

## VINTILĂ V. BRĂȚIANU PE FRONTUL ANTISOVIETIC

VASILE TUDOR\*

Unul dintre iluștrii descendenți ai marii familii de patrioți și politicieni ce s-au tras de la Florica-Ștefănești, județul Argeș, a fost și slt. av. (r) Vintilă V. Brătianu, căruia cei apropiați i-au spus Vintilică. El s-a născut în București la 21 octombrie 1914<sup>1</sup>, fiind fiul lui Vintilă Brătianu, cel care a studiat exploatarea minelor la Paris, unul dintre marii economiști și politicieni ai României. După studiile necesare, Vintilică a devenit inginer, lucrând pentru început la Camera de Comerț și industrie a Capitalei.

Pasionat pentru zborul cu avionul în anul 1937, a început să învețe pilotajul acestora la școala ARPA (Asociația Română pentru Propaganda Aviației) București, după care în anul 1939 a primit brevetul de pilot Gr. II. Un an mai târziu, împreună cu magistratul Ion Istrăteanu și ing. Nicolae Polizu-Micșunești, proveniți cu toții dintre piloții de turism și rezerviștii de la Geniu, au ajuns piloți pe avioanele de vânătoare<sup>2</sup>. Antrenându-se în continuare pe avioanele PZL-11F, au contat ca ofițeri de rezervă în aeronautică.

În ianuarie 1941, a fost încadrat în Escadrila 52 Vânătoare, comandată de cpt. av. Ghica Marin, urmând un program de antrenament stabilit de comun acord cu Grupul german de vânătoare, aflat atunci în România. Cu ocazia aceleia a zburat împreună cu Mucenica, Mălăcescu, Dicezare, Lungulescu, toți ași ai aeronauticii române, făcând trecerea pe faimosul avion de vânătoare german Messerschmitt Bf-109 E. Apoi, încadrat în Grupul 7 Vânătoare al cărui comandant a fost lt. comandorul Al. Popișteanu, a luat parte la luptele purtate în anul 1941 pentru readucerea Basarabiei la sânul Patriei mame<sup>3</sup>. Efectiv, el a făcut parte din Escadrila 56 comandată de cpt. av. Gheorghian Constantin, de fel din Cernăuți, unul dintre eroii căzuți pentru pământul său străbun.

Din activitatea de război a demnului urmaș al Brătienilor, se poate reține că pilotând acele minunate aparate care au fost avioanele Bf-109 E a doborât patru avioane sovietice în prima campanie, fiind și el avariat de mai multe ori. A scăpat de fiecare dată, ceea ce înseamnă că îngerul său păzitor a fost întotdeauna pe aproape. În 4 iulie 1941 a trebuit să aterizeze forțat la Roman din lipsa benzinei pe care o consumase

\* Pitești.

<sup>1</sup> Sabina Cantacuzino, *Din viața familiei I.C. Brătianu, Răsboiul, 1914-1919*, Editura Universul, 1937, p. 153.

<sup>2</sup> Arh. M.Ap.N., fond 3393, dosar nr. 29, p. 749.

<sup>3</sup> Arh. M.Ap.N., fond 3393, dosar nr. 33, p. 89.

zburând în jurul avioanelor de bombardament ce se deplasau cu o viteză mai mică decât cea a avionului său. La fel, în 9 august, după ce a doborât un avion sovietic, a trebuit să aterizeze la Chișinău, cu avionul avariat din luptă. De asemenea, în 13 august 1941, la ora 7,30, când au fost atacați de 20 avioane sovietice Rata, se afla deasupra regiunii din jurul localității Fomina Balka împreună cu o formație aeriană comandată de cpt. av. Vasiliu. Cum era normal, aviatorii români au ripostat. După mai multe viraje și încrucișări de tiruri, Vintilică a reușit să se plaseze pe direcția unui avion inamic, deschizând imediat focul de la cca 100-150 m. Fiind foarte aproape de adversar, a văzut cum l-a lovit cu proiectilele trimise de cele două tunuri ale avionului său, ca în momentele următoare inamicul să fie cuprins de o flacără ce izbucnise de sub motor. Nu peste mult timp, avionul inamic s-a prăbușit la pământ, lăsând doar o dără de fum pe acel petic de cer plin cu avioane ce se căutau vijelios într-un înfiorător urlet de motoare, amplificat de neconținutul țăcănit metalic al armelor de bord. Avionul inamic s-a găsit căzut în regiunea Fomina Balka-Hadjibeyschi Liman, la nord de Odesa, fiindu-i astfel confirmată victoria<sup>4</sup>. Apoi, în 17 august 1941, a aterizat forțat la Tiraspol, fiind din nou lovit în lupta aeriană susținută. Că războiul aerian cu sovieticii nu a fost ușor o dovedește faptul că la numai câteva zile avea să cadă, doborât în flăcări, însuși lt. cdor. Al. Popișteanu, comandantul Grupului 7 Vânătoare de care Vintilă Brătianu fusese foarte atașat.

La 5 septembrie, a decolat la alarmă în fruntea unei patrule din care au făcut parte unii dintre cei mai de seamă vânători români: adj. șef N. Burileanu, adj. I. Mucenica și adj. I. Panaite. Ajunși în sector, au găsit mai multe avioane inamice de bombardament, însoțite de avioane de vânătoare care le asigurau protecția. Zburătorii noștri ar fi dorit să atace avioanele de bombardament însă reacția vânătorilor sovietici a fost categorică. Dar și așa, Mucenica, un mare pilot de vânătoare, s-a strecurat totuși în preajma bombardierelor, iar ceilalți s-au ocupat de vânătorii adversari. Procedul a fost bun, deoarece Mucenica a doborât un avion de bombardament chiar în periferiile Odesei. Tot acolo însă a fost lovit în motor de artileria a.a. și V. Brătianu, ceea ce l-a obligat iarăși să aterizeze forțat cu avionul Bf-109 E nr. 16, la 1 km sud-vest de Vigoda.

Misiunile vânătorilor noștri erau tot mai solicitate. Astfel, în 5 octombrie 1941, lt. av. (r) N. Polizu a zburat împreună cu patrula sa, acoperind din aer zona cuprinsă între localitățile Suhoj-Tatarka-Dalnik, având de urmărit și mișcările trupelor inamice. După cca. o oră de patrulare, au observat apariția unui grup de avioane I-16 care au trecut la atacul localității Klein Liebenthal. Deși se aflau aproape de limita benzinei din rezervoare, aviatorii români au plonjat asupra lor. După două-trei atacuri aviatorii sovietici au recurs și la intrarea în nori al căror plafon era la 800 m. La un moment dat Polizu, care se pregătea de un nou atac, a surprins pe un vânător sovietic ce patrula în dreptul unui norișor. Adversarul se afla în viraj, prezentându-i chiar spinarea avionului. Ori o asemenea ocazie nu-i putea scăpa lui Polizu, care, trăgând din apropiere l-a lovit în plin, încât i-a aruncat în aer și plexiglasul de la cabină. A reținut locul unde a căzut și s-a grăbit să ajungă la aerodrom, deoarece se aprinsese becul roșu care avertiza limita de combustibil. Au aterizat cu toții bine și N. Polizu a solicitat omologarea victoriei. Era nevoie de confirmare, dar nu aveau piloți la dispoziție și nici

<sup>4</sup> Arh. M.Ap.N., fond 1456, dosar nr. 1020, p. 882.

cine să piloteze avionul de legătură. Atunci, V. Brătianu, care aterizase cu puțin înaintea lor, venind dintr-o altă misiune de luptă, a uitat de oboseală și de faptul că avionul de legătură nu era înarmat, oferindu-se să decoleze imediat pentru a confirma sau infirma victoria camaradului său.

Vintilă Brătianu s-a aflat în misiune și în 9 octombrie. După o recunoaștere rapidă a situației din sectorul încredințat, împreună cu adj. av. I. Panaite, coechipierul său, în jurul orei 11 au întâlnit șapte avioane Rata și trei Jak, toate de vânătoare, care mitraliau trupele terestre amice într-o zonă din sudul localității Gniliakovo. Angajând lupta, la un moment dat Brătianu a prins în vizor un avion inamic. Declanșând armele de la bord, în secunde următoare a văzut cum proiectilele intrau în motorul și fuselajul avionului cu stele mari roșii pe aripi. Lovit, pilotul sovietic s-a ferit imediat printr-o răsturnare, dar așa s-a expus și mai mult. Reluând tirul cu cele două tunuri, vânătorul nostru l-a lovit din nou. Însă avionul inamic a început să zboare la orizontală. Probabil că pilotul încerca să-l redreseze pentru a părăsi lupta. Oricum, Vintilică se pregătise pentru a-i mai trimite câteva rafale, dar înainte ca el să apese butoanele respective, l-a observat picând pe verticală și sfărâmându-se de pământ la nord de Dalnik. Însă, în timp ce slt. av. Brătianu era concentrat asupra adversarului, unul dintre aviatorii sovietici a ajuns în spatele avionului său, de unde putea să-l doboare cu ușurință. Atunci a intervenit cât se poate de rapid adj. av. Panaite care, după câteva focuri, l-a forțat să renunțe la atacul asupra șefului său. În schimb, a trebuit ca imediat să se apere de un altul, care, virând spre el, a căutat să-l nimerească cu trasoarele sale trimise din atac frontal. Dar nu a fost așa, ci din contră! Lovit cu precizie, avionul sovietic s-a întors pe spate. Crezând că vrea să rupă lupta, Panaite a continuat să-l urmărească. În cele din urmă avionul sovietic s-a izbit de sol în regiunea Fomina Balka. După cele două victorii obținute au mai continuat răpăitul gurilor de foc încă zece minute și în urma cărora aviatorii noștri puteau să primească lovituri care nici măcar nu le fuseseră adresate. Adversarii erau numeroși și încercau să-și dovedească supremația aeriană. Unul dintre ei chiar a reușit să-l atace pe Panaite, însă atent, adj. șef N. Burileanu a fost la post făcându-l să se îndrepte spre liniile sale pentru a scăpa de salvele acestuia<sup>5</sup>.

Trecându-se la executarea ordinului secret al Ministrului Subsecretar de Stat al Aerului, generalul Gh. Jienescu, din 2 octombrie 1941, care a permis reîntoarcerea ofițerilor și subofițerilor din rezerva aviației la ocupațiile anterioare războiului, V. Brătianu a fost demobilizat. El a revenit la București de la Saltz-Odesa în 20 octombrie 1941, la bordul avionului cu care luptase în ultima vreme. Odată cu el sosind și ceilalți camarazi ai săi din Gr. 7 Vt. pentru refacere. În afara lui cu avioanele s-au mai înapoiat numai lt. av. Polizu și Bocșan.

În vara anului 1942, a fost din nou mobilizat și în septembrie era deja pe frontul Stalingradului, cu același Grup 7 Vânătoare, unde a reușit să mai doboare încă un avion sovietic. A acționat de pe terenurile de la Morozovskaja, Tuzov, Vorosilovka și Karpovka. Pe acesta din urmă a fost încercuit împreună cu întregul Grup în seara zilei de 21 noiembrie 1942. Nemaivând avion disponibil pentru a participa la misiuni, a fost trimis cu primul avion de transport sosit acolo pentru a scoate piloții în afara încercuirii, sosind astfel la Tazinskaja. În acest fel și-a încheiat Vintilă V. Brătianu o

<sup>5</sup> *Ibidem*, p. 1003.

activitate de război strălucită pe frontul de Est. Aceasta deoarece la începutul anului 1943 a revenit de pe front în Flotila 1 Vânătoare, unde și-a continuat antrenamentul de zbor.

Avându-se în vedere importanța strategică a zonei petrolifere, vizată de altfel de Aliți, Comandamentele militare române și germane au luat măsurile care se impuneau încă din primăvara anului 1943. Astfel, de comun acord, s-a stabilit ca aviația de vânătoare germană să aibă amplasate în zonă trei escadrile de zi, dotate cu avioane Bf-109, bazate la Mizil, iar forțele aeriene române, cinci escadrile amplasate pe aerodromurile de la Mizil, București, Târgșor (Ploiești) și Constanța. De asemenea, pe lângă unitățile de artilerie a.a. mai erau prevăzute încă două escadrile de vânătoare de noapte germane cu avioane Bf-110 și o escadrilă de noapte română, cu aceeași dotare, ce se afla în curs de înființare pe aerodromul de la Ziliștea.

Ca urmare acestora, a fost adusă la Târgșor Escadrila 53 Vânătoare, aflată până atunci pe litoral, care și-a început imediat antrenamentul în vederea pilotării avioanelor de vânătoare Bf-109 G2 cu care urmau să lupte cât de curând cu avioanele americane pentru apărarea zonei petrolifere și a zonei interioare a țării.

Cum la sfârșitul lunii februarie 1943, Vintilă V. Brătianu a fost repartizat la Escadrila 53 Vânătoare să urmărească cele ce s-au scris în Registrul istoric al Flotei 1 Vânătoare pe luna aprilie 1943 referitoare la acea unitate:

„... Escadrila 53 Vânătoare.

În ziua de 1 aprilie 1943, personalul escadrilei a sosit de la Târgșor, cu antrenamentul pe avionul de vânătoare Bf-109 E terminat. S-a procedat imediat la instalarea în barăci și organizarea administrativă a escadrilei. Din punct de vedere tactic și tehnic escadrila s-a organizat exact după modelul celor germane, intrând în compunerea Grupului 4 German. Sub comanda acestuia, ea va colabora la apărarea zonei petrolifere. După instalarea, sub supravegherea cpt. Hoch, comandantul german, s-a trecut la cunoașterea noului tip de avion Bf-109 G. Fiind timpul nefavorabil, nu s-au executat zboruri.

La 11 aprilie 1943, s-a executat primul tur de pistă cu noul avion. Toți piloții au zburat în bune condiții, cu excepția slt. av. Ioan Andrei, care, având pană de motor, a reușit să aterizeze bine lângă gara Mizil. Mai rău a fost de adj. șef Andrei Rădulescu, care „furat“ la aterizare, a rupt avionul.

12-13 aprilie. S-a zburat intens, executându-se ture de pistă, însă cu două accidente de zbor; slt. av. Ioan Andrei și slt. av. (r) Vintilă Brătianu, ambii piloți neatinși. În zilele următoare zborul a continuat, trecându-se la școala celulei și patrului. Adj. stj. av. (r) Ștefan Greceanu a aterizat forțat în pană de motor pe aerodromul din Brașov. Între timp, personalul tehnic român a dublat pe cel german, iar în timpul liber, efectivul escadrilei a contribuit, prin toate mijloacele, la strângerea legăturilor cu piloții germani, în vederea colaborării viitoare.

La 15 aprilie, escadrila a fost inspectată de generalul Gh. Jienescu, ministrul SSA, iar la 18 aprilie a sosit comandorul Traian Păclea, șeful aviației de vânătoare române.

În ziua de 19 aprilie s-a făcut pentru prima dată trageri în țintă terestră și rezultatele au fost mulțumitoare. Apoi s-au făcut zboruri la înălțime mare, folosindu-se inhalatorul de oxigen.

Sosind sărbătorile de Paști, s-a dat un mic repaus, chiar dacă escadrila se afla în toiul unei rodnice activități. În prima zi, populația din Mizil, îmbarcată în patru camioane, a venit la aerodrom în frunte cu primarul și oficialitățile civile, aducând coșuri încărcate cu ouă roșii, cozonaci și damigene cu vin. Odată cu ei a sosit și muzica orașului. Impresionat, Comandantul Grupului german a mulțumit, iar în cea de-a treia zi de Paști, germanii au invitat escadrila noastră la o masă comună.

După sărbători, activitatea s-a reluat cu zborul la înălțime mare și cu ședințe de trageri. S-a remarcat adj. stj. av. (r) Șt. Greceanu, care din 100 cartușe a băgat în țintă 89. Numărul piloților escadrilei s-a redus cu unul. Slt. av. (r) Vintilă Brătianu, desconcentrat...<sup>6</sup>. S-a considerat, probabil, că două campanii pe frontul de Est fi erau suficiente, deoarece de atunci nici nu a mai fost solicitat.

La scurtă vreme după terminarea războiului, din partea PNL, Vintilică s-a încorporat în Mișcarea națională de rezistență, condusă de generalul Aldea Aurel după care, în urma persecuțiilor politice aplicate de noul regim comunist, a trebuit să părăsească țara. A revenit în anul 1990, însă bătrân și bolnav a decedat în anul 1994, fiind înmormântat la Florica-Ștefănești, județul Argeș.

---

<sup>6</sup> Arh. M.Ap.N., fond 3393, dosar nr. 102, p. 283.