

Cruciații asaltului

**Memoriile unor
aviatori români care au luptat
în Grupul 8 Asalt
1943-1945**

Autor

Valeriu Avram

editura

Miidecărți

Bragadiru - 2019

CUPRINS

INTRODUCERE.....	7
CAPITOLUL I	
AVIAȚIA ROMÂNĂ DUPĂ ÎNFRÂNGEREA DE LA STALINGRAD. ÎNFIINȚAREA GRUPULUI 8 ASALT.....	11
CAPITOLUL II	
ZBURĂTORII AVIAȚIEI ROMÂNE DE ASALT	21
DUMITRU (MITICĂ) MARINESCU	22
ȘTEFAN PUCAS	68
LAZĂR MUNTEAN	97
CONSTANTIN (GILL) GEORGESCU.....	120
ION ENACHE	149
VICTOR ZAMFIR.....	184
VASILE PASCU	193
VASILE ANGHEL.....	205
CAPITOLUL III	
JURNALUL DE OPERAȚII PRIVIND ACTIVITATEA GRUPULUI 8 ASALT ÎN PERIOADA 9 MAI- 30 IULIE 1945.....	223
CAPITOLUL IV	
MĂRTURII ALE EROISMULUI ZBURĂTORILOR DIN AVIAȚIA DE ASALT	229
BIBLIOGRAFIE	239

CAPITOLUL I

AVIAȚIA ROMÂNĂ DUPĂ ÎNFRÂNGEREA DE LA STALINGRAD. ÎNFIINȚAREA GRUPULUI 8 ASALT.

La sfârșitul anului 1942, Armata română a suferit o severă înfrângere la Cotulul Donului și în Stepa Calmucă, soldată cu cvasianihilarea Armatelor 3 și 4. Din efectivul total angajat de 253.957 de militari români, pierderile noastre s-au cifrat la 158.854 de oameni morți, dispăruți și prizonieri, la care s-au adăugat importante cantități de armament și muniție, subzistență și echipament care au fost distruse sau capturate de inamic¹.

La rândul lor, germanii au pierdut complet Armata a 6-a și o mare întindere de teritoriu pe care îl cuceriseră, fiind obligați să abandoneze Caucazul și să se retragă de-a lungul litoralului Mării Negre.

Episodul Stalingradului a reprezentat în evoluția campaniei din Est nu numai o criză, ci și o cotitură decisivă în desfășurarea ulterioară a evenimentelor. Se încheiase etapa ofensivă a războiului întreprins de germani în Est, concretizată printr-o campanie sângeroasă, și se demonstrase totodată uriașa forță militară a U.R.S.S.-ului, care, ajutată substanțial de Aliați și în special de SUA, putea schimba soarta războiului. Pentru germani și aliații lor începea a doua etapă a campaniei: defensivă și retragerea spre vest.

¹ Valeriu Avram, *Istoria aviației militare române 1910-2010*, Editura Scrib, București, 2010, pp.326-327; vezi și: Aurel Pentelescu, Marius-Adrian Nicoară, *Aeronautica română în anii celui de la Doilea Război Mondial (22 iunie 1941-12 mai 1945)*, Editura Editgraph, Buzău, pp.107-109.

Necesitățile strategice ale Germaniei, așa cum erau ele considerate de OKH (Înaltul Comandament German al Trupelor Terestre), impunea menținerea Crimeii cu orice preț de către armatele germane și române. Posesiunea Crimeii însemna imobilizarea a două grupuri de armate sovietice: Armata de Litoral, care acționa dinspre est, și Frontul 4 Ucrainean, care acționa dinspre nord. Prezența trupelor germano-române aici mai însemna pentru sovietici primejdia unei lovituri în flancul și spatele armatelor sovietice ce înaintau pe la nordul Mării de Azov înspre Nipru. Stăpânirea excelentelor baze maritime și aeriene din Crimeea limita activitatea de luptă a flotei sovietice din Marea Neagră. De pe numeroasele aerodromuri aflate aici, aviația germano-română a întreprins atacuri în direcțiile nord și est.

La începutul lunii martie 1943, Grupul de Armate german „Sud”, condus de feldmareșalul Erich von Manstein, a declanșat o ofensivă în direcția Harkov-Belgorod și a recucerit Harkovul, la 16 martie, iar două zile mai târziu a ocupat Belgorodul. În primăvara anului 1943, Frontul de Est urma linia Leningrad-Volhovelacul Ilmen-Velikie-Luki-Orel-Belgorod-Harkov-Izium-Mius-Voroșilovgrad-Taganrog.²

Revirimentul Wehrmachtului a fost de scurtă durată, trupele germane pierzând definitiv inițiativa pe Frontul de Est după înfrângerea suferită în marea bătălie de la Kursk-Orel, din iulie- august 1943. Trupele româno-germane au organizat un cap de pod în peninsula Taman, pe care l-au apărât până în luna octombrie 1943, cu scopul de a interzice înaintarea trupelor sovietice și a permite trecerea peste strâmtoarea Kerci a trupelor Axei care se retrăgeau din Caucaz. În octombrie 1943, armatele sovietice au debușat în Stepa Nogai și au avansat către gurile Niprului încercând să întrerupă comunicațiile terestre cu Crimeea. În fața acestei ameinzări, trupele române și germane din Peninsula Taman au fost nevoite să traverseze strâmptoarea Kerci și să se retragă în Crimeea. În felul acesta, la sfârșitul anului 1943, se aflau în Crimeea șapte mari unități române, dintre care trei divizii de vânători de munte (1,2 și 3), trei divizii de infanterie (10,18 și 19) și una de cavalerie (8).

În ultima parte a anului 1942, aeronautica română, constituită în Gruparea Aeriană de Luptă, a sprijinit acțiunile militare ale Armatei 3 și 4 române, precum și cele ale Armatei 6 germane, cu rezultate remarcabile, apreciate atât de către comandamentele române cât și de cele germane. Unitățile de aviație române au executat pe frontul de la Stalingrad și Cotul Donului aproximativ 4000 ieșiri-avion,

² *Istoria militară a poporului român, Editura Militară, București, 1989, p.515*

Respect pentru oameni și cărți

fiind lansate asupra liniilor inamice peste 1.500 tone de bombe.³ Dar și pierderile noastre au fost mari, fiind cifrate la 653 de oameni, din care 57 ofițeri, 55 subofițeri, 11 maiștri militari și 530 trupă.⁴

Înființarea, în prima parte a anului 1943, a Corpului 1 Aerian Regal Român, înzestrat cu material volant german, a marcat un moment important în evoluția relațiilor româno-germane în domeniul aeronauticii. Acțiunea în sine a fost dinamizată prin multiple contacte directe, la diferite niveluri, inclusiv la nivel înalt, între partea română și germană, și se înscrie în ansamblul măsurilor cu privire la reorganizarea și redotarea aeronauticii române după pierderile suferite la Stalingrad și Cotul Donului.

La 2 februarie 1943, generalul Alfred Gerstenberg, șeful Misiunii Aeriene Germane în România, îl informa pe generalul Ilie Șteflea, șeful Marelui Stat Major român, că a discutat, în principiu, cu Berlinul (O.K.W) problema reorganizării și redotării complete a aviației române, inclusiv instruirea personalului navigant și tehnic, și că s-a luat hotărârea de a se încadra, la început, doar unele unități de aviație germană cu personal românesc, pe măsură ce Flota 4 Aeriană Germană, comandantă de Generalfeldmarchall Wolfram Freiherr von Richthofen (A fost văr cu frații Richthofen-Lothar -40 de victorii și Manfred - 80 de victorii aeriene, așa ai aviației în anii Primului Război Mondial. Inițial cavalerist, baronul Wolfram von Richthofen a ajuns în anul 1918 în Jasta 11, unitate de elită a aviației imperiale germane comandată de Manfred von Richthofen, supranumit „Baronul Roșu”)⁵ și avea la dispoziție avioanele și materialele aeronautice necesare.

Propunerile feldmareșalului von Richthofen, comandantul Flotei 4 Aeriene Germane, privind reorganizarea și dotarea Corpului 1 Aerian Regal Român au fost prezentate Mareșalului Ion Antonescu în ziua de 6 februarie 1943. Conducătorul Statului român s-a declarat de acord cu planul prezentat, precizând că, „fiind lipsiți de resurse proprii suficiente, avem nevoie de ajutorul german. Personal avem suficient și am putea forma pe lângă Corpul Aerian propriu-zis, un al doilea Corp în acest an și un al treilea Corp în anul viitor, în scopul de a fi întrebuițate pe front”⁶

3 A.M.R, fond 1377, ds. 545, fila- f. 7

4 Ibidem, f.237-241

5 Vezi: Valeriu Avram, Cerul în flăcări. Aviația beligeranților în Primul Război Mondial (1914-1918), Editura Militară, București, 2014, pp.332-333

6 Arhivele Naționale Istorice Centrale (în continuare va fi citat: A.N.I.C), fond Președenția Consiliului de Miniștri- Cabinetul Militar ,ds. 150/1943, f.7

Generalul de escadră aeriană Ermil Gheorghiu, în calitate de viitor comandant al Corpului 1 Aerian, a fost desemnat pentru perfectarea detațiilor. În acest sens, acesta a discutat, la 23 februarie 1943, la Melitopol, cu feldmareșalul von Richthofen, după ce comandantul Flotei 4 Aeriene Germane a primit toate avizele de la Berlin privind reorganizarea și instruirea personalului navigant și tehnic român, precum și dotarea Corpului 1 Aerian Regal Român cu avioane de vânătoare, asalt, bombardament, bombardament în picaj și transport aerian. Pentru grupurile de vânătoare, recunoaștere și asalt, urma ca germanii să asigure regia completă de aerodrom și reparațiile, precum și întreținerea capacității de luptă a unităților nou formate, pe timpul instruirii personalului românesc, cât și în perioadele de luptă.⁷

La sfârșitul lunii martie 1943, convorbirile și acțiunile româno-germane erau încheiate, urmau aspectele concrete de organizare care erau în competența Subsecretariatului de Stat al Aerului, Flotei 4 Aeriene și Misiunii Aeriene Germane în România.⁸

Dotarea aeronauticii române cu avioane moderne a constituit unul din cele mai importante puncte ale relațiilor româno-germane, greu încercate în bătălia pentru Stalingrad, partea română punând în termeni categorici problema completării marilor pierderi suferite în perioada noiembrie-decembrie 1942 la Cotul Donului și în Stepa Calmucă.

Una din primele măsuri privind reorganizarea și dotarea unităților de aviație cu material volant modern și performant, aflate în subordinea Corpului 1 Aerian Regal Român a fost înzestrarea Grupului 7 Vânătoare cu 40 de avioane tip Me.109 G.2 și intrarea în serviciu a primelor avioane de asalt Henschel 129 B.2. Inițial, unii comandanți din Statul Major al Aerului au optat „*trecerea Grupului 9 Vânătoare de pe Me.109 G pe (bimotorul) Henschel 129 B.2 și trimiterea lui de la Tiraspol la Kirovograd*”⁹, fapt care ar fi dus la o dezorganizare a aviației de vânătoare și la o pierdere inutilă de timp. Alți comandanți au optat pentru înființarea celui de-al treilea grup de vânătoare și trimiterea lui pe Frontul de Est. Comandorul av. V. Caloianu, șeful Secției I-a din Statul Major al Aerului, a cerut cu insistență înființarea unui grup de asalt dotat cu bimotoare Henschel 129 B.2. Au fost și alte păreri privind dotarea aeronauticii române cu un avion de asalt dotat cu un tun de bord de 37 mm. Toate aceste frământări privind reorganizarea aviației române au fost discutate de generalul Alfred Gerstenberg cu ministrul român al Aerului,

7 ANIC, fond PCM-Cabinetul Militar, ds. 150/1943, f.7

8 Aurel Pentelescu, Marius. Adrian Nicoară, Op.cit., p.113

9 AMR, fond 1377, ds. 442, f.229

Respect pentru oameni și cărți

generalul av. Gheorghe Jienescu. După mai multe discuții, s-a ajuns la un acord și s-a hotărât transformarea Grupului 8 Vânătoare în grup de asalt. De menționat că, în anul 1942, pe Frontul de Est se găsea în activitate o singură unitate germană de asalt- Grupul IV din Schlachtgeschwader 9-care nu putea acoperi toate misiunile de luptă ordonate. Și Comandamentul Forțelor Ariene Regale Maghiare a dorit să înființeze o unitate similară, care să fie dotată cu bimotorul Henschel 129 B.2. O escadrilă a fost formată la 1 iulie 1943, sub comanda căpitanului av. Miklos Scholtz, dar, la testarea piloților maghiari, instructorii germani n-au fost mulțumiți de calitățile acestora. După numai câteva zboruri de antrenament, în urma cărora unul din piloții maghiari și-a pierdut viața, programul de trecere pe avionul de asalt Henschel 129 a fost suspendat, iar noile avioane care trebuiau să intre în dotarea unităților maghiare au fost trimise piloților germani și români.¹⁰

Oficial, începând cu 11 mai 1943, conform Ordinului Statului Major al Aerului nr.530, din 7 mai 1943, Grupul 8 Vânătoare, aflat în subordinea Flotilei 2 Vânătoare, cu sediul la Târgșor, s-a transformat în Grupul 8 Asalt, unitate de elită a aviației române care va lupta până la sfârșitul războiului.¹¹

La înființare, Grupul 8 Asalt avea în organigramă 40 de piloți, din care: trei căpitani, trei locotenenți, trei sublocotenenți, 30 de adjutanți și un sergent (r) aviator ca pilot de legătură. În realitate, Grupul dispunea numai de 30 piloți, urmând ca ceilalți 10 să se prezinte la unitate în cel mai scurt timp.¹²

În seara zilei de 14 mai 1943, personalul navigant al Grupului 8 Asalt, format din piloți de vânătoare care luptaseră pe Frontul de Est, inclusiv la Stalingrad, a plecat cu trenul, prin Polonia, la Kirovograd. Aici, sub îndrumarea instructorilor germani, personalul navigant a urmat cursurile unei școli germane speciale de trecere pe noul avion de luptă.

Avionul Henschel 129 are o istorie interesantă. O parte din specialiști l-au considerat un avion mediocru, în parte nereușit, pentru că nu i-au cunoscut caracteristicile tactico-tehnice și nu s-au confruntat direct cu piloții care au zburat și luptat cu acest excelent avion de luptă.

Avionul Henschel 129 B.2, monoplan, bimotor, dotat cu două motoare franțuzești tip Gnome- Rhone 14 M de 725 Cp, avea anvergura de 14,20 m, lungimea de 9,75 m și înălțimea de 3,25 m. Era foarte manevrabil, iar elicele motoarelor se

¹⁰ Martin Pegg, Eddie Creek, Tom Tullis, Arthur Bentley, Henschel 129 Panzerjager!, West Sussex, UK, Classic Publications, 1997, p. 218

¹¹ AMR, fond 1377, ds. 445, f. 156

¹² Ibidem, f. 282

învârteau înăuntru, anulând astfel cuplu motor, dând avionului o mare stabilitate în timpul zborului. Viteza era de 375 km/oră și creștea până la 410 km/oră prin cuplarea forțajului.¹³

Bimotorul dispunea de trei rezervoare de combustibil: două în aripi, iar al treilea se găsea în spatele postului de pilotaj și putea lua 600 litri de benzină, ceea ce îi permitea o autonomie de 700 km de zbor la un plafon de 7.000 m altitudine (1.30 ore de zbor). Puternic înarmat, aparatul dispunea de șase lansatoare de bombe: patru montate sub burtă și câte unul sub fiecare aripă, putând lua bombe de 50,75 și 250 kg. Armamentul de bord era compus din două mitraliere de 7,92 mm tip MG.17 și două tunuri de 20 mm tip MG 151/20. Acționarea lansatoarelor de bombe și a armamentului de bord se făcea electric, bombele puteau fi lansate și manual, una câte una, sau toate odată. Mitralierele și tunurile instalate la bordul avionului se declanșau fie separat, fie toate odată. Benzile mitralierelor aveau 500 de cartușe, iar cele pentru tunuri câte 250 de proiectile. Al cincilea cartuș sau proiectil era întotdeauna trasor, iar restul, pe rând și repetabil: incendiar, perforant, perforant-exploziv, mină. Bombele erau cu explozie întârziată de 14 secunde sub 200 m.

Cabina blindată avea o vizibilitate bună, aparatura de bord era dublă, iar în fața ei se afla colimatorul Revi, un aparat de ochire cu excelente performanțe. „Când zburam la 30-50 m de sol, vedem prin colimator (Revi) și găzele care mișunau prin iarba stepei ruse”, nota în însemnările sale adjutantul șef. av. Ștefan Pucas-avansat după 1989 la gradul de căpitan comandor.¹⁴

La 20 mai 1943, căpitanul av. Parsifal Ștefănescu a luat în primire Biroul operației-informații al Grupului 8 Asalt, preocupându-se pentru desfășurarea în cele mai bune condiții a pregătirii piloților pentru brevetarea pe noul avion de luptă. Organigrama Grupului 8 Asalt s-a mărit la 30 mai 1943, cu 20 maiștri, dintr-un total de 35 de specialiști și 175 trupă, înregistrându-se totuși un deficit de 70 de oameni din necesarul de 240 militari care urmau să deservească cele trei escadrile ale unității de asalt noi înființate.¹⁵

Începând cu 21 mai 1943, s-a trecut la cunoașterea materialului volant. Avionul Henschel 129.B.2. fiind un aparat bimotor și neavând variantă de dublă comandă, se anunța greu de pilotat, mai ales că viitorii piloți români de asalt zburaseră numai pe avioane monomotoare, în special pe IAR-80. Cei mai mulți dintre piloți

13 Dénes Bernád, Henschel 129 in Action, Carrollton, TX, Squadron Signal Publications, Inc. 2001, p.20

14 Memorii inedite. Manuscrisul original se află în arhiva prof.univ.dr. Valeriu Avram

15 AMR, fons 1377, ds. 445, ff.160-168

Respect pentru oameni și cărți

proveneau din aviația de vânătoare și aveau o mare experiență de front; executaseră zeci de misiuni de luptă pe Frontul de Est, având fiecare multe ore de zbor în teatrul de operații. De menționat că 14 piloți care urmau cursurile pentru brevetarea pe avionul de asalt la Kirovograd absolviseră Școala superioară de vânătoare germană de la Galați, fiind instruiți de către instructorii germani cu noile metode de luptă aeriană, iar 12 dintre ei fuseseră brevetați și pe avionul de vânătoare Me.109 E.

Întrucât avionul Henschel 129 nu avea variantă de școală cu dublă comandă, instruirea piloților Grupului 8 Asalt s-a făcut pe avioanul FW-189 care era biloc și avea o cabină asemănătoare cu a bimotorului de asalt pe care urmau să fie brevetați. După parcurgerea cursurilor teoretice, pregătirea s-a intensificat, iar piloții români au început să zboare pe cele cinci avioane bifuzelate FW-189¹⁶. Generalul comandant Gheorghe Jienescu, ministru subsecretar de stat al Aerului, a inspectat în zilele de 5-6 iunie 1943 baza aeriană de la Kirovograd, interesându-se de stadiul de pregătire a personalului navigant, de dotarea și nevoile Grupului. Căpitanul av. Ion Cara, comandantul Grupului 8 Asalt, i-a prezentat ministrului Aerului programul unei zile de pregătire. Astfel, dimineața, între orele 4.00 și 10.00, elevii-piloți executau zboruri de antrenament. Între orele 10.00 și 12.30, personalul navigant și tehnic avea liber. Între 12.30 și 13.30 se servea masa de prânz și, după o perioadă de odihnă, între orele 16.00 și 19.00 se executau din nou zboruri de instrucție.¹⁷

La 7 iunie 1943 au sosit la Kirovograd, sublocotenentul av. Lazăr Muntean, adjutanții aviatori Trifan Bulhac, Victor Zamfir, Alexandru Anghel și Victor Dumbravă, care veneau de la Flotila 2 Informații- Blaj, fiind repartizați, la cerere, la asalt.¹⁸

Pe 12 iunie 1943 s-a prezentat la unitate și adjutantul av. Anghel Niculescu, care venea de la Baza Flotilei 2 Vânătoare. În aceeași zi, căpitanul av. Parsifal Ștefănescu, sublocotenentul av. Olimpiu Avram, adjutanții aviatori Gheorghe Claru și Ioan Logofătu și cei doi instructori germani- Oberleutnant (locotenent) Eberhard Schmall și Oberfeldwebel (plutonier major) Josef „Sepp” Reitberger- au plecat la Uman și au adus pe aerodromul de la Kirovograd cinci avioane Henschel 129 noi. Peste cinci zile, pe 17 iunie 1943, Grupul 8 Asalt a primit încă 34 de avioane. Dintre acestea 10 erau aparate pentru școală, iar restul urmau să intre în zona de operații cât mai repede cu putință.¹⁹

¹⁶ *Ibidem*, fond 359, ds. 25, f. 57

¹⁷ *Ibidem*, fond 706, ds. 4, f. 3

¹⁸ *Ibidem*, f. 23

¹⁹ *Ibidem*, fond 359, ds. 30, f. 100

Generalul Ramiro Enescu²⁰, șeful Statului Major al Aerului, a inspectat în ziua de 21 iunie 1943 Grupul 8 Asalt, interesându-se în mod special de programul și stadiul de instruire al piloților. Acesta și-a exprimat mulțumirea pentru modul cum se desfășura instrucția personalului navigant și tehnic pe noul material din dotarea unității.²¹

A doua zi, în fața întregului personal al Grupului, a fost citit Ordinul de Zi nr.56 din 22 iunie 1943 al comandantului Corpului 1 Aerian Regal Român privind reînceperea activității operative.

Pregătirea a continuat într-un ritm intens și, începând cu 23 iunie 1943, piloții Grupului 8 Asalt au trecut la zborul în celulă. În timpul unui zbor de antrenament, adjutantului șef av. Ștefan Pucas i s-a spart cauciucul de la roata din stânga. A manevrat perfect, astfel încât avionul nu a pățit nimic, iar roata a fost schimbată și pilotul și-a continuat zborul de instruire.

Ofițerul german de legătură cu Grupul 8 Asalt, Leutnant (sublocotenent) Dieter Orth, în timpul unui zbor de instrucție, a oprit înadins un motor. A executat turul de pistă și aterizarea doar cu celălalt motor în funcțiune spre a vedea și piloții români cum se procedează în astfel de situații și pentru avea astfel încredere în avionul de asalt. Pe 28 iunie 1943, în cadrul zborului în celulă, piloții de asalt au executat exerciții de luptă aeriană de urmărire și atacul asupra țintelor terestre numai cu vizare în rase-motte.(la firul ierbii-n,n.)²². După ce s-a terminat zborul în celulă, o parte dintre piloți au executat raiduri la joasă înălțime, spre marea lor bucurie.

20 S-a născut la 5 decembrie 1891 la Botoșani. După absolvirea Liceului militar din Iași, a urmat între anii 1909-1911 Școala pregătitoare de ofițeri de artilerie, geniu și marină-secția artilerie, fiind avansat la gradul de sublocotenent la 1 iulie 1911. A urmat între anii 1912-1914, Școala specială de artilerie și geniu, ulterior devine ofițer-elev al Școlii Superioare de Război (1915-1917). În Războiul de Întregire Națională a luptat în Regimentul 3 Obuziere până la 1 aprilie 1917, fiind avansat la gradul de căpitan. În anul 1921 a fost avansat la gradul de maior, fiind numit în Marele Stat Major ca ofițer în cadrul Secției a III-a. A fost unul dintre ofițerii aflați în anturajul principelui moștenitor Caraol care îl aduce pe o funcție de comandant în cadrul Inspectoratului General al Aeronauticii, fără ca acesta să fie personal navigant. Abia în anul 1932 a urmat Școala de observatori aeriени. La 10 mai 1938 a fost avansat la gradul de general de escadră aeriană, iar la intrarea României în războiul de eliberare a Basarabiei și Bucovinei de Nord, a fost numit în funcția de șef al Statului Major al Aerului, deși nu era pilot. În timpul campaniei dintre anii 1941-1944 a luat măsuri arbitrare, aducând grave prejudicii aviației militare. După lovitura de stat de la 23 august 1944, a fost arestat și închis la ani grei de temniță. Vezi: Valeriu Avram, Căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu, asul cerului, Editura V.I.S., București 2012, p. 246

21 *Ibidem*, fond 706, ds. 4, f. 24

22 *Ibidem*, f. 26

Respect pentru oameni și cărți

La 2 iulie 1943, piloții Grupului 8 Asalt au început să execute exerciții de luptă cu participarea avioanelor unei escadrile de asalt.²³ Raportul nr.10140 din 10 iulie 1943 al Serviciului tehnic din Corpul 1 Aerian Regal Român trimis Statului Major al Aerului preciza că: „în conformitate cu ordinele Flotei a IV-a Aeriene Germane și cu comunicările făcute nouă de către consilierul tehnic al Flotei a IV-a Aeriene Germane, colonelul ing. de stat major Pristerian, tot materialul aflat în dotarea Corpului 1 Aerian Regal Român este proprietatea aviației germane și este dat numai în folosință aviației noastre. Avioanele accidentate vor fi preluate de germani, care vor hotărî ce se vor face cu ele: reparate sau dezmembrate pentru piese de schimb”²⁴

În ziua de 29 iulie 1943, generalul av. Ermil Gheorghiu, comandantul Corpului 1 Aerian Regal Român, a inspectat modul de pregătire a piloților români pe avionul de asalt, asistând și la un exercițiu de atac cu bombe și cu armamentul de bord pe un poligon situat în apropierea aerodromului de la Kirovograd²⁵. A doua zi, aerodromul a cunoscut o animație neobișnuită, fiind înțesat cu ofițeri români și germani din serviciile speciale. Din cele două trimotoare JU.52 care au aterizat la interval scurt, au coborât generalul comandant Gheorghe Jienescu, ministru subsecretar de stat al Aerului, generalul de divizie Ilie Șteflea, șeful Mareleui Stat Major român, General-feldmarchall Wolfram von Richthofen și locțiitorul său, general maior Otto Dessloch. La exercițiu au mai participat Detașamentul de instrucție german din cadrul Corpului 1 Aerian Regal Român, comandat de colonelul Paul Weitkus și comandanții români ai unor grupuri de vânătoare, bombardament și recunoaștere, ale căror unități erau dotate cu tehnică aeronautică germană.

Demonstrația a fost deschisă de piloții Grupului 8 Asalt. Primul a plecat în zbor căpitanul av. Ion Cara, avându-l coechipier pe adjutantul stagiar av. Dumitru (Mitică) Marinescu. Fiecare Henschel 129 era armat cu câte două benzi de 50 de proiectile pentru tunurile de 20 mm. Proiectilele căpitanului av. Ion Cara aveau capul negru, iar ale adjutantului av. Marinescu, verde. Au decolat normal și, după un tur de pistă, cele două avioane de asalt s-au înscris pe direcția țintelor din poligon. Căpitanul av. Ion Cara a deschis focul de la 50 –60 m înălțime, iar adjutantul av. Dumitru Marinescu a coborât până la 15 m de țintă, panoul de lemn depășind cu mult grila vizorului Revi.

Adjutantul av. Dumitru Marinescu a acționat butonul de tragere fixat pe manșă, cu motoarele în plin, a executat o degajare și ajungându-l din urmă pe

²³ *Ibidem*, fond 1377, ds. 581, f.5

²⁴ *Ibidem*, fond 359, ds. 25, f. 114

²⁵ *Ibidem*, fond 1377, ds. 581, f. 103

comandantul său, cei doi s-au angajat din nou pe ținte, deschizând focul. Conform regulamentului aveau voie și la a treia încercare, dar adjutantul av. Dumitru Marinescu n-a mai găsit panoul-țintă. Fusesse retezat din primele două treceri, lucru mai rar întâlnit. Aviatorii s-au întors la pistă, au făcut turul regulamentar și au aterizat. S-au îndreptat spre baraca unde un ofițer primea prin telefon rezultatele tragerii. Căpitanul av. Ion Cara totalizase 26 de lovituri, iar panoul în care a tras adjutantul av. Marinescu era străpuns de 48 de proiectile, fiind practic distrus.

Când s-au transmis rezultatele tragerii, în buncărul unde înaltele oficialități militare româno-germane urmăriseră evoluția avioanelor s-a lăsat liniștea. Comandanții au cerut să vadă panourile iar surpriza a apărut odată cu venirea armurierului care avea pe umăr, ca un trofeu banda a doua din avionul adjutantului av. Dumitru Marinescu. Din bandă nu fuseseră consumate decât șase proiectile, pilotul a economisit 44. În total, acesta expediase spre țintă 56 de proiectile de 20 mm, din care 48 perforaseră panoul. Grad de eficacitate de 85%. Când feldmareșalul aerului von Richthofen a întrebat cine este „asul” care obținuse o așa de mare performanță, a rămas uimit când a aflat că acela nu era altul decât un foarte tânăr pilot român mic de statură, dar care absolvise Școala superioară de vânătoare germană de la Galați.

La încheierea exercițiului, generalul comandant Gheorghe Jienescu, a ordonat să se prezinte în fața comisiei cei mai buni piloți, selecționați după rezultate. În acest fel, ministrul Aerului, l-a cunoscut pe adjutantul stagiar av. Dumitru Marinescu, viitorul as al Grupului 8 Asalt în vârstă de 22 de ani. L-a recompensat cu 10 zile de permisie în țară.

Începând cu 1 august 1943 s-a constituit Jurnalul de Operații al Grupului 8 Asalt în care se vor consemna zilnic, misiunile de luptă. Din acest document militar de mare valoare istorică- cât și din altele-, vom folosi unele date care să întărească cele relatate de către așii de la asalt în memoriile lor care ne-au fost puse la dispoziție pentru a fi publicate.