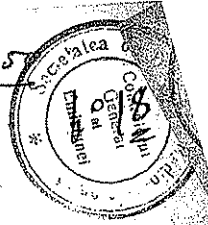


062

*Conferinta Radio  
11 Sept. 205*



SBURATORII NOSTRI IN RASBOIUL INTREGIREI.

**DE EMISIUNE**

Egiritile pe front, pentru intâia oară, a sburatorilor nostri în campania de întregire a neamului, au fost ideile care răsună întreaga lor făptură făcută din acțiune și eroism. Unii din ei au putut norocul de a-și începe cu bine activitatea lor pe front, alții dintru început s'au lovit de pericol, specificul permanent al meseriei aripelor, alții au plătit greu și definitiv.

- La 15 Martie 1917, Sergental aviator Nicolae Iliescu, ilustrul sburator de mai târziu, azi căpitan Iliescu-Mitralieră, se prezenta la escadrila F.5. Timpul de a se obișnui puțin cu viața și atmosfera frontului, de a fi pus la curent de către șeful escadrilei și șeful observatorilor cu situația înaltului în față și la 27 Martie, deci 12 zile după venire, i se dă prima însărcinare pe front. În tovarășia Sub.Locot.observator Ioanin Ralea, echipajul primește misiunea unei supravegheri de sector, întâia însărcinare ce se încredințează neofitilor frontului.

Și s'a întâmplat și cu ei ceiace se se întâmplă de obicei la primele esiri pe front, echipajul s'a lăsat surprins de un avion de recunoaștere care, din spate, atacă cu mitraliera și dela prima rafală scoate din serviciu elicea care - reamintesc - la Farmanele de război, era în spate. Scos din serviciu, avionul trebuia să rămână la misiunea ce primise și să se înapoieze în liniile noastre, în sbor planat, dacă distanța și înălțimea o permiteau. Simplu, nu-i așa? Dar avionul înamic urmărea și el voia să-și perfecteze opera începută, adică să doboare avionul din față sa; și atunci retragerea în liniile noastre nu era o operațiune atât de ușoară.

Iliescu însă a fost și continuă a fi și azi, un maestru al manșei; deși fără motor, el face față inamicului prin manevre foarte

dibace și se aranjează așa încât să-și aibă adversarul neîncetat în față, adică în tirul mitralierei observatorului său al cărui loc, în avion, era în fața pilotului. Manevrelle magistrale ale pilotului și tirul precis al observatorului au exasperat pe inamic care și-a zis că e, poate, mai prudent pentru pielea sa de a nu insista prea mult; furios, el părăsește lupta și dispăre în liniile sale.

Cu toată înălțimea pierdută în timpul acestor evoluții, Iliescu reușește a-și aduce avionul în liniile noastre, imediat înapoia frontului. "Ura, am scăpat" i își spune echipajul; "acum să mergem în căutarea unei elice de la escadrilă, s'ă înlocuim pe cea stricată și repede la unitate". Dar artileria inamică urmărise lupta, văzuse aterisarea avionului nostru și a declanșat asupra lui un tir rapid și susținut. La fiecare spargere de proiectil, sburătorii noștri cari, transformați în infanteriști, se retrăgeau către înapoi, trebuiau să se culce la pământ și apoi să se scoale și să se retragă câțiva pași și apoi din nou să se culce, să se scoale și să pornească iar în pas alergător.

"În viața mea nu am făcut atâtea culcări și sculări în pas alergător" ne spunea la înapoiere hazliu pilotul.

./././.

Dar nu totdeauna întâia eșire pe front se termină, ca cea povestită acum, cu salvarea vieților. Nu voi uita niciodată cazul Sub.Locet.Tetrat. În Martie 1916, pentru motive ce nu pot intra în cadrul acestei conferințe, am fost dat afară din aviație "ca element revoluționar și extrem de periculos Corpului de aviație" și înapoiat în arma mea de origine, Cavaleria, cu care am intrat în război în August 1916 și în care am luptat până la începutul lunii Octombrie a aceluiaș an când am fost rechemat la aviație.

In acel moment mă găseam ~~cu~~ unitatea mea, în retragere, la Câmpina. Spre a ajunge la București, m'am adresat camaradului meu, Comandorul Iorgu Negrescu, pe atunci Locotenent, care comanda celebra escadrilă Farman 2, la Băicoiu, lângă Câmpina, spre a-mi da un automobil cu care să merg la București.

Am petrecut între eroicii sburători ai acestei escadrile : neuitatul Ion Penes, Cicerone Olănescu, Jean Kiritzescu etc. 2-3 ore delicioase. Cel mai tânăr de aci, Sub.Lt.Tetrat, proaspăt adus din Cavalerie ca observator aerian, mă ia de o parte și-mi spune :

- Doamule Căpitan, sunt de 2 săptămâni aci și nu am făcut încă nici un sbor pe front; eu am venit la aviație ca să sbor, nu ca să mă ambuschez; vă rog să stăruiți pe lângă Dl.Locot.Negrescu pentru a-mă utiliza în sbor.

Dorința acestui tânăr mi-a plăcut și am făcut intervenția cerută pe lângă excelentul camarad Iorgu, un adânc cunoscător al sufletului de sburător.

- Ai dreptate, măi Andrei, îmi răspunde el; uite, chiar acum îl voi lua cu mine însumi, în sbor, într'o recunoaștere extrem de importantă ce ne este cerută de Dl.General Averescu.

Recunoașterea aceasta trebuia să devină istorică, prin importanța ei; ea a descoperit marșul a 2 divizii germane cari, prin pasul Bran, se pregăteau să întoarcă trupele noastre din Valea Prahovei.

Atmosfera bună, câteva pachete răslețe de nori nu împiedecau vizibilitatea.

Când se găsea către sfârșitul misiunii sale, în regiunea Câmpulung, Negrescu remarcă că unul din montanții principali ai avionului său este găurit în 4 locuri foarte apropiate. Și-a dat numai decât seama că ele erau efectul tirului cu mitralieră a unui avion inamic care se ascundese înapoia unui noruleț de eventuala replică a

lui Conu Iorgu. Rana avionului era gravă; cum piesa atinsă lucra la compresiune, era foarte posibil ca dintr'o clipă într'alta accidentul să se producă; și, prudent, pilotul a hotărât a se coberă imediat; motorul în ralenti, cu mișcări foarte dulci în comenzi, el avu timpul să-și aleagă un teren și să ateriseze cu bine. Când motorul se opri, Iorgu Negrescu sări sprinten din avion - pe atunci el își <sup>putea/</sup>permitea luxul de a fi sprinten - și în timp ce-și desfăcea combinezonul, se adresă lui Tetrat :

-Văzuși, Tetrate, ce ni s'a întâmplat ? Noroc c'am scăpat numai cu atât !"

Tetrat însă stătea cu capul aplecat înainte spre harta din fața lui, ocupat, parcă, a-și fixa câteva repere din recunoașterea făcută, în vederea raportului ce trebuia întocmit.

-"Ai auzit ce ți-am spus, Tetrat ?"

Dar Tetrat nu ridică capul. Negrescu își repetă, cu voce mai tare, întrebarea sa, fără însă ca rezultatul să fie altul. Atunci cu o umbră de îngrijorare în suflet, se urcă pe aripa avionului și se uită la Tetrat. Acesta era palid și Negrescu a crezut că oboseala primului sbor la mare înălțime și cu emoții, l'a adormit. Și iată-l scuturându-l de cot, țipând la el. Dar Tetrat nu dădea nici un semn de viață. Cu ajutorul unor oameni veniți la avion în clipa aterisării, Tetrat a fost scos din aparat; nici o rană vizibilă, nici o picătură de sânge. La autopsie s'a constatat numai că un glonte intrase în umărul drept, l'a traversat în tot latul său și a eșit prin umărul stâng. Moartea îi fusese instantanee. Așa a fost primul sbor al lui Tetrat.

Iată cum, uneori, întâiul sbor pe front poate să fie și ultimul.

\*  
\* \* \*

Printre dușmanii sburătorilor în război - pericolul profesional, avioanele dușmane și tirul lor, stările atmosferice etc. Nu trebuie uitat tirul bateriilor anti-aeriene inamice. În regiunea Mărășeștilor, bateriile anti-aeriene dela Suraiia, Biliiești și Sasu dela Sudul Pădurei Negre, erau cunoscute și temute de toți sburătorii mei. Voiu cita un caz cunoscut printre sburători și care invederează afirmația ce am făcut :

În ziua de 30 Aprilie 1917 orele 10 dimineața, un echipaj format din Plot.pilot Rotaru și Lt.obs.Ernail Gheorghiu pe un avion F 40, primise misiunea de a fotografia satele Suraiia și Biliiești cu amplasamentul unor baterii anti-aeriene asupra cărora artileria noastră voia să facă un reglaj de tir cu ajutorul avioanelor. Timpul era frumos, vizibilitatea bună, însă frig. Ambii sburători scrutează orizontul de jur împrejur pentru a vedea dacă nu descopăr în zare punctul acela negru și caracteristic care într'un minut se transformă într'un avion inamic și care ar fi putut împiedeca misiunea lor fotografică.

Totul se anunța bine și primul clișeu trebuia scos, când iată, în jurul avionului, la câteva sute de metri depărtare, o serie de globuri negre de fum punctate cu roș și cari se deplasau odată cu avionul, cele din față ținându-i, parcă, calea. Pe fiecare clipă ce trecea, tirul se întetea, distanțele dela avion la locul exploziilor deveneau tot mai mică, cercul de foc din jurul avionului se strângea tot mai amarnic.

Dintr'o casetă de 12 clișee, observatorul luase deja 4 fotografii și se pregătea să ia pe a 5-a când 2 lovituri explodară atât de aproape sub avion, încât fără mână maiastră a ilustrului Rotaru, avionul ar fi fost răsturnat complet; cu toată emoția dela bord, vajnicul Ernail Gheorghiu ia și a 5-a fotografie și se grăbește a lua pe a 6-a care, vai, trebuia să fie ultima. Două lovituri se sparg chiar în fața avionului proiectându-și jerba de foc peste carlingă;

zei de schije de obuz ciuruesc planurile avionului și câteva mai nebune găuresc carlinga în care se găsea echipajul, după ce în drumul lor taie o diagonală, ating serios un montant al trenului de aterisare și rănesc echipajul.

În stare în care î/ypusese tirul inamic, avionul nu mai putea continua misiunea, de aceea pilotul - după ce redresează avionul din poziția critică în care ultimele explozii îl așezaseră - pune capul/către aerodromul din Tecuci și trece'n sbor planat.

Ajuns la 1.000 m. înălțime, timp în care echipajul de-abia se desmeticise din greama încercare prin care trecuse, Rotaru face semn observatorului că fusese rănit la mâna dreaptă care-l făcea să sufere. În acelaș moment Gheorghiu se simte rău și pierde pentru un moment cunoștința. Când își reveni în fire simți o căldură înviorătoare pe la mijlocul corpului și el începu să se observe : văzu găurile din carlinga avionului, descoperi pe acele din ținuta sa de sbor și înțelese de-abia atunci că fusese rănit.

Conduc la Spitalul din Fânzeasca, se constată că Emil Gheorghiu fusese grav rănit la abdomen și că ficatul îi fusese traversat de o schijă de obuz.

În registrul de sbor al celebrei escadrile F 4, Comandantul acesteia, Căpitanul Giossanu, a înscris :

"30 Aprilie 1917, orele 10,45

Lt.obs.Emil Gheorghiu și Plot.pilot Rotaru întorși din misiune fotografică din regiunea Suraia-Bilești, cu avionul foarte serios atins de schijele proiectilelor bateriei dela Sasu. Observatorul cu ficatul perforat, pilotul rănit la mână."

Rana pilotului i-a permis continuarea serviciului de sbor pe front. Observatorul a fost operat și o lună mai târziu era din nou lângă camarazii săi la locul de pericol și de onoare.

Rotaru a fost distins cu Virtutea Militară de Aur, iar Ernil Gheorghiu cu Ordinul Mihai-Viteazu. Ambii continuă a servi marginal în Aeronautica Tării, întâiul cu gradul de Căpitan, al II-lea cu gradul de Căpitan-comandor, ca Atașat al Aerului, la Paris.

Viața frontului, în aeronautică, este o succesiune nesfârșită de acte de eroism, de glorie și de sacrificiu, este o viață de continuă încordare, de neprevăzut, de nesiguranță, de îndoeli, de optimism și pesimism, viață de înaltă răspundere.

Voiu încheia ședința de azi cu citarea unei acțiuni a aviației de vânătoare.

Se syonise pe front, la Mărăgești, că printre escadrilele inamicului își făcuse apariția o unitate de curând sosită după frontul occidental, compusă din aparate de un tip nou, superior. "Dacă avioanele de până atunci erau superioare alor noastre, ce trebuie să fie cele noi sosite !" Acest gând a preocupat, a neliniștit puțin pe piloții mei de vânătoare, cu atât mai mult cu cât aparatele noastre aveau și o uzură de circa 200-300 ore de zbor în acel moment.

În ziua de 10 Noembrie 1917, 2 Nieuport-uri de ale noastre pilotate de Lt. Egon Nasta și de Plet. Munteșescu pleacă în croazieră pe front. La 4.000 m. deasupra pedului dela Cosmești, flăcăii noștri întâlnesc ceiașce căutau: inamicul. El se prezenta însă sub forma a 3 avioane germane noi, de culoare kaki, ce se dirijau către ai noștri.

La câteva sute de metri depărtare, patrula inamică se desparte în două : un avion se scoborâș sub ai noștri, celelalte două trecură deasupra lor. Disproporți~~e~~ enormă între cele 2 tipuri de avioane aflate față în față cu ale noastre, 2 nefericite Bebe-uri Nieuport, oboșite, cu motorășe de 80 cai putere și cu o singură mitralieră cocotată deasupra planului superior; cele germane noi, cu motore de 200-300 cai putere și cu câte 2 mitraliere trăgând prin elice.

Cei 2 sburători ai noștri nu aveau însă altceva de făcut decât să accepte lupta. O privire dela unul la altul și un semn convențional și băeții noștri se pun de acord: Nasta acceptă invitația neamțului care trecuse dedesubt și îl ataca cu mitraliera dela câțiva metri de metrii apropiere; apoi cabrând brusc trece deasupra celui atacat pentru ca acesta să fie atacat acum de către Muntenescu. Cele 2 avioane dușmane cari rămăseseră deasupra neatacând încă, deci neavând a le face față, Nasta atacă pentru a II-a oară avionul de sub el, în timp ce Muntenescu - după ce atacase - cabra acum la rândul lui pentru a lua din nou înălțimea pierdută prin atac. În aceste 2 atacuri, temerarul dușman a plătit cu viața lui; în flăcări, avionul său a căzut în liniile noastre în imediata apropiere a frontului. Tranșeele martore a luptei desfășurată deasupra capului lor, și-au manifestat bucuria - am aflat-o mai târziu - prin cântece și jocuri în fundul adăposturilor.

Iată însă că Muntenescu părăsește locul luptei și într'un sbor planat foarte corect se îndreaptă spre aerodromul dela Tecuci. În această clipă camaradul Nasta este atacat simultan de cele 2 avioane adverse; el își dăduse seama că dintre cei 3 piloți dușmani, cel ce acum zăcea la pământ era asul, pilotul hârșit în lupte și că acești din urmă 2 erau ceva mai inferiori lui. Tare pe această constatare, pilotul nostru rămas în luptă atacă prin foc de jos în sus pe primul din adversari care, lovit în plin, se pune în vrillă și cade între liniile noastre și cele inamice. Iubiți ascultători, disprețul de moarte, practicat cu atâta liniște și stăpânire de sine de către acest sburător și de către alți câțiva camarazi de-ai lui, este spectacolul cel mai mișcător pe care l'am cunoscut și plâng pe acei a căror ochi nu s'au umezit la ~~contemplarea~~ contemplarea lui. Bravo Nasta ! Moralul celui rămas în viață dintre adversari a fost însă teribil sdruncinat: sub ochii săi 2 din tovarășii cu care pornise la luptă fuseseră dobo-



râți și el rămăsese acum singur. Superioritatea calității materialului volant, prezența pe avionul său a 2 mitraliere în loc de una, nu au egalat însă superioritatea manevrieră a lui Nasta. De aceea, după 2 atacuri nereușite, judecând că e mai prudent să nu continue pentru a nu urma calea tovarășilor săi, el rupe brusc lupta și într'un picaj dezesperat dispore în liniile sale spre Focșani unde germanii își aveau aerodromul lor. Nasta rămăsese învingător.

Intreaga luptă a fost urmărită cu ochii liberi de toți piloții ce rămăseser pe aerodromul din Tecuci. Victoria alor noștri ne-a entuziasmat, bine înțeles, și fiecare o manifesta după felul său: unii țipau, alții aruncau obipiurile în sus, alții săreau ori se învârteau fugind de colo până colo, câțiva plâneau în entuziasmul lor.

Mie personal, care-mi cunoșteam piloții și le cunoșteam și starea suflotească a momentului după liniștea ori sburdălnicia sborului lor, mie personal, zic, nu mi-a plăcut egirea din luptă a lui Muntenescu. Acest băiat - cel mai bun vânător aerian al aviației noastre de război - nu avea în el noțiunea frăcei și nu cunoștea și nu făcuse până atunci nici un gest de lașitate; de ce oare a părăsit lupta lăsându-l pe Nasta singur, în lupta cu 2 adversari periculoși? Nu, nu, nu Muntenescu cel de totdeauna ar fi făcut asta. Dar totuși, sborul lui planat către Tecuci era extrem de liniștit, de corect și nimic nu se putea deduce din observarea lui.

Lupta lui Nasta cu celelalte 2 avioane inamice a distrat puțin atențiile noastre a celor de jos și numai când Nasta își terminase eroica și fantastica cavaleadă și se înapoia spre casă, numai atunci ne-am întors atenția către Muntenescu, care ajunsese deasupra marginii aerodromului la 10 m. înălțime și se pregătea să ateriseze. În acest moment, deci când mai erau câteva secunde până ce roțile să se așterne pe sol, s'a petrecut ceva groasnic, Muntenescu care

fusese rănit în sbor, la piept și suferise o puternică hemoragie internă - am aflat-o ceva mai târziu - avusese tăria să iasă din luptă și să se dirijeze spre Tecuci în acel sbor planat de care am vorbit adincoarea. Durerile pe de o parte și hemoragia pe de altă parte, l-au slăbit și ajuns deasupra aerodromului i-a venit rău, a leginat, înclinându-se către înainte; în înclinarea sa, munga de comandă a urmat și ea mișcarea de înclinare și din panta dulce de planare în care se găsea, s'a transformat într'un picaj dela cel 10 m. de care am vorbit.

Pe baza propunerii mele, Egon Nasta a fost decorat de Suveran cu ordinul Mihai Viteazul.

Trei avioane doborâte în 12 minute de luptă îndrăcită, de luptă plină de îndârjirea caracteristică sburătorilor "Eroicului Grup 2" ce au avut înalta cinste de a comanda căruia i-a încumbat onoarea și misiunea de sacrificiu de a străjui în cerul ultimei bucăți de pământ ce ne mai rămăsese nepângărită încă de dușman : Moldova! Dar și cu sacrificiul celui mai ilustru pilot de vânătoare al nostru, Munteșcu.

În jurul rămășițelor sale pământești, cu ochii plini de lacrimi și cu pumnii încleștați, toți sburătorii tăceau; fiecare din noi era cu gândurile sale. Nebunia neantului ne ciocănea în tâmplă. Acum o jumătate de oră de-abia, din acest corp imobil și rece ca marmora, răsunase strigătul de bucurie : "un boș, plec" ! Și pentru totdeauna a plecat.

Pledoaria în favoarea bătrâneții a ilustrului Cicerone nu este oare cea mai zadarnică din toate pledoariile sale, o notă falsă în arta sa reală ?

Aceste corpuri sfărtecate de sburători, aceste gragede cărnuiri însângerate, toate aceste imagini de moarte, nu valorează ele oare mai mult decât cea mai nobilă statuă a vre unui bătrân retor ?

Destinați zdrobirei, n'au acceptat care sburătorii ca pe o binefacere supremă, certitudinea de a nu îmbătrâni ?

În biserica dela Tecuci în care (după ce din Înalt Ordin am remis celui plecat dintre noi Virtutea Militară de Aur) serviciul religios a fost îndeplinit, o tăcere indescriptibilă și plină de mister, povestea mai bine decât orice vorbe, toată măreția acțiunii lui Nasta și a tovarășului său dispărut, Munteșescu. În clipa aceea de confruntare cu temutul invizibil, ne-am dat lesne seama că divinul este totuși mai mic și mai puțin decât dulcea plăcere de a trăi, în pasăre, la bunul plac al furtunei !

Dar oare mor în adevăr asemenea exemplare ? Genialul Zorileanu, temerarul Munteșescu, impetuosul Craiu, blândul Gonta !

Sunt aproape 20 de ani de atunci și ei nu au încetat parcă de a muri !

Povestirile mele despre isprăvile sburătorilor, felii viei ale războiului nostru aerian, este imaginea întregii vieți silnice a acestor Titani vegnic forțați să urce la origimele trăsnetului și să nu obțină odihnă. Miracolul începe odată cu venirea lor în aviație și nu mai încetează sau încetează odată cu moartea. Pacea a demobilizat toate sufletele; numai aviația nu demobilizează.

În pragul propriului lor suflet, perpetui cerșetori ai infinitului, sburătorii trebuiesc păstrați în acea stare de entuziasm, de fascinație sufletească fără de care nimic nu se va întreprinde în meseria aripelor. Însuși Suveranul Țării a confirmat acest mare adevăr psihologic, în cuvântarea Sa din ziua de Sft. Ilie, anul acesta. În clipa în care rațiunea pretinde a se substitui prea mult entuziasmului pentru a conduce aviația, rezultatele se știu mai dinainte.

În România tuturor litaniiilor inimii și gândirei, victoria sburătorilor noștri să fie Requiem-ul și repausul sufletului tuturor.

Dragi ascultători, iubiți pe sburători și credeți în ei !

*(-dr. aviator Andrei Popescu)*