

În urma unei lupte aeriene desfășurate deasupra orașului Miskolc, un avion maghiar Hansa Brandenburg C.I a fost avariat grav și a aterizat forțat în liniile românești, echipajul format din locotenentul pilot Rudolf Gallatz și locotenentul observator Kazay Kolomann predându-se trupelor române.

La 1 iunie 1917, o formație de 7 avioane românești a bombardat gara și triajul din orașul Miskolc, unde se aflau numeroase trupe inamice; acțiunile aviației române au continuat și în zilele de 2 și 4 iunie 1919. Guvernul comunist de la Budapesta a reclamat la Geneva faptul că *aviația regală română bombardează continuu localitățile din preajma frontului care ne-au produs atâtea pagube și pierderi foarte importante*, dar ordinul generalului Gheorghe Mărdărescu era clar: *misiunile de bombardament se vor face cu moderațiune și numai dacă sunt bine motivate prin considerațiuni de ordin militar; lovindu-se în principal obiectivele militare, evitându-se localitățile civile din zona de operațiuni a frontului*⁵⁷.

Plecat în ziua de 7 iunie 1919 într-o misiune de recunoaștere, în zona de front Nyíregyháza–Tokay, echipajul format din plutonierul pilot Gheorghe Stan și locotenentul observator Titus Olariu a observat o importantă concentrare de trupe în satul Korod, unde numeroși soldați maghiari lucrau la un pod de pontoane. Locotenentul Olariu a lansat 20 de bombe asupra concentrărilor de trupe. După aterizarea avionului Sopwith și alimentarea lui cu carburant și bombe, echipajul Stan-Olariu a bombardat din nou trupele inamice, executând încă două misiuni. Asupra acestui obiectiv s-a lansat o încărcătură de 600 kg de exploziv. În zilele de 9 și 10 iunie 1919 s-au bombardat trupele inamice aflate la Poszlo-Abony, precum și un tren militar care se deplasa spre podul de pe râul Hernad. Aviatorii români au bombardat în ziua de 11 iunie 1919, în două misiuni, gara de la Fűzesabony, fiind lansate 30 de bombe. Calea ferată a fost distrusă pe o lungime de aproximativ 200 m, iar mai multe vagoane încărcate cu muniții și materiale, lovite în plin, au luat foc.

Aviația română a suferit în ziua de 12 iunie 1919 o grea pierdere. Plecat în dimineața zilei într-o misiune de recunoaștere, echipajul format din ajutorul de sublocotenent Bucur Stan și locotenentul de marină observator Mihail Hurmuzescu, aflat la bordul unui avion de captură de tip U.C.I., a fost atacat de două avioane de vânătoare Fokker

⁵⁷ *Ibidem*, fond Direcția Aeronauticii, dosar 32, f. 213.

D.VII. Piloții maghiari László Újváry și Keisz Geza din Escadrila roșie nr. 8 au deschis focul în același timp, atacând în picaj. Locotenentul Hurmuzescu s-a apărat cu mult curaj, reușind să doboare unul dintre avioanele inamice. Lovit în motor, avionul nostru a luat foc și s-a prăbușit la sol în apropiere de râul Sajo, la sud-vest de Miskolc, cei doi aviatori români pierzându-și viața⁵⁸. Această pierdere a fost compensată prea puțin de doborârea Fokker-ului atacator și avarierea în această zonă a unui alt avion maghiar pilotat de subofițerul Hefty Frigyes, care a aterizat forțat în apropiere de râul Tisa.

Grupul 5 Aviație continua să ducă lipsă de avioane, cu toată că dispunea de piloți și observatori excelent pregătiți, zburători care făcuseră toată campania dintre anii 1916-1917. Din capturi s-au recuperat 2 aparate U.C.I, 3 H. Brandenburg C.I., 1 L.V.G. și 1 Fokker D.VII, avioane care urmau să umple un mare gol în ceea ce privește dotarea acestei unități. Aviatorii noștri au învățat „din mers” pilotarea avioanelor de captură, fără să mai urmeze o școală de pilotaj în acest sens.

Confruntările aeriene au continuat și în ziua de 19 iunie 1919, când un avion maghiar, grav avariat într-o luptă cu aviatorii români, a aterizat forțat și a fost capturat de trupele noastre împreună cu echipajul inamic⁵⁹.

În dimineața zilei de 20 iulie 1919, armata maghiară a declanșat o ofensivă pe tot frontul, susținută de aviația lor, care a îndeplinit numeroase misiuni de luptă în liniile noastre. A doua zi, artileria antiaeriană românească a lovit un avion inamic care zbura în sectorul Szentes-Csongrad. Cu foc la bord, avionul inamic a aterizat forțat în liniile noastre, pilotul maghiar fiind luat prizonier⁶⁰.

La 25 iulie 1919, începea contraofensiva armatei române, silind armata bolșevică maghiară să se retragă peste Tisa. Grupul 5 Aviație avea în serviciu 17 avioane, din care 7 de recunoaștere și 10 de vânătoare. Dintre acestea, 8 avioane

⁵⁸ *Ibidem*, fond M.C.G., dosar 3070, f. 51.

⁵⁹ „Monitorul Oastei” nr. 31 din 24 iulie 1919.

⁶⁰ Valeriu Avram, *Aeronautica română în Războiul de Întregire Națională (1916-1919)*, p. 375.

erau de captură, pe care tehnicienii români le-au reparat, punându-le la dispoziția aviatorilor din Escadrila S.12. Tot în acest timp, au sosit pe front primele două avioane Breguet 14 A⁶¹.

În zilele ce au urmat, operațiunile militare de pe Tisa au luat un curs defavorabil pentru trupele roșii maghiare. La 28 iulie 1919, primele unități românești au trecut Tisa, fiind acoperite din aer de echipajele escadrilelor N.7 și B.2 (fostă S.2), care au asigurat protecția aeriană deasupra podului de vase. În ziua de 31 iulie 1919 s-a desfășurat cea mai înverșunată luptă aeriană între aviația română și cea maghiară. La primele ore ale dimineții, trupele române au început să traverseze râul Tisa pe la Tiszalök. O formație de trei avioane inamice, din Escadrila roșie maghiară nr. 2, a atacat cu bombe podul de vase pe care treceau trupele române. În timp ce bombardea podul de pontoane, formația inamică a fost surprinsă de avioanele Nieuport românești din Escadrila N.7, comandată de locotenentul av. Iosif Răcășanu. Atacată de avioanele românești, formația inamică s-a retras. Piloții noștri au urmărit avioanele inamice și le-au ajuns din urmă, reușind să doboare prin locotenentul av. Răcășanu un H. Brandenburg care a aterizat foarte aproape de liniile ungurești, echipajul inamic părăsind în fugă aparatul. Avionul maghiar a fost capturat de trupele noastre și predat Grupului 5 Ardelean. După o reparație care a durat câteva zile, acesta a intrat în dotarea Escadrilei S.12⁶².

Intrarea în Budapesta a trupelor române, în noaptea de 3/4 august 1919, a însemnat sfârșitul operațiilor militare pe frontul de vest.

În timpul campaniei din anul 1919, aviația română s-a confruntat cu mari greutăți din cauza lipsei aparatelor de zbor și a pieselor de schimb. Datorită acestei situații, specialiștii români au preluat avioanele capturate, multe dintre ele fiind părăsite de maghiari, le-au reparat și escadrilele noastre le-au folosit începând cu luna mai 1919, în misiuni de luptă. Astfel, din Ungaria au fost capturate 150 de avioane din care 107 erau complete; dintre acestea numai 48 puteau zbura, deși aveau un grad mare de uzură⁶³. S-au capturat: 22 de Hansa Brandenburg C.I., 20 U.C.I., 1 L.V.G.,

⁶¹ *Ibidem*.

⁶² *Ibidem*, p. 376.

⁶³ A.M.R., fond Comandamentul Trupelor din Transilvania – CT, dosar 194, f. 401; fond M.C.G., dosar 3070, f. 122.

34 Fokker, 16 Berg, 4 Phoenix și un număr neprecizat de hidroavioane cu un grad mare de uzură, care nu erau în stare de zbor. La acestea se adaugă capturarea a 260 de motoare de avion care au fost trimise la Fabrica ASTRA din Arad pentru verificări⁶⁴.

După realizarea României Mari, un număr important de aviatori din fosta aviație austro-ungară, originari din Transilvania, Banat și Bucovina, au fost integrați, la cerere, în aviația română, pe care au slujit-o cu credință și pasiune. Amintim numele lor: căpitan Alfred Dahinten, locotenentii Fritz Rozstoki, Erich Dahinten, Francis Toth, sublocotenentul Francisc Schwartz, subofiterii Vincenz Porsch, Daniel West, Paul Bruckner, Cyril Skoda, Otto Schmekall etc.

Spre sfârșitul primei conflagrații mondiale, germanii au folosit în operațiile aeriene avioane deosebit de performante pentru acel timp, care însă n-au mai putut schimba soarta războiului. Un astfel de avion a fost și bombardierul cu 5 motoare tip Siemens Staaken R. XIV⁶⁵ care avea o autonomie de zbor de 1000 km. Un exemplar a fost capturat de trupele române după ce a aterizat în ziua de 17 septembrie 1919, în apropiere de satul Cristinești – Basarabia, aparatul venind de la Breslau, cu intenția să ajungă în orașul Kamenetz-Podolsk din Ucraina⁶⁶. Avionul (înmatriculat D.L.R. – 70) a rămas în România. În timpul războiului, acest bombardier gigant executase câteva misiuni de bombardament asupra Londrei, după cum au declarat aviatorii germani capturați.

Contribuția Aeronauticii române în anii Războiului de Întregire Națională 1916-1919 a fost remarcabilă. Aviatorii au executat 10.000 de ore de zbor, susținând circa 700 de lupte, doborând 91 de avioane inamice. Sublocotenentul

⁶⁴ *Ibidem*, dosar 3594, f. 114.

⁶⁵ Avionul era biplan, cu o anvergură de 44 m, înălțimea de 8 m, iar lungimea fuzelajului era de 28 m. Dispunea de un tren de aterizare solid, compus din patru perechi de roți duble și două roți mai mici, în față. Partea dinapoi a fuzelajului era acoperită cu pânză, pe când cea mijlocie și cea din față erau placate cu tablă de aluminiu. Avionul dispunea de aparatură de bord deosebit de performantă pentru acel timp și era dotat cu 5 motoare Maybach, fiecare de 250 CP (1250 CP), fiind dispuse câte două de fiecare parte a fuzelajului (față și spate) și unul montat chiar în botul aparatului. Cele trei elici din față erau tractive, iar cele dinapoi erau propulsive. Greutatea totală a avionului era de 12 tone și putea transporta o încărcătură de 4 tone sau 14 persoane. Cele 11 rezervoare de benzină asigurau avionului o autonomie de zbor de aproape 10 ore, acoperind 1000 km fără escală la o viteză de croazieră de 120 km/oră.

⁶⁶ Valeriu Avram, „Cel mai mare bombardier din lume capturat de români”, în *Dosarele Istoriei*, nr. 9/2001.

observator Dumitru Bădulescu a obținut 5 victorii aeriene sigure și trei neomologate pentru că n-au putut fi fotografiate, devenind asul aviației noastre în Primul Război Mondial.

Aviația română de bombardament a lansat în liniile inamice 75 tone de bombe iar artileriștii antiaerieni au doborât 55 de avioane inamice. Așadar, pe frontul românesc, aviația Puterilor Centrale a pierdut 146 de avioane doborâte de aviația (91) și artileria noastră antiaeriană (55).

În confruntările aeriene cu aviatorii inamici au căzut la datorie locotenentul de marină observator Mihail Hurmuzescu, sublocotenentul observator Iulius Tetrat, ajutorul de sublocotenent Bucur Stan și plutonierul de marină pilot Ioan Muntenescu. Au fost doborâți de artileria antiaeriană inamică locotenenții Șerban Petrescu și Constantin Pavelescu, sublocotenentul Petre Crețu și submaistrul de marină Marin Popa. Au căzut prizonieri la inamic maiorul Constantin Cristescu, locotenentul Eugen Iorgulescu (mort în lagărul de la Haskov din Bulgaria), locotenentul Ioan Mărășescu (mort în lagărul german de la Stralssund), sublocotenentul Petre Angelian, submaistrul de marină pilot Dumitru Rosetti și plutonierul major pilot Ioan Radovici. Prizonierii români aviatori rămași în viață au fost eliberați după încheierea păcii cu Puterile Centrale.

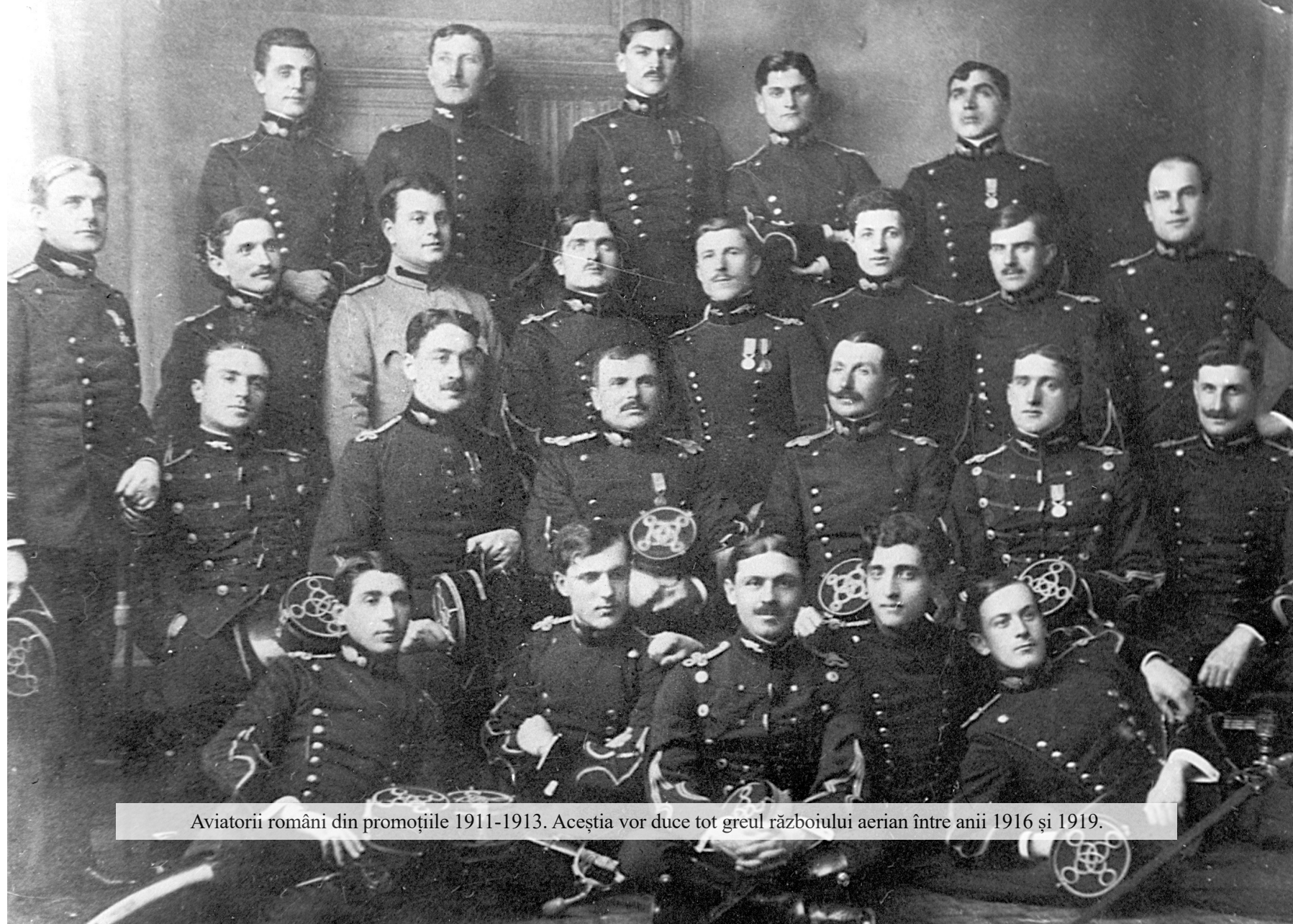
Au fost doborâți de artileria monitorului „Brătianu” aviatorii: plutonier major pilot Constantin Obretcovici și sublocotenent observator Horia Chiriac. Și-au pierdut viața în accidente aeronautice un număr de 33 de piloți, mecanici de avion și observatori aerieni.

Au fost grav răniți: căpitanul Ioan Peneș, căpitanul Vasile Craiu, căpitanul Ștefan Protopopescu, sublocotenentul Dumitru Bădulescu, sublocotenentul Adrian Dimitriu, sublocotenentul Theodor Alimănescu, sublocotenentul Ermil Gheorghiu, ajutorul de sublocotenent Tase Rotaru și plutonierul Andrei Șișu.

Majoritatea aviatorilor români au fost decorați pentru faptele lor de arme cu înalte ordine și medalii românești și străine. Un număr de 11 zburători au primit cea mai înaltă decorație militară română, Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a. Lista acestora, publicată în revista de specialitate „Aeronautica Română” din martie 1921, cuprinde însă 14 nume de aviatori și observatori aerieni care au fost decorați cu acest înalt ordin militar, ca urmare a faptelor de arme pe care le-au săvârșit în arma lor de origine. Să amintim numele acestora: locotenentul aviator Ioan Peneș, sublocotenentul de marină observator aerian Dumitru Darian, locotenentul de cavalerie aviator Petre Ioanin, locotenentul

observator aerian Ermil Gheorghiu, căpitanul aviator Vasile Craiu, sublocotenentul aviator Egon Nasta, sublocotenentul observator aerian Gheorghe Stâlpeanu, căpitanul observator aerian Grigore Gafencu, sublocotenentul aviator Marcel Drăgușanu, sublocotenentul aviator Paul Magâlea, maiorul Constantin Cristescu, căpitanul observator aerian Mihai Bădescu, sublocotenentul de marină observator aerian Mihail Hurmuzescu și locotenent-colonelul observator aerian Gheorghe Rujinski⁶⁷.

⁶⁷ „Aeronautica Română”, an I, nr. 3 din martie 1921, p. 135.



Aviatorii români din promoțiile 1911-1913. Aceștia vor duce tot greul războiului aerian între anii 1916 și 1919.