

BOGDAN ȘERBAN-IANCU

ROMANTICII

Piloții Majestății Sale

Studiu introductiv de Sorin Turturică

*Dan Stoian¹, „bombardierul”:
„Pumnul țării peste cetățile nistrene”*

Interviul are loc în apartamentul domniei sale din cartierul Militari în 2011.

Bogdan Șerban-Iancu: *Domnule general, începem interviul.*

Dan Stoian: Da, dar vorbiți rar.

Da, și, dacă nu înțelegeți, îmi spuneți și repet. Domnule general, când ați început să zburăți și mai ales de ce v-ați ales o astfel de carieră?

Da, una dintre cărțile care sunt în curs să le scriu poartă titlul *Rădăcini*. Se referă la rădăcinile mele, nu numai ca ieșean, ci și la faptul că tatăl meu, în tinerețe, a început și el o școală de pilotaj la Tecuci. Prin '919, '20. Când s-a căsătorit – pe atunci era curățenie grozavă, avioanele erau cam rudimentare –, când s-a căsătorit, maică-mea i-a spus: „ori eu, ori aviația.” Așa că a renunțat la aviație, dar a rămas cu prieteni și cu inima la aviație.

¹ Dan Stoian (1919–2016), general de flotilă aeriană (r.), pilot de bombardier în cel de-Al Doilea Război Mondial. Absolvent al Liceului Militar din Iași (1939), a urmat cursurile Școlii de Ofițeri de Aviație de la Cotroceni-București și apoi ale Școlii de perfecționare a pilotajului de la Ghimbav (jud. Brașov). A primit numeroase decorații și medalii, printre care „Virtutea Aeronautică” cu spade în clasele „Crucea de Aur” cu două barete și „Cavaler” cu o baretă, „Coroana României” și „Steaua României” cu spade și panglică, „Crucea de Fier” germană clasa II-a și clasa I, medalia sovietică „Victoria” ș.a. (n. red.).

Așa că deseori se ducea la Iași, era și un aerodrom militar, al Flotilei 1 observație. Și mai și zbura.

Mă milogeam și eu și m-a luat și pe mine. Dar maica-mea îi spunea: „Nicule, să nu cumva să îl iei în avion.” Zis și făcut. Până într-o bună zi când era frumos, exista avionul Potez 25¹, dacă ați auzit de el, un biplan, așa, cu carlinga deschisă. M-am milogit și până la urmă locotenentul Perian – țin minte și acum numele lui – i-a spus lui taică-miu: „Domnule căpitan, luați-l și pe puști în avion, o să fie vreme frumoasă, îi facem botezul aerului.”

Pentru că nu erau căști de zbor pe măsură – eram copil, aveam 10, 11 ani –, am rămas cu basca. Din cauza curentului de aer am ținut așa de strașnic de bască, încât am rămas cu două toarte. Când am ajuns acasă, maică-mea vede basca ruptă: „Dar cum s-a rupt?” „Păi, vântul, mama, vântul.” „Ce vânt, că nu a fost niciun vânt, tu ai zburat. Nicule, ți-am spus să nu îl duci.”

Asta a fost prima.

Și de acolo pasiunea de aviație, construiam și aeromodele pe atunci, le lansam și în zbor.

Mă abonasem la o revistă de aviație, *Cerul nostru*, plus că am și acum o carte germană, pentru construcția planorului elementar de școală, acela cu grindă deschisă. Așa că banii pe care mi-i dădea pentru gustare îi strângem cât să îmi fac și eu un planor, dar bineînțeles că nu îmi ajungeau.

Când a început războiul unde vă aflați?

În '41 a început războiul, eram abia în Școala Militară de ofițeri de aviație, ieșisem sublocotenent, dar nu eram apți pentru luptă pentru că nu făcusem școală de luptă.

¹ Avion francez construit de compania lui Henry Potez, lansat în 1925 și retras în anii 1940 (n. red.).

Așa că a durat vreo doi ani până când am făcut diverse școli. Pot să vă spun și un episod nostim: ca orice tânăr, voiam să devin pilot de vânătoare și exista un avion Nardi FN 305¹, dacă ați auzit de el, am poza aici, unde sunt cu casca. Casca e cu Nardi-ul, care făcea o acrobație extraordinară. Tonoul rapid, de exemplu, trebuia să îl scoți cu o jumătate de tură înainte, să dai comandă de ieșire, ca să revină. Fusesse numit „sicriul zburător” la promoțiile de dinainte. De ce? Când strângeai virajul, începea des să trepideze, te avertiza și pe urmă sărea pe spate. Și reacția normală era să tragi de manșă și, cum nu aveai înălțime, intrai în pământ, de aia era numit „sicriul zburător”. La 1 000 de metri [altitudine], instructorii noștri la maniabilități ne-au arătat cum devine figura și, în loc să tragi de manșă, să completezi jumătate de tonou. Așa că s-a terminat cu povestea cu „sicriul zburător”.

Dar, cum am spus, voiam să devin pilot de vânătoare și la examenul final în comisie – comisia era jos – era un căpitan, Droc Emil, zis „Piele lungă”. Avea un năsoi cam ca al meu. Băieții râdeau: „Măi, să aveți grijă în zbor, să nu priviți unul în stânga, altul în dreapta, că avionul intră în pierdere de viteză și vă prăbușiți.”

Și la examenul de absolvire al Nardi-ului trebuia să facem și tonoul ăsta, și aveam o șosea în linie dreaptă ca punct de reper. Mi-au ieșit tonourile, două pe stânga, două pe dreapta, foarte bine, dar am avut impresia că puțin deviat, și am mai tras în continuare două pe stânga, două pe dreapta.

Până să ajung la comisie, băieții spuneau: „Fraiere, ce-ai mai tras alea în plus, comisia era edificată că ești bun pe Nardi.”

¹ Avion realizat de celebrii frați italieni Nardi, introdus în 1937 și retras de pe piață în 1948. S-a aflat în înzestrarea escadrilelor care pregăteau piloți pentru aviația de vânătoare (n. red.).

Aceeași întrebare mi-a pus-o și comisia, iar eu am răspuns: „Dom'ne, mi s-a părut că nu a ieșit la fix și am mai tras două.” „Ești conștiincios, bun pentru bombardament!”

Dar să știți că au ghicit. Firea mea de moldovean e mai molatecă. Și mai bine m-am potrivit cu bombardierele decât cu vânătoarea.

Am un coleg, cred că ați auzit de el, Dobran Ion, general și el, coleg de promoție, el era pilot de vânătoare, iute în mișcări, eu mai molatec, așa. [Râde.] Poreclit „Fachirul”, că-i slab.

Domnule general, câte bătălii ați purtat? De câte ori ați fost în luptă?

Greu de numărat. Am efectuat 147 de misiuni în total, dintre care 136 de bombardament – fie în picaj, fie la orizontală – și 11 de recunoaștere îndepărtată, cu celelalte, Junkers Ju-88 D1¹, care, în loc de bombe, avea două aparate fotografice, în corp, în fuzelaj, de mare rezoluție. Zbura la 8 000 de metri [altitudine] și filma în terenul inamic.

Am început războiul în Rusia, în Ucraina mai bine zis. Ca prim aerodrom de bază am avut aerodromul Zaporoje, foarte bun aerodrom, cu pistă betonată, însă vara erau călduri așa de mari, aerul rarefiat, noroc că pista era de doi kilometri și jumătate lungime. Junkers decola cu 180 de kilometri la oră. Din cauza aerului rarefiat îi trebuia toate pista până să îl pot desprinde, atunci era așa leneș în comenzi... Fost-ai, lele...

Dar mi-a plăcut grozav. Cum vă spuneam, făceam niște gli-sade pe stânga, pentru că postul de pilotaj era pe stânga, ca să

¹ Avion realizat de compania germană Junkers, introdus în 1939 și produs până la sfârșitul celui de-Al Doilea Război Mondial. A îndeplinit diverse misiuni, fiind folosit ca bombardier, bombardier în picaj, avion de vânătoare, pentru recunoașterea aeriană ș.a. (n. red.).

fiu sigur că prind aerodromul la fix. Și, când eram aproape de sol, redresam și îl puneam pe roți.

Heinkel-ul¹ nu permitea așa ceva, te duceai în pământ cu el, nu reușeai să-l redresezi.

De-aia am fost îndrăgostit. Un coleg de-al meu, a murit săracul, Sălăjan Crăciun, a făcut și tonoul lent cu Junkers 88. Da.

Dacă vă dau macheta, puteți să ne explicați ce înseamnă un „tonou”, să ne arătați?

Un tonou?

Da.

Înseamnă răsucirea ca un tirbușon. Cu un bombardier nu puteai face un tonou... Ca un tirbușon, până îl aduceai din nou la orizontală. Făceam pe stânga, de obicei, pentru că postul de pilotaj era pe stânga, mai greu pe dreapta, nu am făcut niciodată pe dreapta.

Dar razmot (zbor la razmot) ce înseamnă?

Vorba aceea, coseam iarba cu el.

Un coleg... Săracul, a murit împușcat de un alt coleg, la beție, adică colegul era beat, el venea cu rufele de la spălat, și ăsta era – la Nicolaev s-a întâmplat – în clădire la etaj, și îl vede venind, trăsese vreo două focuri în aer, așa, și îl vede venind pe Marcel Constantinopol. Fratele lui trăiește, Eugen Constantinopol, îmi dă telefoane, m-a vizitat deseori.

Și atunci, Marcel s-a pitit la zid. Și Gheorghe Ion, bețivanul, a întors pistolul în jos, a tras și i-a pătruns prin gât, i-a trecut

¹ Probabil că Dan Stoian se referă la Heinkel He-111, bombardierul realizat de compania Heinkel Flugzeugwerke, introdus în 1935 și folosit de Luftwaffe până în 1945 (n. red.).

prin inimă, a murit pe loc. Eram de față, am alergat repede la el: „Băi bețivanule, îți dai seama ce-ai făcut, l-ai împușcat, l-ai omorât pe Marcel?!”

Și ce-a zis?

Era beat, nu prea a reacționat.

A fost arestat?

Pe atunci, fiind în război, l-au trecut la aviația de asalt. Știți că aveau la asalt Henschel-ul Hs-129 B¹, un avion foarte rapid, monoloc, bine înarmat, pentru că ataca la sol cu două mitraliere grele și două tunuri ușoare de câte 20 de milimetri.

Și l-a trecut la asalt. De beție nu s-a lăsat, până [când] a decolat beat într-un rând cu Henschel-ul și a nimerit într-un pom. Dar Henschel-ul era așa de bine calculat, cabina era ca un pantof, blindat și dedesubt. Și geamul era de vreo patru, cinci centimetri grosime, parbrizul. Că ne-au demonstrat nemții: trăgeau cu un tunușor de 36 de milimetri și nu răzbătea geamul, făcea o excavație, dar nu răzbătea. Da, foarte bun, am zburat și eu [cu el] după război, era dispersat pe diferite aerodromuri și l-am zburat. Mi-a plăcut grozav.

Dar, când s-a trezit din beție, nu i-a părut rău că l-a împușcat?

Să știți că el umbla mai mereu beat. După război, l-am întâlnit în București pe o stradă și i-am spus: „Măi idiotule, îți dai seama că l-ai omorât pe Marcel?” A plecat capul în jos și nu a spus nimic. Gheorghe Ion îl chema. Și fuma grozav, încât avea mustața galbenă de la fumat.

¹ Avion de asalt produs de compania Henschel, introdus în 1942 și utilizat până în 1945. A intrat în dotarea armatelor germană și română, fiind folosit în luptele purtate în Tunisia și pe Frontul de Est (n. red.).

Haideți să ne întoarcem un pic.

Cu țigările era altă treabă – eu nu am fumat niciodată și primeam săptămânal țigări. Erau cam gen „Carpați”, un pachet cu 20 de țigări, iar de la nemți primeam uneori și țigări de carton, sau Camel, sau mai știu eu ce. Jucam pocher și, cum pe front nu ne foloseau banii, jucam pe țigări, dar la mine, tot punând în jos țigările, ajunseseră mai mult hârtie decât tutun. Îmi puseseră condiție să vin cu pachetul nedesfăcut.

Haide să ne întoarcem la avioane. Ce înseamnă razmot? A zbura în razmot?

Înseamnă că zbori așa de jos, că aproape cosești iarba cu elicele. Și ăștia, Marcel Constantinopol, îi plăcea să facă razmot, și îi spuneam: „Băi Marcel, potolește-te că o să te cureți.” „Eu nu mor de mâna mea.” Și așa a fost, că a murit împușcat de bețivanul de Gheorghe Ion, da, da.

Ce alte manevre mai puteați face cu un bombardier?

Făceam ranversări, răsturnări chiar. Tonouri lente eu nu am făcut, vă spun, Sălăjan a făcut. Trebuia să ai grijă să măture bine podeaua, [pentru] că tot îți venea în ochi tot praful. Da.

A fost un avion grozav. Patru sute [kilometri] la oră era viteza maximă când zbura gol, iar încărcat cu bombe, 330 [kilometri] la oră. În urcare, urca cu 230, vâj, vâj; dacă era cald, vai de capul nostru, dura o jumătate de oră până ajungea la 2 000 de metri, unde se mai răcorea aerul. La înălțime aveam compresoare care băgau aer forțat în cilindri, de la 3 500–4 000 de metri simțeați cum prinde viața avionul, da. Și până pe la 7 000, 8 000 de metri ținea.

Americanii au avut avioane cu două compresoare. De la 4 000–5 000 de metri intra în funcțiune al doilea compresor și

urcau pân' pe la 9 000 de metri – avioanele erau maniabile încă. Mustang-ul¹, în special. Și Airacobra², dar Mustang-ul în special.

„Mi-a plăcut să zbor, vorba aia,
și pe o coadă de matură aș fi zburat!”

Domnule general, cine vă făcea protecție de obicei?

În general, ne făceau protecție tot colegi de-ai noștri de la vânătoare, cu IAR-80, dar au fost dotați și cu Messerschmitt Bf 109 G (Gustav)³. Și era mai fășneț, mai rapid, mai bine înarmat. Precizie mai mare în tragere. Și bietul IAR fost-a lele: în '39-'40 era cotate cam al patrulea din lume ca viteză și armament. Dar a rămas tot cu motor de... în stea, dublu stea, de 14 cilindri, de 1 000 de cai putere. Or, între timp, Messerschmitt-ul avea 1 400 de cai putere. Altă viață era.

Puteți să spuneți cum luptau nemții comparativ cu românii?

În primul rând, erau mult mai bine antrenați ca noi. Ca să intre în luptă trebuiau să aibă la activ minimum cinci sute de ore de zbor pe avionul de luptă respectiv. Noi, din economie prost

¹ Avionul de vânătoare monoloc P-51 Mustang a fost introdus la începutul lui 1942, fiind folosit de forțele aeriene americană, britanică, neozelandeză și canadiană (n. red.).

² Avionul de vânătoare american Bell P-39 Airacobra a fost introdus în 1941 și a fost folosit de aviația americană, sovietică și britanică, fiind produs până în 1944 (n. red.).

³ Avion de vânătoare german introdus în 1937, în timpul Războiului Civil Spaniol, și folosit mai ales de forțele aeriene din Germania, Ungaria, Italia și România în perioada celui de-Al Doilea Război Mondial. Unul dintre cele mai performante aparate de zbor la vremea apariției sale. A fost conceput de Willy Messerschmitt și Robert Lusser, angajați ai companiei Bayerische Flugzeugwerke. Varianta G („Gustav”), utilizată din 1942, avea un motor diferit, DB 605 (de 1 455 de cai putere) (n. red.).

înțeleasă, am intrat în luptă la 300 de ore de zbor. Bineînțeles că se simțea diferența, da.

Dar i-ați bombardat pe ruși... Rușii pe care îi bombardati cu regularitate cum luptau? Dumneavoastră ca bombardier vă confrunțați cu vânătoarea inamică?

Povestea aceea: proști, dar mulți. Mai întâi că aveau și ei avioane destul de bune, de vânătoare. Aveau MiG-ul 3¹. Și ne atacau, dar și noi eram protejați de vânătorii noștri care zburau mai în spate și mai sus cu câteva sute de metri, în caz că ne atacau, să cadă în spatele atacatorilor.

Un coleg a avut un episod nostim; a murit săracul, Gavriliu Vasile. Chițu, cum îi spuneam, s-a nimerit pe aerodrom când atacau rușii cu avioanele de asalt IL-2 (Iliușin-2)², și el era în dreptul unei clădiri foarte mici, ca o gheretă, dar din beton, și când trecea într-o parte, el fugea după clădire, se întorceau și măturau invers, fugea în partea astalaltă. Chițu Gavriliu a fost pilot de vânătoare.

Dacă ar fi să vorbiți despre piloți români la modul general, cum ați descrie comportamentul lor în război?

Nu le pot acorda alt epitet decât admirabil: s-au comportat admirabil, deși erau mai puțin antrenați decât nemții, dar aveau curaj, și parcă românul este născut nu numai poet, ci și pilot de vânătoare. Erau foarte rapizi piloții de vânătoare și așa au făcut față misiunilor lor. Deși eram inferiori numeric, dar asta a fost situația.

¹ Avion de vânătoare sovietic denumit astfel după constructorii Artem Mikoian și Mihail Gurevici, utilizat între anii 1941 și 1945 (n. red.).

² Avion de atac la sol poreclit și Șturmovik, introdus de sovietici în 1941. A fost conceput de Serghei Iliușin (1894–1977), inginer și constructor de avioane rus (n. red.).

În ce zone din Uniunea Sovietică ați luptat?

Am luptat în Ucraina Sovietică, punctul cel mai îndepărtat pe care l-am bombardat. De fapt, la prima misiune au fost portul și cheiul portului Azov, în Marea Azov, în apropiere este Rostov-pe-Don. Aveau acolo vânătoare. Dar nu știu cum i-am surprins, că nu au apucat să ridice vânătoarea și am bombardat-o. Am lovit niște șleपुरi, niște vase, nu era un port grozav de mare, știți că Marea Azov nu are mare adâncime, [doar] vreo 40 de metri.

Ați fost atacați de multe ori de aviația inamică de vânătoare?

Da, da.

Aveți vreo amintire mai deosebită pe care vreți să ne-o împărtășiți? Cum ați scăpat?

Aveam o deviză către mitraliorii și radiotelegrafiștii care făceau apărarea de spate: „Măi băieți, ochii mari cât ceapa și trageți primii, nu știți, este amic, inamic, venind pe muchie, nu vezi culorile. Decât să plângă mama, mai bine să plângă mă-sa! Și trageți de la distanță, să știe că l-ai văzut, și să nu ochească el chiar așa liniștit.” Așa că, da, am fost atacat de repetate ori, un coleg care era și observator, Trandaf Eugen, aflat în misiunea aceea în echipaj cu mine, trăgea la mitraliera din spate stânga, și ochiurile erau blindate și ele, în spate unde erau mitralierele, dar glonțul respectiv a pătruns între blindaje, unde e mitraliera, unde este articulația mitralierei, și nu l-a lovit direct, dar a rupt garda mitralierei, și schijele l-au lovit în mână. Și am anunțat Salvarea că am un rănit la bord, și la aterizare ne-a așteptat, și l-a luat. Da. După aceea, cine se fălea mai mult că avea și insigna de rănit la mână, aici?!