



# Ioan Di Cesare

Un aviator de elită  
în arhivele Securității

**DANIEL FOCȘA**

**INSTITUTUL EUROPEAN**



DANIEL FOCȘA

*A Bianca (Fringu-șic)  
Mecri puz 100*

**Ioan Di Cesare**  
Un aviator de elită  
în arhivele Securității

INSTITUTUL EUROPEAN  
2016



## Cuprins

Introducere / 9

1. Tehnician la I.A.R. Braşov. Primele zboruri. Accidentul cu Voivozeanu. Brevetat pilot militar / 15
  2. Prima campanie: Basarabia-Odesa. Primele lupte aeriene, primele victorii / 23
  3. Campania Stalingradului. Drama de pe Karpovka / 33
  4. În Flotila Udet, la Pavlograd şi Kramatorskaia / 45
  5. La Mariupol. Rănit în luptă aeriană / 51
  6. Împotriva americanilor. Întoarcerea armelor. August 1944. Împotriva germanilor / 59
  7. Bilanţul unui as al aviaţiei române de vânătoare. Victorii aeriene. Decoraţii / 65
  8. Primii ani de după război. Planuri de evaziune aeriană. Închis la Văcăreşti şi Piteşti / 69
  9. La Întreprinderea Electro-Montaj din Bucureşti. În atenţia Securităţii / 81
  10. 1958 – 1963. Din nou în atenţia Securităţii. Ce spuneau informatorii despre Di Cesare / 91
  11. Înainte şi după 1989. Încheiere / 107
- Cronologie / 111
- Bibliografie / 115



Listă de abrevieri / 118

Index – nume de persoane / 119

Index – tipuri de avioane / 123

Résumé / 125

Cuprins

Introducere / 9

1. Tehnician la I.A.R. Braşov. Primele zboruri  
Accidentul cu Voynarsca. Uvertură pilot militar / 12

2. Prima campanie Basarabia-Odessa. Primele lupte  
aeriene, primele victorii / 23

3. Campania Sibiya-Khlob. Trama de pe Karповka / 33

4. În Flotila Uder la Pavlograd și Krâmatatorskia / 42

5. La Mărășești. Război în luptă aeriană / 51

6. Impoziva americanilor. Înălțarea arianelor  
August 1944. Impoziva germanilor / 59

7. Bilanțul unei răz și al aviației române de vânătoare.  
Victorii aeriene. Decorații / 62

8. Primii ani de după război. Planul de evaziune  
aeriană. Închis la Văcărești și Pitești / 69

9. La Interzbrodetz Electro-Montaj din București. În  
mășina Securității / 81

10. 1958 – 1963. Din nou în atenția Securității. Ce  
spionaj internațional despse Di Cesare / 91

11. Înaintea și după 1989. Închisuri / 107

Cronologie / 111

Bibliografie / 115



## **1. Tehnician la I.A.R. Braşov. Primele zboruri. Accidentul cu Voivozeanu. Brevetat pilot militar**

Ioan Di Cesare<sup>1</sup> se naşte la Bucureşti, la 18 august 1916, într-o familie de origine italiană originară din regiunea Aquila. Tatăl său, Antonio Di Cesare, născut în 1883, era de profesie mecanic şi se stabilise în România încă de tânăr, venit din Italia împreună cu părintele său, bunicul viitorului aviator, pentru a lucra la construirea căii ferate de pe Valea Jiului. La Bucureşti, Antonio se căsătorise cu o româncă, Elena, cu doi ani mai tânără decât el, îşi construisese o casă cu etaj pe strada Elev Ştefănescu Ştefan nr. 67, în cartierul Obor, în apropiere de cimitirul armenesc, şi îşi deschisese un atelier mecanic. Acesta nu a fost naţionalizat, devenind cooperativă în 1952<sup>2</sup>. Şi casa va avea noroc, scăpând la rândul ei de naţionalizare, dar şi de demolările de mai târziu, din timpul lui Ceauşescu, rămânând încadrată de blocuri.

Familia se românizase şi Ioan, în ciuda rădăcinilor italiene, se considera mai degrabă român. El a mai avut două surori, Sofia, născută în 1911, şi Maria, în 1927.

Într-o autobiografie scrisă în 1956, el însuşi povesteşte: „Ca studii am 4 clase primare, plus 3 de liceu teoretic, plus 6 liceul industrial şi 3 ani Politehnică. (...) Şcoala primară am urmat-o din anul 1923 până în anul 1927 în Bucureşti. Domiciliul personal l-am avut tot pe cel actual, numai că atunci strada se numea

Rotari, iar astăzi Ștefănescu Ștefan 67 (...). Liceul secundar teoretic 3 ani l-am făcut din anul 1927 până în anul 1930 la Liceul Mihai Viteazu din București, domiciliul personal pe aceeași stradă de astăzi. (...). Din anul 1930 până în 1936 am urmat liceul industrial în București (...). Motivele pentru care am trecut de la liceul teoretic la liceul profesional, au fost cred întâi pentru faptul că tatăl meu era de profesie mecanic, apoi înclinațiile și aptitudinile mele către probleme tehnice-practice și în special electricitatea, care m-a atras de când am făcut fizica”<sup>3</sup>.

Din 1936 până în 1938 este salariat la uzinele de avioane IAR (Industria Aeronautică Română) Brașov, locuind în acest oraș pe strada Muntenia nr. 10. Între 1936-1937 lucrează efectiv în producție, iar apoi, în anii 1937-1938 ocupă postul de tehnician la Serviciul Fabricație Motoare<sup>4</sup>. Această ucenicie îi va fi de folos mai târziu, în timpul războiului, dându-i niște competențe tehnice superioare altor piloți.

La vremea aceea, uzinele IAR erau una dintre cele mai mari și moderne întreprinderi din țară, prezentând o importanță vitală în cadrul industriei de apărare. Salariile erau bune, iar condițiile oferite angajaților, dintre cele mai moderne.

Un document din 1938, datând chiar din epoca în care Di Cesare era tehnician în cadrul Serviciului Fabricație Motoare, ne dă o idee despre viziunea conducerii IAR asupra relațiilor cu angajații. Aceștia erau respectați și se făcea tot posibilul ca ei să fie mulțumiți. Un raport intern adresat conducerii, emis la 1 iunie 1938, venea cu propunerea ca angajările să se facă prin contracte cu durată determinată, pentru a evita plecările salariaților buni din uzină, spre alte întreprinderi existen-

te în zona Brașovului. Iată ce putem citi: „În urma plecării, în ultimul timp, a unora dintre cei mai buni lucrători la celelalte uzine din Brașov, am găsit că una din soluțiile poate cele mai avantajoase de a-i reține, ar fi să încheiem contracte de angajament pe termen fix, spre exemplu un an, cu toți acei lucrători calificați al căror salariu ar fi peste 25 lei/oră. Prin acest contract, lucrătorul nu ar mai avea dreptul să ne părăsească în timpul cât contractul este în vigoare, și nici să ceară o majorare de salariu (...)”. Printr-un *Referat cu privire la angajarea lucrătorilor calificați pe o durată determinată*, datat 1 iulie 1938, și însușit cinci zile mai târziu și de conducerea întreprinderii, Serviciul Contencios respinge această idee, cu argumente inteligente și umane: „Acest fel de contract nu corespunde scopului întreprinderii. Cu toată obligațiunea respectării termenului prevăzut în contract, lucrătorul poate oricând pleca, și întreprinderea nu poate în fapt să oblige pe lucrător să execute contractul până la sfârșitul termenului. (...) Ceia ce ține legat un lucrător bun de Uzine este tratamentul material și moral ce i se acordă. Angajament cu durată nedeterminată este cel mai practic și avantajos deoarece Societatea are libertatea de a concedia oricând cu un preaviz de 14 zile. Când un lucrător este bun, nu contractul constituie forța care-l ține legat de întreprindere”<sup>5</sup>.

În ce privește politica, tânărul Di Cesare nu se interesa foarte mult de ea în epoca respectivă.

„În 1938 când în țară și în special în Uzină tendința generală era să fii legionar, eu, cu toate insistențele colegilor mei de atunci – Baicu, Ionescu etc. – rămân în afara mișcării legionare” – notează el într-o declarație aflată în arhiva Securității<sup>6</sup>.

Ca angajat al IAR se înscrie la cursurile Școlii de pilotaj cu motor a Aeroclubului Brașov, unde obține „Brevetul de aptitudini de pilot de turism gradul I” nr. 286 din data de 2 decembrie 1936, „cu dreptul de a pilota următoarele tipuri de aparate: Morane Saulnier 35”<sup>7</sup>. La scurt timp obține și brevetul gradul II.

\*

\*   \*

După puțin timp de la brevetare a avut un accident care putea să-l coste viața sau să-l determine să renunțe definitiv la aviație. Iată cum este relatat nefericitul incident într-un articol din presa vremii:

„Brașov, 1 Iunie 1937. Un groaznic accident de avion s-a întâmplat azi, la Brașov. Piloții Ion Dicezare și Ion Voivozeanu au făcut un sbor azi dimineață deasupra orașului, pilotând un avion Fleet, proprietatea școlii de pilotaj. La aterisare, avionul s-a lovit de coroana unui pom de pe șoseaua Brașov-Sânpetru, ce trece prin imediata apropiere a aerodromului. Avionul s-a răsturnat prinzând dedesupt pe cei doi piloți. La fața locului a plecat o echipă de lucrători, care au scos pe cei doi aviatori de sub avionul complet sfărâmat. Cei doi piloți au fost transportați la spitalul Mârzescu. În drum spre spital, Voivozeanu a încetat din viață. Dicezare se află în stare extrem de gravă”<sup>8</sup>.

În anii 1938-1939 își satisface stagiul militar ca soldat TR în cadrul Flotilei 1 Vânătoare București – Pipera. În această perioadă, Flotila îl detașează pentru a urma Școala de ofițeri aviație rezervă de la Cotroceni, ca efect al brevetelor de pilot și studiilor corespunzătoare<sup>9</sup>. Aici zboară în principal pe avioane Potez XXV.

La 31 august 1939 este brevetat pilot militar, cu brevetul nr. 1747. Ulterior, în cursul anului 1940, urmează Școala de perfecționare pentru piloții de vânătoare de la Buzău, unde se antrenează pe aparate Nardi și pe avionul de vânătoare PZL 11 F. Aici majoritatea instructorilor de zbor sunt italieni, comandați de locotenentul Cenni<sup>10</sup>.

„Toamna 1938 intru în Școala Ofițeri rezervă Aviație unde întâmpin dificultăți, din cauză că eu aveam liceul industrial, deși corespundeam din toate punctele de vedere, dar nu eram pe placul comandantului meu de atunci, cpt. av. Vasile Piparda, care îmi punea piedici să nu iau tresa cu seria mea. Muncesc în grad minor și fiind concentrat în 1940 sunt avansat ofițer...” rememorează pilotul într-o declarație aflată în arhiva fostei Securități<sup>11</sup>.

În anii 1939-1940 are gradul de elev TR sergent, avansat în 1940 elev plutonier și apoi, în același an pe 25 octombrie, înălțat la gradul de sublocotenent aviator (rezervă)<sup>12</sup>. Inițial repartizat la Grupul 5 Vânătoare (în Escadrila 52, comandată de căpitan aviator Marin Ghica), în 1940, unde se antrenează o scurtă vreme pe Heinkel 112, va trece în același an în nou-înființatul Grup 7 Vânătoare, compus din escadrilele 56, 57 și 58 (el fiind repartizat în ultima), comandat de celebrul locotenent-comandor Alexandru Popișteanu, unde se forma o adevărată elită a piloților de vânătoare, ce vor zbura apoi pe reductabilele avioane Messerschmitt Bf 109 E („Emil”)<sup>13</sup>. Popișteanu, în stilul său hâtru, caracteristic, când tânărul locotenent se prezintă, îl întreabă mirat: „Di Cezare ? Ce nume e ăsta ? Cum ar fi să mă cheme pe mine Di Popișteanu ?”<sup>14</sup>

Messerschmitt-ul 109 E era considerat de mulți piloți la acea dată ca cel mai bun aparat de vânătoare

din lume, o adevărată minune de avion. Câteva date tehnice despre acesta: avion monomotor, monoloc, monoplan cu aripa jos, tren escamotabil, carlinga închisă, motor în linie cu 12 cilindri Daimler-Benz DB 601, de 1165 CP pentru variantele de la E1 la E4, și de 1200 CP pentru cele de la E5 la E9. Putea atinge o viteză de 560 km la oră, plafon 6000 m și o rază de acțiune de 660 km. Era înarmat cu două tunuri de 20 mm și două mitraliere de 7,92 mm<sup>15</sup>. Toate aceste caracteristici făceau din acest avion o armă aeriană redutabilă.

Iată câteva gânduri așternute peste ani de către Dido Greceanu, camaradul lui Di Cesare, la primul zbor pe acest avion:

„Aveam impresia că m-am născut pe avionul ăsta, simțeam în el un fel de ființă vie, un adevărat prieten care-mi înțelege stările, încearcă să mă liniștească, își supune forța și calitățile extraordinare voinței mele, mă acceptă cu bucurie și e dispus să colaboreze, cerându-mi înțelegere la nevoile lui și este dispus să fie îngăduitor cu eventualele mele stângăcii.

Am căpătat dintr-o dată convingerea – dincolo de rațiune – că *ăsta e avionul meu*. Cu ăsta fac corp comun, suntem o singură existență care pulsează în inima mea și în cei 1500 de cai ai bielor lui”<sup>16</sup>.

În războiul care bătea la ușă, „Emil-ul” avea să îi fie și lui Di Cesare cel mai bun aliat.

## Note

<sup>1</sup> Ortografiat uneori *Dicezare*, *Di Cezare* sau *Dicesare*, forma corectă este *Di Cesare*. De asemenea, forma corectă a prenumelui său este Ioan, deși el își spunea Ion și această variantă, mai neaoș românească, apare și în câteva documente.

- <sup>2</sup> Arh. CNSAS, Fond informativ, dosar I 260473, vol I, ff. 5 – 8; Cristian Crăciunoiu, *Ioan Dicezare*, în „Avions”, nr. 81, decembrie 1999, p. 45.
- <sup>3</sup> Arh. CNSAS, *loc. cit.*
- <sup>4</sup> *Ibidem.*
- <sup>5</sup> Arh. NIC, fond 2492 Industria Aeronautică Română, dosar 34 / 1938, ff. 2-4.
- <sup>6</sup> Arh. CNSAS, Fond penal, dosar P 007419, f. 38. Totuși, din convorbirile pe care le-am purtat personal cu generalul reieșeau clar vederile sale naționale și patriotice.
- <sup>7</sup> Arhiva personală Ioan Di Cesare, Brevet de aptitudini gradul I (elementar). Fotocopia documentului a fost publicată în: Daniel Focșa, *Aviatori de altădată*, Iași, Institutul European, 2012, p. 83.
- <sup>8</sup> Apud Daniel Focșa, *Povestea generalului Di Cesare. Pilotul cu șapte vieți*, în „Terra Magazin”, nr. 11 (129), noiembrie 2008, pp. 56-57.
- <sup>9</sup> Arh. CNSAS, Fond informativ, *loc. cit.*
- <sup>10</sup> Șerban Constantinescu, *Aviatori români participanți la luptele din anii 1916-1918 și 1941-1945*, București, Muzeul Național de Istorie a României, 1995, p. 60; Cristian Crăciunoiu, *op. cit.*, p. 46.
- <sup>11</sup> Arh. CNSAS, Fond penal, *loc. cit.*, f. 38.
- <sup>12</sup> Arh. CNSAS, *loc. cit.*; „Monitorul Oficial” an CXII nr. 72, partea întâia, 25 martie 1944, p. 25.
- <sup>13</sup> Daniel Focșa, *Povestea generalului Di Cesare. Pilotul cu șapte vieți*, în „Terra Magazin”, nr. 11 (129), noiembrie 2008, pp. 56-57; Cristian Crăciunoiu, *op. cit.*, p. 46.
- <sup>14</sup> Povestită mie personal de general aviator Ion Dobran.
- <sup>15</sup> Chris Chant, *Aircraft of World War II*, London, Grange Books/ Amber Books Ltd., 2004, pp. 222-223.
- <sup>16</sup> Tudor Greceanu, *Drumul celor puțini. Amintirile unui aviator*, ediție îngrijită de Martha Greceanu, București, Editura Eminescu, 2000, pp. 63 – 64.