

AVIATOR MIHAIL PAVLOVSKI, PARTICIPANT LA LUPTELE AERIENE DIN CEL DE-AL II-LEA RĂZBOI MONDIAL

Șerban Constantinescu

Mihail Pavlovski, a fost comandantul Grupului Aerotransport militar, instructor de zbor și unul dintre cei mai cunoscuți piloți de pe trimotorul "Ju-52", un adevărat profesionist al manșei.

După absolvirea Liceului - secția real, din orașul Cetatea Albă, a urmat între anii 1925-1927 Școala Militară de aeronautică, între anii 1929-1931 - Școala specială a aeronauticii și în anul 1936 - Școala de zbor fără vizibilitate din Anglia. În anul 1934 a absolvit și Institutul militar de educație fizică, timp de câțiva ani participând la toate concursurile de bob organizate la Sinăia, în cadrul echipei Aeronautica IL

În anul 1927 a fost înaintat la gradul de sublocotenent aviator, în 1931 de locotenent aviator, în 1937 de căpitan aviator, iar în anul 1943 de locotenent comandor.

Activitatea de aviator a început-o în anul 1927 în cadrul Școlii de pilotaj de la Tecuci, unde va activa și ca instructor de zbor. A absolvit această școală în anul 1928 fiind "primul brevetat" al promoției primind ca premiu o sugestivă statueta. În vârstă de 31 de ani, în anul 1936, după absolvirea Școlii de zbor fără vizibilitate din Anglia, a fost detașat la societatea L.A.R.E.S. ca pilot de linie, unde a activat timp de trei ani, zburând pe aparate bimotor "Douglas DC-3", "Lockheed Electra 10A". Acestea erau avioane moderne prevăzute cu elice cu pas variabil, tren escamotabil, flapsuri, compresoare, pornire automată, etc. Pentru zborul fără vizibilitate s-au luat măsuri pentru echiparea avioanelor cu cea mai perfecționată aparatură de bord cu instalații gonio, aparatură radio și altele¹. În perioada cât a fost la L.A.R.E.S. a zburat pe multe linii interne și externe, făcând anual peste 300 ore de zbor, timp în care nu a avut nici un accident și nici o cursă ratată (cu o singură excepție). Aceasta a avut loc în ziua de 1 septembrie 1939 - data declanșării celui de al doilea război mondial - când a efectuat cursa de pasageri pe ruta București-Cernăuți-Lwow-Varșovia. La 10 minute după decolarea de la Lwow, a primit un mesaj prin radio, fiind anunțat să se întoarcă imediat deoarece capitala Poloniei - Varșovia - era bombardată de aviația germană. Între timp și aeroportul din Lwow este bombardat și cu mare dificultate pilotul Mihail Pavlovski

reuşeşte să aterizeze şi apoi să decoleze printre gropile de pe pistă şi prin "norul" ridicat de exploziile cauzate de al doilea val de bombardiere germane. Pentru succesul acestui zbor, în care a salvat aparatul şi echipajul său, la aterizarea pe aeroportul Băneasa, este felicitat de directorul general al societăţii L.A.R.E.S., cunoscutul comandor Andrei Popovici. Presa timpului din Cernăuţi şi Bucureşti a relatat pe larg acest episod din activitatea unui pilot de linie, martor fără voie, la primul bombardament aerian din timpul celei de a doua conflagraţii mondiale.

În anul 1940 este numit comandantul unei escadrile de bombardament dotată cu aparate "Savoia Marchetti 79", care a avut baza la Buzău, Focşani, Petreşti (Găieşti), pe aerodromuri improvizate unde s-a efectuat perfecţionarea personalului navigator. În scurt timp este numit conducătorul unei şcoli de bimotore, organizată pe aerodromul Popeşti-Leordeni, unde s-a pregătit personalul navigator şi tehnic pe următoarele tipuri de aparate: "Fokke-Wulf" - bimotor, "Potez 54 şi 65" şi "Savoia Marchetti".

În toamna anului 1941 a fost detaşat pe aerodromul de la Braşov, apoi pe cel de la Ziliştea-Buzău, unde a desfăşurat o intensă activitate ca instructor de zbor, pregătind mai multe serii de piloţi bimotorişti, care au completat necesarul unităţilor operative de pe front.

La 1 noiembrie 1942, căpitanul aviator Mihai Pavlovschi, este numit comandantul Grupului aerotransport militar, cu sediul la Băneasa, prevăzut cu două escadrile transport greu a câte 15 avioane "Junkers-52" - una la Bucureşti şi alta în spatele frontului -. Escadrila sanitară şi Escadrila de transport cu planoare de 1000 kg. Această unitate, deşi nu era ofensivă, totuşi a executat şi misiuni de mare răspundere, cu grad ridicat de pericolozitate, cum au fost cele din timpul luptelor de la Stalingrad sau din Crimeea. Avioanele trimotoare "Ju-52" erau slab apărate, misiunile se executau fără protecţia aviaţiei de vânătoare, iar echipajul nu avea în dotare paraşute. Câte sfârşitul lunii noiembrie 1942, aflat în inspecţie la Escadrila de transport care deservea frontul, la Rostov, comandantul Grupului aerotransport, a aflat de solicitarea urgentă a Corpului Aerian, de a se executa misiuni de evacuare a militarilor români grav răniţi, aflaţi în zona încercuită de sovietici la Stalingrad. Pilotul Mihail Pavlovschi a hotărât în faţa Şefului de Stat Major al Corpului Aerian, generalul Ramiro Enescu, să execute în mod voluntar această riscantă misiune în "capul" unei formaţii de trei "Ju-52". Prima misiune este executată pe un ger aspru în ziua de 4 decembrie 1942, când numai două aparate au reuşit să aterizeze pe aerodromul de la Pitovnik-Stalingrad, cel pilotat de Mihai Pavlovschi şi cel al adjutantului şef Duţă Alexandru. Datorită ceţii dense, a doua misiune a fost executată la 7 decembrie 1942, tot de două aparate "Ju-52".

Întâmpinând o puternică ripostă din partea aviaţiei inamice de vânătoare şi neavând nici un avion de vânătoare ca însoţitor, aparatul pilotat de sergent aviator Ifrim Aurel este doborât, iar cel pilotat de

Pavlovski este ciuruit de gloanțe. Cu pala elicei de la motorul drept lovită în plin, cu un cilindru perforat și cu țeava mitralierei îndoită de un proiectil, care devenise inutilizabilă în mâna curajosului mitralior de bord, sergent Rădoi Constantin, a reușit să aterizeze. După un control sumar, avionul este încărcat cu răniți și cu mare greutate se desprinde de pe pista acoperită cu zăpadă a aerodromului, reușind să revină la Tacinskaia. Acesta a fost ultimul avion românesc care a decolat de la Stalingrad, la 7 decembrie 1942, cu misiunea de a salva viața răniților aflați în stare gravă.

La 1 ianuarie 1943 venind dintr-o misiune de rutină pe aeroportul Băneasa, a fost surprins la aterizare de un val de ceață groasă, care redusese vizibilitatea pe orizontală la 10-15 metri, adăugându-se la aceasta și căderea serii. Având la bord ca pilot secund pe sergent aviator Radu Dumitru, iar ca radio-telegrafist pe experimentatul Sebastian Popescu, și ținând o strânsă legătură cu radio-goniometrului aeroportului Băneasa, Gheorghe Diaconescu, reușește să aterizeze, în condiții bune, la oprirea aparatului totul pe aeroport fiind învăluit în beznă. A contribuit la această reușită faptul că, pilotul era un iscusit navigator, cu multă experiență și care făcea cu precizie corecții de derivă, precum și calitățile radio-telegrafistului de bord, care a recepționat cu viteză și exactitate toate semnalele.

Evenimentele de la 23 august 1944, l-au găsit la aerodromul Băneasa-București, la comanda Grupului aerotransport militar. Efectivul acestui "grup" era format din cca. 100 de oameni, în mare parte personal navigant (piloți, radio-telegraști, mecanici, mitraliori etc.) și era amplasat în cele 6 barăci de pe latura de sud a aeroportului. Ofițerii, subofițerii, maiștrii, soldații și cei câțiva elevi stagiaari ai Școlii tehnice de aeronautică din Mediaș, au intrat într-un dispozitiv de luptă, organizat de comandantul "grupului", locotenent comandor Mihai Pavlovski. Folosind armamentul din dotare și câteva mitraliere de avion așezate pe suporturi improvizate², începând cu dimineața zilei de 24 august 1944 și până la 26 august, ei au rezistat eroic tuturor încercărilor germanilor de a ocupa această bază aeriană din nordul Capitalei. Pentru faptele de arme săvârșite în timpul acestor lupte, unitatea a fost citată prin ordinul de zi al comandantului aviației. Locotenent comandorul Mihai Pavlovski, a fost decorat cu ordinul "Steaua României", în grad de cavaler, cu spade și panglică de "Virtutea Militară", pentru bravura, curajul și spiritul de sacrificiu de care a dat dovadă în timpul acestor lupte.

La 1 noiembrie 1944 a fost numit ca "interpret" la Comisia Aliată de control, Secția Aviație, pentru o perioadă de un an.

Pentru bravura și profesionalismul manifestat în îndeplinirea misiunilor, pilotul Mihai Pavlovski, a fost decorat și cu ordinul "Virtutea Aeronautică", clasa "Crucea de Aur", la 24 iunie 1939³ și clasa "Crucea de Aur" cu spade, la 30 mai 1943. În brevetul acestui ordin se menționează:

"In calitate de comandant al Grupului aerotransport militar, a condus și organizat transporturile de muniții, alimente, benzină și răniți din zona Armatei a III-a Română și VI Germană. A condus personal formația de trei avioane "Ju-52" de la Tacinskaia la aerodromul Pitovnik-Stalingrad pe un timp cu totul nefavorabil, întorcându-se noaptea cu avionul plin de răniți"⁴.

Acestea au fost principalele misiuni din perioada 1941-1945, pe care le-a îndeplinit cu simț de răspundere și spirit de sacrificiu, cel care a fost un apreciat zburător, pilotul Mihail Pavlovschi.

NOTE

1. Istoria aviației române, București, 1984, p. 245.
2. Ibidem, p. 246.
3. Brevet nr. 326/24 iunie 1939, pentru conferirea ordinului "Virtutea Aeronautică", clasa "Crucea de Aur".
4. Brevet, nr. 2369/30 mai 1943, pentru conferirea ordinului "Virtutea Aeronautică", cu spade, clasa "Crucea de Aur", cu prima baretă.

**THE PILOT MICHAEL PAVLOVSCHI
- A WITNESS OF THE FIRST BOMBARDEMENT DURING
WORLD WAR II AND THE LAST ROMANIAN PILOT
WHO TOOK OFF FROM STALINGRAD.**

Michael Pavlovschi was a skillful pilot who graduated from several Aviation Schools. In 1936 he began flying modern civil airplane for the LARES society (Romanian State Airlines).

In the years of the World War II he was appointed commander of the military Aerotransport Group. Michael Pavlovschi was a flying instructor and one of the famous pilots of the "Ju-52" tre-engine plane. He carried out very difficult missions among which the one from Stalingrad in Decembre 1942 should be mentioned.