

**VALERIU AVRAM**

**Aviația sovietică  
deasupra României  
1940-1944**

editura

**Miidecărți**

**Bragadiru - 2020**

## CUPRINS

INTRODUCERE.....7

### CAPITOLUL I

AERONAUTICA ROMÂNĂ  
ÎN AJUNUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL..... 10

### CAPITOLUL II

ATACURILE AVIAȚIEI SOVIETICE ASUPRA ROMÂNIEI ÎN  
PERIOADA ANILOR 1919-1940 ..... 16

### CAPITOLUL III

ACȚIUNILE AVIAȚIEI ROMÂNE ÎN LUPTELE PENTRU  
ELIBERAREA BASARABIEI ȘI A BUCOVINEI DE NORD .....23

### CAPITOLUL IV

FURIA ROȘIE SE REVARSĂ ASUPRA ROMÂNIEI.  
BOMBARDAMENTELE AERIENE SOVIETICE ASUPRA  
TERITORIULUI NAȚIONAL ÎN PERIOADA  
IUNIE- OCTOMBRIE 1941.....37

<b>MISIUNILE FORȚELOR AERIENE REGALE ROMÂNE PE FRONTUL DE EST (1942-1944) .....</b>	<b>103</b>
---	------------

## **CAPITOLUL VI**

<b>ACȚIUNILE AVIAȚIEI ARMATEI ROȘII ASUPRA TERITORIULUI NAȚIONAL ÎNTRE ANII 1942-1943 .....</b>	<b>128</b>
---	------------

## **CAPITOLUL VII**

<b>OFENSIVA AERIANĂ A SOVIETICILOR ȘI ALIAȚILOR ÎMPOTRIVA ROMÂNIEI (ianuarie-august 1944) .....</b>	<b>170</b>
---	------------

## **CAPITOLUL VIII**

<b>COMANDOURI SOVIETICE PARAȘUTATE PE TERITORIUL ROMÂNIEI (1940-1944) .....</b>	<b>229</b>
---	------------

<b>BIBLIOGRAFIE .....</b>	<b>259</b>
---------------------------	------------

## CAPITOLUL I

# AERONAUTICA ROMÂNĂ ÎN AJUNUL CELUI DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

**L**a 28 iunie 1939, primul-ministru, Armand Călinescu a rostit în fața Camerei Deputaților un vibrant discurs în care a prezentat situația gravă internațională, cu multiplele sale pericole pentru integritatea teritorială, independența și suveranitatea României. Armand Călinescu a evocat munca deosebită depusă de Ministerele Apărării Naționale, Aerului și Marinei, al Înzestrării, pentru dotarea armatei, insistând asupra revizuirii planurilor de campanie elaborate de către Marele Stat Major, a extinderii instrucției trupei cu armamentul nou de infanteriei, de artilerie, precum și a măririi numărului personalului navigant din aviației. De asemenea, a înfățișat evoluția efortului financiar făcut de țară pentru înarmare în cursul ultimului deceniu. Totodată, acesta a arătat că, din 1930 până în februarie 1938, bugetele suplimentare ale armatei fuseseră de 25 miliarde, din februarie 1938 și până în februarie 1939 se alocaseră alte 11 miliarde lei. Și-a încheiat expozeul cu afirmația: „...Hotarele țării rămân intangibile atâta vreme cât un soldat român va ține arma în mână...”<sup>1</sup>

---

1 Dezbaterile Adunării Deputaților-DAD,nr.6 din 6 iulie 1939,pp.136-137.

Respect pentru oameni și cărți

La mai puțin de două luni după discursul primului- ministru, în care fuseseră afirmate din nou intențiile pașnice, de bună vecinătate ale țării noastre, se semna la Moscova, la 23 august 1939, tratatul sovieto-german rămas în istorie ca Pactul Molotov-Ribbentrop, cu întregul său cortegi de suferințe pentru România și alte state din sud-estul Europei. Devenea, astfel, tot mai clar, faptul că situația internațională a României se înrăutățea, iar speranțele într-un sprijin politic și, mai ales, militar din partea vechilor ei aliați se diminuau vertiginos pe măsură ce primejdia izolării țării între statele vecine ostile și revizioniste se contura tot mai vizibil.

La 1 septembrie 1939, trupele celui de-al Treilea Reich au invadat Polonia, declanșând al Doilea Război Mondial. Pentru români, începea o perioadă dificilă, întrucât victoriile rapide ale Germaniei anulau sistemul nostru de alianțe, iar pretențiile teritoriale ale vecinilor nu i-a permis Statului român să-și păstreze statutul de țară neutră pe durata conflictului mondial.

În vara anului 1940, România a suferit cele trei mari amputări teritoriale și oamenii politici cu putere de decizie au invocat atunci, în acele momente dramatice, deficiențe grave în organizarea și dotarea armatei și aviației, ca motiv pentru neacceptarea apărării țării. Politicienii, comandanții și Casa Regală, ignoraseră cu bună știință înzestrarea aviației, înlocuiseră pe comandanții capabili cu indivizi necinstiți și corupți. Cu toate acestea, situația aeronauticii nu era așa de gravă pe cât au prezentat-o ei, tocmai ca țara să nu intre în luptă.

Generalul de flotilă aeriană (r) Ion Popescu-Oiță arăta într-un manuscris despre starea sufletească a piloților noștri în momentul interzicerii de către comandanți, a luptei împotriva agresorilor maghiari și bolșevici. „...Mobilizarea m-a găsit ca pilot de linie pe cursele externe București-Belgrad- Milano. M-am prezentat la Escadrila 75 Potez din cadrul Grupului 2 Bombardament comandat de căpitanul comandor av. Ion Cristescu (Cuțitaru). Era un om foarte blând originar din Brăila, iar porecla de Cuțitaru nu știu cine i-o dăduse. Aveam gradul de căpitan și dobândisem o mare experiență ca urmare a raidurilor aeriene la care participasem în perioada interbelică. Toți piloții și observatorii aeriene din cadrul grupului și din alte unități eram hotărâți să luptăm. Dar comandanții noștri din

minister (Ministerul Aerului și Marinei), în frunte cu amiralul Păiș, au refuzat să ne luptăm cu ungurii, rușii sau bulgarii. Noi, aviatorii obișnuiți de la eșaloanele de luptă, doream să luptăm pentru apărarea țării și salvarea onoarei României. Nu ne-au lăsat, deși eram gata să murim pentru țară. Eu și alți aviatori, am socotit că țara a fost trădată de politicieni, iar comandanții noștri din Ministerul Aerului și Marinei le-au făcut jocul. Aceasta a fost marea durere a noastră care ne-a urmărit de-a lungul războiului mondial... Aceste răni nu s-au închis niciodată...”<sup>2</sup>

În lucrarea intitulată *„Evoluția aeronauticii militare române între cele două războaie mondiale”*, generalul de escadră aeriană ing. Nicolae Balotescu, în legătură cu Ultimatumul sovietic, din 26 iunie 1940, privind cedarea Basarabiei, nota: „...Ne-am dus o delegație de aviatori din comandamente și din unități operative la Ministerul Aerului și Marinei, la Subsecretarul de Stat al Aerului, generalul Achile Diculescu. I-am solicitat, în numele colegilor noștri aviatori, să dea ordin aviației să intre în luptă pentru apărarea României Mari. Să lupte pentru pământul țării, pentru istorie. Am fost refuzați pe motiv că armata nu-i pregătită să facă față unui război pe mai multe fronturi, iar aviația nu are dotarea și înzestrarea necesară unei acțiuni militare de asemenea amploare. Achile Diculescu și alți comandanți ignoraseră cu ani în urmă aviația, se opuseseră planurilor de modernizare și furaseră banii pentru înzestrarea cu avioane din străinătate. Acești comandanți au procedat la fel și la sfârșitul lunii august 1940, cu ultimatumul Ungariei... Noi, toți aviatorii din unitățile de luptă și comandanții noștri până la flotilă am vrut să luptăm, dar nu ne-au lăsat. Oare de ce au procedat așa? Din lașitate sau trădare?... Mai târziu, în anul 1942, când am slujit țara și aviația la Berlin, am aflat că germanii nu intrau în război împotriva noastră. Dacă nu acceptam aceste ultimatumuri care au sfârtecat țara, România putea să evite, în mare măsură, vara dramatică a anului 1940, dacă duceam tratative inteligente cu Germania și „moneda” de schimb era petrolul de care germanii aveau mare nevoie... Nici aici, la externe, nici la serviciile speciale, n-am avut oameni bine pregătiți...”<sup>3</sup>

2 Arhiva Muzeului Național al Aviației Române, fond Diverse I, ds.71, filele 14-15.

3 Documentul original se află în arhiva personală a prof.univ.dr. Valeriu Avram.

Respect pentru oameni și cărți

Pierderile teritoriale catastrofale din vara anului 1940 l-a adus în prim-plan ca unică soluție pe generalul Ion Antonescu, chemat la 4 septembrie 1940 de regele Carol al II-lea să formeze un nou guvern. Prin Decret regal, generalul Ion Antonescu a fost investit cu puteri depline pentru conducerea statului.

La 6 septembrie 1940, regele Carol al II-lea, care împreună cu camarila din jurul său și împreună cu cea mai mare parte dintre conducătorii clasei politice trădaseră țara acceptând cedări din teritoriul național statelor revizioniste și revanșarde ca U.R.S.S, Ungaria și Bulgaria, a fost forțat să abdice și să părăsească România. I-a urmat la tron fiul său Mihai, care, în octombrie 1940, împlinea 19 ani. Considerându-l prea tânăr pe noul rege și lipsit de experiență în luarea unor decizii importante, generalul Ion Antonescu a preluat puterea în stat, urmărind refacerea granițelor naționale, apropiindu-se de Germania. Cu toate că nu semnase niciun tratat de alianță cu al Treilea Reich, la cererea sa, au sosit în România trupele germane în cadrul unei Misiuni militare; prezența acestora contribuia la întărirea substanțială a sistemului național de apărare a zonei petrolifere de pe Valea Prahovei și la instruirea Armatei române.

La 30 octombrie 1940, generalul Ion Antonescu, a dat un ordin prin care arăta scopul venirii trupelor germane în România, precizând: „...Am chemat trupele germane să vă învețe folosirea noului armament pe care îl vom primi din Germania; le-am chemat să vă învețe procedeele de luptă întrebuițate de ei, cu rezultate atât de strălucite în ultimele războaie. După ce își vor îndeplini misiunea, ei se vor înapoi în țara lor... Ostași ! Sunt sigur că acum, când cunoașteți rostul venirii trupelor germane la noi, veți ști să întindem mâinile frățeste, veți ști să-i faceți să simtă, cu o clipă mai curând, cât de mult prețuim camaraderia lor”<sup>4</sup>

La 23 noiembrie 1940, România adera la Pactul Tripartit, consfințind astfel apropierea de Germania, Italia și Japonia. Numărul escadrilelor de aviație germane aflate în România au crescut; la 30 noiembrie 1940, au aterizat la Pipera 18 avioane de vânătoare Me.109 E, 2 bombardiere He.111 și un trimotor JU.52. Situația efectivelor și materialelor Misiunii Aeronautice

<sup>4</sup> Vasile Tudor, *Războiul aerian în România (1941-1944)*, Editura Tiparg, Pitești, 2006, pp.12-13 ; vezi și: xxx, *Relațiile militare româno-germane 1939-1944*, Editura Europa Nova, București, 2000, p.25).

Germane în România, la 15 ianuarie 1941, era următoarea: 3 generali, 91 ofițeri, 347 funcționari civili, 480 subofițeri și 1.524 trupă. Numărul total de avioane era: 2 JU.52 de transport, 5 Me.108 de comandament, 61 de avioane de vânătoare Me.109 E, 1 Fw.58, 1 W-34, 2 Go.144, 1 W.14 și 24 Hs.126-avioane de recunoaștere și antrenament.<sup>5</sup>

Personalul Misiunii a fost cazat, în principal, la hotelul „Ambasador” (77 de camere), precum și în alte hoteluri din Capitală- 50 de camere. Pentru trupă s-au folosit barăci metalice montate în spații convenite de ambele părți. Toți membrii Misiunii au primit câte 50 de lei alocație de hrană pe zi, combustibil pentru automobile și avioane. Misiunea Aeronautică Germană a solicitat Subsecretariatului de Stat al Aerului realizarea unui depozit de 10.000 tone de benzină de aviație al cărui cost se ridică la 270 milioane de lei.<sup>6</sup>

Specialiștii germani au organizat cursuri de instruire pentru personalul navigant și tehnic românesc, privind noile metode de luptă, la Centrul de Instrucție al Aeronauticii din Pipera pentru piloții români de vânătoare, observare și recunoaștere, precum și pentru militarii care executau serviciul de pândă și alarmare aeriană a teritoriului. Au fost instalate baterii de artilerie A.A germane la București, Ploiești, Băicoi și Giurgiu. S-au ținut cursuri și la Școala Superioară de Război, unde specialiștii aliați au făcut cunoscută doctrina aviației germane, care se deosebea de cea folosită de aviația română.

Cu toate lipsurile pe care le avea, aeronautica militară putea să riposteze și să producă mari pierderi inamicilor noștri. Avem numeroase argumente în acest sens. În primul rând, aviatorii români erau foarte bine pregătiți profesional, o vor dovedi peste un an, pe frontul eliberării Basarabiei și a Bucovinei de Nord. Erau aceeași zburători ca și în anul 1940, poate aveau ceva mai multe ore de zbor. Apăruseră noi comandanți cu putere de decizie, de care a fost mare nevoie în vara anului 1940.

În ceea ce privește forțele aeriene ale U.R.S.S-ului, se știa destul de bine care era dotarea și pregătirea aviației bolșevice. La 9 aprilie 1940, diplomatul român Iurașcu a avut o convorbire cu atașatul militar al Italiei la București care fusese numit în funcție de curând, venind de la Moscova. „...Am avut cu el o conversație extrem de interesantă, nota Iurașcu. Punctul principal

5 Vasile Tudor, Op.cit.,p.13.

6 Arhivele Militare Române-AMR, fond 5476, ds.28,f.281.

Respect pentru oameni și cărți

ce mi s-a repetat de mai multe ori este că U.R.S.S-ul duce la noi și mai ales în Basarabia o acțiune de spionaj și de propagandă în proporții planetare. Că primejdia cea mare este masa enormă a Armatei Roșii. Ei pot mobiliza ușor 12 milioane de oameni perfect înarmați. Materialul este bun, **afară de aviație care este perimată...**<sup>7</sup> La Consiliul de Coroană din 27 iunie 1940, regele Carol al II-lea n-a scos un cuvânt despre această informație importantă primită la timp.

În privința riposteii pe care puteam să o dăm aviației maghiare, argumentele sunt foarte clare. Aviația maghiară dispunea de aproximativ 250-270 de avioane de luptă, mult mai demodate decât cele aflate în dotarea aviației române; personalul navigant era lipsit de experiență pentru un război aerian pe un front mare, întrucâ Ungaria și-a creat aviația militară târziu.<sup>8</sup> Abia în anul 1938 s-a înființat prima școală militară de pilotaj. Diversitatea mare a avioanelor, de tipuri diferite, crea probleme de ordin tehnic. Nici infrastructura nu era așa de dezvoltată ca în țara noastră care dispunea aproximativ de 150 de aerodromuri bine amenajate.<sup>9</sup> Aviatorii noștri au primit ordin să nu riposteze la desele încălcări ale frontierei de către avioanele maghiare. Totuși, la 27 august 1940, la ora 1215, deasupra comunei Săcuieni, aflată la sud de Valea lui Mihai, a avut loc o luptă aeriană între un avion bimotor unguresc și un avion românesc de vânătoare Heinkel He.112 pilotat de locotenentul Nicolae Polizu. După o luptă care a durat circa 10 minute, avionul inamic a fost doborât în flăcări.<sup>10</sup>

În ziua următoare, la orele 10.00, un avion maghiar de bombardament a atacat aerodromul civil de la Satu Mare, aruncând mai multe bombe asupra instalațiilor și pistei de zbor, echipajul inamic mitraliind oamenii aflați la munca câmpului. Artileria A.A. română a deschis un foc bine reglat și avionul inamic, grav avariat, a aterizat forțat la Carei și la contactul cu solul a luat foc. Așadar, aviatorii și artileriștii antiaerieni români, dovediseră că pot lupta împotriva unui inamic agresiv care putea fi ținut la respect.

<sup>7</sup> Arhiva Ministerului Afacerilor Externe, fond 71/URSS, vol.90/1940.

<sup>8</sup> Valeriu Avram, *Aeronautica și societatea românească între anii 1920-1940*, Editura Scrib, București, 2015. p.177.

<sup>9</sup> AMR, fond Inspectoratul General al Aeronauticii-IGA, ds.451, vol.II, f.89.

<sup>10</sup> Ibidem, fond 5476, ds.654, f.211.

## CAPITOLUL II

# ATACURILE AVIAȚIEI SOVIETICE ASUPRA RÔMÂNIEI ÎN PERIOADA ANILOR 1919-1940

**D**upă realizarea României Mari, la 1 Decembrie 1918, întreaga activitate a statului român a fost dominată atât de acțiunile politico-diplomatice, desfășurate în cadrul Conferinței de pace de la Paris, pentru recunoașterea de către marile puteri a hotărârilor de la Chișinău, Cernăuți și Alba Iulia, cât și de lupta cu arma în mână pentru apărarea unor teritorii aflate sub amenințări armate sau pentru eliberarea acelor care se mai găseau sub ocupație militară străină. În această situație se aflau: o parte din Transilvania, Crișana, Maramureșul, Banatul și Basarabia. Practic, Armata română va lupta pe două fronturi: în Transilvania, împotriva trupelor Ungariei comuniste conduse de Bela Kun și în Basarabia, unde trupele bolșevice treceau Nistrul și atacau localitățile din zona de frontieră.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup> Vezi pe larg: Valeriu Avram, *Războiul aerian deasupra României 1916-1919. Confruntarea cu aviația Puterilor Centrale, Rusiei Sovietice și Ungariei Comuniste*, Editura Militară, București, 2017, pp.305-319)

Respect pentru oameni și cărți

Trupele Armatei Roșii și avioanele cu stele roșii pe aripi au încălcat de nenumărate ori teritoriul românesc și spațiul aerian al țării întregite, primind o ripostă hotărâtă din partea zburătorilor noștri.

În primăvara anului 1919, în Basarabia, trupele române constituite în „Grupul general Popovici” au primit sprijinul Escadrilelor N.1 de vânatoare și F.4 de recunoaștere și bombardament ușor, unități aflate în subordinea Grupului 1 Aviație comandat de maiorul aviator ing.Ștefan Protopopescu, care își stabilise baza aeriană la Chișinău.

Misiunile aeriene peste Nistru au descoperit, în ziua de 23 martie 1919 „concentrarea de numeroase trupe inamice în satele de pe malul stâng al fluviului, unde s-au adunat numeroase bărci în vederea realizării unui pod de pontoane. Bolșevicii sunt la Moghilev, au artilerie și mitraliere antiaeriene: pe malul Nistrului s-au văzut depozite mari de cherestea, iar în localitatea Staraya Uzika s-au săpat două rânduri de tranșee.”<sup>12</sup> Orașul Cetatea Albă a fost survolat de un avion bolșevic trei zile la rând, terenul de zbor se afla în localitatea Buzinovka; aerodromul inamic fiind dotat cu o stație de t.f.f. (tefelgrafie fără fir) și un balon captiv. La Cernăuți a fost trimisă Escadrila N.10, cu șase avioane de vânatoare Nieuport tip 11 și N.17.

Plecat într-o misiune de recunoaștere în zona Moghilev, în ziua de 8 aprilie 1919, sublocotenentul Ion Dragomirescu aflat în carlinga avionului Nieuport tip 23 nr.3209 a fost atacat de un avion cu stele roșii pe aripi; lupta aeriană a demonstrat experiența aviatorului nostru care luptase în Franța. Din două rafale, avionul bolșevic s-a prăbușit în flăcări lângă Moghilev.<sup>13</sup>

În ziua de 10 aprilie 1919, echipajul compus din sublocotenentul pilot Ioan (Iancu) Dumitrescu și locotenentul observator Petre Crăciunescu a îndeplinit, între orele 9.30-11.45, o misiune de bombardament asupra a trei vase bolșevice aflate în portul Moghilev. „Se lansează două bombe din avion care își ating ținta. S-au lansat manifeste asupra Moghilevului. În curțile clădirilor se află parcuri de căruțe și trăsură. În gară, un tren cu 50 de vagoane de marfă care a fost bombardat, câteva vagoane au luat foc... Un balon captiv lângă satul Staraya Uzika.”<sup>14</sup>

12 AMR, fond Direcția Aeronauticii, ds. 198, f.2.

13 Ibidem, f.5.

14 Ibidem.