aeronauticii germane cu cea română a venit din nou la comandamentul Corpului 1 Aerian Român la ora 18<sup>00</sup>, ca să informeze că „*Flota 4 Germană este de părere să se restituie avioanele române blocate, cu condiția ca să nu fie întrebuințate împotriva Armatei Germane*”<sup>21</sup>. Pentru aceasta era nevoie ca generalul Emanoil Ionescu să meargă la Flota 4 Aeriană Germană și nefiind legătură telefonică între aceasta și Statul Major al Aerului, germanii s-au oferit să trimită un avion de legătură la București. Demersurile s-au întrerupt pentru că generalul Ermil Gheorghiu nu și-a dat acordul, cerând ca reprezentanții germanilor să vină la Punctul de Comandă al Corpului 1

<sup>18</sup> *Ibidem*, f. 3.

<sup>19</sup> *Ibidem*, f. 5-6.

<sup>20</sup> *Ibidem*, f. 6.

<sup>21</sup> *Ibidem*, f. 7.



Aerian Român, negocierile urmând să fie continuate prin același căpitan Spiegel.

Un incident provocat de germani, în dimineața zilei de 26 august 1944 la ora 6<sup>00</sup>, a agravat relațiile aeronauticii germane cu cea română. Un avion german Me - 109 G 6 a atacat un avion I.A.R. - 39, care venea la aterizare pe terenul Spătaru-Buzău, incendiindu-l, iar pilotul adjutant Moraru, singur la bord, a fost rănit mortal. Imediat, comanda Aeronauticii Regale Române a ordonat să se deschidă focul asupra oricărui avion german ce zbura deasupra acestei regiuni. De aceea, au fost doborâte două avioane germane, un Ju. - 87 și un Ju. - 88, iar mai multe avioane germane au fost avariate pe terenul de zbor de la Buzău, devenit imediat inutilizabil pentru aviația germană<sup>22</sup>. Acest incident a făcut să nu se mai ia legătura cu Flota 4 Aeriană Germană.

Prima dislocare a mării unități aeronautice operative române de pe frontul din Moldova spre cel din Transilvania a avut loc pe aerodromul Craiova. Inițial a început deplasarea tuturor unităților și formațiunilor Corpului 1 Aerian Român de pe aerodromurile de luptă în bazele aeriene, conform dispozițiilor superioare. Axele de deplasare ale eșaloanelor volante și rulante se doreau a fi cât mai apropiate. În prima etapă, eșaloanele volante ce au putut decola au aterizat la Cioara-Doicești și Tândărei.

În după amiaza zilei de 26 august 1944, Punctul de Comandă al Corpului 1 Aerian Român, împreună cu toate unitățile și formațiunile din zona Stâlpu-Buzău s-au deplasat în zona localității Cașota. Unitățile au folosit mijloacele rutiere aflate la dispoziție, iar materialele ce nu s-au putut transporta au rămas depozitate și păzite de gărzi. Către ora 14<sup>00</sup>, eșalonul rulant a fost pus în mișcare, iar la ora 16<sup>00</sup> a ajuns la destinație. La intrarea în satul Cașota, în curtea Școlii de Meserii a localității s-a observat o coloană germană. Din ordinul comandantului Corpului 1 Aerian Român, câteva tunuri antiaeriene aparținând Divizionului 2 Artilerie Antiaeriană Română s-a organizat și a atacat coloana germană. Atacul Bateriei 8 Vickers a debutat cu foc viu de arme automate pentru intimidare. Răspunsul german fiind foarte slab, lupta s-a încheiat imediat. Nu au fost răniți, dar captura a fost impresionantă, permițând să se facă repartițiile și repartizările de mijloace auto capturate, conform planificărilor statului major al mării unități aeriene române. În dimineața zilei de 27 august 1944 s-a făcut trierea materialului capturat și s-au predat prizonierii și depozitul de cauciucuri la Regiunea 2 Aeriană. A început, apoi o

<sup>22</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 18/1944, f. 8.

nouă etapă de marș. De la Cașota, Punctul de Comandă al Corpului 1 Aerian Român s-a stabilit temporar la Fierbinți-Târg, iar deplasarea eșalonului rulant s-a continuat prin sudul Bucureștiului, pe la Dridu și Movilița. Eșaloanele volante s-au deplasat de la Pogoanele-Buzău, Cioara-Doicești și Țândărei la Petrești și ulterior, la Craiova. Eșalonul rulant având la dispoziție și mașinile proaspăt capturate a făcut între orele 14<sup>00</sup> și 22<sup>00</sup> (cu o pauză de staționare la ora 19<sup>00</sup> din cauza aglomerației) un singur transport.

Trebuie menționat și cel de-al treilea eșalon, cel pedestru, format din ostașii trupei, ce aveau asupra lor doar echipamentul și armele. În acele condiții s-a realizat un veritabil tur de forță, cu o trupă neantrenată pentru marșuri, cu oameni de diverse vârste și profesii, mergându-se pe căile secundare de comunicație, pentru a evita inamicul ce practic pentru scurt timp era atât cel german, cât și cel sovietic, fiind hrănit cu te miri ce și dormind sub cerul liber, având timpul de răgaz drămuț și cel mai important, în drumul din Moldova la Craiova nu s-a pierdut nici un ostaș din eșalonul pedestru<sup>23</sup>.

Să remarcăm eficiența acestei dislocări în condițiile speciale ale evenimentelor trăite. Statul major al corpului aerian a coordonat eficient activitatea statelor majore ale grupurilor<sup>24</sup>, organizând la eșalonul volant: formațiile, traiectele și înălțimea de zbor, ora decolării și cea a aterizării pe noul aerodrom și timpul de zbor necesar, la eșalonul rulant precizând: mijloacele auto cu efectivele și materialele repartizate, ora plecării, timpul estimat de deplasare, precum și sosirea și dispersarea pe noul aerodrom. Eșalonul pedestru a fost foarte bine gândit și planificat, ca marș forțat, cu deplasare pe drumuri secundare pe care să nu se întâlnească cu trupe sovietice sau germane.

În ceea ce privește artileria antiaeriană, comandantul Brigăzii 2 Artilerie Antiaeriană, la 25 august 1944, a hotărât evacuarea unităților din subordine pe calea ferată și cu un mic eșalon rulant a postului de comandă. Din nefericire materialul imbarcat pe calea ferată a fost capturat de trupele sovietice, iar efectivele dezarmate<sup>25</sup>, așa cum s-a întâmplat și cu unități de artilerie antiaeriană de la Galați, din Deltă, din Dobrogea și din apropierea Bucureștiului. Totuși, la 26 august 1944, majoritatea unităților de artilerie

<sup>23</sup> Cornel Marandiu, *Cavalerii bimotoarelor de asalt*, Ed. Modelism, București, 2000, p. 259.

<sup>24</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 18/1944, f. 6-8.

<sup>25</sup> *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, Vol. I, Ed. Modelism, București, 1996, p. 388.

antiaeriană care au folosit eșaloane rulante au reușit să se grupeze la Stâlpu-Buzău, conform ordinului comandantului Corpului 1 Aerian Român<sup>26</sup>.

Așa cum am arătat deja, artileria antiaeriană alocată corpului aerian avea pe timpul însoțirii eșalonului rulant, ca misiune principală, asigurarea de luptă a acestuia. Statele majore ale unităților de artilerie antiaeriană puneau în aplicare dispozitive de luptă specifice, (aplicate de cele mai multe ori punctual, dar și liniar sau zonal), astfel încât pentru operativitate, pe timpul deplasării să se poată deschide instantaneu focul asupra țintelor neidentificate, și la ordin asupra țintelor identificate ca inamice. De cele mai multe ori au dovedit o capacitate de reacție ridicată și o eficiență bună, care din fericire a fost menținută pe tot timpul efectuării dislocării.

Între timp, terenul Ianca a fost împărțit în două de către aviatorii germani care doreau să-i oblige pe piloții români să ducă avioanele în Transilvania<sup>27</sup>. Dar pentru că personalul navigant român s-a opus, aerodromul a fost deblocat de germani, astfel încât Grupul 8 Asalt a putut lua, în data de 27 august 1944, cincisprezece avioane Hs. - 129, deplasându-le la Cioara-Doicești și în după amiaza aceleiași zile, la Craiova. Pe terenul Cioara-Doicești nr. 3 au fost capturate alte șapte avioane Hs. - 129 noi, cu tunuri anticar și lansatoare la bord<sup>28</sup>. Din păcate, aliatul sovietic ajuns pe terenul de aviație de la Matca, pe care se aflau o parte din avioanele Hs. - 129 ale Grupului 8 Asalt, a produs un prim incident păgubitor, incendiind avioanele, deși acestea aveau însemnele aviației române<sup>29</sup>.

Prin Ordinul special nr. 2.408 al comandamentului Corpului 1 Aerian Român,<sup>30</sup> Cartierul Corpului 1 Aerian Român s-a deplasat de la Cașota la Fierbinți, iar prin Ordinul special nr. 2.407<sup>31</sup> se face cunoscut Brigăzii 2 Artilerie Antiaeriană, că Regimentul 15 Artilerie Antiaeriană va asigura paza Corpului 1 Aerian Român deplasându-se odată cu el. Restul unităților de antiaeriană au rămas sub comanda Brigăzii 2 Artilerie Antiaeriană și s-au deplasat începând cu 27 august 1944, în zona Movilița Nouă, cu Punctul de Comandă la primăria localității.

---

<sup>26</sup> *Ibidem*, p. 389.

<sup>27</sup> Valeriu Avram, *Aviația de asalt – Grupul 8*, Ed. Modelism Internațional, București, 1994, p. 23.

<sup>28</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 18/1944, f. 9.

<sup>29</sup> Cornel Marandiuc, *op. cit.*, p. 253.

<sup>30</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 18/1944, f. 11.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

Punctul de Comandă al Corpului 1 Aerian Român, în 28 august 1944 se deplasează de la Fierbinți-Târg la Pipera-București, instalându-se în localul Centrului de Instrucție al Aviației, fiind bine primiți de Regiunea 3 Aeriană și centrul de instrucție amintit. În timp ce eșaloanele volante continuau afluirea spre Craiova, eșaloanele rulante au făcut revizia materialului, s-au vopsit mașinile capturate de la germani și s-a dat *Ordinul nr. 2.428*<sup>32</sup> prin care *Corpul 1 Aerian Român se contopea cu Regiunea 1 Aeriană sub denumirea de Corpul 1 Aerian Român, cu postul de comandă la Sibiu.*

Până la data de 30 august 1944 s-au pus la punct mijloacele de deplasare ale eșalonului rulant pentru destinația Sibiu. La ora 14<sup>00</sup>, mașinile Corpului 1 Aerian Român s-au încolonat la Pipera, formându-se trei detașamente de autovehicule, conduse de ofițeri. Pe drum, prin curier s-a schimbat destinația spre Craiova, coloana ajungând seara, la 19<sup>30</sup> la Golești. Din dimineața zilei de 31 august 1944, se continuă deplasarea spre Craiova cu un popas la Slatina, la orele 12<sup>00</sup>, unde s-a luat masa de către personal și trupă. Începând cu ora 14<sup>50</sup> se continuă deplasarea până seara, când între orele 19<sup>00</sup> și 20<sup>00</sup> se ajunge la Craiova. Pentru a doua zi, planificarea este respectată, coloana pornind spre Sibiu pe Valea Oltului.

Aerodromul Craiova, în zilele sfârșitului de august 1944, era supraaglomerat. În afara bombardierelor S. – 79 (aflate la Stănești) și a avioanelor de vânatoare, toate celelalte unități de aviație operativă ale Forțelor Aeriene Regale Române se găseau la Craiova. Puteai avea imaginea unui babilon aviatic, cu diverse tipuri de avioane, corturi, materiale, camioane ale eșaloanelor rulante, mașini radio și gonio, autocisterne, autoateliere, depozite de carburanți, bombe, stive din butoaie cu benzină, bucătării de campanie, hangare devenite dormitoare etc, împrăștiate pe întreg aerodromul și nu în ultimul rând, mii de oameni din toate specialitățile aeronautice<sup>33</sup>. În aceste condiții, lipsa protecției avioanelor de vânatoare sau a artileriei antiaeriene la aerodrom ar fi putut însemna un dezastru pentru 90% din aviația română în cazul unui atac bine pregătit al aviației germane. Acest lucru nu s-a întâmplat din fericire, și mai mult decât atât, nu a existat nici un incident sau accident, în mare măsură datorită planificării și execuției exacte și calme a presupusei gazde, comandantul Flotilei 3 Bombardament, comandorul Ion Slăvescu.

<sup>32</sup> *Ibidem*, f. 13.

<sup>33</sup> Cornel Marandiu, *op. cit.*, 2000, p. 261.

În ceea ce privește artileria antiaeriană, așezată intercalat cu cea germană la obiectivele strategice de maximă importanță, dispozitivul era organizat pe „*cuiburi de baterii*” (grupare de câte două baterii de calibru diferit) pe o poziție. În dimineața zilei de 24 august 1944, conform ordinul nr. 35.199 al Statului Major al Aerului, Comandamentul Apărării Antiaeriene a primit misiunea de a interzice ridicarea în aer a aviației germane de pe aerodromurile din țară, capturarea avioanelor și interzicerea atacurilor aeriene ale acestora<sup>34</sup>. Specific a fost faptul că în afara misiunilor de bază, artileria antiaeriană română a executat atât trageri terestre antitanc pentru că erau foarte eficiente datorită vitezei inițiale mare a proiectilelor, cât și lupte individuale în sprijinul infanteriei. În cursul nopții de 24/25 august 1944 și pe parcursul zilei de 25 august 1944 au sosit la Stâlp-Buzău și o parte din unitățile Regimentului 15 Artilerie Antiaeriană<sup>35</sup>. După cum s-a văzut, pe acest teren de zbor, deoarece aveau circa 4.000 de oameni și lucrări amenajate pentru blocarea aerodromului, își doreau și germanii să facă cele mai importante regrupări de trupe, deși blocaseră majoritatea aerodromurilor și avioanelor române pe terenurile folosite în comun. Răspunsul eficient al aviației române a făcut ca, acest important aerodrom să devină inutilizabil după cum am văzut, începând cu data de 28 august 1944.

În zilele de 30 și 31 august 1944, unitățile de artilerie antiaeriană s-au regrupat și începând cu 1 septembrie 1944 au început deplasarea spre Transilvania pe itinerariul Titu – Găiești – Pitești – Drăgănești-Olt – Râmnicu Vâlcea – Cislădie<sup>36</sup>. Astfel, întreaga mare unitate aeriană operativă era gata pentru o nouă etapă de luptă ce viza acum eliberarea Transilvaniei.

Lupta împotriva aviației germane ce a atacat Bucureștiul a însemnat cel mai important moment al etapei 23 – 31 august 1944. Măsura luată de germani, de bombardare și de ocupare a Capitalei sau a zonei petrolifere a dat guvernului Sănătescu motivul pentru declararea războiului împotriva celui de-al Treilea Reich, chiar în ziua de 24 august 1944<sup>37</sup>. Armata română, pe cale de consecință, a deschis focul împotriva fostului aliat.

Rolul hotărâtor în contracararea bombardamentelor germane l-au avut

---

<sup>34</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 18/1944, f. 13.

<sup>35</sup> *Ibidem*, f. 14.

<sup>36</sup> *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, Vol. I, Ed. Modelism, București, 1996, p. 390.

<sup>37</sup> Florin Constantiniu, *O istorie sinceră a poporului român*, Univers Enciclopedic Românesc, București, 1997, p. 440.

Forțele Aeriene Regale Române. Reușitele aeriene au avut ca bază, dincolo de experiența de război a aviatorilor români și valoarea lor individuală de luptători aerieni, capacitatea de conducere centralizată și de executare descentralizată a acțiunilor aeriene. Așa s-au adoptat decizii juste în cel mai scurt timp, decizii necesare pentru respingerea atacurilor și dirijarea luptelor în dinamica lor, prin comandanții de grupuri și escadrile, ce se aflau de cele mai multe ori în aer, dar și la sol, folosind comunicațiile radio pentru repartizarea obiectivelor, corectarea formațiilor de zbor și interacțiunea lor la nevoie, ceea ce presupunea o perfectă disciplină în aer.

Populația era de acum obișnuită cu declanșarea etapelor de atenționare asupra atacurilor aeriene inamice, sunetele de sirenă anunțând din timp prealarma, alarma și încetarea alarmei aeriene. Obișnuința făcea ca la auzul acestor semnale, oamenii să-și aplice propriul lor control, adică puneau urechea la pământ să simtă, dacă acesta vibrează sau nu, iar dacă vibra după aceea urma vuietul care se transmitea în aer, unde din zumzăit se declanșa din nou un vuiet, deci bombardierele veneau. Ca urmare, oamenii se îndreptau liniștiți către adăposturile antiaeriene, în timp ce se simțea în aer mirosul grânelor arse, se vedeau de departe orașele acoperite de fum și nori înalți și negri. Din adăposturi se auzea zgomotul șuierător al avioanelor de vânătoare, în luptă cu motoarele sacadate ale avioanelor de bombardament și tunurile antiaeriene ce bufneau înfundat. După încetarea bombardamentelor, se auzeau în continuare, explozii ale unor bombe cu efect întârziat sau ale unor depozite sau rezervoare de combustibil și plânsetele celor ce jeleau pe cei dragi, sfâșietor de repede și de neașteptat, plecați dintre cei vii.

„*Bombardamentele terorii*” executate acum de germani cu cel puțin aceeași violență ca cele anglo – americane și sovietice au fost cu succes stopate de aviația și apărarea antiaeriană română, printr-o judicioasă repartizare a obiectivelor de apărare între cele două genuri de armă, stabilite pe eșaloane și înălțimi. Rolul principal în contracararea bombardierelor Luftwaffe a revenit aviației române de vânătoare. Aceasta decola „*la vedere*” și „*la alarmă*” fiind deseori în inferioritate numerică, luptând cu hotărâre, în văzul și spre admirația populației Capitalei, al cărei moral era astfel ridicat. Atacurile aeriene germane asupra Capitalei au fost atât de violente, iar frecvența era atât de mare, încât piloții grupurilor de vânătoare, aterizau doar pentru a reproviziona avioanele cu benzină și muniții. Deseori li se schimbau prin radio, în aer, misiunile, trecându-se de la vânătoare, la însoțirea aviației de bombardament române.

Grupurile 7 și 9 Vânătoare Române au dus greul luptei de acoperire aeriană a Capitalei, intervenind prompt și pe aerodromurile Boteni și Popești–Leordeni<sup>38</sup>.

În dimineața zilei de 24 august 1944, aviația germană a atacat Capitala din partea de nord către sudul orașului, de la altitudini de 3.000 – 3.500 de metri cu valuri de 8 - 14 aparate de bombardament și atacuri din picaj de la 4.000 de metri până sub 1.000 de metri, cu armamentul de bord. Acestea au vizat centrul Bucureștiului și Gara de Nord, la care s-au adăugat în zilele următoare, Gara Băneasa și șoseaua București – Ploiești. În prima zi de bombardamente aeriene asupra Capitalei, au fost incendiate Palatul Telefoanelor, Teatrul Național, Ministerul de Război, Academia Română, alte instituții de cultură și locuințe particulare<sup>39</sup>. S-au înregistrat 89 de morți, 90 de răniți, 62 de case dărâmate complet și 96 de case avariate. În noaptea de 24/25 august 1944 au fost lovite clădirile Președinției Consiliului de Miniștri, Ministerul de Interne și alte imobile din centrul Bucureștiului, înregistrându-se alți 32 de morți, 25 de răniți și 20 de case avariate<sup>40</sup>. Pe 25 august 1944, aviația germană a atacat Bucureștiul cu cincisprezece avioane de bombardament, pierzând în lupta aeriană<sup>41</sup> cu Grupul 9 Vânătoare, zece avioane. În aceeași zi, în sectorul Băneasa – Otopeni, aviația germană a mai pierdut cinci aparate lovite de Grupul 7 Vânătoare și unul de Grupul 2 Vânătoare. Atacând nordul Capitalei în trei valuri aeriene, germanii au vizat Fundația Regală, gara Filaret, aerodromurile Pipera și Băneasa, podurile de cale ferată de la gările Băneasa și Chitila, provocând 15 morți, 41 de răniți, distrugând 18 case și avariind alte 15. Dacă ziua acțiunile aeriene asupra Bucureștiului au fost stopate în permanență,

<sup>38</sup> *Aripi românești-contribuții la istoricul aeronauticii*, Ed. Militară, București, 1996, p. 143.

<sup>39</sup> *România în războiul antihitlerist 23 august 1944 - 9 mai 1945*, Ed. Militară, București, 1966, p. 477.

<sup>40</sup> *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*. Vol. I, Ed. Modelism, București, 1996, p. 368.

<sup>41</sup> *Lupta aeriană este lupta între două* (sau mai multe - n.n.) *aeronave, forma principală de luptă a aviației de vânătoare, pentru nimicirea mijloacelor de atac aerian ale inamicului, ce constă din căutarea țintei, apropierea de țintă, atacul, degajarea după executarea atacului*, cf. *Lexiconului Militar*, Ed. Militară, București, 1980, p. 427. Noi precizăm că din punct de vedere al evoluției artei militare aeriene, luptele aeriene au trecut prin trei mari faze: 1) în perioada 1911 – 1919, când acțiunile militare principale au constat în lupte între aeronave, ceea ce a dus la apariția aviației de vânătoare; 2) 1919 – 1945 etapa dezvoltării bombardamentelor aeriene ce a dus la apariția aviației de bombardament; 3) din 1945 etapa apariției interceptărilor aeriene și a aeronavelor multirol, odată cu apariția avioanelor supersonice și a înzestrării aeronavelor cu sisteme de avionică din ce în ce mai sofisticate și eficiente, la care s-a adăugat un nou luptător, navigatorul/controlorul de trafic aerian.

în noaptea de 25/26 august 1944 aviația de bombardament germană a lovit Capitala distrugând 15 clădiri, alte 15 fiind parțial distruse<sup>42</sup>.

Marile formații germane de bombardament din ziua de 26 august 1944 au atacat iarăși în valuri Capitala, lovind Ministerul de Război, Teatrul Național, Palatul Regal, Palatul Telefoanelor, Teatrul Savoy, Hotelul Majestic, Spitalul Colțea, Blocul Mercur, totalizându-se 22 de case distruse și alte 22 de case avariate. Au fost însă, împiedicate de grupurile române de vânătoare, care au doborât în luptele aeriene douăsprezece avioane inamice și au lovit la sol alte trei. Pe 27 august 1944, aviația română a mai doborât două avioane germane venite să bombardeze Bucureștiul<sup>43</sup>.

Printre eroii victorioși în luptele aeriene cu aviația germană a fost și căpitanul aviator (r) Bâzu Cantacuzino, care în ziua de 25 august 1944 a doborât trei bombardiere He. – 111 ce atacau Capitala. Pe 26 august 1944 a atacat singur o formație de șase bombardiere inamice, reușind să doboare un alt avion german He-111<sup>44</sup>. De asemenea, căpitanul aviator Vasile Gavrilu s-a distins într-un mod cu totul deosebit în zilele de 24 – 27 august 1944, în luptele pentru apărarea Bucureștiului, când a acționat cu foarte mult curaj în luptele împotriva formațiilor aeriene de bombardament germane și în misiunile de recunoaștere. În ziua de 25 august 1944 a atacat singur formația de cincisprezece avioane Stukas aparținând germanilor, reușind să doboare un avion, iar pe 26 august 1944 a doborât un avion He. - 111 și un avion trimotor Ju. – 52 care transporta piloți germani pentru avioanele lor rămase pe diferite aerodromuri<sup>45</sup>.

Studiind modul de acțiune în luptă ale acestor valoroși luptători aerieni s-a observat că, de regulă, în lupta aeriană între avioanele vremii, atacurile reușite s-au executat de cele mai multe ori din emisfera din spate și prin folosirea eficientă a ecarterului de viteză, a manevrelor și a rafalelor de proiectile trase de la bord. Alte elemente de succes au fost: inițiativa (să atac primul), surprinderea (prin descoperirea la timp a inamicului aerian, apropierea rapidă și în ascuns), manevrele aeriene impetuoase (mai ales că germanii și românii își cunoșteau reciproc manevrele tactice) și folosirea totală și la maximum a posibilităților avionului.

<sup>42</sup> A.M.R., Fond S.M.A., Dosar 136, f. 1.

<sup>43</sup> *Ibidem*, p. 144.

<sup>44</sup> Monitorul Oficial nr. 277 din 27 noiembrie 1946, Partea I B, p. 12.358.

<sup>45</sup> *Ibidem*, p. 12.359.



În apărarea Bucureștiului, artileria antiaeriană română prin Comandamentul Artileriei Antiaeriene, aflat în clădirea situată în Parcul Carol din București și-a desfășurat eficient activitatea, după ce o grupă de parașutiști a dezarmat la august 1944, germanii ce se baricadaseră în fiecare încăpăre din acest local<sup>46</sup>. În după-amiaza aceleiași zile, tunurile și mitralierele antiaeriene de la Popești-Leordeni au împiedicat mai multe formații de avioane germane să aterizeze pe acest aerodrom, deși reacția avioanelor germane a fost „*un potop de foc*”<sup>47</sup>. În perioada 24 – 28 august 1944, când amploarea bombardamentelor aeriene germane a fost maximă, cele 19.000 de lovituri trase de Regimentele 1 și 3 Artilerie Antiaeriană pentru apărarea Bucureștiului au doborât douăzeci și trei avioane și au avariat șase<sup>48</sup>. Au căzut la datorie în pozițiile de artilerie antiaeriană, sublocotenentul Virgil Sălăgeanu, sergenții majori Petre Baroană și Costel Lădaru<sup>49</sup>.

Atacurile asupra centrului Bucureștiului au continuat, mai ales noaptea, la intervale de 10 - 15 minute, cu formații de 1 - 2 avioane pentru că noaptea artileria antiaeriană română nu a putut reacționa, deoarece proiectoarele din jumătatea de vest a Capitalei erau în mâinile militarilor germani, iar aparatele de radiolocație Wurtzberg aflate la trupele noastre, fuseseră avariate de tragerile artileriei terestre germane din timpul zilei și legăturile telefonice întrerupte de bombardamente<sup>50</sup>. Artileria antiaeriană a executat așadar, ziua trageri antiaeriene, iar noaptea trageri terestre asupra trupelor germane într-un ritm mărit în zilele de 25, 26, 27 și 28 august 1944, în zonele Ferentari, Giulești, Chitila, Otopeni și Tunari.

Ca urmare a reacției extrem de eficientă a aeronauticii române, situația aeronauticii germane din România a devenit disperată, motiv pentru care s-a hotărât dislocarea ei în teritoriul transilvan vremelnic ocupat și în Ungaria. Mizilul a fost ultimul aerodrom românesc părăsit de aviatorii germani la 28 august 1944. Eșalonul volant a decolat spre Marasvasahely, iar eșalonul rulant format din vehiculele „*Coloanei Herder*” s-a retras sub focul artileriei antiaeriene române de 88 mm, pe Valea Prahovei, prin Sinaia - Brașov - Sibiu spre „*regiunea săsească*”. Acest eșalon rulant a dislocat întreg personalul

---

<sup>46</sup> *Aripi românești-contribuții la istoricul aeronauticii*, Ed. Militară, București, 1966, p.145.

<sup>47</sup> *Ibidem*, p.142.

<sup>48</sup> *Istoria artileriei și rachetelor antiaeriene române*, Vol. I, Ed. Modelism, București, 1996, p. 368.

<sup>49</sup> *Ibidem*, p. 372.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p.143.

aeronautic german, inclusiv 300 de femei personal auxiliar. Din experiența retragerilor din Crimeea, în transporturile aeriene, fiecare pilot de vânătoare german și-a luat cu el în zbor mecanicul principal al avionului, așezându-l în locul unor aparate de bord<sup>51</sup>. După cinci zile de marș, „*Coloana Herder*” a ajuns la aerodromul amintit, făcând joncțiunea cu eșalonul volant sosit anterior și care lupta deja împotriva forțelor armate române, încă din 29 august 1944<sup>52</sup>. Nu este lipsit de semnificație faptul că, ofițerul de stat major Hans Otto Bohm își aduce aminte că asupra coloanei aeronauticii germane conduse de căpitanul Herder, din care a făcut și el parte, nu au fost atacuri aeriene, iar civilii români asistau în număr mare pe marginea drumului la trecerea acestei coloane, „*fără nici cea mai mică urmă de răutate în priviri, ba chiar cu îngrijorare, față de această retragere*”<sup>53</sup>.

Aviația română a cucerit pe deplin supremația aeriană la 29 august 1944. Ziarul „*Ordinea*” din acea zi, referitor la succesele aviației române scria: „*situația aeriană dovedește că aceste aparate au intervenit cu succes în luptă, îndepărtând pericolul de Capitala țării*”<sup>54</sup>.

Bilanțul activității Forțelor Aeriene Regale Române în apărarea Bucureștiului este edificator. La aviație, în perioada 23 – 30 august 1944 s-au executat: 64 de misiuni, cu 246 de ieșiri – avion, 320 de ore de zbor, 24 de avioane germane fiind doborâte în lupta aeriană, pierzându-se 34 de avioane, (4 în luptă aeriană, 3 distruse la sol, 27 confiscate de inamic la Focșani)<sup>55</sup>. La artilerie antiaeriană, în intervalul 23 august – 7 septembrie 1944 au fost la 174 de baterii de tunuri cu 1.368 de guri de foc și 14 baterii proiectoare cu 168 de piese, 35 de avioane inamice doborâte<sup>56</sup>. Trebuie să remarcăm faptul că în luptele aeriene cu aviatorii români, aviatorii germani au pierdut de șase ori mai multe avioane, ceea ce confirmă clasa mondială a piloților români.

Atacurile aeriene ale aviației române asupra forțelor terestre inamice au fost declanșate după ce germanii au început conflictul cu armata română. Aviația română de bombardament și cea de asalt au executat, în special, atacuri asupra obiectivelor inamice din jurul orașului București, de pe Valea Prahovei,

<sup>51</sup> Jean-Louis Roba, Eric Mombeek, *op cit.*, p. 98.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 99.

<sup>53</sup> *Aripi românești-contribuții la istoricul aeronauticii*, Ed. Militară, București, 1966, p. 143.

<sup>54</sup> *Ibidem*, f. 5.

<sup>55</sup> A.M.R., Fond , S.M.A, Dosar 137, f. 4.

<sup>56</sup> *Ibidem*.

precum și asupra convoaielor de nave inamice de pe Dunăre<sup>57</sup>. Atacurile la sol executate în folosul forțelor terestre de către aviația de asalt, ca urmare a bogatei experiențe de război erau deosebit de eficiente, executate după o planificare riguroasă „*la sală*”, la lada cu nisip, pentru că rareori exista o hartă în relief a zonei de acțiune. Procedura cea mai des folosită de atac asupra coloanelor inamice, consta în cercetarea inițială a dispozitivului inamic de atacat, urmat de organizarea atacului în 6 - 8 ieșiri succesive cu avioanele disponibile. Se urmărea, ca atacul să fie fără întreruperi pentru a nu i se da inamicului timp de reorganizare a dispozitivului. Primul atac se executa asupra capului coloanei pentru a bloca înaintarea, al doilea atac lovea trupele de la coada coloanei pentru a împiedica retragerea, urmând apoi atacuri cu durata de 2 - 3 ore asupra întregii coloane. Odată încheiat atacul aerian, intrau în acțiune trupele terestre care defînitivau acțiunea militară.

După negocierile cu germanii din 25 august 1944 prin căpitanul Spiegel, pe data de 28 august 1944 la ora 6<sup>45</sup>, la Punctul de Comandă al Corpului 1 Aerian Român de la Fierbinți s-a prezentat un căpitan german, ca parlamentar din partea trupelor germane ce au luptat la Băneasa, iar acum în retragere erau oprite de apărarea terestră română la 3 kilometri vest de Greci, solicitând permisiunea de retragere spre Buzău. Au fost invitați la discuție comandantii coloanei și s-a verificat din avion mărimea acesteia, apreciată la 8 kilometri lungime, având în componență elemente motorizate, tancuri și artilerie grea. La ora 8<sup>00</sup>, la Punctul de Comandă a sosit delegația compusă din trei generali germani, printre care și generalul aviator Alfred Gerstenberg care preluase comanda tuturor trupelor germane din România după ce punctul său de vedere cu privire la restabilirea puterii germane în România cu doar câteva escadrile de aviație fusese împărțit de Hitler la Rastenburg. În urma negocierilor li s-a fixat deplasarea pe itinerarul Lipia – Bojdani – Sudiți – Gherghița, ce ducea către Punctul de Comandă al Corpului 4 Armată Român suprapus cu cel al Armatei 4 Române. Pe timpul parlamentărilor s-au trimis la aceste puncte de comandă ofițeri curieri care să informeze despre noile negocieri și despre tăria forțelor germane. Unul a decolat cu avionul spre informarea Corpului 4 Armată Român, iar altul cu un al doilea avion, la Statul Major al Aerului pentru a cere intervenția aviației noastre asupra acestei coloane. După plecarea parlamentarilor germani, Corpul 1 Aerian Român a făcut cu un avion Fiessler Storck, verificarea asupra respectării itinerariului

<sup>57</sup> A.M.R., Fond 359, Dosar 18/1944, f. 8.

stabilit. Avionul a fost lovit în motor de artileria antiaeriană germană și a aterizat forțat. Nerespectarea înțelegerii a făcut ca aviația română să răspundă, executând imediat în zona Căldărușani un atac la sol cu șase avioane din compunerea Grupului 9 Vânătoare, asupra coloanei germane comandate de generalul aviator Gerstenberg. Practic acest atac aerian a fost deosebit de greu de executat datorită artileriei antiaeriene germane care proteja coloana. După câteva ore de lupte aeriene și terestre deosebit de grele, întreaga coloană germană s-a predat Armatei 4 Române, avertizată minuțios de Corpul 1 Aerian Român<sup>58</sup>, însuși Gerstanberg fiind făcut prizonier. Ca urmare și forțele aeriene germane din București au oprit atacurile aeriene.

În sprijinul trupelor terestre, aeronautica română a intervenit și după 29 august 1944, mai ales pe Valea Prahovei, asupra puternicelor grupări inamice din zonele pădurea Buda și Crângul lui Bot, dar și în estul Munteniei, asupra trupelor germane în retragere spre Bulgaria. Este exemplar atacul aerian reușit asupra coloanei germane de 300 de vehicule și aproximativ 4.000 de oameni, care se îndreptau către Slobozia la 31 august 1944 cu scopul de a trece la sud de Dunăre. Asaltul aerian s-a soldat cu distrugerea a 70 de mașini, împrăștierea coloanei și capturarea ulterioară a militarilor germani de către trupele terestre române la Ciulnița și Călărași<sup>59</sup>.

Acțiunile aeriene române pentru sprijinirea forțele fluviale și maritime, au vizat forțele navale și fluviale ale germanilor, fiind concretizate în misiuni de cercetare aeriană (pentru cunoașterea forței, grupării și direcțiilor de retragere a trupelor germane); vânătoare și bombardament (pe teritoriul Dobrogei, pe Dunăre și pe litoralul maritim pentru neutralizarea acestora).

Acțiunile Flotilei 1 Informații, executate începând cu 24 august 1944 prin escadrilele de la aerodromul Ciocârlia-Constanța, au constat în misiuni de recunoaștere, pentru prevenirea unei debarcări germane atât în sudul Dobrogei, cât și în nord, în zona ostroavelor de la nord de Cernavodă. Aici se afla Flotila de Dunăre Germană, localizată de Escadrila 22 Observație și atacată, ulterior, de Grupul 7 Bombardament Ușor, care a avariat o parte din această unitate de luptă germană, îndepărtând pericolul<sup>60</sup>. La executarea acestei misiuni și a altora care vizau apărarea aeriană a Gurilor Dunării, a podurilor de la Cernavodă și

<sup>58</sup> *Ibidem*.

<sup>59</sup> *România în războiul antihitlerist 23 august 1944 - 9 mai 1945*, Ed. Militară, București, 1966, p. 476.

<sup>60</sup> *Aripi românești-contribuții la istoricul aeronauticii*, Ed. Militară, București, 1966, p. 144.

Călărași, a acționat și Flotila de Hidroaviație Română de pe Lacul Siut - Ghiol<sup>61</sup>.

Concomitent, aviația română a participat la executarea misiunilor de împiedicare a retragerii convoaielor de nave germane pe Dunăre. La 30 și 31 august 1944, formații din Flotila 3 Bombardament au decolat de pe aerodromul Craiova și au lovit convoaiele de nave fluviale descoperite pe Dunăre, în dreptul localităților Măcieșul de Sus și Hinova, scufundând trei nave și avariind numeroase alte ambarcațiuni<sup>62</sup>. Pentru a fi combătute peste 260 de vase fluviale inamice, care în zona Islaz – Turnu Severin bombardau și mitraliau orașele și porturile riverane române, comandantul Corpului 1 Teritorial, generalul Marin Manafu a solicitat sprijin aerian din partea Flotei 3 Bombardament Craiova, în continuare, în zilele de 30, 31 august și 1 septembrie 1944<sup>63</sup>. Soluția ministrului subsecretar de stat al aerului, generalul aviator Ermil Gheorghiu, a fost atacul aerian al acestor nave cu zece avioane zilnic, din disponibilul aeronavelor rămase în țară<sup>64</sup>, deoarece avioanele folosite până atunci aparțineau Corpului 1 Aerian Român ce primise ordin de dislocare în Transilvania.

Asupra forțelor fluviale adverse s-au executat și lovituri aeriene izolate, de regulă, sub forma unor raiduri, cu forțe puține, dar suficient de puternice, având în componență avioane de vânătoare sau de bombardament. Aceste atacuri aeriene au fost executate prin surprindere, după o cercetare efectuată riguros, la intervale de timp diferite, reluate atunci, când obiectivul nu a fost distrus.

Începând cu 1 septembrie 1944, Comandamentul Sovietic a interzis zborul avioanelor române la sud de Carpați<sup>65</sup>, deși transmiterea informațiilor în timp util către comandamentele corpurilor teritoriale ale armatei române, făcuse posibilă cunoașterea forțelor germane și dovedise dacă mai era nevoie, eficiența aviației române de informații.

Rezultatele acțiunilor Aeronauticii Regale Române asupra inamicului maritim și fluvial german au fost: scufundarea unui vas de război; a două vase mari de transport; a opt șleपुरi și a mai multor ambarcațiuni mici ce

---

<sup>61</sup> *România în războiul antihitlerist 23 august 1944-9 mai 1945*, Ed. Militară, București, 1966, p. 477.

<sup>62</sup> *Aripi românești-contribuții la istoricul aeronauticii*, Ed. Militară, București, 1966, p.146.

<sup>63</sup> *Documente privind istoria militară a poporului român 1 – 3 septembrie 1944*, Ed. Militară, București, 1980, p. 103.

<sup>64</sup> *Ibidem*, p. 209.

<sup>65</sup> A.M.R., Fond 365, Dosar 1.432, f. 2.

transportau trupe, fiind distruse și alte mijloace ale acestora, precum 20 de camioane etc<sup>66</sup>.

În contextul situației generale, considerăm că marii unități aeronautice operaționale române i s-au încredințat prea multe misiuni, față de practica obișnuită a armatelor celei de-a doua conflagrații mondiale<sup>67</sup>. De asemenea, câștigarea și menținerea superiorității aeriene în teatrul de acțiuni intern a fost una din principalele condiții, care din fericire a fost îndeplinită pentru succesul actului istoric de la 23 august 1944. Acestea au devenit cu claritate o prioritate pentru ceea ce astăzi s-ar numi acțiuni militare întrunite, imediat ce fostul aliat a atacat violent, în special, Capitala, Valea Prahovei și aerodromurile din zona Carpaților de Curbură. Pe cale de consecință, toate categoriile de aviație au executat întreaga gama de misiuni specifice, trecând prin toate stările de luptă specifice aeronauticii.

Trebuie specificat faptul că experiența acumulată, sistemul de reacție aeriană pus la punct până la 23 august 1944, la care s-a adăugat cunoașterea modului de lucru al foștilor aliați germani, a fost extrem de importantă pentru deznodământul luptelor aeriene. Reținem că a fost folosit planul de acțiune întrebunțat anterior, astfel încât reușitele aviatorilor, artileriștilor antiaerieni și a apărării pasive au însemnat un câștig enorm, dar mai ales imediat, deoarece s-a acționat cu o evidentă continuitate, cu aceleași forțe și mijloace, deja experimentate în luptele aeriene extrem de grele cu aviația americană, britanică sau cu cea sovietică.

Observăm că treptat, au fost neutralizate capabilitățile ofensive și defensive ale forțelor aeriene germane, iar succesul Aeronauticii Regale Române a permis obținere pe rând a gradului dorit de control aerian. Mai întâi, balanța aeriană a fost aplecată spre români prin obținerea unei *situații aeriene favorabile*, încă din după amiaza zilei de 24 august 1944, apoi s-a obținut *superioritatea aeriană* și, în sfârșit, după 29 august 1944, piloții români *au cucerit și au menținut supremația aeriană*. În ceea ce privește gradul de superioritate aeriană, acesta a fost diferit, de la zone geografice și perioade de timp delimitate, până la obținerea controlului asupra întregului teatru național de operații militare, pe durată nedeterminată. Aceasta nu a însemnat că

<sup>66</sup> A.M.R., Fond S.M.A, Dosar 137, f. 3.

<sup>67</sup> Comandor prof. univ. dr. Florian Râpan, *op. cit.*, p. 81.

inamicul aerian nu a putut acționa cu aviația și artileria sa antiaeriană, chiar dacă nu a avut superioritate aeriană.

Prin îmbinarea acțiunilor aeriene ofensive și defensive, Aeronautica Regală Română a urmărit și reușit distrugerea, dezorganizarea și limitarea puterii aeriene a Aeronauticii Germane din România, pe care la propunerea generalului Gerstenberg, Hitler o vedea ca opțiunea sa câștigătoare în readucerea sub ascultare a noului guvern de la București.

ROMANIAN ROYAL MILITARY AIRCRAFT  
IN NATIONAL MILITARY COMMANDMENT,  
DURING DEFENCE MISSIONS OF NATIONAL AIRSPACE.

**Abstract**

In fact, at August 23<sup>rd</sup> 1944, most of aeronautic Romanian militaries were fighting by the side of Germans and suddenly the ally became probably the enemy. It was hoped in a friendly breakup. Through his orders, not even the superior echelon hadn't touch the immediate background of the problem, which should be the reaction towards the Germans and the behavior towards the Soviets. Without minimum predictions, initiative was needed and a lot of courage from every Romanian aeronautics' military. Beyond what the pro soviet propaganda told us, the events and statistics analyzed from the documents at that time, show us clearly how the breakup with the German aeronautic was made and how the contact with the Soviet aeronautic was made.