

HIDROAVIAȚIA ROMÂNŌ - GERMANĂ DIN MAREA NEAGRĂ ÎN LUPTA PE MARE ÎN CEL DE-AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL

comandor dr. IOAN DAMASCHIN*

*„Fără aviația Maritimă, Marina Regală nu ar fi putut
să-și îndeplinească în siguranță misiunile sale”.*

Viceamiral Ioan Georgescu

Necesitățile de apărare într-o concepție unitară a litoralului românesc și a porturilor de la Marea Neagră precum și complexitatea realizării acestei apărări, cu participarea tuturor categoriilor de forțe armate - terestre, navale și aeriene, au condus la ideea înființării, la data de 1 ianuarie 1941 a Comandamentului Aero – Dobrogea, care să conducă operațiile aeriene pe litoral. Acest comandament rămânea¹ în subordinea Statului Major al Aerului dar, din punct de vedere operativ, se subordona Comandamentului Marinei Regale Române.

O astfel de structură și concepție de acțiune a forțelor s-a dovedit a fi inspirată, forțele maritime și cele aeriene realizând o cooperare eficientă, atât pentru apărarea litoralului împreună cu Corpul 2 Armată, cât și a comunicațiilor maritime, pe toată durata celui de-al Doilea Război Mondial.

La începutul războiului, hidroaviația, cu baza la Constanța, pe lacul Siut-Ghiol, era compusă din: Escadrila 101 Hidro – patrulare, cu 6 aparate „Savoia-62” și „Savoia-55”; Escadrila 102 Hidro – informație, cu 10 aparate, din care, 4 aparate au fost pierdute în cursul anului; Escadrila 16 – observare, cu 8 aparate „I.A.R.-39”, din care, unul a fost pierdut în luptă, retrasă, ulterior, după cucerirea Basarabiei; Escadrila 53 cu 8 aparate „Hurricane”, deplasate, periodic, în alte zone². Dacă în primele luni de război aceste avioane efectuau, zilnic, câte două misiuni, în bazinul de Nord - Vest al Mării Negre, din cauza faptului că o parte din aparate își consumaseră orele de zbor, începând cu 15 octombrie 1941, numărul misiunilor deasupra mării s-au redus la una pe zi.

Misiunile principale pentru care era folosită hidroaviația erau: cercetarea și supravegherea raioanelor de larg și de litoral; înștiințarea forțelor navale proprii despre pericolul aerian, naval și submarin; escorta convoaielor; salvarea naufragiaților; descoperirea minelor smulse din baraje

* Liga Navală Română, filiala Constanța.

¹Aurel Pentelescu, Cristian Crăciunoiu, Jipa Rotaru, *Hidroaviația României*, Editura Modelism Internațional, București, 1994, p. 22.

² Arh. M. N. fond Comandamentul Marinei Regale, dosar 1458, f. 45.

din zonele minate; verificarea informațiilor despre mișcările de nave ale inamicului, aprovizionarea grupului de militari de pe Insula Șerpilor. Pentru îndeplinirea acestor misiuni hidroaviația acoperea un front de litoral de 250 Km și cu o adâncime de 400 de Km³. O sinteză a acțiunilor Hidroaviației Române în campania anului 1941 este semnificativă în a evidenția efortul acestei categorii de forțe pentru apărarea comunicațiilor maritime. Astfel, în cursul anului 1941, hidroavioanele au efectuat un număr de 1711 ore de zbor, în 597 misiuni, din care: 366 misiuni de explorare, 64 misiuni de supraveghere, 8 misiuni de recunoaștere, 22 misiuni de escortă navală, 54 misiuni de escortă antisubmarină, 18 misiuni de patrulare, 16 misiuni de căutare antisubmarină, 5 bombardamente antisubmarine, 2 misiuni foto, speciale, 42 misiuni diverse (transporturi, identificări, recunoașteri, verificări de informații etc)⁴.

Sosirea iernii cu fenomenele meteorologice specifice, furtuni, ceață, îngheț etc. a influențat, atât acțiunile forțelor navale cât și a celor aeriene deasupra mării. Astfel că, în lunile ianuarie - martie 1942, hidroaviația nu a avut acțiuni specifice deasupra mării din cauza gheții în hidroescale.

Cooperarea dintre Comandamentul Marinei Regale și Forțele Aeriene Române, participante la siguranța convoaielor în Marea Neagră și apărarea litoralului, între Mangalia și gurile Bugului, a fost statuată într-un plan de cooperare, materializat prin Instrucțiunea Specială nr. 27, din 27 februarie 1942. Conform acestei Instrucțiuni, forțelor aeriene le reveneau următoarele misiuni: să exploreze bazinul de Nord-Vest al Mării Negre, în scopul descoperirii activității flotei inamice și eventualele încercări de debarcare; să atace, cu o parte din forțe, navele de suprafață inamice descoperite la larg și cu totalitatea forțelor, navele descoperite în zona barajelor de mine; să coopereze la siguranța antisubmarină și aeriană a transporturilor pe mare; să acopere punctele sensibile de pe litoral împotriva bombardamentelor aeriene inamice, îndeosebi în zonele Constanța, Sulina și Odessa; să sprijine, cu totalitatea forțelor, operațiunile împotriva inamicului debarcat⁵.

Misiunile fixate Forțelor Aeriene Române se regăsesc și în Directiva Specială nr. 52 a Statului Major al Aerului, emisă la 15 martie 1942, în care se prevedea că aviația va acționa contra eventualelor debarcări pe litoral, lansări de parașutiști și aerodebarcări, precum și contra atacurilor flotei navale inamice asupra transporturilor pe mare⁶.

³ *Ibidem*.

⁴ *Ibidem*, fond Statul Major al Aerului, dosar 545, ff. 264 - 265.

⁵ *Ibidem*, fond 1.679, dosar 229, f. 2.

⁶ *Ibidem*, fond 1.377, dosar 131, f. 409.

Concepția operațiunilor aeriene privind executarea cercetării prevedea, în sinteză, ca aceasta să se efectueze cu aviația de observare prin explorare aeriană apropiată, în zorii zilei, de-a lungul coastei, între Mangalia și Cap Tendra și pe coasta de vest a Peninsulei Crimeea, în scopul descoperirii navelor inamice, a submarinelor și a minelor în derivă și, deasemenea, prin explorare aeriană îndepărtată, pe timpul serii, cu aviația de recunoaștere și hidroaviația, la larg, până la distanța de 150 Km pentru a descoperi navele de război sau transporturile inamice care s-ar orienta spre coasta vestică a Mării Negre.

În ceea ce privește urmărirea activității flotei inamice, această misiune intra în sarcina Corpului 1 Aerian. Transmiterea informațiilor



despre inamicul naval se efectua prin legătura, în permanență, cu Forța Navală Maritimă, marea unitate navală care executa, în mod nemijlocit, escorta convoaielor iar aceasta, la rândul ei, transmitea informațiile la Comandamentul Marinei Regale și celorlalte unități de nave sau de uscat interesate.

*Hidroavion tip „Heinkel” în zbor
deasupra mării, 1943*

În cazul în care aviația acționa în sprijinul apărării litoralului, informațiile erau transmise Corpului 2 Armată și Diviziei 1 Gardă, care conduceau operațiunile aeriene după ordinele Statului Major al Aerului.

Atacul navelor de suprafață sau de transport inamice, cu aviația, era efectuat la larg și în zona barajelor de mine de către Escadrila 78 Bombardament „Hienkel 111” și Escadrila 102 - Hidro, „Heinkel 114” iar în zona barajelor de mine și în porturi participau la atac toate mijloacele de bombardament, după ordinele Statului Major al Aerului. Urgența de tratare a obiectivelor era stabilită de Comandamentul Forței Navale Maritime⁷.

O atenție aparte era acordată acțiunii împotriva inamicului submarin, semnalarea, în timp util a submarinelor având o importanță deosebită pentru

⁷ *Ibidem*, fond 1.679, dosar 229, ff. 2 - 4.

executarea căutării și atacului acestuia cu forțele navale pentru siguranța transporturilor. La descoperirea submarinului, avionul transmitea în primă urgență coordonatele acestuia la Comandamentul Forței Navale Maritime, după care executa atacul acestuia cu bombele antisubmarine. În toate aceste cazuri se impunea o cooperare perfectă între forțele navale și aeriene proprii, stabilirea unui sistem de recunoaștere adecvat în scopul evitării atacului asupra forțelor amice și intervenția oportună la obiectiv.

Rezultatele obținute asupra inamicului în primii doi ani de război, așa cum reies dintr-o Sinteză realizată de Statul Major al Aerului, s-au materializat în: scufundarea unei nave de 2.000 de tone, avarierea a 2 nave



de luptă – o canonieră și o vedetă, atacul și avarierea a 4 submarine, distrugerea unui depozit. Tot în această perioadă au fost descoperite și raportate: 18 crucișătoare, 101 distrugătoare, 108 torpiloare, 14 submarine, 59 vedete cu șalupe, 15 monitoare, 9 canoniere, 1 puitor de mine, 44 nave de comerț, 61 nave ușoare⁸.

„Fără Aviația Maritimă, Marina Regală nu ar fi putut să-și îndeplinească în siguranță misiunile sale. Aceasta a executat recunoașteri de-a lungul litoralului până la 150 de Km larg, precum și protecție aeriană a zonelor Constanța, Sulina, Jibrieni, Cetatea Albă, Odessa și Eupatoria, escortă antisubmarină a convoaielor,

recunoașteri ale flotei inamice în bazele sale⁹.

Hidroavion Cant Z501

În cursul anului 1943, urmare a unor comenzi anterioare, au fost aduse din Germania pentru a echipa Escadrilele 101 și 102 Hidroaviație de la Constanța, aparate germane Heinkel „114C-1” iar după o pregătire prealabilă pe avioane școală, „He-42”, piloții români au început executarea misiunilor de luptă deasupra mării, începând cu 1 ianuarie 1944.

La începutul anului 1944 erau folosite trei baze: Odessa, Vâlcov și Constanța. Pe măsură ce frontul înainta spre vest, după recucerirea Odesei

⁸ *Ibidem*, fond 1.377, dosar 131, ff. 264 – 265.

⁹ *Ibidem*, fond 1685, dosar 1.918, f. 11.

și Crimeei de către sovietici, întreaga unitate de aviație, comandată de căpitan comandorul Gheorghe Borcescu s-a retras, până la 23 august 1944 în cele două hidroscale de la Constanța. La terminarea războiului aici se aflau 30 de aparate „He-114”, 20 pe apă, unul la montaj și 9 în lăzile de ambalaj¹⁰.

Într-o sinteză asupra acțiunilor hidroaviației pe timpul celui de-al Doilea Război Mondial se specifică numărul misiunilor și al orelor de zbor efectuate de aceasta care dau o imagine sugestivă asupra aportului acestei categorii de forțe la apărarea comunicațiilor maritime. Astfel, Escadrila 101 Hidro a efectuat: în anul 1941 - 310 misiuni, cu 784 ore și 30 minute de zbor; în anul 1942 - 295 misiuni, cu 756 ore și 45 minute de zbor; în anul 1943 - 91 de misiuni, cu 288 ore și 10 minute de zbor; în anul 1944 - 283 misiuni, cu 670 ore și 20 minute de zbor. Escadrila 102 Hidro a executat: în 1941 - 290 misiuni, cu 924 ore de zbor; în 1942 - 564 de misiuni, cu 957 ore de zbor; în 1943 - 884 misiuni, cu 223 ore de zbor; în 1944 - 254 misiuni, cu 635 ore de zbor. În toată această perioadă au fost pierdute prin acțiunea inamicului sau prin accidente un număr de 8 aparate¹¹.

Hidroaviația a avut un rol deosebit de important în îndeplinirea cu succes a misiunilor de convoiere de către Forțele Navale Maritime. Deși cu resurse relativ modeste în raport cu aviația de uscat, Hidroaviația a contribuit activ și permanent pe tot parcursul războiului, distingându-se prin varietatea misiunilor îndeplinite precum și prin numărul mare al acestora. Prin recunoașterile costiere sau explorările în proximitatea coastei, explorările în larg până la coasta Crimeii și în bazinul de nord al Mării Negre, escortele antisubmarine pe timpul deplasării convoaielor, diversele misiuni de supraveghere în zone stabilite s-au obținut informații prețioase despre prezența inamicului naval, submarin sau aerian, care au contribuit substanțial la contracararea acțiunilor acestuia. Este de remarcat cooperarea aproape fără cusur dintre Hidroaviație și Marina Regală Română pe tot parcursul îndeplinirii misiunilor.

¹⁰ Șerban Ionescu, „Heinkel He-114C-1”, în „Revista Modelism Internațional”, nr. 4/1999.

¹¹ Aurel Pentelescu, Cristian Crăciunoiu, Jipa Rotaru, *op. cit.*, p. 27.

***ROMANIAN AND GERMAN SEAPLANES IN THE BLACK SEA
DURING WORLD WAR TWO***

-abstract-

Key Words: Romanian Airforce, German Navy, Mamaia, Constanta, World War Two, Heinkel, Savoia.

The seaplane force played an important role in the success of the convoy missions of the Romanian Maritime Forces. Although limited in resources, especially compared with land forces, the seaplanes were of constant help during the war, especially in reconnaissance missions.