

Dan Valentyn Vizanty - In his own Words

Home / Pilots & Crews / Fighter Pilots / Dan Valentyn Vizanty - In his own Words



"MON CHER" PERSONAL ACCOUNT OF THE DOGFIGHT BETWEEN ROYAL ROMANIAN AIR FORCE IAR 80/81 FIGHTERS AND THE 15TH AIR FORCE P-38 LIGHTNING'S ON JUNE 10, 1944



Η πρώτη επιδρομή στο Ploesti

«Την Κυριακή, 1η Αυγούστου 1943, ένας σχηματισμός 180-200 περίπου αμερικανικών βομβαρδιστικών "Liberator" απογειώνεται από τη Βεγγάζη της Αφρικής με αποστολή να καταστρέψει τα διυλιστήρια του Ploesti. Η αποστολή αυτή ήταν αποτυχημένη, μόνο περίπου 60 αεροπλάνα επέστρεψαν στη βάση τους. Οι λόγοι αυτής της αποτυχίας ήταν: η μεγάλη απόσταση από τη Βεγγάζη στο Ploesti και κυρίως η υπέρπτηρη της Μεσογείου και η επίθεσις από χαμηλό ύψος, που επέτρεπε στη ρουμανική αντιαεροπορική άμυνα να καταρρίψει τα αμερικανικά αεροπλάνα. Αμέσως μετά την επιδρομή αυτή, ο στρατηγός Gheorghe Jienescu, υπουργός Αεροπορίας, λαμβάνοντας υπόψη την πιθανότητα περαιτέρω επιθέσεων, αποφάσισε να αναδιάρθρωσει τη ρουμανική πολεμική αεροπορία. Με την ευκαιρία αυτή, διαρίστηκα διοικητής της 8ης Πτέρυγας Μαχητικών, που προοριζόταν για την υπεράσπιση της πρωτεύουσας και των διυλιστηρίων του Ploesti. Η 6η Πτέρυγα Μαχητικών αποτελούνταν από αεροσκάφη IAR 80 και IAR 81, τα οποία, μερικές φορές συχρόνταν από τους Αμερικανούς με τα γερμανικά καταδιωκτικά FockeWulf 190. Από τις 4 Απριλίου 1944, η Αμερικανική Διοίκηση στην Ιταλία άρχισε μαζικό βομβαρδισμό της πετρελαιοπηγής από 22 αεροδρόμια της Φότζια. Τα μέσα που αναπτύχθηκαν ήταν σημαντικά, καθώς η Συμμαχική Διοίκηση διέθετε 1000 αεροσκάφη, εκ των οποίων περίπου 600 βομβαρδιστικά Liberator και Fortress και 400 μαχητικά Mustang και Lightning. Σε γενικές γραμμές, οι επιθέσεις πραγματοποιήθηκαν σε κύματα βομβαρδιστικών κλιμακωτά σε υψόμετρο 8000 μ. έως 4000 μ., πλαισιωμένα από σχηματισμούς μαχητικών εξοπλισμένων με αεροσκάφη που είχαν μεγάλο βελανδικές πτήσης και ταχύτητα και επιδόσεις ανώτερες από κάθε άλλο γνωστό τύπο εκείνη την εποχή στην Ευρώπη. Δεδομένης αυτής της μεγάλης αριθμητικής υπεροχής και των επιδόσεων, τα αποτελέσματα που πέτυχαν οι εξοπλισμένες με IAR 80 μονάδες, δυστυχώς με κόστος σημαντικές απώλειες, ήταν εξαιρετικά».

Σάββατο 10 Ιουνίου 1944.

«Στρατιωτικό αεροδρόμιο Popești-Leordeni (20 χλμ. από το Βουκουρέστι) Ένα υπέροχο καλοκαιρινό πρωινό, ο λαμπερός ήλιος λάμπει στο αεροδρόμιο με τις ζεστές του ακτίνες. Το τεράστιο πεδίο επιτρέπει σε πολλές Μοίρες να απογειώνονται ταυτόχρονα σε Σμήνη των τεσσάρων καταδιωκτικών. Στον ουρανό υπάρχουν πυκνά σύννεφα όμορφου καρού, άφρονι λευκού χρώματος, μικρά και συνάμα διαφανή, που συμβάλλουν στην τέλεια ορατότητα. Η καθαρότητα της ατμόσφαιρας, η διαφάνεια του αέρα, η διαίαιση των σχημάτων επέτρεψαν την ορατότητα σχεδόν ολοκληρωτικά στην πεδιάδα Βθάράνιου. Ως συνήθως, η Πτέρυγα επιστρέφει στις 7 το πρωί. Πραγματοποιείται η καθημερινή «έκλειψή». Όλο το προσωπικό είναι παρόν: πιλότοι και πληρώματα, τεχνικό προσωπικό, μηχανικοί, πλοίαρχοι, υπηρέτες, ασυρτατιστές, μια συναισθηματική πικνότητα από την οποία ξεπηδούσε, σχεδόν αισθητά, ένα αίσθημα αδελφοσύνης των όπλων. Έτσι, όλοι γνώριζαν ότι μια άγρια και άνηση μάχη θα μπορούσε να ξεσπάσει ανά πάσα στιγμή. Κοίταζε με υπερηφάνεια και ενθουσιασμό αυτούς τους νέους άνδρες που διοικούσα, γεμάτους ταλέντο και εμπειρία, και στα μάτια τους έβλεπα αυτή την ανάγκη, αυτή τη δίψα για αυτοβελτίωση, να δοκιμάσουν μαζί μου το ακατόρθωτο. Ο καθένας τους είχε μια οικογένεια, μια αγάπη, έναν φίλο, ένα αγαπημένο πρόσωπο, που τους έδινε λόγο ζωής, ώθηση στον αγώνα, καταφύγιο για την ψυχή, δύναμη μπροστά στις αντιξοότητες».

Θα πρέπει να μείνω εδώ για λίγο, προσπαθώντας να εξηγήσω τι είναι και πώς αισθάνεται ένας πιλότος μαχητικού αεροσκάφους. Η αεροπορία προέδουσε με θεαματικούς ρυθμούς κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα, αλλά είχε επίσης μια φανταστική επιρροή στον σύγχρονο άνθρωπο, στον τρόπο σκέψης και στη συμπεριφορά του. Η αεροπορία συνέβαλε έτσι στη δημιουργία και τη διαμόρφωση του ανθρώπου του 21ου αιώνα, του ιπτάμενου ανθρώπου. Δεν έχει βελτιώσει μόνο τα μέσα μεταφοράς, αλλά και τον άνθρωπο, φέρνοντας πιο κοντά τα σύνορα, διευκολύνοντας την επικοινωνία μεταξύ των λαών, τις πολιτιστικές ανταλλαγές και τις επαφές μεταξύ των πολιτισμών, αλλά έχει επίσης μετατρέψει τις ηπειρούς σε επαρχίες και τους ανθρώπους σε παγκόσμιους πολίτες. Η αεροπορία, τέλος, ήταν επίσης ένα σχολείο θάρρους και πίστης, καθώς οι ιδιότητες αυτές γεννήθηκαν και αναπτύχθηκαν στη μάχη, η οποία αποτελεί εικόνα της ίδιας της ζωής. Από αυτή την άποψη, ο πιλότος μαχητικών αεροσκαφών είναι και «εχόντων ζωντανός, δηλαδή μαχητής. Αποδέχεται και μάλιστα επιδιώκει τη μάχη- γίνεται ένας πραγματικός μοναχός που βάζει τα πάντα σε κίνδυνο για να κηρύσει τον αντίπαλό του το πάθος, το ταλέντο, την εμπειρία, την ενέργεια και το θάρρος. Το σύνθημα του Gungnemeρ είναι, στην πραγματικότητα, το σύνθημα κάθε πιλότου μαχητικού αεροσκάφους: "ανίκηση ή θάνατος, αγαλινωτή ενέργεια, θάρρος μέχρι ύψιστης θυσίας". Όπως ένα πουλί, ο πιλότος μαχητικού μέσα στην υπέρση μηχανή του, αποκομμένος από τη γη, ο νικηφόρος "ίκαρος, δεν μπορεί παρά να σκυβεί με επικεικία, κατανόηση και αγάπη προς την παλιά γη που έμεινε πίσω, εκεί κάτω. Ιππότες του ουρανού, το βλέμμα του αποστασιοποιείται όταν κοιτάζει τον μωρηλοκοφιλιά όπου σφύζει η ζωή, όπου οι άνθρωποι αγωνίζονται, παλεύουν, χαιρόνται και κλαίει: οδικοίότη κίνηση, ανανέωση των ματαιοδοξιών που υποκούνουν στον σεβασμό του φυσικού νόμου, στην εξέλιξη του κόσμου. Αυτή η θέση του παρατηρητή, αυτό το όραμα του κόσμου και των όντων, δίνει στον πιλότο του μαχητικού αεροσκάφους ένα ιδιαίτερο ψυχολογικό αντανακλαστικό, μια ιδιαίτερη ενσυναίσια, μια διαφορετική προσέγγιση της ύπαρξης. Πρέπει να έχουμε υπόψη μας ότι αυτή η θέση του παρατηρητή συνεπάγεται μεγάλη μοναξιά και ιδιαίτερες νοητικές ικανότητες, που συνδέονται με την πολυπλοκότητα της συσκευής που πρέπει να κατακτήσει. Τα αντανακλαστικά του διαρκώς σε εγρήγορση, χωρίς τη βοήθεια κανενός, κύριος και ταυτόχρονα δούλος αυτής της ισχυρής μηχανής, ο πιλότος πρέπει να παρακολουθεί διαρκώς τον προσανατολισμό του, την πλοήγηση, τον χειρισμό των όπλων του και τη χρήση τους με τη μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα, τις επαφές ασυρμάτου τόσο με τη βάση του όσο και με τους συναδέλφους του που του επιτρέπουν να οργανώνεται και να διεξάγει τη μάχη του. Η έκταση των ευθύνων του, η ελεύθερη επιλογή των κερκοθολιών, η ταχύτητα των αποφάσεων που πρέπει να λάβει ανά πάσα στιγμή, χωρίς κερκοθρον, ζορά και ζανά... καθίσταν τον πιλότο μαχητικό έναν άνθρωπο sui generis- θα έλεγα μάλιστα ότι ένας πυρήνας τρέλας δίνει στον πιλότο αυτό το ανάστημα, αυτή τη αγουριά, αυτή την αισιοδότη, αυτόν τον πλοηροαλισμό των συναισθημάτων που τον οδηγούν πιο σίγουρα και πιο εύκολα στη νίκη, αλλά και στο θάνατο. Ήταν μεγάλη τιμή για μια (είχα την ευκαιρία να είμαι διοικητής μονάδας από τότε που έφτασα στο βαθμό του υποσημηγαού) να εμφοσήσω, να διαδώσω, να καλλιεργήσω σε όλους τους πιλότους υπό τις διαταγές μου το συναισθήμα που οδηγεί στο να μη φειδεται κανείς προσπαθείας, την ενέργεια που επιτρέπει στον άνθρωπο να ξεπεράσει τον εαυτό του, φέρνοντας στο άτομο και στην ομάδα την ικανοποίηση της υπέρβασης της κατάστασής του. Με αυτόν τον τρόπο κατάφερα, στην κρίσιμη κατάσταση στην οποία βρισκόμουν, να διατηρήσω το ηθικό των μονάδων υπό τις διαταγές μου, να επιτύχει, έναντι ενός αντιπάλου πολύ ανώτερου σε αριθμό και τεχνικό εξοπλισμό, αποτελέσματα που θα παραμείνουν για πάντα εγγεγραμμένα στο χρυσό βιβλίο της ρουμανικής αεροπορίας.

Ας επιστρέψουμε σε εκείνο το πρωινό της 10ης Ιουνίου 1944, κατά τη διάρκεια της πρωινής αναφοράς. Καθώς υμνωδόντα η σημάια, το βλέμμα μου περνούσε από τη μια Μοίρα στην άλλη, παρατηρούσα την απουσία εκείνων που μας είχαν εγκαταλείψει, την απουσία εκείνων των μορφών, εκείνων των προσωπικοτήτων, που ήταν ακόμα πιο αγαπητές και πιο κοντά του αρα ακριβώς λόγω της απουσίας τους. Δεν μπόρεσα και δεν θα ξεχάσω ποτέ το γοητευτικό χαμόγελο και την ευγενική φωνή του Constantin Dimache, εκείνου που, το βράδυ, σε ένα "παχάρ" μας τραγουδούσε, συνοδευόμενος από την κιθάρα του. "Costica, Costica, κάνε τη λάμπα μικρότερη!" Οι βαριές απώλειες πιλότων και αεροπλάνων που είχαμε υποστεί ήταν βαθιά οδυνηρές. Αν τα αεροπλάνα επέστρεψαν από τη μάχη διάτρητα από σφαίρες, μπορούσαν να επισκευαστούν στο αεροδρόμιο, στις περισσότερες περιπτώσεις, χάρη στην εμπειρία και την ακούραστη θέληση του τεχνικού προσωπικού, ωστόσο, εκτός από τον αφόρο χρόνο που προκαλούσε η απώλεια του κάθε συντρόφου μας, η τρομερή αλήθεια ήταν ότι δεν είχαμε άλλους πιλότους ικανούς να αντικαταστήσουν τη μεγάλη ικανότητα και το εξαιρετικό ταλέντο τους. Αφού ολοκληρώθηκε η αναφορά, γύρω στις 7.30 π.μ., το προσωπικό της Ομάδας προχώρησε ως συνήθως στο Αρχηγείο. Εκείνο το πρωί με συνόδευσε ο Επισημηγός Trandafirescu, επικεφαλής της Τεχνικής Υπηρεσίας, ο Επισημηγός Traian Gavrilu, επικεφαλής του Γραφείου Επιχειρήσεων, και οι τρεις διοικητές των Μοιρών: Petre Constantinescu, Mircea Dumitrescu και Gheorghe Postelucă. Καθ' οδόν συζητούσαν το σοβαρότερο πρόβλημα της ημέρας: σε περίπτωση αναγενημού είχαμε μόνο δύο Σμήνη από κάθε Μοίρα άμεσα διαθέσιμα, δηλαδή 24 αεροπλάνα, χωρίς να υπολογίζεται το δικό μου αεροπλάνο μαζί με τον παραστάτη μου, άρα συνολικά 26 αεροπλάνα. Ο επικεφαλής της τεχνικής υπηρεσίας, μας είχε υποσχεθεί ότι μετά τις 10 π.μ., κάθε Μοίρα θα είχε στη διάθεσή της ένα ακόμη Σμήνος, δηλαδή 12 ακόμη αεροσκάφη. Θα μπορούσαμε έτσι να είμαστε έτοιμοι διαθέτοντας 38 αεροσκάφη τη συνήθη ώρα των αμερικανικών επιδρομών. Έχοντας επιλύσει προσωρινά αυτό το πρόβλημα, επανεξέτασα στο μυαλό μου τις διαταγές που είχα δώσει, ενώ γύρω μου ο καθένας ασχολούταν με τις δουλειές και τις ευθύνες του. Ξεστάνε τις μηχανές, έλεγε τον οπλισμό και τους ασυρμάτους, έκανε επισκευές και έβαζε τα αεροπλάνα σε τάξη. Όλες οι εργασίες γίνονταν μέσα σε μια ατμόσφαιρα εμπιστοσύνης, ελπίδας και καλής διάθεσης 8 η ώρα το πρωί. Το Διοικητήριο της Βαλκανικής Αεροπορικής Διοίκησης (κωδική ονομασία "Τίγρης"), που βρίσκεται στο Οττορενί και διοικείται από τον Γερμανό Διηγηγορ Eduard Neumann, μια από τις μεγαλύτερες και πιο διακεκριμένες προσωπικότητες της Luftwaffe, είναι μια μεγάλη οθόνη στην οποία εμφανίζονται οι κινήσεις των αμερικανικών αεροσκαφών, χάρη στα "Freja" και "Wurtzburg" (οι πρόγονοι του ραντάρ). Προκειμένου οι αμερικανικά σχηματισμοί, οι οποίοι έφταναν και πέταζαν πάνω από την Αδριατική και τη Γουγκολαβία, να καταγράφονται και να εμφανίζονται στην οθόνη του Διοικητηρίου "Τίγρης", ήταν απαραίτητο η πτήση τους να πραγματοποιείται σε συγκεκριμένο ύψος. Μόλις εμφανιζόταν μια κίνηση στην οθόνη, ο αξιωματικός επιφυλακής έπρεπε να πατήσει το κουμπί συναγενημού, θέτοντας έτσι σε συναγενημό ολόκληρο το σύστημα μαχητικής και αντιαεροπορικής άμυνας. Καθώς οι αμερικανικές αεροπορικές επιδρομές στη Ρουμανία δεν είχαν πραγματοποιηθεί ποτέ πριν από τις 10 π.μ., οι αξιωματικοί που είχαν βάρδια στις πιθανές ώρες των επιδρομών επιλέγονταν μεταξύ των ανώτερων αξιωματικών. Έτσι, στις 8 π.μ., μια απίθανη ώρα για επιδρομή, υπήρχαν κατώτεροι αξιωματικοί σε υπηρεσία. Ένα απίστευτο, θαυμαστό γεγονός συνέβη εκείνο το πρωί (και όχι το μοναδικό εκείνη την αξιωμακρινόμενη ημέρα, γεγονός που αποδεικνύει ότι μερικές φορές συμβαίνουν γεγονότα που δεν έχουν καμία φυσιολογική εξήγηση, καμία λογική αιτιολόγηση). Έτσι, στις 8 η ώρα, ο αξιωματικός υπηρεσίας, ως αποτέλεσμα μιας αβλεπίας άφρονος την οθόνη αψύλακτη για αόριστο χρονικό διάστημα. Επιστρέφοντας, ξαφνασμένος, με αντανακλαστικά αεροπόρου, ενεργοποιεί χωρίς διαταγμό τον συναγενημό σε όλη την επικράτεια.

Στο αεροδρόμιο, μόλις είχα πάει στο γραφείο για να δω την αλληλογραφία μου, όταν... συναγενημός... 8 η ώρα!!!! Εκπληκτος προς στιγμήν από την ασυνήθιστη ώρα, αρπάζω το πιστόλι του συναγενημού μου, βγαίνω γρήγορα έξω και πυροβολώ την πράσινη φωτοβολίδα δίνοντας στις Μονάδες μου την εντολή για άμεση αποκλιση. Στη συνέχεια, πηδώντας πίσω από το τμήνο του μικρού μου Ford Taunus, κάνω μια τρελή κούρσα για το αεροπλάνο μου και το αεροπλάνο του παραστάτη μου κοντά στον πυργο ελέγχου. Ένα λεπτό και 36 δευτερόλεπτα αργότερα, η πρώτη περιπόλος απογειώνεται, ακολουθούμενη χωρίς διακοπή από τον υπόλοιπο σχηματισμό. Έχοντας ήδη φορέσει τη φόρμα πτήσης, και εισέλθει στο αεροπλάνο, κοιτάζει τον παραστάτη μου για μια στιγμή, ένα χαμόγελο, ένα σύντομο γεια, ένα νεύμα κατανόησης και απογειωνόμενος. Για αυτού του είδους τις καταστάσεις είχα από καιρό καταρτίσει ένα σχέδιο μάχης: οι Μοίρες που ήλθαν σε σχηματισμό μετά την απογείωση έπρεπε να κάνουν μια οριζική στροφή αφού κερδίσουν ύψος, κάνοντας μια μισή στροφή που σε ύψος 1500 μέτρων τις έφερνε στην κατακόρυφο του αεροδρόμιου. Εγώ και ο Νο.2 μου απογειωθήκαμε αμέσως μετά το τελευταίο Σμήνος και, κόβοντας την τροχιά του σχηματισμού, βρισκόμασταν στην κεφαλή του, συνεχίζοντας να κερδίζουμε ύψος και κατευθυνόμενοι προς έναν τομέα που είχε καθοριστεί εκ των προτέρων (τομέας Ν.Β. σε απόσταση 100 χλμ. ΒΔ του Βουκουρεστίου), τον οποίο φτάσαμε, σε γενικές γραμμές, σε ύψος 10000 μ. Αυτός ο ελιγμός, που επαναληφθηκε τώδες φορές, ήταν γνωστός σε εμάς Σνήθως, ενώ σκηνωμάσταν, λαμβάναμε μέσω ασυρμάτου από το Διοικητήριο "Τίγρης" στο Οττορενί πληροφορίες σχετικά με την αμερικανική επιδρομή: κατεύθυνση, ύψος πτήσης κάθε κύματος βομβαρδιστικών, τον κατά προσέγγιση αριθμό τους κ.λπ. Εκείνη την ημέρα, ενώ βρισκόμασταν σε ύψος 1500 μ. στην κεφαλή του σχηματισμού, άκουσα στο ακουστικό μου, κωδικοποιημένα "Προσχή Παρίσι, προσχή Παρίσι, Ινδιάνο πάνω από τη φωλιά". Αναγνώρισα αμέσως τη φωνή του Traian Gavrilu, του επικεφαλής του Γραφείου Επιχειρήσεων του αεροδρόμιου Popești-Leordeni, ο οποίος με ενημέρωσε ότι τα αμερικανικά καταδιωκτικά (Ινδιάνοι με δύο φτερά) κατευθύνονταν προς το αεροδρόμιο (φωλιά). Τότε, κοιτάζοντας πάνω από το κεφάλι, βλέπω, σε πολύ χαμηλό ύψος, αλληπαλλήλους σχηματισμούς Lightnings (αμερικανικά μαχητικά με διπλά ατρακτίδια) να κατευθύνονται, ερχόμενα από τα ανατολικά (ενώ συνήθως ερχόντουσαν από τα δυτικά) κατευθύνονται προς το αεροδρόμιο μας. Αμέσως και χωρίς διαταγμό διατάζω από τον ασυρματο: "Παρίσι προς Παρίσι 1, 2, 3 (οι Μοίρες μου), επίθεση, ακολουθήστε με!" Και μέσα σε κλάσματα δευτερολέπτου, η κατάσταση ανατρέπεται ριζικά, γιατί ο Θεός ήθελε αλλιώς. Αντί για την έκπληξη που μας είχαν ετοιμάσει οι Αμερικανοί, ερχόμενοι σε ασυνήθιστη ώρα και από απροδοκίτη κατεύθυνση, φτάνοντας με ραγιστό από τη Φότζια μέσω της Αδριατικής και της Γουγκολαβίας, κατά μήκος του Δουναβή στην Ολτενία, ελπίζοντας έτσι να ξεφύγουν από τα ερξοφύκια και ετοιμάζονταν να μας καταστρέψουν στο έδαφος. Ο ουρανός κυριολεκτικά και μεταφορικά έπεφτε πάνω τους. Ομολογούμενως, η πρώτη μας επίθεση ήταν καθοριστική και είχαμε την τύχη, από την αρχή, να καταρρίψουμε τον διοικητή του σχηματισμού, ο οποίος, παρεμπιπτόντως, ήταν ο μόνος επίτιμος από τους Αμερικανούς πιλότους που συμμετείχαν στην επιδρομή. Η επίθεσή μας ήταν τόσο γρήγορη που κανένα από τα 100 αμερικανικά αεροπλάνα δεν μπόρεσε να ρίξει ούτε μια σφαίρα στα αεροπλάνα μας στο έδαφος. Σε αυτή την αερομαχία οι πρωταγωνιστές διακρίνονταν εύκολα, από τη μία πλευρά ήταν τα δικητηρια αεροσκάφη Lightning και από την άλλη τα IAR 80s. Η μεγάλη δυσκολία αυτής της μάχης οφειλόταν στο χαμηλό ύψος στο οποίο έλαβε χώρα, αφού το μεγαλύτερο μέρος της δράσης γινόταν μεταξύ του εδάφους και 200 μ. πάνω από την επιφάνεια της θάλασσας, και το όλο πράγμα βρισκόταν σε πλήρη σύγχυση, πράγμα τρομερό δεδομένου του μεγάλου αριθμού των αεροσκαφών που συμμετείχαν. Μετά την πρώτη επίθεση, στη συμπλοκή που ακολούθησε, το κύριο μέλημά μας ήταν να αποφύγουμε τις συγκρούσεις σε αυτή τη δίνη στην οποία βρισκόμασταν κάθε στιγμή αντιμετώπιζοι, διασταυρώνοντας ο ένας τον άλλον με σχετικά εκπληκτικές ταχύτητες, που μερικές φορές ξεπερνούσαν τα 1000 χλμ./ώρα. Αιφνιδιασμένα και χάνοντας από την αρχή τον διοικητή τους, σχεδόν τα μισά από τα αμερικανικά αεροπλάνα προσπάθησαν να απεμπλακούν και κατάφεραν να εγκαταλείψουν το πεδίο με την τεχνική του αμυντικού κύκλου, επιστρέφοντας πίσω στη Φότζια. Με τα νεύρα μου τεταωμένα, τις αισθήσεις μου ζωντανές και τις αισθήσεις μου κορπερές, καταγράφω με μια ματιά όλο το θέαμα, το συναρπαστικό σύνολο αυτού του πεδίου ενάεριας μάχης. Εκείνες τις στιγμές κοιτάγα για άλλη μια φορά με υπερηφάνεια τα "παϊδιά" μου και τα 80άρια τους IAR που, χάρη στην εξαιρετική ευελιξία τους, κυριάρχησαν στη μάχη. Θυμάμαι στο μυαλό μου τις τρελές βουτιές τους, τις γρήγορες επιθέσεις, τις αναστροφές και τις στροφές, ελιγμούς που συνοδεύονταν από σύντομες ριπές πυρών πολυβόλων, ένα εντυπωσιακό θέαμα, δύσκολο να περιγραφεί, αλλά ταυτόχρονα δραματικό για τα Lightnings, που έμοιαζαν πολύ μεγάλα πουλιά, αμήχανα από την ίδια τους τη δύναμη και το χαμηλό ύψος στο οποίο ήταν αναγκασμένα να πολεμήσουν.

Το προσωπικό εδάφους, εκπληκτο από την ταχύτητα της επίθεσης, έμεινε άναυδο. Οι αγρότες στα χωράφια, οι εργάτες του εργοστασίου Aretura κοντά στο αεροδρόμιο, ήταν όλοι θεατές και μάρτυρες αυτής της αμαρτήρης μάχης, μέσα στο εκπληκτικό φως του καλοκαιρινού ήλιου, μέσα στο θόρυβο των εκρήξεων, στον εκκωφαντικό βρυχηθμό των πολυβόλων, στον φανταστικό βρυχηθμό των κινητήρων, ενώ παντού ο καπνός των κατεστραμμένων αεροπλάνων υμνωδόνταν στον ουρανό. Έντετα, ξαφνικά, επικράτησε σιωπή, μόνο ο ήχος των μηχανών που επιβραδυνόταν, καθώς ο ουρανός και η γη εξακολουθούσαν να δονούνται από την εκτόξευση τους. Αυτή η "υστερασιακή αερομαχία διήρκεσε 12 λεπτά, 12 λεπτά ανατριχιαστικά μεγάλα για κάποιους, απίστευτα μικρά για άλλους. Τα αμερικανικά αεροπλάνα που είχαν ξεφύγει από τη μάχη υποχωρούσαν με μεγάλη ταχύτητα και εμείς προσπαθούσαμε να βρούμε τους σχηματισμούς μας και να προσγειωθούμε. Έτσι έληξε μια από τις σημαντικότερες αερομαχίες του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, τουλάχιστον σε αυτή την περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης. Πρέπει να σημειωθεί ότι 24 καταστραμμένα αμερικανικά αεροπλάνα βρέθηκαν στην άμεση περιοχή του αεροδρόμιου Popești-Leordeni- δυτικοαίσιες, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, επέζησε μόνο ένας Αμερικανός πιλότος, ο διοικητής του σχηματισμού, ο οποίος είχε καταφέρει να βγει από το αεροπλάνο πριν αυτό εκραγεί μετά την αναγκαστική προσέγγισή του. Μετά την προσέγγισή μας, μετά τη θριαμβευτική υποδοχή και τις πρώτες στιγμές ευφορίας, μετά τις αγκαλιές και τα δάκρυα χαράς και συγκίνησης, με λύπη διαπιστώσαμε ότι τρεις σύντροφοί μας ανουσούνταν: Ο Υποσημηγός Nicolae Limburg, με το παρατσούκλι "Ο Στρατηγός", ο οποίος είχε συγκρούσει με τον Ανθυποσημηγώ Trai καθώς και ο Ανθυποσημηγός Giurgiu, που καταρρίφθηκε από τους Αμερικανούς. Διαπιστώσαμε επίσης ότι τα αεροπλάνα μας είχαν υποστεί πολλές ζημιές. Ωστόσο, προς έκπληξή μας, αν και διάτρητα από σφαίρες, όλα επέστρεψαν στη βάση του. Εγώ ο ίδιος έχω έκπληξη διαπίστωσα ότι το δικό μου IAR 81, με αριθμό 344, είχε δεχθεί ένα βλήμα των 13,2 χιλιοστών μεταξύ άλλων άλλων, το οποίο είχε εισέλθει από το παρμπρίζ και είχε περάσει μέσα από το πιλοτήριο. Κανονικά, η τροχιά του βλήματος θα περνούσε μέσα από το κεφάλι μου και όλοι μας δεν μπορούσαμε να εξηγήσουμε με ποιο θαύμα είχαμε γλιτώσει ζωντανά. Έτσι, ένα ακόμη γεγονός προστέθηκε, για μένα, στα άλλα έκτακτα και προηγουστά γεγονότα αυτής της αξεχαστής ημέρας, η οποία ξεκίνησε με έναν λανθασμένο αλλά θαυματουργό συναγενημό. Λίγο μετά το τέλος της μάχης, ο στρατηγός Gheorghe Jienescu, υπουργός Αεροπορίας, συνοδευόμενος από τον Nicolae Dinischioti, αναπληρωτή υπουργό Εθνικής Οικονομίας, ήρθε να μας συχαρεί και μας έφερε 24 μουκάλια γαλλικής σαμπάνιας για τις 24 νίκες μας- όσο για μένα, έλαβα επίσης 3 μουκάλια ούισκι για τις 3 προσωπικές νίκες που μόλις είχαν προεθεί στο ρεκόρ μου. Πράγματι, εκείνη την στιγμή, είχα ήδη στο ενεργητικό μου 9 βομβαρδιστικά και 3 αμερικανικά μαχητικά που καταρρίφθηκαν. Μέχρι το τέλος του πολέμου, το σφοκ μου μόνο για τα αμερικανικά βομβαρδιστικά είχε ανέλθει σε 12 (χωρίς να υπολογίζονται οι νίκες μου επί σοβιετικών αεροσκαφών). Αυτό με φέρνει στο τέλος αυτής της ιστορίας. Την έγγραφα για:

-για να αποκαταστήσω την αλήθεια σχετικά με το ρόλο των αεροσκαφών IAR 80 και των Ρουμάνων πιλότων μαχητικών, διορθώνοντας έτσι τις πληροφορίες που παρέχονται από ορισμένους συγγραφείς, ανεπαρκώς τεκμηριωμένες σχετικά με την πορεία της αεροπορικής συγκρούσης σε αυτό το μέρος του κόσμου,

-να βγάλει από τη λήθη το IAR 80 και τη διάσημη ρουμανική αεροναυπηγική βιομηχανία,

-να προσπαθήσει να ακιναρραφήσει το πορτρέτο ενός πιλότου μαχητικού αεροσκάφους,

-να γίνει μάρτυρας μιας από τις πιο σημαντικές και εξαιρετικές αερομαχίες, σημαντική για τον αριθμό των αεροσκαφών που συμμετείχαν, εξαιρετική για την εντυπωσιακή της πορεία,

-να θυμηθώ με υπερηφάνεια, σεβασμό, συγκίνηση και αγάπη τον ρόλο που διαδραμάτισαν όλοι οι σύντροφοί μου, ζωντανά και νεκρά, αποτιμώντας έναν ζωντανό φόρο τιμής στη μνήμη όλων εκείνων που έλαβαν μέρος στη μάχη.

Αν το κατάφερα, τόσο το καλύτερο!

Σε κάθε περίπτωση, ήταν μια ευκαιρία να μοιραστώ την άποψή μου, να αφηγηθώ τις αναμνήσεις μου, να εκφράσω τις σκέψεις μου, και αυτή η άσκηση έβλησε μέσα μου τη διάθεση για αναπόληση, αν και αρχικά ήταν μια παράρρηση που σφελόταν κυρίως σε ασθήματα τιμής και καθήκοντος».

Download PDF