

Sorin Turturică

**Din poveștile
aviației române
2**

editura

Miidecărți

Bragadiru - 2021

Cuprins

1. Portret de aviator: Ioan Milu.
Mărturii din arhivele M.Ap.N și C.N.S.A.S..... 7
2. Avioane românești fugite în Turcia
(1944-1948) 31
3. Inundațiile din 1970. Amintirile comandorului
(ret.) Vasile Iurașcu, elicopterist militar 43
4. Prăbușirea avionului TAROM YR-IMK
(9 decembrie 1974). Un mister neelucidat 51
5. Aviatorul Nicu Ceaușescu și separarea
forțelor aeriene (1 mai 1977) 63
6. De la Brașov la Essendon.
O aventură aeriană insolită din 1980 77
7. Zborul cosmic al lui Prunariu
și distanța lui Ceaușescu față de Moscova..... 87
8. Să ne amintim de inginerul de aeronave
Traian Tomescu 99

Depășind urmările accidentului, a revenit la cariera de aviator, fiind trimis – începând cu 1 aprilie 1929 – la Școala de Perfecționare de la Buzău. A fost brevetat pilot de vânătoare la 1 iulie 1929, clasându-se primul din promoția de 40 de elevi-aviatori.

La 1 iulie a fost avansat sergent-major de aviație și angajat pentru un an. A fost repartizat la Flotila 2 Aviație din Cluj (din luna decembrie). Au venit și primele zece zile de arest, pentru că medicul Odiseu Apostol (viitor general și șef al Direcției Medicale din M.Ap.N) i-a întocmit un raport de pedepsire. L-a acuzat că, având unele probleme medicale, nu le-a raportat, ci le-a tratat singur la infirmeria unității.

Indisciplina aceasta nu a avut alte urmări. La 1 iulie 1930 a fost avansat plutonier și reangajat, pentru cinci ani, cu repartizare la aceeași Flotilă din Cluj. În această perioadă a urmat școlile de instructori de zbor de noapte de la București-Pipera și pe cea de instructor de tir de la Mamaia.

În intervalul 1 noiembrie 1931 – 1 noiembrie 1937 s-a aflat la Flotila 1 Aviație Iași, unde se mutase „din cauza mizeriilor făcute de căpitanul Corneliu Ionaș”. Mutarea aceasta i-a adus și o schimbare în viața personală. În ziua de Crăciun a anului 1932, Ioan Milu s-a căsătorit cu Maricica Holicela, fiica șefului mecanic de la Fabrica de zahăr Ripiceni-Botoșani, venit din Cehoslovacia și devenit cetățean român. Cei doi au avut o fată, Victoria-Silvia, născută la 11 august 1936.

Sub aspect profesional, în „perioada Iași”, cea mai importantă realizare este legată de avionul I.A.R.-14, un produs al colectivului Carafoli de la Uzinele I.A.R. Brașov. Prototipul

Respect pentru oameni și cărți

a fost testat inițial de un pilot francez, care l-a considerat periculos. Milu – din orgoliu local, poate? – a cerut să-l testeze și el. De aici, lucrurile sunt un pic neclare, informația nefiind completă. Totuși, se pot stabili următoarele: pilotul din Dârste a zburat cu avionul românesc și i-a făcut un raport favorabil. Radu Irimescu, șeful aviației militare și civile din România, i-a cerut colonelului inginer Gheorghe Negrescu, director al Arsenalului Aeronautic, să-și spună părerea. Negrescu l-a recomandat ca fiind util pentru aviația de vânătoare, iar Uzinele I.A.R. Brașov au primit o comandă de 20 de aparate.

I.A.R. Brașov i-a întors serviciul și, în 1936, l-a angajat pe unul dintre frații săi, Andrei Milu (în vârstă de 13 ani), ca ucenic.

O ultimă mențiune pentru „perioada Iași” este avansarea la gradul de adjutant-șef, la 1 aprilie 1936. Flotila din Moldova era însă o unitate de observație, iar Ioan Milu – pilot de vânătoare – își dorea să activeze într-o unitate de profil. Cea mai bună soluție era să se mute la București, unde pe aerodromul Pipera se înființase Flotila 1 Vânătoare. A făcut un raport care s-a aprobat și, la 1 noiembrie 1937, adjutantul-șef Ioan Milu a fost mutat în capitala României.

Din nefericire pentru el, a fost numit la o muncă de birou, ca șef al Serviciului Adjutantură și Registratură, calitate în care venea des în contact cu comandantul Flotilei, comandorul Gheorghe Jienescu. De altfel, cu Jienescu nu s-a înțeles prea bine: „cu acest comandant nu m-am împăcat de la început, fiind insultat de el, pentru motivul că nu stau și noaptea la serviciu. Am fost întrebuințat la maximum în acest serviciu, pentru

interesele lui personale, scriindu-i lucrări la mașină pentru Școala de Război etc”.

Informația de mai sus trebuie coroborată cu declarațiile unui alt aviator din aceeași flotilă, Horia Agarici. Pentru perioada respectivă (anul 1937), Agarici a scris cu sarcasm: „Șefii, care lucrau la teme militare și schițe de aplicații până ameteau, găsiseră o metodă de a face, practic, un fel de întrecere care e mai breaz, punându-ne pe noi, cei mici în grad, să le scriem după-amiaza și noaptea – schițe, hărți pe hârtie subțire, scheme și toate hârțoagele din lume, care de care mai chisnovate și mai bazate pe teorii de când bunica. Când au vrut să mă prindă și pe mine la așa ceva, am spus-o politicoș și limpede: *La serviciu, lucrez. Acasă, nu! Timpul meu, pentru mine și sufletul meu de om care nu are avere și nu umblă după vanități, nu-l dau nimănui!* Mi s-a dat a înțelege că, dacă țin la avansări, ar trebui să mă ocup [de schițe și hărți], mai ales că făceam desene foarte meticuloase și exacte” (Arhiva C.N.S.A.S., *Fond Informativ*, Dosar 260089).

În 1939 a participat la trei concursuri de înaltă acrobație, fiind membru al patrulei acrobatice a flotei. A câștigat trei premii în bani. La unul dintre concursuri – de tragere în țintă mobilă – a fost premiat de regele Carol al II-lea. Și, încurajat de realizările profesionale, a susținut – fără succes – examenul de ofițer de echipaj (echivalent gradului de sublocotenent). Mai târziu, anchetat de Securitate, a scris: „în anul 1940 m-am prezentat la examenul de ofițer, dar fără ca să fiu învoit cel puțin o zi pentru a mă prepara. La toate rugămințile mele de a fi învoit, mi se răspundea de către col. Jienescu că nu am nevoie să mă pregătesc, căci voi reuși sigur. Eram foarte bine pregătit

Respect pentru oameni și cărți

și profesional, și general, însă la examen am fost primit de generalul Vasiliu Gheorghe (ca șef de comisie), cu ură, căci 20 de minute am fost foarte grav insultat, spunându-mi că mă voi face eu ofițer când el se va face popă.”

În ultimul an de pace pentru România, Flotila de la Pipera a fost înzestrată cu avioane performante, fie britanice – Hawker *Hurricane* (Escadrila 53), fie germane, de tipurile Heinkel 112 (Escadrilele 51 și 52) sau Messerschmitt Bf-109 E (Escadrilele 56, 57 și 58). Milu a fost repartizat la Escadrila 56, aflată sub comanda căpitanului Constantin Gheorghian.

Toate escadrilele menționate mai sus s-au aflat pe front în vara-toamna anului 1941. Au luptat în jumătatea de sud a Basarabiei și la Odessa. Căpitanul Gheorghian a fost doborât și a căzut prizonier, iar comanda Escadrilei 56 a fost luată de locotenentul Ioan Bozero, care l-a recomandat – din nou – pe adjutantul-șef Milu pentru examenul de ofițer. Îndeplinise 91 de misiuni de luptă, doborând trei avioane sovietice de vânătoare de tipul Polikarpov I-16 *Rata* (la 9 iulie, 27 iulie și 23 august 1941). A așteptat examenul până în vara anului următor. A așteptat în zadar...

La 1 august 1942, Grupul 7 Vânătoare (din care făcea parte și Escadrila 56) a plecat pe frontul de la Stalingrad. Milu a făcut numai trei misiuni și a primit ordinul de a se întoarce la București. I se aprobase susținerea examenului pentru gradul de ofițer de echipaj cls. a III-a... A revenit în țară la 15 septembrie, a dat examenul și a fost admis. Ca șef al comisiei de examinare l-a avut pe generalul de escadră aeriană Emanoil Ionescu, care

a fost un apropiat al piloților de vânătoare pe tot parcursul războiului.

Au urmat cursurile condensate pentru noul grad până la 15 noiembrie. Și ce nevoie ar fi fost de Milu la Stalingrad în toată această perioadă, dar birocrăția românească nu a știut să folosească cele două luni de liniște dintre campaniile de la Odessa și Stalingrad...

S-a întors pe front când sovieticii realizaseră marea încercuire a trupelor germane și române, în urma străpungerii apărării la Cotul Donului și în Stepa Calmucă. Avea vin și carne de porc pentru aviatorii Grupului 7 (cadou de la conducerea Flotei 1 Vânătoare), dar aerodromul lor căzuse în încercuire... Așa că a așteptat pe aerodromul Morozovskaia, până când Grupul 7 s-a retras la Novorcerkask.

În ziua de Crăciun a anului 1942, piloții Grupului 7 au fost redislocați pe aerodromul Melitopol, unde au stat până în februarie 1943. De acolo, ofițerul de echipaj cls. a III-a Ioan Milu (avansat la acest grad la 1 ianuarie 1943) a fost trimis cu încă patru piloți la Zaporoje, pentru a intra în serviciul de alarmă al unui aerodrom ocupat de germani. Acolo a participat și la opt misiuni de atac la sol.

După cum se știe, în martie 1943, Grupul 7 Vânătoare (cu 21 de piloți) a fost integrat în Flotila germană 3 Vânătoare *Udet*. Aviatorii au făcut trecerea pe varianta G a aparatului Bf-109, apoi au început lupte. Pentru Milu, a fost o perioadă extrem de dificilă. Soția era bolnavă de cancer în fază terminală, iar fetița avea șase ani neîmpliniți.

Decesul soției a survenit la 31 iunie 1943. Nu avem informații dacă Ioan Milu a primit o permisie de câteva zile pentru a fi alături de ea în ultimile clipe de viață și de a o conduce pe ultimul drum. Cert este că, în prima decadă a lunii iulie, Milu se afla din nou în luptă cu Grupul 7, care acum era integrat în Corpul Aerian Român. Un document din arhivele militare prezintă o faptă de excepție: Milu și-a salvat comandantul Flotilei de la moarte sigură. Iată despre ce este vorba:

= RAPORT =

Nr. 1005

din 12 iulie 1943

Comandantul Flotilei 1 Vânătoare

către

CORPUL AERIAN

Domnul General Comandant

Am onoarea a vă raporta următoarele:

În ziua de 6 iulie a.c., ora 9,40, am decolat de pe aerodromul Mariupol-Vest, două avioane Me-109 G, [eu] în celulă cu ofițerul de echipaj av. Milu Ioan, pentru a executa o misiune de vânătoare liberă în zona frontului Isium.

La câteva minute după decolare și la cca 600 m înălțime, pe când mă găseam în zbor spre inamic, avionul pilotat de subsemnatul a luat foc din cauza defectiunii motorului. La un moment dat, a intrat fum alb în carlingă, care îmi [afecta] în parte respirația și