



Cetatea Cavalerilor

Fondator: Col. r. Dr. Constantin MOȘINCAT
Editor: Asociația Națională a Cavalerilor de Cluj
Editura Tipo MC, Oradea-2020

Cartea Mea e și a Ta! ISSN 2734-6889 -ISSN-L 2734 - 6889

PARTICIPAREA AERONAUTICII ROMÂNE-LA BĂTĂLIA DE LA STALINGRAD DIN ANUL 1942 (2)

Prof. univ. Dr. Aurel PENTELESCU

Timpul nefavorabil zborului s-a menținut și în zilele următoare, abia în data de 25 noiembrie 1942 ameliorându-se. Cu toate acestea, efortul aviației române și germane s-a manifestat prin bombardarea și mitralierea din avion a coloanelor de trupe, aglomerărilor, artileriei și tancurilor inamice în zona Bul4vskaia-Cernâșevskaia-valea Zuzkan-confluența râurilor Cir și Zuzkan - Perdasovskikalimov. La 25 noiembrie 1942, Corpul 8 Aerian German a scos în acțiuni de luptă 643 avioane (144 de bombardament 94/11e11, 50/ju88; 261 de bombardament în picaj Ju87Stuka; 96 de vânătoare etc.), când s-a acționat asupra întregul dispozitiv sovietic din Cotul Donului, între Bukovskaia și Kalaci, cu distrugerii notabile la sol, fără însă ca înaintarea inamicului să fie oprită(21).

La data de 23 noiembrie 1942 Jurnalul de operațiuni al G.A.L. consernează o faptă de eroism și jertfă a aviatorilor și artileriștilor A.A. români care s-a petrecut pe terenul Karpovka (30,0*1 Vest Ștalingradb astfel: „Grupul 7 Vânătoare în noaptea de 22/23.XI. prin luptă terestră a rezistat contraatacurilor inamice repetate asupra terenului [de zbor] înaintat Karpovka, date cu C.L. (care de luptă tancuri, n.n.), infanterie și aruncătoare. în zorii zilei de 23.XI. a început evacuarea terenului sub focul inamic, reușindu-se să se salveze o mare parte din materialul VOLANT ȘI PERSONAL (22).

Este acesta unul dintre cele mai dramatice episoade din participarea Aeronauticii Române pe frontul de la Stalingrad din anul 1942. Pentru prima dată de la începutul campaniei (22 iunie 1941), cât și din istoria Aeronauticii Române, a avut loc evacuarea unui aerodrom/teren de zbor sub focul inamic, în contact direct cu acesta, pe durata mai multor ore „de noapte întunecoasă, viscol și ger cumplitn, probând în grad înalt spiritul de jertfă al aviatorilor și artileriștilor A.A. români. Din păcate, documentele oficiale Ourna/u1 de operații al G.A.L.) nu reține detaliile, pe care le regăsim în memorialistica participantilor. „Ultima imagine pe care am înregistrat-o (din carlinga avionului, n.n.) relatează locotenentul aviator Tudor Greceanu - este aceea a tancurilor rusești trecând ca peste vreascuri peste bateria A.A. a lui Apostolescu (locotenent, comandantul bateriei-A-A. de apărare a terenului de zborăKarpovka, n.n.) și pe Șerbu (locotenent, n.n.) care, singur în baterie în cămașă, trăgea cu toate patru tunurile de 75"(23).

Pe terenul înaintat Karpovka se afla Grupul 7 Vânătoare (Escadrilele 56, 57, 58 Vânătoare). Atacul forțelor sovietice din noaptea de 22/23 noiembrie 1942 a fost respins de două ori, inițial de tirul tunurilor bateriei A.A., în poziție de tragere terestră, și apoi de cel al tunurilor și mitralierelor de bord, cu avioanele (partea lor din spate) ridicate pe butoaiile de ulei, din ordinul căpitanului aviator Alexandru Șerbănescu, comandantul Escadrilei 57 Vânătoare. Sub tirul tancurilor inamice s-a organizat decoierea avioanelor de vânătoare (13 avioane), care au aterizat pe Morozovskaia(24). Printre piloții supraviețuitori ai Grupului 7 Vânătoare din infernul de la Karpovka se aflau nume devenite celebre în acei ani de război, precum (cu gradele militare de atunci) căpitanul aviator Alexandru Șerbănescu (1917-1944), care de la 10 aprilie 1942 când a venit pe front și până la 18 august 1944, când a căzut la Rușayătu-Buzău în lupta cu bombardierele americane, a totalizat 590 misiuni la inamic, 235 lupte aeriene și 47 avioane inamice doborâte și omologate, căpitanul aviator

Dan Scurtu (1913-1985), locotenent aviator Tudor Greceanu (1917-1994), ofiter de echipaj clasa a 111-a Ion Milu (1902-1982), adjutant aviator Tiberiu Vinca ș.a(25).

Cu toate acestea, în zilele următoare datei de 22/23 noiembrie 1942, niciunul dintre cele 13 avioane Me-109 salvate de pe terenul Karpovka și aterizate pe terenul Morozovskaia nu au mai putut fi utilizate în misiuni aeriene, lipsindu-le muniția de bord și asistența tehnică necesară²⁶. La 28 noiembrie 1942 grupul 7 Vânătoare a fost deplasat de pe Morozovskaia la Novocercask, pentru ca apoi să fie retras pentru refacere la Melitopol. Escadrila 58 Vânătoare, dotată cu material german nou, a rămas pe terenul Rostov (27)

Potrivit documentelor aflate în arhivele militare, în perioada 16 septembrie 20 decembrie 1942, pe frontul de la Stalingrad, aviația de luptă română a executat 2.728 ieșiri avion (1.430 - aviația de vânătoare, 1.299 - aviația de bombardament), cu 4.324 ore de zbor (1.763 aviația de vânătoare, 2.561 aviația de bombardament). Aviația de bombardament și aviația de vânătoare-bombardament au lansat asupra inamicului 1.479.279 tone bombe de diferite calibre, cu precădere în zona Stalingrad, cifră relativ comparabilă cu cea din campania anului 1941 pentru eliberarea Basarabiei, nordul Bucovinei și cucerirea Odesei (1.974.860 tone bombe de diferite calibre, din care 725.860 tone în Basarabia și 1.249.000 tone Odeasa)(28).

În luptele aeriene și prin acțiunea artileriei această perioadă au fost doborâte 76 avioane inamice din care 58 victorii sigure (30 în lupte aeriene). Pierderile Aeronauticii Române în personal și materiale au atins punctul maxim de la 22 iunie 1941: 473 morți, dispăruți, răniți, din care 28 ofițeri, 36 subofițeri, 5 maiștri, 403 trupă(26). Au fost distruse 72 avioane, 60 gurie-foc dintre care 29 tunuri de 37mm, 5--tunuri de 75mm; circa 104 autovehicule³⁰. Unitățile de artilerie A.A. au pierdut: 6 ofițeri (20% din pierderile totale), 7 subofițeri (19% din pierderile totale), 354 trupă (88% din pierderile totale)(31).

De precizat că la aceste pierderi ale Aeronauticii Române s-au adăugat cele din faza ultimă a anului, 21-31 decembrie 1942, și anume: 7 avioane de luptă, 65 morți, dispăruți, răniți (6 ofițeri, 5 subofițeri, 3 maiștri, 51 trupă) pentru aviație, iar pentru artileria antiaeriană 42 morți, dispăruți, răniți (2 ofițeri, 1 subofițeri, 39 trupă), în total 104 oameni³². Pierderile în personal navigant au fost 50% pentru ofițeri din totalul pierderilor și 57% pentru subofițeri³³. La fel de precizat, forțele Aeronauticii Române au fost regrupate, în funcție de indisponibilitățile materialului volant. Grupul 3 Bombardament ușor, grupul 8 Asalt și Escadrila 1 Recunoaștere au fost retrase de pe front și trimise pentru refacere în țară. La fel, a fost retras și Grupul 7 Vânătoare, trimis la Melitopol pentru refacere, cum s-a mai arțat (34). Efortul principal al forțelor aeriene române rămase pe zona de operații a fost pentru sprijinirea trupelor terestre româno-germane aflate pe râul Cir (35). În această fază, aviația de luptă a totalizat 113 ieșiri avion (64 - aviația de vânătoare, 49 - aviația de bombardament), cu 155 ore de zbor. Aviația de bombardament a G.A.L. a lansat asupra obiectivelor inamice (aglomerări de trupe, tancuri, moto) cantitatea de 54.650 tone bombe de diferite calibre(36).

În finalul acestei evocări se poate aprecia că Aeronautica Română - categorie de forțe armate, ca și Trupele Terestre și Marina Militară, și-a adus o contribuție importantă la desfășurarea operațiunilor militare din Cotul Donului și zona Stalingrad, sprijinind trupele terestre ale Armatei 3 și 4 Română, ale Armatei 6 Germană, cât și ale aviației de bombardament germană care acționa zona de operații Stalingrad. S-a acționat cu toate cele trei mari categorii de aviație - aviația de recunoaștere, aviația de bombardament, aviația de vânătoare. Numai aviația G.A.L. a prestat pe frontul de la Stalingrad și Cotul Donului, în sprijinul acțiunilor militare ale Armatei 3 Română și ale Armatei 6 Germană, circa 4.000 ieșiri avion, cu lansarea asupra dispozitivului inamic a peste 1.500 tone bombe de diferite calibre (37) Totodată, pierderile în personal (morți, dispăruți, răniți) suferite de Aeronautica Română pe frontul de la Stalingrad și Cotul Donului se cifrează la 653 militari, din care 57 ofițeri, 55 subofițeri, 11 maiștri, 580 trupă(38).

Neajunsul cel mai important a fost insuficiența materialului volant (avioanele de vânătoare Me-109), cât și a artileriei antiaeriene (cantitativ și calitativ). Acest fapt a ieșit puternic în evidență în prima parte a anului 1943 când partenerul german a propus constituirea **Corpului Aerian Român**. La 6 februarie 1943, generalul Gerstenberg Alfred, șeful Misiunii Aeriene Germană în România a prezentat mareșalului Ion Antonescu propunerile feldmareșalului von Rischiffolen comandantul Flotei 4 Aeriană Germană pentru reorganizarea și dotarea Corpului Aerian Român(39).-Răspunzând, în



aceeași zi comandantului Flotei 4 Aeriană Germană, mareșalul Ion Antonescu s-a declarat de acord cu planul prezentat și a desemnat pe generalul de escadră Ermil Gheorghiu să perfecteze detaliile în calitate de viitor comandant al Corpului 1 Aerian Român. Mareșalul Ion Antonescu a mai precizat: „înțelegem să continuăm nemijlocit contribuția noastră până la victoria finală. Fiind însă lipsiți de resurse proprii suficiente, avem nevoie de ajutorul material german. Personal avem suficient și am putea forma pe lângă Corpul Aerian propus de Dvs. un al doilea tot în acest an și un al treilea Corp în anul viitor, în scopul de a fi întrebuințate pe front”(40).

La 16 iunie 1943, Corpul 1 Aerian Român (comandant: general de escadră Emanoil Ionescu), dotat cu material german și încadrat cu personal navigant și tehnic român, a început activitatea propriu-zisă pe front. Acțiunile sale de luptă s-au desfășurat în sprijinul operațiilor trupelor terestre române și germane pe fronturile Mius-Donet, Nipru-Cotul Odessa-Basarabia și Moldova. Disproporția mijloacelor aeriene în raport cu lungimea frontului, superioritatea aeriană inamică, cât și reacțiunea A.A. foarte puternică au dus la diminuarea forței combative a Corpului 1 Aerian Român, în prima lună de acțiuni pe front, de la 97 avioane inițiale la doar 55 disponibile, iar la sosirea în țară în august 1944 cu doar 2 avioane disponibile(43). Pentru Armata Română în general, dar mai ales pentru Aeronautica Română în special, bătălia de la Stalingrad din anul 1942 a constituit o grea încercare, cu jertfe umane și materiale impresionante.

NOTE:

21. ANIC, fond P.C.M.C.M., dosar nr.170/1942, ff.3-5.

22. AMR, fond 948, dosar nr.733, f.184.

23. Aviația română pe frontul de Est și în apărarea teritoriului, vol.1, 22 iunie 1941 - 31 decembrie 1942. Documente, memorii, amintiri și comentarii, Editura Tehnoprod, București, 1993, p.110; pp.105-112 (Mărturia locotenentului aviator Tudor Greceanu).

24. Idem.

25. AMR, fond 803, dosar nr.3, f.184.

26. Idem.

27. Ibidem, fond 1377, dosar nr.545, f.134; fond 803, dosar nr.3, f.196.

28. Ibidem, f.132; fond 803, dosar nr.2, ff.26, 47, 56.

29. Ibidem, f.134.

30. Ibidem, f.133. 31. Ibidem.

32. Ibidem, f.136.

33. Ibidem.

34. Ibidem.

35. Ibidem, f.135.

36. Ibidem.

37. Ibidem, dosar nr.545, f.7.

38. Ibidem, ff.237-241.

39. ANIC, fond P.C.M.C.M., dosar nr.150/1943, f.5.

40. Idem, f.7.

41. Ibidem, dosar nr.5/1944, ff.150-151.