



VALERIU AVRAM

AM ZBURAT PENTRU ROMÂNIA MARE

**Memoriile unor aviatori români care au luptat
în Primul Război Mondial (1916-1918)**

lt. col. – locotenent colonel
lt. – locotenent
jef. – jefugiuș
lt. col. – locotenent colonel
capt. col. – comandor
cdr. – comandor
pil. – pilot
sg. – sargent



**EDITURA VREMEA
BUCUREŞTI
2016**



CUPRINS

Abrevieri	5
Introducere	7
Capitolul I	
PARTICIPAREA AERONAUTICII ROMÂNE	
LA CAMPANIA DIN 1916.....	11
Capitolul II	
MEMORIILE UNOR AVIATORI CARE AU LUPTAT	
ÎN CAMPANIA DIN 1916	19
Andrei Popovici.....	19
La începuturile ei, aviația militară	
a fost condusă de nezburători	22
Ioan Penes	28
Campania din 1916. Fapte nu vorbe!.....	33
Eugeniu Iorgulescu.....	40
În zbor, deasupra liniilor inamice	43
Gheorghe Negrescu	46
Iulius Tetrat, primul erou al aviației române	50
Panait Cholet	54
Într-o luptă aeriană, am doborât primul avion inamic	
deasupra țării noastre	56
Nicolae Tănase	61
Am lovit în plin șlepuri cu muniții,	
un balon și tunuri inamice	64
Capitolul III	
ACTIUNILE AERONAUTICII ROMÂNE ÎN 1917	68
Capitolul IV	
IMPRESIILE AVIATORILOR ROMÂNI CARE AU LUPTAT	
PE CERUL MĂRĂȘTILOR ȘI MĂRĂŞEȘTILOR.....	82
Dumitru Cicerone Bădulescu	82
La Mărăști mă lăsam cu avionul peste trupele	
inamice aflate în debandadă și trăgeam cu mitraliera.....	85

Dumitru Darian	90
Într-un picaj primejdios ne-am năpustit asupra avionului ..	94
Victor C. Anastasiu.....	98
Am mers printre exploziile obuzelor, prin ploaia de schiye, să-mi îngrijesc zburătorii.....	103
Constantin D. Nicolau.....	107
Luptele de la Mărășești.....	110
Atanase (Tase) Rotaru	116
În timpul misiunilor aeriene, am fost puternic bombardat de artleria antiaeriană inamică.....	119
Mircea Zorileanu	124
Am zburat peste Carpați, bombardând obiective inamice.....	127
Egon Nasta	132
Aviația a dominat cerul cu autoritate la Mărășești.....	135
Grigore Gafencu.....	143
M-am lansat în picaj în iadul de la Mărășești	146
Constantin Gonta.....	152
Am bombardat pozițiile inamice de la Mărăști	157
Capitolul V	
IMPRESIILE INAMICULUI ȘI ALIAȚILOR DESPRE	
AVIATORII ROMÂNI.....	167
Din „Jurnalul de front” al Escadrilei austriece (Feldfliegerkompanie) Flik 39.....	170
Din „Jurnalul de front” al Escadrilei austriece (Feldfliegerkompanie-Flik) 29	171
Din „Jurnalul de front” al Escadrilei austriece (Feldfliegerkompanie) Flik 31:.....	174
Din „Jurnalul de front” al Escadrilei austriece (Feldfliegerkompanie) Flik 33.....	176
Din „Jurnalul de front” al Escadrilei austriece (Feldfliegerkompanie) Flik 36	178
Din „Jurnalul de front” al Escadrilei austriece (Feldfliegerkompanie) Flik 35.....	178
Românii sunt excelenți piloți, bravi și îndrăzneți în luptă....	178
Escadrila Nieuport 10. Cpt. aviator Paul Bléry, comandantul escadrilei, către Grupul 3 Aeronautic Galați, raport din 5 mai 1917	179

Ordinul nr. 192 din 14 iunie 1917	181
Ordinul nr. 218 din 10 iulie 1917	182
Răspunsul generalului Henri Berthelot la telegrama comandanțului Armatei I-a române, Eremia Grigorescu	182
Ordinul de zi nr. 79/1917 al corpului 47 armată rus din 1/14 august 1917	183
Capitolul VI	
AERONAUTICA ROMÂNĂ ÎN SPRIJINUL MARII UNIRI.	
ACȚIUNILE AVIAȚIEI PENTRU APĂRAREA GRANIȚELOR ROMÂNIEI MARI.....	184
Vasile Niculescu	200
Lt. Vasile Niculescu. Grupul 1 Aviație. Memoriu	204
Memoriu asupra activității cpt. Precup Victor și a lt. aviator Vasile Niculescu, în noiembrie 1918	208
Bibliografie	210
I. Arhive	210
II. Documente publicate	211
III. Periodice	211
IV. Memorii și lucrări contemporane.	211



CAPITOLUL I

PARTICIPAREA AERONAUTICII ROMÂNE LA CAMPANIA DIN 1916

La decretarea mobilizării generale, aviația română avea o concepție organizatorică și de acțiune corespunzătoare epocii. Nu putem afirma același lucru și despre dotarea cu apărate de zbor și instruirea personalului navigant. În prima zi de război, Armata Română dispunea de 24 de avioane (opt M. Farman¹ 9-11, cinci Blériot, patru Voisin L.3/5, patru Morane Saulnier, un M. Farman, un H. Farman 20, un Caudron G.3 și un Aviatik), toate nearmate și de tip vechi.² Alte 20 de aparate de zbor se aflau în școlile de pilotaj, dar acestea nu puteau fi considerate avioane militare și nu puteau executa misiuni de luptă. Cu un efectiv de 1293 de soldați, subofițeri și ofițeri, dintre care 97 de piloți și 84 de observatori aerieni, aviația română avea un deficit de 1462 de oameni și 130 de avioane față de necesitățile stabilite de strategii militari români.³

Cei mai mulți dintre piloți și observatori și-au făcut singuri rost de pistoale, revolvere, carabine și arme de vânătoare pentru a avea un oarecare mijloc de apărare la bord.⁴

În privința calităților tehnice ale avioanelor aflate în dotația Corpului de Aviație Român, acestea erau fabricate în anii

¹ Avioanele M. Farman și H. Farman au fost denumite după numele constructorilor, frații Maurice și Henri Farman.

² Arhivele Militare Române, dosar 6, fila 170 – în continuare: AMR, ds., f.

³ *Ibidem*, ds. 22, f. 14; v. și: Valeriu Avram, *Istoria aviației militare române. 1910-2010*, Editura Scrib, București, 2010, p. 72.

⁴ *Ibidem*, fond Secretariatul general al Ministerului de Război, ds. 265, f. 69.



1913-1914, cu autonomie de aproximativ trei ore de zbor și viteze mai mici cu 50 km/oră față de cele ale avioanelor aflate în serviciul Puterilor Centrale, care mobilizaseră pe frontul românesc 230-250 de aparate de zbor performante (cu rezervele lor); în plus, aviatorii Puterilor Centrale aveau deja o experiență de doi ani de război.

Corpul de Aviație Român a trebuit să acopere cu avioane și personal navigator un front de sute de kilometri, repartizând fiecărei armate câte un grup de aviație, care, din cauza lipsei avioanelor și a personalului de specialitate, de fapt se reducea la mărimea și dotarea unei escadrile.

Astfel, Grupul 1 Escadrile a fost repartizat Armatei 1, care acționa în sectorul cuprins între Valea Oltului și Porțile de Fier. Comandantul unității, cpt. aviator Alexandru Sturdza, avea în subordine șase piloți (patru ofițeri și doi sergenți) și trei observatori aerieni. Cu terenul de zbor la Tălmaciu (lângă Cisnădie), grupul era format din două escadrile de recunoaștere: Escadrila Farman, dotată cu două avioane (un Morane Saulnier și un M. Farman) și Escadrila „Voisin”, dotată cu opt avioane Voisin L.3/5, dintre care numai jumătate erau în stare de zbor, din cauza deselor defecțiuni ale motoarelor Clerget, care puneau în pericol viața echipajelor, întrucât luau foc în aer.⁵

Grupul 2 Escadrile a fost repartizat Armatei a 2-a române, care opera pe frontul dintre Olt și Valea Buzăului. Comandanță de lt. aviator Alexandru Pașcanu (înlocuit la puțin timp de lt. aviator ing. Gheorghe Negrescu), unitatea avea în dotare patru avioane (trei M. Farman și un Morane Saulnier). Personalul navigator era format din patru piloți și trei observatori. În primele două săptămâni aviatorii noștri au acționat de pe terenul de zbor de la Brașov, ulterior personalul navigator mutându-se pe aerodromul de la Florești (Băicoi).

Grupul 3 Escadrile, cu baza aeriană la Băneasa-București, se subordona Armatei a 3-a române. Cpt. Constantin Beroniade

⁵ Valeriu Avram, *Aeronautica română în Războiul de Întregire Națională. 1916-1919*, Editura Militară, București, 2012, p. 19.

avea sub comandă trei escadrile, după cum urmează: Escadrila „București” dotată cu opt avioane (două M. Farman, două Morane Saulnier, patru Voisin), Escadrila „Alexandria”, dotată cu două avioane (un M. Farman și un H. Farman) și Escadrila „Budești”, care avea în serviciu două avioane: un M. Farman și un H. Farman.

Armata de Nord avea în subordine Grupul 4 Escadrile comandat de lt. aviator Haralambie Giossanu, al cărui teren de zbor se afla la Piatra Neamț. Această unitate dispunea de un singur avion, tip M. Farman. În cursul lunii septembrie 1916, grupul avea să primească încă două avioane M. Farman și Farman 40.⁶

Aeronautica militară a mobilizat și patru secții de aerosătie, fiecare având în dotare câte un balon captiv draken de proveniență germană; ulterior, secțiile se vor transforma în companii dotate cu baloane franțuzești Caquot.

Înființat la 9 august 1916, Corpul Apărării Antiaeriene avea misiunea de a lupta cu inamicul aerian. În fapt, acest scop cădea în sarcina artilleriei antiaeriene, care la mobilizare dispunea de 113 tunuri, pregătite pentru a executa trageri antiaeriene.⁷

Apărarea antiaeriană a Bucureștiului era organizată de Serviciul Apărării Capitalei contra Aeronavelor, comandat de cpt. Gheorghe Ciurea. Dotarea constă în 20 de tunuri de 75 mm adaptate pentru trageri antiaeriene (tunuri de câmp model 1880) și două piese de artillerie de 57 mm sistem Negrei, la care se adăugau 16 mitraliere antiaeriene și opt secții de proiectoare de 60 și 90 cm.⁸

Activitatea aviației române în campania din 1916 n-a putut satisface în totalitate necesitățile practice ale armatelor. Cu toate acestea, echipajele noastre au îndeplinit misiuni periculoase pentru comandanțele trupelor terestre, fiind executate

⁶ Ibidem, v. și: AMR, fond Direcția Aeronautică, ds. 22, f. 116.

⁷ Istoria artilleriei și rachetelor antiaeriene române, vol. I, Editura Modelism, București, 1996, p. 49.

⁸ AMR, fond 1704, ds. 57, f. 2-3.

zeci de misiuni în liniile inamice pentru descoperirea intențiilor acestora, afluirea spre front a trupelor, dispunerea bateriilor de artillerie și a terenurilor fortificate. De asemenea, s-au executat multe misiuni fotografice la cererea M.C.G.⁹ Român sau în folosul comandamentelor unor mari unități ale trupelor terestre (corpuri de armată, divizii), pe toate fronturile.

Intrarea Bulgariei în război împotriva României la 1 septembrie 1916 a creat mari probleme M.C.G. Român pe Frontul de Sud, care a comandat Grupului 3 Escadrile misiuni vizând recunoașteri în teritoriul inamic. Astfel, au fost survolate orașele bulgărești: Rusciuk, Iambol, Şistov, Nicopole, Razgrad, Drama, unde se aflau cele mai importante baze aeriene ale aviației germane, care bombardau sudul țării și Bucureștiul. Aceste misiuni de recunoaștere executate de echipajele românești cu avioane vechi și nearmate – multe misiuni au fost efectuate numai de către piloți, fără prezența la bord a observatorului aerian – au fost deosebit de importante, personalul navigant informând la timp comandamentele terestre despre ceea ce se petreceea în diferitele sectoare ale frontului sau în adâncimea teritoriului inamic. Credem că această activitate poate fi considerată ca una dintre cele mai importante și glorioase acțiuni ale Corpului de Aviație Român în Războiul de Întregire Națională și aportul aviației s-a putut demonstra în mai multe situații deosebite. În ziua de 3/16 septembrie 1916, echipajul format din lt. pilot Panait Cholet și sg. observator Ioan Gruia a doborât într-o luptă aeriană susținută deasupra orașului Călărași un avion german, fiind prima victorie aeriană obținută de aeronautica militară română în istoria acestei arme.¹⁰

Desfășurarea pe două fronturi – în sud și în nord-vest – a operațiilor militare în toamna anului 1916, faptul că Rusia nu și-a respectat angajamentul față de România trimițând pe front trupe insuficient instruite, precum și amânarea ofensivei aliate pe frontul de la Salonic au favorizat ofensiva trupelor Puterilor

⁹ Marele Cartier General.

¹⁰ AMR, fond Direcția Aeronauticii, ds. 28, f. 233.

Centrale (germano-bulgaro-turce) comandate de feldmareșalul August von Mackensen. În fața acestei situații deosebit de grele, când armata noastră trebuia să lupte pe două fronturi, Guvernul României a cerut ajutor Antantei și în special Franței. La intervenția directă a M.C.G. Francez, guvernul acestei țări a reacționat imediat și a trimis o misiune militară condusă de generalul Henri Mathias Berthelot, ofițerii francezi urmând să colaboreze la elaborarea planurilor de operații, împărtășind din experiența lor de doi ani de război comandanților români.

Parte integrantă a Misiunii Militare Franceze, Misiunea aeronaumatică era formată, conform telegramei trimise din Paris de col. Vasile Rudeanu Ministerului de Război Român, din 42 de ofițeri, 45 de subofițeri, 36 de caporali și 162 de soldați și civili.¹¹

Piloții și observatorii francezi s-au integrat perfect în escadrile românești, trecând mai întâi la cunoașterea frontului, apoi la executarea unor misiuni de recunoaștere pe Frontul de Sud. În conformitate cu Ordinul nr. 645 din 30 septembrie/12 octombrie 1916, Comandamentul Corpului de Aviație Român l-a numit pe lt. aviator René Chambe la comanda Escadrilei de Luptă – unitate a aviației de vânătoare română dotată cu șase avioane Nieuport XI Bébé armate cu mitraliere Lewis de calibră 7,7 mm. Piloții escadrilei aveau misiunea de a apăra orașul București de atacurile aviației germane și ale dirijabilelor tip zepelin. Totodată, prin Ordinul nr. 658/1916 al M.C.G. Român, lt. de Tholozan a fost numit șeful aviației de recunoaștere, urmând să preia avioanele Farman 40 sosite de curând din Franța.¹²

În perioada 1 august 1916 – 1 ianuarie 1917, în urma unor contracte de cumpărare, aviația română a primit din Franța un lot important de avioane, după cum urmează: 11 Breguet V, 12 Breguet Michelin de bombardament dotate cu tunuri de bord calibră 37 mm, 10 Caudron G.4 bimotoare de recunoaștere îndepărtată și bombardament, 18 Nieuport XI Bébé,

¹¹ AMR, fond MCG, ds. 311, f. 116.

¹² Valeriu Avram, *Misiunea aeronaumatică franceză în România. 1916-1918*, Editura Militară, București, 1998, pp. 14-15.



zece Nieuport 21 de vânătoare, 91 Farman 40, 42 și 60 de recunoaștere și bombardament ușor. Se mai adăugau câteva mii de bombe de avion Gros și Michelin, a către 10-12 kg fiecare. Avioanele au fost aduse pe vapor prin Marea Nordului și Marea Baltică și debarcate în portul rusesc Arhangelsk. Transportate cu trenurile la Odessa, au ajuns la Iași, unde s-au revizuit și montat în atelierele înființate în fostul abator al orașului. S-au achiziționat și rachete-fuze Le Prieur – o armă deosebit de eficace folosită la dobândirea baloanelor dirijabile inamice; aviatorii români le-au folosit cu mult succes în lupta aeriană și în atacul unor obiective la sol (trenuri, convoaie de autocamioane și căruțe).¹³

Prin Înaltul Ordin de zi nr. 11 din 4/17 octombrie 1916, mr. aviator De Malherbe a fost numit comandantul aviației militare române, iar mr. Gheorghe Rujinschi, comandantul Corpului de Aviație Român, devinea locuitorul comandantului francez.

În lunile octombrie-noiembrie 1916 s-au intensificat misiunile de bombardament în liniile inamice. Astfel, prin Ordinul telegrafic nr. 1254/1916 al M.C.G. Român, echipajele noastre au primit misiunea de a ataca cu bombe obiective militare și căile de comunicații din nordul Bulgariei, fiind vizate în primul rând orașele Șiștov, Rusciuk, Razgrad, satele Lipnic și Gogolia. În acest sens, o escadrilă formată din șapte avioane (două Voisin, două M. Farman, două Farman 40, un H. Farman) comandată de lt. aviator dr. Victor Anastasiu a bombardat cu mult succes depozitul de muniții și de mine marine aflate în portul Șiștov. S-au bombardat în mod eficient bivuacurile aflate între satele Lipnic și Gogolia. În timpul misiunii, un avion de vânătoare german Aviatik a atacat echipajul format din lt. pilot Victor Anastasiu și lt. aviator ing. Radu Irimescu. În urma schimbului de focuri, lt. V. Anastasiu a fost rănit la mâna stângă, continuând să-și îndeplinească misiunea.¹⁴

¹³ AMR, fond Direcția Aeronauticii, ds. 6, f. 28.

¹⁴ Ibidem, ds. 38, filele 83-87; v. și: Valeriu Avram, *Zburătorii României Mari*, Editura Alpha, Buzău, 2007, p. 21.