

AVIATORI EROI DIN PRIMUL RĂZBOI MONDIAL, FĂRĂ MORMÂNT

Prof. univ. dr. Valeriu AVRAM*

În anii războiului de întregire 1916-1919, aviatorii români și-au adus o importantă contribuție la reușita operațiunilor militare. Lipsită, la început, de experiența unui război modern dus pe un front de sute de kilometri, aviație militară națională, înființată în anul 1910, a trebuit să facă față noilor cerințe¹.

În prima parte a campaniei s-a simțit lipsa piloților și observatorilor aerieni, care în majoritatea lor fuseseră trimiși la armele lor de origine, încă din iarna anului 1915. Și înzestrarea a fost precară, Corpul Aerian Român având în serviciu, în prima zi de mobilizare, numai 24 de avioane de recunoaștere, toate nearmate².

Inamicul concentrase pe frontul românesc peste 250 de avioane și 20 de companii de aerostație, inclusiv cinci zeppeline. Chiar în aceste condiții dificile, echipajele românești ale celor patru gru-puri de aviație – fiecare armată a primit în subordine câte un grup de escadrile – au executat în lunile septembrie-decembrie 1916 sute de misiuni de recunoaștere și bombardamente în liniile inamice, inclusiv în nordul Bulgariei, fiind vizate în principal localitățile Razgrad, Șiștov, Nikopol, Rusciuk, Drama, Levurnovo, Iampol, Oreahovo, unde se aflau principalele baze aeriene ale aviației germane ale căror echipaje executau misiuni asupra Bucureștiului și sudului țării³.

* Cercetător, Muzeul Aviației.

¹ Valeriu Avram, *Istoria aeronauticii militare române 1910-1916*, Ed. Tipag, Pitești, 2003, p.42; vezi și: Bernardo Sclerandi, *Aviazione 1910-1918*, Ed. Curcio Periodici, Roma, 1978, p. 44.

² Serviciul Istoric al Armatei (în continuare se va cita S.I.A), fond *Serviciul Secretariatului General*, dosar 265, f. 65-69.

³ Тентралнија Военe Архив (Arhivele Militare Centrale ale Bulgariei), F.40. Ap. 2, Ae. 1173, L. 155-159.

Prin sosirea în România, în octombrie 1916, a Misiunii militare franceze conduse de generalul Henry Berthelot, situația aviației noastre s-a îmbunătățit substanțial. În iarna anului 1917 s-a primit un număr mare de avioane achiziționate, în principal, din Franța, astfel că în primăvara și vara anului 1917, Armata română avea în serviciu 13 escadrile, cuprinzând toate categoriile de avioane: de recunoaștere, de bombardament, de vânătoare, de recunoaștere îndepărtată și bombardament strategic.

În perioada iulie-septembrie 1917, în sectoarele de luptă de la Mărăști și Mărășești au acționat peste 100 de avioane românești și cinci companii de aerostație, contribuția deosebită a aeronauticii la victoriile din vara anului 1917, fiind subliniată de comandanții Armatei române și chiar de generalii germani și austrieci. Astfel, în Ordinul de Zi nr.96/1917, referindu-se la modul de comportare exemplar al zburătorilor noștri în timpul bătăliei de la Mărășești, generalul Eremia Grigorescu, comandantul Armatei I-a române, sublinia: „Dar faptele de arme ce au stârnit admirația tuturor și unde ați arătat cel mai frumos spirit de sacrificiu sunt în timpul zborurilor pentru legătura cu infanteria, când fără a ține seamă de pericol, v-am văzut zburând la înălțimi foarte mici asupra liniilor vrăjmașe, pentru a putea duce știri precise în mijlocul întinericului cauzat de bombardamentul de artilerie, atunci când în vuietul asurzitor, nu vă vedeam decât pe voi, nu primeam decât de la voi știri, că năvălitorii au fost stăviliți, că valurile dușmane s-au sfărâmat și dau înapoi, în timp ce trei avioane sunt doborâte, sunt proba bărbăției aviatorilor în luptă”⁴.

În memoriile sale intitulate *Din campania contra României 1916-1917*, locotenentul german Leon Hertzner, comandantul Batalionului 1 din Regimentul de infanterie 333, nota: „Ziua a treia, 8 august 1917. Spre seară, fostul meu comandant de batalion, căpitanul Lamprecht, a venit însoțit de aghiotantul său. Am stat de vorbă într-o mică viroagă. Un avion inamic – al câtelea în această zi – zburând la mică înălțime, a deschis focul asupra noastră, punându-ne

⁴ Valeriu Avram, „Crucile negre“. *Aviația Puterilor Centrale deasupra României 1916-1917*, Ed. Pro-Historia, București, 2002, p. 170.

viața în pericol, așa încât, după ce s-a întunecat bine, am putut sta de vorbă. Mâine din nou aeroplanele inamice ne vor bombarda și mitralia, așa cum o fac zilnic de la începutul ofensivei”⁵.

Un subofițer prizonier din Regimentul 15 rezervă bavarez (Divizia 70) declara la interogatoriu: „Am admirat curajul aviatorilor români și îndrăzneala lor în luptă, coborând la înălțimi mici și aruncând bombe sau trăgând cu mitralierele de bord. Numeroși aviatori inamici au zburat deasupra pozițiilor noastre, fără ca artileria să aibă timp să fi tras în ei, după cum trebuia. Impresie cu atât mai dezagreabilă, cu cât tunurile contra aeronavelor inamicului trag foarte exact”⁶.

Generalul Johannes von Eben, comandantul Armatei a 9-a germane, raporta în scris la 21 august 1917, feldmareșalului August von Mackensen faptul că „aviația inamică a luat adesea parte la lupte, aruncând de la înălțime mică bombe asupra trupelor noastre aflate în atac și trăgând asupra lor cu mitraliera”⁷.

În războiul de întregire, Aeronautica română și-a dat tributul de sânge. Astfel, 48 de aviatori, mecanici, aerostieri și observatori aerieni au căzut la datorie, cei mai mulți din cauza unor defecțiuni tehnice ale avioanelor. Din rând lor, 13 au căzut efectiv în luptele aeriene sau au fost doborâți de artileria A.A. inamică. Cei mai mulți dintre acești eroi n-au morminte. Poate au avut atunci, când au căzut în luptă, ulterior urmele acestor morminte s-au șters. Societatea românească n-a avut grijă să păstreze aceste simboluri ale vitejiei zburătorilor noștri.

Unii dintre acești eroi au căzut în liniile inamice și nu știm dacă adversarii de atunci i-au înmormântat așa cum se cuvenea eroilor. Nimeni nu mai știe astăzi unde se odihnesc acești aviatori. Să amintim cu evlavie și mult respect numele unora dintre aceștia, care prin sacrificiul suprem, au contribuit la făurirea României Mari.

⁵ „Front-soldat“, (Germania), nr. 2/1938.

⁶ S.I.A, fond M.C.G, dosar 294, f. 572.

⁷ Valeriu Avram, *Misiunea aeronautică franceză în România 1916-1918*, Ed. Militară, București, 1998, p. 121.

Primul ofițer român aviator doborât de artileria antiaeriană inamică a fost locotenentul (r) Petre A. Crețu, născut la 28 iunie 1891 în orașul Bârlad. Acesta a urmat Școala de pilotaj și la 9 iunie 1916 a primit brevetul militar de pilot nr. 87. Prin Ordinul nr. 59/1916 al M.C.G. român a fost activat ca sublocotenent pilot în Corpul de Aviație Român. La mobilizare, a fost repartizat ca pilot de front în Escadrila „Farman“ subordonată Grupului 1 escadrile comandat de căpitanul av. Alexandru Sturdza.

După bătălia de la Sibiu, trupele române din Transilvania au început să se retragă, iar aviatorii Escadrilei „Farman“ s-au mutat cu aerodromul de la Tâlmăciu pe aerodromul de campanie de la Râureni aflat în apropierea orașului Râmnicu Vâlcea.

Comandamentul Armatei 1-a române avea nevoie de informații și aviația trebuia să execute misiuni de recunoaștere în liniile inamice. Deși terenul de zbor de la Tâlmăciu fusese ocupat de trupele germane, care instalaseră pe fostul aerodrom românesc o bateria A.A. de calibru 105 mm, lt. colonelul Constantin Găvănescul, subșef de stat major al Armatei 1-a, a ordonat aviatorilor din Grupul 1 escadrile să se reîntoarcă la Tâlmăciu. Practic, acest comandant iresponsabil îi condamnase la moarte pe vitejii noștri zburători. Au tras la sorti și primul a plecat, în ziua de 14/27 septembrie 1916, în misiune, locotenentul av. Petre Crețu, care a refuzat să-și ia ca însoțitor un observator aerian. Nu dorea să-l aibă pe conștiință, întrucât știa că își va pierde viața în această misiune, după cum au mărturisit ulterior camarazii săi din Escadrila „Farman“.

Ajungând deasupra aerodromului de la Tâlmăciu, avionul românesc a fost doborât de la prima salvă trasă de bateria A.A. germană de 105 mm, Farmanul prăbușindu-se la sol. Germanii au fotografiat rămășițele avionului și corpul neînsuflețit al locotenentului Petre Crețu. Nu știm dacă a fost înmormântat. Cert este faptul că, în perioada interbelică, oamenii mihoși din satul Tâlmăciu au ridicat în memoria eroului aviator Petre Crețu o troiță, la marginea pădurii dinspre nord-vest a localității, unde fusese aerodromul românesc. În anul 1991 am vizat orașul Tâlmăciu și n-am mai găsit nicio urmă din acea troiță. Regimul comunist a distrus orice monu-

ment creștin care a fost ridicat în onoarea unor eroi din anii Primului Război Mondial. A dispărut și pădurea prin extinderea localității.

Al doilea aviator care a plecat să survoleze localitatea Tălmăciu a fost locotenentul pilot Ion Mărășescu, care l-a avut ca însoțitor pe locotenentul observator Petre Angelian. Și avionul acestui echipaj a fost grav avariat de tirul bateriei A.A germane, pilotul reușind să aterizeze forțat. Echipajul românesc a fost luat prizonier, iar pilotul Ion Mărășescu a murit din cauza rănilor și a tratamentului inuman la care a fost supus în lagărul de la Stralsund din Germania.

Sublocotenentul de cavalerie observator aerian Iulius Tetrat (n. 14.08.1896, Râmnicu Sărat) a plecat în ziua de 26 octombrie 1916, în prima sa misiune de luptă, având de executat o recunoaștere în zona orașului Câmpulung Muscel. A plecat în zbor la ora 13.00, la bordul unui avion F.40 pilotat de locotenentul av. ing. Gheorghe Negrescu, comandantul Grupului 2 escadrile, cu baza la Băicoi (Florești, Prahova).

După ce avionul a luat înălțime la 3.000 m, a trecut de Târgoviște și s-a îndreptat spre Valea Dâmboviței, îndreptându-se spre sectorul pe care trebuia să-l recunoască. Ajuns la verticala dealului Mățău, avionul românesc a fost atacat de un avion de vânătoare german tip Fokker E.III. La a doua rafală, Farmanul 40 a fost avariat grav, fâșii din pânza aripilor au început să plutească în jurul avionului, în timp ce trepidații serioase și funcționarea anormală a motorului „mă obligă să reduc gazele și încep a coborî în lungul văii Dâmboviței spre sud, apoi să tai contactul de teama vreunui incendiu și să zbor planat. Dar atenția mea era încordată, iar înălțimea mi-a fost suficientă ca să aterizez într-o porumbiște în apropierea satului Voinești, aproape de apa Dâmboviței, de jur împrejur fiind numai livezi de pruni și de alți pomi“, nota pilotul într-un raport⁸.

Din cauza unei denivelări a terenului, o roată a trenului de aterizare a cedat și avionul s-a înclinat mult spre stânga. Pilotul

⁸ Idem, *Zburătorii României Mari*, Ed. Alpha MDN, Buzău, 2007, p. 373.

Gheorghe Negrescu a sărit repede din avion, spunându-i observatorului să facă același lucru. Sublocotenentul Iulius Tetrat n-avea cum să coboare din Farman-ul 40. Murise! La a doua rafală trasă de pilotul de vânătoare german, un singur glonț i-a străpuns inima, moartea fiind fulgerătoare. Abia împlinise vârsta de 20 de ani, în august 1916.

Carierea sublocotenentului Iulius Tetrat de observator aerian s-a terminat chiar în timp ce executa prima misiune de luptă, care a fost și ultima. A fost înmormântat în cimitirul central din orașul Râmnicu Sărat, în cavoul familiei generalului Tetrat, tatăl său. Ulterior, monumentul funerar a avut mai mulți proprietari astfel că, în momentul de față, nu există nicăieri scris numele acestui erou, căzut la datorie în timpul războiului de întregire națională. Nici măcar o stradă din acest oraș nu-i poartă numele, deși am făcut demersuri în acest sens la Consiliul municipal al urbei Râmnicu Sărat.

Primul ofițer aviator român căzut într-o luptă aeriană, în Campania din anul 1916, a fost citat prin Înaltul Ordin de Zi nr. 16/1916, care sublinia printre altele: „Sublocotenentul observator Tetrat Iulius, în cursul unei lupte aeriene cu un avion inamic deasupra Carpaților, a dovedit bravură fără seamăn și un mare dispreț de moarte. Dat la Marele Cartier General, azi 7 noiembrie 1916, Ferdinand I.”⁹.

Această citare echivala cu decorarea cu Ordinul „Mihai Viteazul” clasa a III-a, căci în acel moment nu se luase hotărârea decorării „post-mortem”.

În timpul Primului Război Mondial au fost îndeplinite și misiuni de sacrificiu, iar aviatorii s-au oferit voluntari pentru îndeplinirea lor. O astfel de misiune a fost îndeplinită în după-amiaza de 19/1 decembrie 1916 de echipajul mixt format din locotenentul av. Eugeniu Iorgulescu (născut la 24 ianuarie 1881 la Iași; brevet militar de pilot nr. 77 din 3 martie 1916) și locotenentul francez pilot De Maille. Misiunea de sacrificiu a fost ținută în mare secret, echipajul Iorgulescu-De Maille a plecat la bordul unui Maurice Farman tip XI să bombardeze orașul Sofia, ca represalii la bombardamentele germane făcute asupra Bucureștiului și a localităților din sudul României.

⁹ „Monitorul oastei”, nr. 2 din 19 ianuarie 1917.

Avionul M. Farman XI a survolat Palatul regal din Sofia și locotenentul Iorgulescu a lansat trei bombe, care au lovit o aripă a palatului, producându-se un incendiu. Artileria A.A germană instalată pe muntele Vitoșa și care apăra Capitala Bulgariei, a deschis focul și avionul românesc a fost grav avariat. Echipajul a reușit să aterizeze în teritoriul inamic, fiind capturat, ambii aviatori au fost internați în lagărul de prizonieri de la Haskovo-Bulgaria veche. Neprimind îngrijirile medicale corespunzătoare, locotenentul av. Eugen Iorgulescu a decedat¹⁰.

Ca urmare a demersurilor personale făcute în Bulgaria cu ajutorul dr. Momcil Ionoff, profesor universitar la Academia Militară din Sofia, nu s-a găsit nicio știre referitoare la existența unui mormânt al eroului nostru. Se pare că a fost înmormântat într-o groapă comună.

Unul din așii aviației de vânătoare din anii războiului de întregire a fost plutonierul de marină aviator Ioan Muntenescu, pilot în celebra escadrilă de vânătoare „Nieuport 11“.

S-a născut la Tecuci în anul 1892. A urmat cursurile Școlii de maiștri militari de marină și, după absolvire, a fost repartizat pe crucișătorul „Elisabeta“. Atras de miracolul zborului, a urmat Școala de pilotaj de la Băneasa, obținând brevetul militar de pilot nr. 102 din 23 august 1916. S-a antrenat pe avionul de vânătoare Nieuport (XI), fiind repartizat în Escadrila N. 11 comandată de căpitanul av. ing. Ștefan Protopopescu, personalitate marcantă a aviației militare române, posesorul brevetului nr. 1 de pilot militar.

Tânărul pilot de vânătoare Muntenescu a executat zeci de misiuni, susținând mai multe lupte aeriene. Vitejia și îndrăzneala în luptă a ajuns până la comandantul Armatei a 2-a române, generalul Alexandru Averescu, care i-a spus: „Nu te mai băga așa cu aeroplanul în mijlocul dușmanilor, că poate să se întâmple o nenorocire, un glonț rătăcit...“. Muntenescu i-a răspuns celebrului comandant: „Eu sunt român, domnule general, și românul trebuie să-și sacrifice viața. Sunt român și trebuie să mor pentru țara mea, apărându-mi

¹⁰ S.I.A, fond *Diracția Aeronautică*, dosar 32, f. 182.

patria cu riscul vieții¹¹.

26/7 noiembrie 1917. Zi de glorie pentru aviația română. În această zi, zburătorii noștri au obținut 5 victorii aeriene. La ora 9³⁰ dimineața, sublocotenentul Egon Nasta aflat la bordul avionului de vânătoare Nieuport XI nr. 1411 și plutonierii Ioan Muntenescu (N. nr. 1245) și Paul Magâlea (N. nr. 909) au plecat într-o misiune de supraveghere a frontului. Între Mărășești și Tecuci au întâlnit o escadrilă de avioane germane de vânătoare tip Fokker, care asigurau protecția unor avioane de bombardament. Lupta a fost dură și rapidă, două Fokkere germane s-au prăbușit în flăcări fiind doborâte de Ioan Muntenescu. Al treilea Fokker a fost doborât și prin participarea lui Paul Magâlea, victoria fiindu-i acordată subofițerului Magâlea¹².

10/23 noiembrie 1917. Zi de mare doliu pentru Aeronautica română. La ora 13.00, în urma unei lupte aeriene care s-a desfășurat la 4000 m deasupra podului de la Cosmești, plutonierul de marină aviator Ioan Muntenescu a fost rănit mortal. A fost atacat de trei avioane de vânătoare germane tip Rolland, foarte performante, fiecare fiind armate cu câte două mitraliere sincronizate. Deși a înțeles că mai are puțin de trăit, viteazul nostru pilot a ajuns până deasupra aerodromului de la Tecuci, dar s-a prăbușit de la circa 30 m. Murise în aer, așa cum și-a dorit!

Pentru curajul și eroismul în luptă a fost decorat post-mortem prin Înaltul Decret Regal nr. 1327 din 11/24 noiembrie 1917 cu medalia „Virtutea Militară“ cu spade clasa II-a.

Maiorul av. Andrei Popovici, comandantul Grupului 2 Aeronautic Tecuci, care avea în subordine și Escadrila N. 11, mărturisea: „Îl iubeam nespus de mult pe Muntenescu, căci merita să fie iubit pentru bunătatea lui simplă, pentru credința sa, pentru cuvântul drept, fără ipocrizie, pentru demnitatea și curajul pe care îl proba cu prisosință și care sunt apanajul ființelor înzestrate excepțional, al eroilor“¹³.

¹¹ „Revista subofițerilor“, an XIV, nr. 142-143/ martie-aprilie 1928.

¹² S.I.A, fond M.C.G, dosar 816, f. 212.

¹³ Valeriu Avram, *Zburătorii României Mari...*, p. 242.

În semn de cinstire, a fost înmormântat cu onoruri militare. Într-o margine a terenului de zbor de la Tecuci i s-a ridicat o cruce, care a dispărut deja încă din perioada interbelică.

Nu au morminte nici cei doi membri ai unui echipaj care a căzut într-o luptă aeriană pe frontul din Ungaria în anul 1919. Este vorba de echipajul format din ajutorul de sublocotenent pilot Bucur Stan și locotenentul de marină observator Mihail Hurmuzescu, cavaler al Ordinului „Mihai Viteazul“ clasa III-a.

În ziua de 12 iunie 1919, echipajul Stan-Hurmuzescu aflat la bordul unui avion de recunoaștere de captură tip U.C.I nr. 161.156, în timp ce survola orașul Miskolc, a fost atacat de două avioane de vânătoare Fokker D.VII, foarte performante, pilotate de aviatorii maghiari Ujvary Lazslo și Keisz Geza din Escadrila Roșie de aviație nr. 8. Locotenentul Hurmuzescu a tras continuu cu mitraliera de bord reușind să doboare un adversar, dar și avionul U.C.I a fost grav avariat. Cu foc la bord, echipajul Bucur Stan-Mihail Hurmuzescu s-a prăbușit în liniile inamice în apropiere de râul Sajo, la sud-vest de Miskolc. La contactul cu solul avionul a explodat, cei doi aviatori români pierzându-și viața¹⁴.

Nu știm dacă au fost înmormântați. Am făcut personal demersuri în Ungaria, prietenii mei, istoricii de aviație Gyorgy Punka și Denes Bernad, n-au găsit nicio informație în arhivele militare maghiare în legătură cu moartea acestor doi eroi.

¹⁴ S.I.A, fond *M.C.G.*, dosar 3070, f. 60.