

LIBRIS

We know

Titlul: **Aviatorul Ioan Milu: biografia unui as**

Copyright © Editura Miidecărți © Alexandru Armă

Toate drepturile sunt rezervate Editurii Evenimentul și Capital.

Coperta: poza din colecția Dénes Bérad.

Colorizare: Fost

Această carte este protejată de legile copyrightului. Reproducerea, multiplicarea, precum și alte fapte similare săvârșite fără permisiunea editurii **Evenimentul și Capital** constituie încălcări legislative cu privire la protecția proprietății intelectuale și se pedepsesc în conformitate cu legile în vigoare.

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

ARMĂ, ALEXANDRU

Aviatorul Ioan Milu : biografia unui as / Alexandru Armă. -
București : Evenimentul și Capital, 2022

ISBN 978-606-95605-0-1

629.7

929

Autor

Alexandru Armă

Aviatorul Ioan Milu Biografia unui as

 Editura
Evenimentul
și Capital

Cuprins

CUVÂNT-ÎNAINTE.....	7	De pe frontul de la Stalingrad la examenul de ofițer de echipaj cls. a III-a	69
Bunicul meu, locotenent - comandorul aviator Ioan Milu	11	De la Morozovskaia la Melitopol	72
In memoriam IOAN MILU	15	În Flotila 3 <i>Udet</i>	76
Introducere	21	Pe frontul de la Izium	79
O copilărie nu prea fericită	26	Trei avioane doborâte într-o luptă aeriană	84
La Școala de elevi naviganți de la Tecuci	31	La Mariupol	88
Pilot în Flotila 1 Aviație din Iași	35	Cum l-a salvat Milu pe <i>Leu</i> Romanescu	93
Milu și prototipul avionului IAR-14	37	Începutul unei luni cu totul excepționale	100
În Flotila 1 Vânătoare	41	Cinci avioane doborâte într-o singură zi	104
Pilot de acrobație	45	<i>Eu întâi trag și pe urmă mă lămuresc</i>	107
Respins la examenul de ofițer de echipaj	49	Doborât de vânătoarea sovietică	110
Trecerea pe avionul Messerschmitt Bf 109 E	52	Decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a	113
Primele victorii pe cerul Basarabiei	56	În Grupul 9 Vânătoare	117
Moartea lui Popișteanu	61	Căsătorit a doua oară și divorțat după numai o săptămână	121
Detașat la Escadrila 53 Vânătoare	64	Pe frontul din Moldova	124
Înapoi în țară	66	Două avioane inamice doborâte lângă Iași	128
		În luptă pe două fronturi	131
		Milu și prizonierul rus	134
		Cea de-a 31-a victorie	137
		Prima întâlnire cu aviația americană	140
		Trimis la București după „trufandale”	143
		Prima victorie împotriva americanilor	148
		Un <i>Liberator</i> doborât la Valea Călugărească	151
		Pe viață și pe moarte	155
		Rănit în luptă cu vânătoarea americană	159
		În convalescență	164
		Pe Frontul de Vest	171

Pilot recepționar la Fabrica I.A.R. Brașov	177
În vizorul Serviciului de Informații al Armatei.	182
Denunțatorul anonim	185
Foștii camarazi îi iau apărarea lui Milu	189
Note și referințe	193
Radiat de la zbor	195
Recrutat ca informator al Securității	199
Trecut în rezervă	203
Exclus din rețeaua de informatori	206
Ultimii ani din viață	211
Anexe	215
BIBLIOGRAFIE	253

CUVÂNT-ÎNAINTE

Istoria aviației, destinele aviatorilor și întâmplările din viața cuceritorilor cerului au fost întotdeauna printre favoritele publicului pasionat de muza Clio. Zborul a fascinat generații, iar drumul omului către înălțimi rămâne una dintre cele mai frumoase (dar și tragice, deseori) povești ale evoluției umanității.

Iar atunci când vorbim de aviatorii din perioada celui de-al Doilea Război Mondial, interesul e cu atât mai mare. Ocultată pentru aproape o jumătate de secol, campania din Est rămâne cel mai mare teatru de operații pe care au activat trupele române, iar aviația a avut un rol important în această încleștare. Odată cu Revoluția din 1989, interesul crescut al cercetătorilor și deopotrivă al publicului a dus la publicarea a numeroase lucrări cu accent pe misiunile purtate de Aviația Regală Română din Basarabia până în Crimeea și Caucaz sau deasupra României. Uitați, aviatorii români care au luptat, unii cu prețul vieții, în anii celui de-al Doilea Război Mondial, și-au recăpătat locul binemeritat în memoria colectivă. Destinele (uneori fascinante) și

O copilărie nu prea fericită

Ioan I. Milu s-a născut la 31 august 1908, în comuna Dârste, din județul Brașov. Cel puțin așa apare consemnat în dosarul aviatorului, din Arhivele Militare Naționale Române¹. Interesant este că în dosarul lui Milu din Arhiva Consiliului Național pentru Studierea Arhivelor Securității, apare înregistrat cu o altă dată de naștere: 14 august 1907. Nu știm care este motivul acestei erori, dar Certificatul de naștere nr. 766 din 4 septembrie 1908 eliberat de Sfatul Popular al Comunei urbane Brașov dă întâietate informațiilor din dosarul aviatorului păstrat în Arhivele Militare.

Aviatorul s-a născut într-o familie numeroasă, cu șapte copii, din care doi băieți (Ioan și Andrei) și cinci fete (Lenuța, Maria, Aurelia, Valentina și Margareta). Tatăl aviatorului, Ioan Milu (născut în 1878), era muncitor forestier necalificat, iar mama, Aurelia Milu (născută Moarcăș, în 1887), era casnică. Averea familiei Milu consta dintr-o casă în comuna Dârste, 47 de ari² de pământ arabil

¹ Arhivele Militare Naționale Române (în continuare va apărea prescurtat A.M.N.R.), fond Centru Militar Regiune Brașov, dosar nr. 3952, maior (av.) Milu Ioan, fila 12.

² Unitate de măsură pentru suprafețele de teren egală cu 100 m².



Aurelia Milu (1887-1974), mama aviatorului

– dintre care 37 în coproprietate – și câteva oi. În anul 1921 au fost împrăștiți și cu 116 ari de pășune³. Tatăl aviatorului a fost înrolat șapte ani în armata Imperiului Austro-Ungar. Dovadă este „mustața de husar” de care era foarte mândru și pe care a îngrijit-o cu sfințenie toată viața. După Primul Război Mondial a devenit membru al Partidului Social Democrat, iar în anii 20 a simpatizat și cu Partidul Poporului, însă fără a se înscrie sau să participe la manifestațiile formațiunii politice conduse de mareșalul Averescu.

Ioan Milu a urmat studiile primare în comuna Dârste, între anii 1915 - 1919. În dosarul său de la C.N.S.A.S. apare că a făcut *grădinița de copii la unguri, două clase primare la unguri și două clase primare la români*⁴, fapt confirmat și de datele din Arhivele Militare unde se specifică faptul că aviatorul vorbea și scria corect în limba maghiară⁵. A urmat apoi patru clase la liceul „Dr. Ioan Meșotă” din Brașov între anii 1919 - 1924. A repetat ultima clasă de liceu după ce a renunțat la școală și s-a angajat pentru a-și ajuta financiar familia numeroasă⁶.

Milu nu a avut o copilărie prea fericită. Încă din timpul școlii a prestat diverse munci pentru a-și câștiga existența. Iată ce nota peste ani aviatorul: *în vacanțele școlare munceam la morile lui Czell⁷ din Dârste, pentru a-mi câștiga banii*

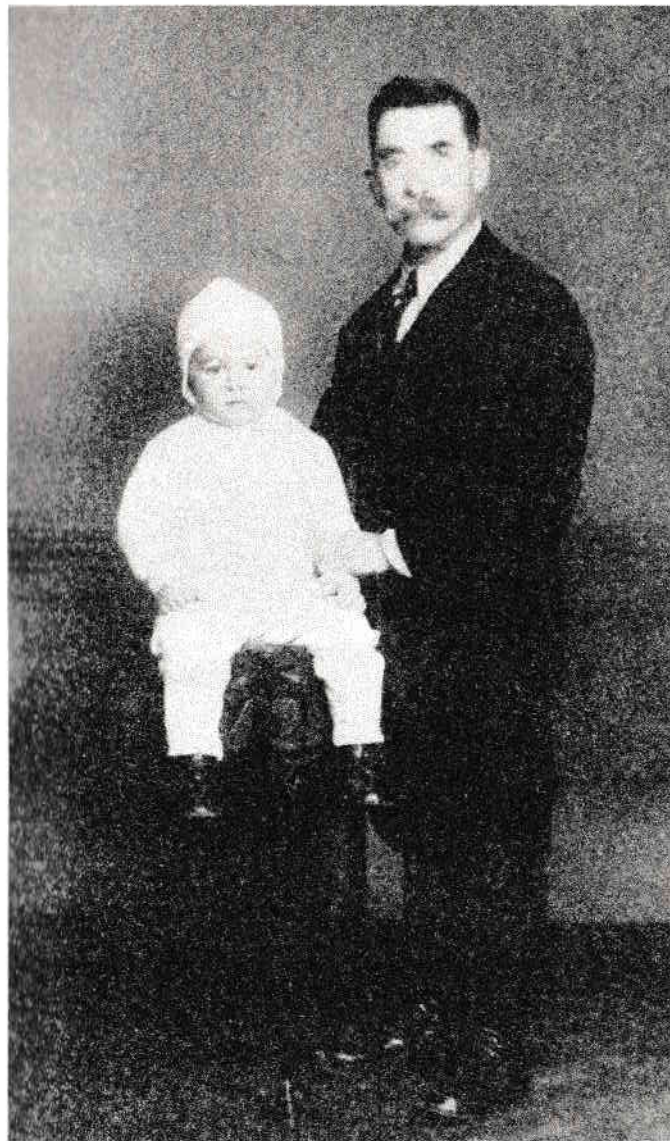
3 A.M.N.R., Fond C.M. Regiune Brașov, dosar nr. 3952, maior (av.) Milu Ioan, f. 15.

4 Arhiva Consiliului Național pentru Studiarea Arhivelor Securității (în continuare va apărea prescurtat C.N.S.A.S.), Dosar R-9703, f. 15.

5 A.M.N.R., Fond C.M. Regiune Brașov, dosar nr. 3952, maior (av.) Milu Ioan, f. 12.

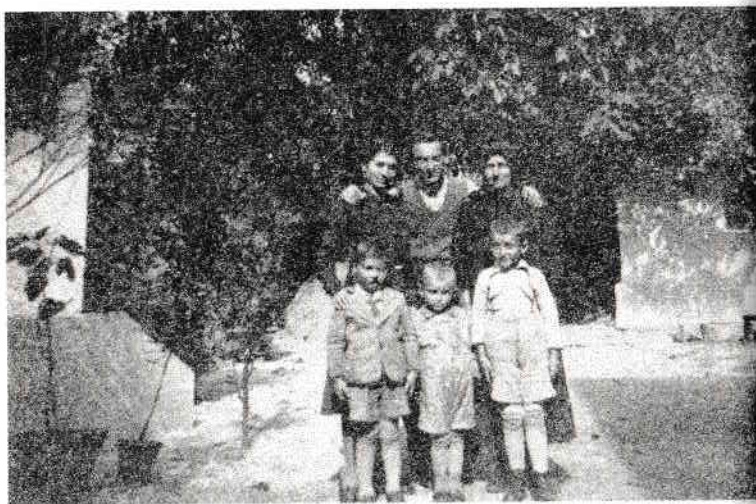
6 Arhiva C.N.S.A.S., Dosar R-9703, f. 79.

7 Este vorba de Frederich Czell, un industriaș care avea mai multe fabrici de bere. În 1892 a înființat fabrica de malț și bere de la Dârste. De fapt, concernul



Ioan Milu (1878 -1955), tatăl aviatorului împreună cu nepotul Valentin Băjenaru

necesari la școală, conduceam boii de ștreang, pliveam sfeclă pe câmp, spălam butoaiele de bere. Dintr-un alt document din același dosar de la C.N.S.A.S. aflăm că aviatorul a mai muncit și la fabrica de sticlă Honterus din Brașov. După terminarea liceului s-a angajat ca funcționar diurnist la Direcția III Regională C.F.R. Brașov, și apoi la secretariatul gării orașului de sub Tâmpa până în octombrie 1925⁸. A lucrat apoi doi ani ca funcționar inferior la Întreprinderile Metalurgice „Dumitru Voinea”⁹.



Poză făcută în fața casei părintești din Dârste. Prima din dreapta este Aurelia Milu (mama aviatorului) fotografiată împreună sora aviatorului, Maria (prima din stânga), și nepoții

„Frederich Czell și Fiii” a cumpărat vechea distilerie și a construit afacerea care avea să ajungă o marcă de prestigiu. Czell deținea în Brașov și o fabrică de spirtoase.

⁸ Arhiva C.N.S.A.S., Dosar R-9703, ff. 15-16.

⁹ După naționalizarea din 1948, denumirea s-a schimbat în Uzinele „Brainer Belá”, scindată în Uzina nr. 2 și Întreprinderea Industrială de șuruburi.

La Școala de elevi naviganți de la Tecuci

In octombrie 1927, Ioan Milu a fost încorporat ca elev voluntar la Școala de elevi naviganți de la Tecuci. Peste nici un an, în august 1928, a fost brevetat ca pilot elementar pe avioanele Morane Saulnier 35 și Caudron, fiind avansat la gradul de sergent aviator. Tot în același an Milu a suferit, la instrucție, un accident la piciorul stâng, fiind internat în Spitalul Militar Galați. Rana se pare că a fost serioasă pentru că în luna februarie 1929 îl găsim transferat, pentru recuperare, la Sanatoriul Băile Herculane.

La 1 aprilie 1929, Milu a fost trimis la Școala de Perfecționare pentru piloți de la Buzău. A fost brevetat ca pilot de vânătoare în vara aceluiași an, clasându-se primul din cei 40 de elevi - aviatori ai promoției sale. În fișa de zbor a tânărului elev pilot sergent Milu, șeful său de pilotaj, locotenentul av. Gherasim nota: *Astăzi, 19 august 1929, trecut probele și confirmat pilot de vânătoare pe avioanele Spad 61 și Fokker D. 11*¹⁰.

¹⁰ A.M.N.R., Fond C.M. Regiune Brașov, dosar nr. 3952, maior (av.) Milu Ioan, t. 121.



Morane-Saulnier 35, avionul pe care fost brevetat ca pilot elementar Milu



Avionul Fokker D-11

Brevetat ca pilot de vânătoare, Milu a fost repartizat, începând cu luna decembrie a anului 1929, la Flotila 2 Aviație din Cluj, fiind încadrat ca sergent instructor aviator la Escadrila 1 Vânătoare.

În anul 1930, aviatorul a urmat cursurile Școlii de instructori de trageri de la Constanța (iunie – august) și pe cele ale Școlii de zbor de noapte de la București – Pipera (septembrie – octombrie).



Tânărul aviator Ioan Milu

Tot în același an, în urma unui raport de pedepsire întocmit de medicul Odiseu Apostol¹¹, Ioan Milu s-a ales cu zece zile de arest. Motivul era menționat în foaia calificativă a aviatorului: *Fiind bolnav intră în infirmerie și se tratează fără știrea medicului cu (sublimat coroziv¹²) fapt care ar fi putut atrage consecințe grave medicului șef și lui (consecință mortală)¹³.*

Pedeapsa nu a avut repercusiuni asupra carierei militare a lui Milu, care a fost avansat la gradul de plutonier și

¹¹ Devenit ulterior general și șef al Direcției Medicale din Ministerul Apărării Naționale între anii 1948 – 1950.

¹² Clorură de mercur care se prezintă sub formă de pulbere albă, solubilă în apă, utilizată ca dezinfectant extern.

¹³ A.M.N.R., Fond C.M. Regiune Brașov, dosar nr. 3952, maior (av.) Milu Ioan, f. 39.

reangajat, pentru cinci ani, la aceeași Flotilă din Cluj. La sfârșitul anului 1930, Milu era caracterizat de comandanții săi de la Cluj ca un *pilot de vânătoare cu frumoase aptitudini, multă dragoste de zbor care promite mult după ce se va pune la punct cu antrenamentul*. Totuși aceștia atrăgeau atenția că: *Trebuie ținut din scurt și supravegheat. Înclină spre o viață ușoară. Nu poate fi întrebuințat deocamdată în funcție de încredere. Are însă frumoase însușiri, este inteligent, și va putea deveni un element util aeronauticii*¹⁴.

¹⁴ *Ibidem*,

Pilot în Flotila 1 Aviație din Iași

La 1 noiembrie 1931, Ioan Milu a fost mutat la cerere la Flotila 1 Aviație din Iași *din cauza mizeriilor făcute de căpitanul Ionaș Corneliu*¹⁵. Nu știm care a fost motivul conflictului cu comandantul său de escadrilă, însă acesta l-a făcut o frumoasă caracterizare pe care a notat-o în foaia calificativă pe anul 1931¹⁶: *Sănătos, cultivă cu multă dragoste sporturile, suportă ușor greutățile unei eventuale campanii. În perioada de instrucție a recruților a funcționat ca instructor la recruți. A dat dovadă că are frumoase aptitudini însă nu prea suficientă pregătire. Pe viitor îndrumat și ținut din scurt își va putea completa ușor aceste lipsuri. Are înclinație spre lucru în birou. Este pilot de vânătoare brevetat, cu frumoase aptitudini și dragoste de zbor. (...). Este bine antrenat pe avionul de vânătoare și va putea executa orice misiune de război. Pe lângă frumoasele aptitudini de zbor – fiind încă tânăr – câteodată este copilăros și încalcă regulile de zbor. În rezumat este bun subofițer și un pilot de vânătoare cu viitor*

¹⁵ Arhiva C.N.S.A.S., Dosar R-9703, f. 17.

¹⁶ Perioada de evaluare era de la 1 noiembrie 1930 până la 31 octombrie 1931.