



80 DE ANI DE LA REPATRIEREA PRIZONIERILOR AMERICANI ȘI BRITANICI DIN ROMÂNIA

Comandor (ret.) dr. Gheorghe VARTIC

Comisia Română de Istorie Militară
10.55535/GMR.2024.2.12

As Romania joined the Allied Powers (23 August 1944), the fate of American and British prisoners became uncertain, as they were in danger of either being captured by German troops or falling into the hands of the Red Army. As the archive documents show, at that time, there were 1,262 prisoners (1,123 American and 39 British) in Romania, interned in camp no. 13 Bucharest (Pedagogical School on "Sfânta Ecaterina" Street and "Regina Elisabeta" Military Hospital) and camp no. 14 Timișu de Jos¹.

In the rescue operation, with the support of the Romanian authorities, Lieutenant Colonel James Gunn was transported by a plane, piloted by Captain Constantin Bâzu Cantacuzino, in Bari, Italy, where the 15th Air Force Command was located. All American and British prisoners in Romania were transported to Italy during Operation Reunion, organised by the 15th Air Force, on 31 August, 1 September, and 3 September 1944.

Keywords: operation Tidal Wave; allied prisoners; Royal Proclamation; 23 August 1944; operation Reunion;

¹ From Historia (2020), no. 216, Armă, Al., <https://historia.ro/sectiune/general/operatiunea-reunion-repatrierea-prizonierilor-568271.html>, accesat la 22 ianuarie 2024.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

INTRODUCERE

La 23 august 1944, România a ieșit din alianța cu Puterile Axei și a hotărât începerea tratatelor de armistițiu cu Aliații. A doua zi, s-au dezlănțuit bombardamentele germane asupra capitalei României: un București deja însângerat și îndoliat, ca urmare a bombardamentelor americano-britanice din aprilie-august același an, o capitală în curs de a fi invadată de trupele Armatei Roșii. O țară cu un guvern fragil, condus de un general și patronat de șefii a patru partide cu ideologii divergente, cu o populație înfometată după patru ani de război, intimidată și terorizată de ororile loviturilor aeriene la care fusese supusă și înspăimântată de pericolul ocupației rusești. O Românie abandonată și lovită din toate direcțiile.

Marea Britanie ne devenise inamic de la 8 decembrie 1941. Cu Statele Unite ale Americii ne aflam în război din 5 iunie 1942, ca răspuns la declarația de război primită din partea României cu șase luni în urmă. Proclamația regală de la 23 august 1944 stipula că, „din acest moment, încetează lupta și orice act de ostilitate împotriva armatei sovietice, precum și starea de război cu Marea Britanie și Statele Unite”², dar armistițiul era încă departe de a fi încheiat. Fostul aliat ne era acum dușman.

Atacul aerian american de la 1 august 1943, cunoscut sub numele de *Tidal Wave*, asupra zonei petrolifere a văii Prahovei, dar mai ales bombardamentele aviației anglo-americane din perioada 4 aprilie-19 august 1944, care au vizat îndeosebi Bucureștiul și Ploieștiul, dar și alte orașe în care se aflau obiective industriale și elemente de infrastructură, s-au soldat cu pagube umane și materiale imense. În pofida reacției aviației și artileriei antiaeriene română și germană, pierderile umane s-au ridicat la 15.253 de oameni, din care 7.592 de morți (între care 562 de copii) și 7.661 de răniți (603 copii) (Duțu, 2016, p. 290). Numai în București s-au înregistrat peste 2.000 de răniți

Proclamația regală de la 23 august 1944 stipula că, „din acest moment, încetează lupta și orice act de ostilitate împotriva armatei sovietice, precum și starea de război cu Marea Britanie și Statele Unite”, dar armistițiul era încă departe de a fi încheiat.

² Preluare de pe Familia regală a României, jurnal online, <https://www.romaniaregala.ro/jurnal/sala-tronului-dupa-proclamatia-regelui-din-23-august-1944/>, accesat la 22 ianuarie 2024.



Prizonierii din București au fost transferați la Timișul de Jos, o frumoasă zonă montană turistică despre care locotenentul (r.) Corneliu Valjan, din Secția II informații din Marele Stat Major, participant la interogarea prizonierilor americani, mărturisea că membrii echipajelor Tidal Wave se bucurau de un regim de favoare, pe care l-au numit „colivia aurită” (the Gilded Cage), apreciindu-l ca fiind „cel mai bun lagăr de prizonieri din lume”.

și circa 3.000 de morți, înmormântați atunci în Cimitirul calvin, denumit „Cimitirul 4 aprilie”. Ce păcat că astăzi sunt aproape uitați...

Pierderile umane ale aviației anglo-americane au fost estimate la peste 2.200 de oameni (morți și prizonieri). La 23 august 1944, în România existau 1.262 de prizonieri (1.123 americani și 39 britanici), internați în așa-zisele lagăre nr. 13 București (Școala de fete de pe strada „Sfânta Ecaterina” și Spitalul Militar „Regina Elisabeta”) și 14 din Timișul de Jos. Primii 110 prizonieri erau americani capturați în urma raidului din 1 august 1943, care au fost triați în funcție de starea de sănătate și internați fie în clădirea Seminarului central din București (41), fie la Spitalul de zonă interioară din Sinaia pentru tratament (69) (Armă, 2020). Ulterior, prizonierii din București au fost transferați la Timișul de Jos, o frumoasă zonă montană turistică despre care locotenentul (r.) Corneliu Valjan, din Secția II informații din Marele Stat Major, participant la interogarea prizonierilor americani, mărturisea că membrii echipajelor Tidal Wave se bucurau de un regim de favoare, pe care l-au numit „colivia aurită” (the Gilded Cage), apreciindu-l ca fiind „cel mai bun lagăr de prizonieri din lume” (Valjan, 2020, pp. 119-120) (foto 1, 2).



Foto 1: „Colivia aurită”, Timișul de Jos
(Armă, 2023, în „Historia”, preluare de pe <https://historia.ro/sectiune/general/prizonierii-americani-in-colivia-de-aur-de-la-2317030.html>)



Foto 2: Prizonierii americani în „colivia de aur” (Ib.)

Operațiunile Gunn și Reunion – Mărturii ale prizonierilor americani și britanici

Tratamentul prizonierilor americani și britanici a fost în conformitate cu prevederile Convenției de la Geneva și ale altor documente adoptate pe plan internațional. Dovada o constituie numeroasele mărturii ale acestora de pe timpul prizonieratului sau după eliberare. Sunt relatări referitoare la atitudinea populației și a autorităților în momentele în care ei au fost capturați. Faptul că erau americani și nu ruși a contat mult în comportamentul românilor față de ei.

Fostul pilot de război William J. Fili, căzut prizonier la 25 aprilie 1944, autorul volumului memorialistic „Passage to Valhalla”, dedicat unicului echipaj supraviețuitor al bombardierului B-24-Liberator, denumit „Destiny Deb” (foto 4), mărturisește cum a fost găsit de țăranii români adunați la locul aterizării sale cu parașuta și cum a fost tratat de aceștia: „Acei fermieri au stat la mică distanță de mine până când le-am strigat: <Alo ! Alo!> și, arătând spre pieptul meu, am strigat: <Eu, american!>... Un bărbat, timid, a venit la mine și a întrebat: <Ruskie?>, i-am răspuns <Nu!> și, arătând din nou spre

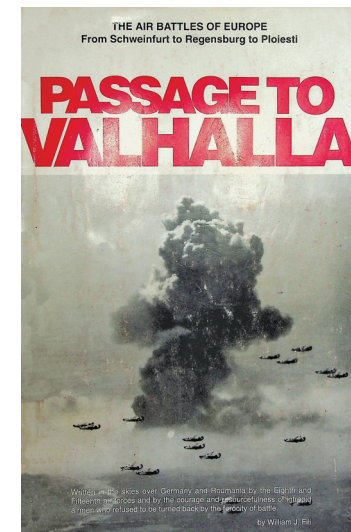


Foto 3: O excepțională lucrare memorialistică despre bombardamentele asupra Ploieștiului, în 1944



Tratamentul prizonierilor americani și britanici a fost în conformitate cu prevederile Convenției de la Geneva și ale altor documente adoptate pe plan internațional. Dovada o constituie numeroasele mărturii ale acestora de pe timpul prizonieratului sau după eliberare.



pieptul meu: «American!». În cele din urmă, a înțeles și i-a chemat pe ceilalți: «American!». Și ceilalți, bărbați, femei și copii, s-au adunat în jurul meu. Primul bărbat mi-a strâns mâna și, neștiind ce să fac, i-am oferit o țigară, pe care a luat-o”³.



Foto 4: Echipajul DESTINY DEB (Sus: Bob Pop, John Foster, Edward Bell, Glenn Boyle, Lenus Bahti, Dana Varvil, pilot-comandant; jos: Randy Haney, Paul Swearingen, William Fili – autorul cărții, Charles Kourvelas) (preluare din cartea mai-sus menționată)

Apoi, a fost condus în sat, unde a întâlnit alți trei coechipieri și au fost tratați cu ceai și pâine: „N-am să uit niciodată această zi – scrie Fili –, acest loc și oamenii care au fost atât de amabili cu mine”. (Fili, 1991, p. 131). Prizonierii răniți au fost tratați cu omenie în spitale, ei fiind îngrijiți ca și pacienții români. Locotenent-colonelul James Gunn, pilotul unui bombardier B-17 Flying Fortress, grav rănit, cu numeroase arsuri pe față, provenite de la explozia rezervoarelor de benzină ale avionului (Valjan, p. 147), a fost salvat ca prin minune de medicii români, astfel încât a fost apt să-și îndeplinească onoranta misiune din zilele care au urmat datei de 23 august 1944.

³ În original: „Those farmers stayed a short distance from me until I yelled to them: «Alo! Alo!» and pointing to my chest yelled: «Me American»... One man, timidly, came to me and asked: «Ruskie» (Russian), I answered «No!» and again pointing to my chest, «American». Finally, he understood and called to the others, «American» and the others, men, woman and children gathered around me. The first man shook my hand, and not knowing what else to do, I offered him a cigarette, which he took”. (n.a.).

William Fili își amintește că liceul de fete la care a fost cazat era situat pe o stradă îngrijită și foarte curată, care le permitea cetățenilor să meargă pe partea opusă a acesteia, gardul de sârmă ghimpată nefiind un obstacol pentru un scurt schimb de cuvinte cu ei. După 47 de ani de la repatrierea sa, aviatorul american nu-și poate stăpâni emoția: „Într-adevăr, am învățat o lecție memorată până astăzi, adică toți oamenii sunt, în principiu, la fel, ei iubesc la fel, râd deopotrivă, plâng la fel, toți sunt capabili de compasiune și toți împărtășesc o ură neclintită față de război. Chiar și cetățenii români obișnuiți, care au reușit să schimbe câteva cuvinte cu noi prin acel gard de sârmă ghimpată, au fost la fel de sinceri. Le părea rău să ne vadă închiși, chiar dacă văzuseră distrugerea de către noi a patriei lor”⁴. (Ib., p. 206).



Foto 5: William Fili și James Gunn (Ib.)

Scrisorile pe care prizonierii americani și britanici le-au trimis acasă conțin numeroase aprecieri asupra modului binevoitor în care au fost tratați în România. Astfel, maiorul Donald R. Falls consemna: „Omenia instituției militare și cea a administrației din lagăr au demonstrat

⁴ În original: „Indeed, I learned a lesson remembered to this day, that all people are basically alike, they love alike. Laugh alike, cry alike, are all capable of compassion and all share an unshakable hatred of war. Even the average Romanians citizens, who managed a few words with us through that barbed wire fence, were as sincerely sorry to see us confined as we were to have visited our heinous destruction on their homeland”. (n.a.).



„Toți oamenii sunt, în principiu, la fel, ei iubesc la fel, râd deopotrivă, plâng la fel, toți sunt capabili de compasiune și toți împărtășesc o ură neclintită față de război. Chiar și cetățenii români obișnuiți, care au reușit să schimbe câteva cuvinte cu noi prin acel gard de sârmă ghimpată, au fost la fel de sinceri”.



În dimineața zilei de 25 august 1944, când luptele de stradă cu trupele germane erau în toi, locotenent-colonelul James Gunn, încurajat de Dana Varvil și de ceilalți prizonieri americani, a reușit să contacteze un ofițer superior român din conducerea noului minister de război, care l-a ajutat să ajungă la generalul Mihail Racoviță, instalat de două zile la conducerea Departamentului războiului.

un respect adevărat pentru adversar. În multe ocazii, americanii au fost tratați la fel sau chiar mai bine decât recruții lor”. (Duțu, p. 291).

Proclamația regală de la 23 august a avut ca urmare și deschiderea lagărelor prizonierilor americani și britanici, așa încât aceștia s-au amestecat cu populația care a fraternizat cu ei, i-a adăpostit și i-a ferit de nemți, pentru că se dezlănțuiseră bombardamentele germane asupra capitalei. Soarta lor devenise incertă și cineva din rândul lor trebuia să ia inițiativa demersului pentru repatriere. Acesta a fost locotenent-colonelul James Gunn, prizonierul cel mai mare în grad, doborât deasupra Ploieștiului la 17 august 1944. James A. Gunn, născut la 28 mai 1912 în California, a fost înrolat ca pilot de război, la 1 martie 1939, la Grupul 454 Bombardament din Escadra 304, și efectuate, până la data când a fost doborât, 32 de misiuni (<https://www.ia80flyagain.org/operatiunea-gunn/>). Lui i s-a încredințat această mare responsabilitate, pe care nu și-o putea asuma oricine. Era nevoie de un avion care să-l ducă la Comandamentul Forței XV Aeriene americane de la Bari și să solicite ajutor pentru salvarea celor peste o mie de prizonieri aliați din România. William Fili îl descrie ca pe un om liniștit și rezervat, cu o gândire profundă, dotat cu o minte analitică, un om care avea instinctul de a ști ce și cum trebuie făcut, neezitând să acționeze chiar și atunci când și-ar pune propria viață în primejdie.

În dimineața zilei de 25 august, când luptele de stradă cu trupele germane erau în toi, locotenent-colonelul James Gunn, încurajat de Dana Varvil⁵ și de ceilalți prizonieri americani, a reușit să contacteze un ofițer superior român din conducerea noului minister de război, care l-a ajutat să ajungă la generalul Mihail Racoviță, instalat de două zile la conducerea Departamentului războiului. Americanul i-a prezentat demnitarului român noua situație în care se aflau prizonierii de război îngrijorați că ar fi putut fi preluați de trupele germane și a solicitat suplimentarea proviziilor de alimente și medicamente. Generalul Racoviță a dispus, printr-un ordin, întărirea pazei clădirilor unde erau cazați prizonierii americani și britanici și evacuarea acestora la sud de București, pentru a preveni orice încercare germană de a-i captura.

⁵ Dana V. Varvil (1915-2007) a fost pilotul-comandant al echipajului bombardierului B-24 Liberator „Destiny Deb” din Grupul 720 bombardament, doborât deasupra Ploieștiului la 24 aprilie 1944, echipaj care a supraviețuit căzând în prizonierat timp de patru luni în România (n.a.).



Este momentul în care în biroul său a intrat un domn căruia i-a fost prezentat locotenent-colonelul Gunn în calitate de reprezentant al prizonierilor aliați. Era Subsecretarul de stat la Subsecretariatul de Stat al Industriei, Comerțului și Minelor, Valeriu Georgescu⁶, cel care avea să-i ofere ajutor în zilele următoare.

Gunn l-a rugat pe Valeriu Georgescu să-i găsească un avion cu care ar putea zbura până la Foggia, unde ar putea aranja un atac aerian pentru a pune capăt bombardamentelor teroriste ale germanilor și ar putea pune în aplicare un plan de relocare a tuturor prizonierilor de război aliați care au fost ținuti captivi în România.

A doua zi, 26 august, Valeriu Georgescu l-a însoțit pe James Gunn la șeful Secretariatului de Stat pentru Aviație, generalul Ermil Gheorghiu, unde i s-a comunicat că a fost constituit un echipaj aerian pentru a-l transporta în Italia și a fost, apoi, condus la aerodromul Popești-Leordeni, asigurându-l că planul de zbor a fost ținut secret din motive de securitate. Pilotul era conștient de pericole și avea experiență pe ruta aeriană către Foggia. Gunn a fost transportat la Popești-Leordeni și, la ora 13.00, avionul bimotor Savoia-Marchetti, pilotat de experimentatul locotenent-comandor Constantin Perju, a decolat. Se pare că americanul a fost deranjat de prezența în avion, de o parte și de alta a sa, a doi militari cu armele la vedere și de faptul că nimeni nu cunoștea limba engleză. Spre nedumerirea sa, după aproximativ 20 de minute de zbor, avionul a făcut un viraj lent de 180 de grade și s-a întors la Popești-Leordeni. Gunn a fost informat, ulterior, de un interpret că un motor s-ar fi defectat, ceea ce făcea imposibilă continuarea misiunii de survolare a Mării Adriatice. Descumpănit de faptul că el nu sesizase niciun fel de funcționare deficitară a motoarelor și nici nu detectase vreo convorbire radio, pilotul american se gândea la ce-ar putea face în continuare, când cineva l-a bătut pe umăr, adresându-i-se într-o engleză fluentă: „Colonel, if you will crawl into the belly of a Messerschmitt 109, I will fly you to Italy...” (Fili, p. 262). Numele său: căpitanul Constantin Băzu Cantacuzino!

⁶ Valeriu (Rică) Georgescu (1904-1993, absolvent al Universității din Birmingham, inginer petrolier, director la Societatea petrolieră Româno-Americană din Ploiești, fost agent al Intelligence Service, motiv pentru care a fost arestat de regimul Antonescu și deținut în perioada 15 august 1941-23 august 1944 (n.a.).



În toată campania din Răsărit, căpitanul Constantin Cantacuzino, avansat în august 1943, s-a numărat printre piloții cu cele mai multe victorii aeriene. De la 6 iunie 1944, el a participat, în cadrul Grupului 9 aviație de vânătoare, la primele lupte pe care le-a angajat acesta cu aviația americană, preluând comanda grupului, după moartea eroică a căpitanului Alexandru Șerbănescu.



Foto 6: Locotenent-colonelul James Gunn (stânga) și colonelul Constantin Băzu Cantacuzino (dreapta) sărbătoresc la finalizarea operațiunii (lb.).

Descendent al unei familii princiare din România, Constantin Băzu Cantacuzino, născut la 11 noiembrie 1905 ca fiu al lui Mihai Cantacuzino, primar al Bucureștiului în anii 1904-1907, și al Mariei Rosetti-Teșcani, ajunsese deja un celebru aviator român. Absolvent de bacalaureat la liceul de stat din Geneva, student al universităților din Strasbourg și Paris, absolvent al brevetului de pilot de turism în 1933, apoi al celui de vânătoare și de transport public, s-a remarcat ca un pilot cu un talent excepțional, cu o temeinică pregătire și un curaj fără margini, autor al unor mari raiduri aeriene, participant la mitinguri aviatice la care entuziasma publicul prin evoluțiile sale acrobatice la mică înălțime. La declanșarea războiului, în iunie 1941, Constantin Băzu Cantacuzino era pilot-șef la compania LARES. Înrolat voluntar pe front, a executat misiuni de luptă pe avioane „Hurricane” în cadrul Escadrilei 53 aviație de vânătoare. În mai 1943, făcea parte din Grupul 3 al Flotei germane de vânătoare UDET, zburând pe avionul Messerschmitt 109 G. În toată campania din Răsărit, căpitanul Constantin Cantacuzino, avansat în august 1943, s-a numărat printre piloții cu cele mai multe victorii aeriene. De la 6 iunie 1944, el a participat, în cadrul Grupului 9 aviație de vânătoare, la primele lupte pe care le-a angajat acesta cu aviația americană, preluând comanda grupului, după moartea eroică a căpitanului Alexandru Șerbănescu.

Sigur că James Gunn avea să afle mai târziu despre faptele lui Constantin Băzu Cantacuzino. Deocamdată, așa cum relatează William Fili, „Gunn s-a întors încet și a văzut un bărbat extrem de frumos, puțin mai tânăr decât el, un bărbat care avea o înfățișare atrăgătoare, dispus să-și asume riscul. Un soi de pilot aventuros și temerar, creditat cu multe victorii aeriene, comandant al unei escadrile de luptă românești de elită. Părea a fi un om bine educat și unul care părea să fie membru al aristocrației din România”. Americanul n-a stat prea mult pe gânduri și a spus: „Let’s go now !”. (lb., p. 263). Căpitanul Cantacuzino i-a propus să planifice împreună zborul, dar să decoleze a doua zi, dimineață. L-a prevenit pe noul său camarad că va trebui să stea înghesuit în fuselajul Messerschmitt-ului său, îndurând frigul și lipsa oxigenului, condiții pe care Gunn le-a acceptat. Așa au făcut și s-au odihnit în paturile dintr-o clădire a aerodromului Popești.

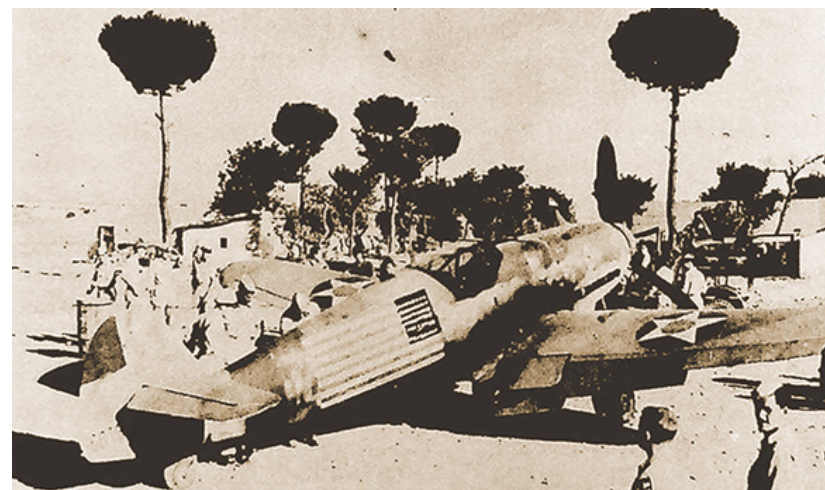


Foto 7: Avionul Messerschmitt 109 G, care l-a adus pe locotenent-colonelul James Gunn în Italia (lb.).

În dimineața zilei de 27 august, Cantacuzino și Gunn încă studiau hărțile, când a apărut în sala de pregătire Valeriu Georgescu, care i-a solicitat fostului prizonier să-l însoțească la o întâlnire cu Iuliu Maniu, ministrul secretar de stat în guvernul generalului Sănătescu. Iată ce scrie veteranul de război William Fili în cartea sa: „După ce a ajuns la sediul guvernului din centrul Bucureștiului și i-a fost prezentat domnului Maniu, Gunn a ascultat cea mai pasională cerere pe care o va auzi vreodată în viața sa. Domnul Maniu a făcut totul, aproape să îngenuncheze, și l-a implorat pe colonelul Gunn ca, atunci când sosește în Italia, să facă recomandarea în numele guvernului român ca țara sa să fie ocupată de forțele americane sau britanice”.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ



„...Oricare ar fi resursele imaginației mele, este cu neputință să descriu ce s-a petrecut timp de 25 de minute. Toți cei prezenți la acel spectacol aerian au fost uimiți de evoluțiile extraordinare ale celui avion. Am urmărit zborul cu respirația tăiată, dar încântați, asistând la ceva unic. Un asemenea spectacol nu văzusem niciodată, deși aproape toți eram aviatori greu de impresionat în acest domeniu”.

să îngenuncheze, și l-a implorat pe colonelul Gunn ca, atunci când sosește în Italia, să facă recomandarea în numele guvernului român ca țara sa să fie ocupată de forțele americane sau britanice. Dl Maniu a continuat: «Sunteți un reprezentant american și, din moment ce ați fost aici înaintea rușilor, fac această pledoarie pentru a salva țara noastră mică și oamenii ei de o altă formă de dictatură». Gunn i-a strâns mâna, spunând: «Domnule Maniu, voi duce mesajul dumneavoastră și voi face tot posibilul ca acesta să ajungă la autoritățile competente»⁷. (Ib.). Gunn a fost condus înapoi pe aerodrom, pentru a continua pregătirile necesare. L-a găsit pe camaradul Cantacuzino asistând la pictarea părților laterale ale fuselajului Messerschmitt-ului său în culorile drapelului american, cu vopsea cu uscare rapidă. Au servit masa, la care a fost prezent și locotenent-comandorul aviator Dan Vizanti, fostul comandant al Grupului 6 vânătoare și fost șef de cabinet al șefului Subsecretariatului de Stat al Aerului. Acesta din urmă a semnat un articol în publicația aeronautică „Pionniers” a Asociației Aeronautice franceze „Les Vieilles Tigres”, potrivit căruia ar fi fost martor ocular la o demonstrație de zbor acrobatic pe care Bâzu ar fi făcut-o pentru a-i demonstra camaradului american cu cine are de a face. Iată ce scria Vizanti: „...Oricare ar fi resursele imaginației mele, este cu neputință să descriu ce s-a petrecut timp de 25 de minute. Toți cei prezenți la acel spectacol aerian au fost uimiți de evoluțiile extraordinare ale celui avion. Am urmărit zborul cu respirația tăiată, dar încântați, asistând la ceva unic. Un asemenea spectacol nu văzusem niciodată, deși aproape toți eram aviatori greu de impresionat în acest domeniu.

După cele 25 de minute de adevărat «suspans», Bâzu, destins, s-a decis să aterizeze. Dar în ce fel? La limita extremă a aerodromului, la joasă înălțime, a început să execute un tonou lent, ca apoi, în momentul când se găsea pe spate, să reducă motorul și, în această poziție, să vină pe panta de aterizare. Din acel moment, toți ne-am reținut respirația, iar avionul a continuat coborârea spre pământul ce se apropia cu repeziciune. Dar, la maximum doi metri de sol, Bâzu a întors cu eleganță avionul în poziție normală și, cu un gest artistic, a terminat redresarea, așezându-l normal pe teren. Explozia de urale și entuziasm, tunetele de aclamații și strigătele de bucurie au însoțit avionul în rulajul său spre hangar. Într-adevăr, toți cei care-l mai văzusem în zborurile sale acrobatice, am apreciat că, de această dată,

Bâzu se depășise pe sine, dând tot ce avusese mai bun în materie de asemenea zbor. Incontestabil, era asul așilor noștri!⁸ (Tudor, 2000, pp. 188-189).

La ora 17.20, avionul Me-109 G a decolat de pe aerodromul Popești-Leordeni cu Bâzu la manșă și cu Gunn înghesuit în fuselaj. A fost escortat până la Dunăre de avioanele camarazilor Ioan Simionescu și Toni Dușescu. La indicațiile „navigatorului” său, pilotul a luat cap-compas 340 grade și a aterizat, la 19.20, pe aerodromul San Giovanni, la 40 km NE de Foggia, unde se afla baza de dislocare a grupurilor de bombardament 454 și 455 B-24.

După ce a fost extras din fuselaj, locotenent-colonelul James Gunn l-a sunat pe generalul Nathan Twining, comandantul Forței XV Aeriene de la Bari, pentru a-l informa despre întoarcerea sa și despre urgența măsurilor de salvare a prizonierilor americani din România. Întrucât comandantul lipsea, l-a sunat pe locțiitorul acestuia, generalul Charles Born, șeful operațiilor, care a decis convocarea imediată a unei conferințe de interes strategic chiar în acea noapte.

Un pilot american curios s-a urcat în carlinga Messerschmitt-ului lui Bâzu, l-a rulat câteva zeci de metri, a pierdut controlul direcției și a intrat într-un „ground-loop”, avariindu-i bechia⁷ și jamba⁸ dreaptă. Gunn și Bâzu au fost aduși cu o mașină la Bari, au fost interogați fiecare de către serviciile speciale și au fost invitați să ia parte la conferință. S-a hotărât desfășurarea urgentă a următoarelor activități:

1. Pilotul român Constantin Cantacuzino să zboare cu o aeronavă de tip P-51 Mustang și să aterizeze pe aerodromul Popești-Leordeni pentru a deschide calea pentru aterizarea în avans a unei echipe de salvare a Forței XV Aeriene.

2. Două bombardiere B-17 Flying Fortress să aterizeze pe aerodromul Popești-Leordeni cu echipa de salvare.

3. Evacuarea aeropurtată urma să se efectueze atunci când echipa de salvare va raporta existența condițiilor favorabile de desfășurare a misiunii.

⁷ Dispozitiv pe care se sprijină coada avionului, <https://dexonline.ro/text/tren%20de%20aterizare> (n.a.).

⁸ Fiecare dintre cele două picioare ale trenului de aterizare de care sunt prinse roțile avionului, <https://dexonline.ro/text/tren%20de%20aterizare> (n.a.).



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ



Planul detaliat al operațiunii Reunion a fost elaborat în cursul zilei de 28 august și a fost materializat a doua zi când, la ora 8.00, au decolat de la Bari patru avioane de vânătoare P-51, dintre care unul pilotat de Băzu Cantacuzino, care a aterizat la Popești-Leordeni, a verificat condițiile de securitate ale aerodromului, a transmis semnalul luminos celor trei coechipieri americani că totul este în ordine și aceștia, la rândul lor, au comunicat prin radio, la Bari, că bombardierele cu echipament pot decola.

În fapt, acesta era planul operațiunii de salvare a prizonierilor americani, denumită ulterior *operația Reunion*. Ea a fost precedată de o operațiune la fel de importantă, care a purtat numele protagonistului ei – *operațiunea Gunn*.

În aceeași noapte, locotenent-colonelul Gunn a transmis generalului Twining mesajul lui Iuliu Maniu, adăugând că el însuși a constatat spaima bucureștenilor că ar putea cădea sub ocupație rusească. Comandantul Forței XV Aeriene a răspuns că va transmite solicitarea domnului Maniu superiorilor săi de la Cartierul General Suprem al Alianților și generalului Eisenhower, întrucât era vorba de o decizie politică.

Planul detaliat al operațiunii a fost elaborat în cursul zilei de 28 august și a fost materializat a doua zi când, la ora 8.00, au decolat de la Bari patru avioane de vânătoare P-51, dintre care unul pilotat de Băzu Cantacuzino, care a aterizat la Popești-Leordeni, a verificat condițiile de securitate ale aerodromului, a transmis semnalul luminos celor trei coechipieri americani că totul este în ordine și aceștia, la rândul lor, au comunicat prin radio, la Bari, că bombardierele cu echipament pot decola.

Cele două B-17, escortate fiecare de câte 16 avioane de vânătoare, au decolat și au aterizat la ora 15.00 la Popești-Leordeni, unul dintre ele având la bord pe colonelul George Kraiger, de la Intelligence Service al armatei americane. Membrii echipei de salvare au fost întâmpinați de subsecretarul de stat din Ministerul Economiei, Valeriu Georgescu, care l-a condus pe colonelul Kraiger la primarul Capitalei, Victor Dombrovski, pentru a pune la dispoziție autobuzele necesare transportului prizonierilor la aerodromul Popești-Leordeni (Valjan, pp. 177-178).

Au fost instalate echipamentele radio și, la 30 august, s-a reușit stabilirea legăturii cu comandamentul Forței XV Aeriene din Bari. După amiază, la ora 17.15, căpitanul Constantin Băzu Cantacuzino a decolat spre Bari, pentru a transmite o scrisoare cu informațiile necesare derulării operațiunii Reunion, care urma să înceapă a doua zi (<https://www.iar80flyagain.org/operatiunea-gunn>). Operația Reunion s-a declanșat în ziua de 31 august, când 36 de avioane B-17 au decolat în trei valuri de câte 12, la intervale de o oră, astfel că primul val a aterizat la ora 10.00 și s-a întors la ora 10.45, când următorul val

se apropia de aerodromul de la Popești-Leordeni, pentru a ateriza la ora 11.00. Al treilea val a aterizat la ora 12.00. Fortărețele au fost însoțite de 217 avioane de vânătoare (91 P-38 Lighting și 146 P-52 Mustang). Pe timpul misiunii, au fost atacate de aviația de vânătoare germană, două Junkers-52 fiind distruse și un Messerschmitt 109 avariat. În această primă zi au fost evacuați 747 de foști prizonieri (722 americani și 25 britanici), care au fost întâmpinați personal de generalul Twining, pe aerodromul din Bari.

În zilele de 1 și 3 septembrie, 19 fortărețe B-17, escortate de avioane de vânătoare, au finalizat acțiunea de evacuare a tuturor foștilor prizonieri aliați din România. Au fost evacuați un total de 1.162 de bărbați, dintre care 1.127 americani, 31 britanici, doi ofițeri de marină olandezi, un subofiter francez și un român, cu un pașaport îndoienic de cetățean american. În total, în operațiunile Gunn și Reunion au fost folosite 59 B-17, 94 P-38, 281 P-51 și 1 C-47. Un P-38 a fost pierdut, două Junkers 52 au fost declarate distruse și un Me-109 avariat.

William Fili, evacuat în ultima zi, mărturisește că, la urcarea în autobuzul care îi ducea la aeroportul Popești-Leordeni, „*fiecare s-a oprit, s-a uitat în jur și și-a luat rămas bun de la bucureșteni în felul său și le-a exprimat «Mulțumesc!», pentru că ne-au ajutat să supraviețuim*”. (Fili, p. 286).

Așa s-au încheiat operațiunile *Gunn* și *Reunion*, la inițierea cărora căpitanul aviator român Constantin Băzu Cantacuzino, un adevărat cavalier al aerului, a jucat un rol însemnat.

Prizonierii americani și britanici au lăsat mărturiile lor referitoare la tratamentul umanitar de care au avut parte pe timpul șederii lor în România. Ei au avut o șansă și au scăpat cu viață, o șansă de care au fost lipsiți cei aproape 3.000 de români, victime ale bombardamentelor aliaților. Cea mai mare parte a rămășițelor lor pământești sunt îngropate în „*Cimitirul 4 aprilie*” din cartierul bucureștean Giulești, uitați demult de compatrioți.

ÎN LOC DE CONCLUZII

După mai bine de 50 de ani, unii dintre foștii prizonieri americani au vizitat România. Benedict Yedlin, mitralior în turela sferică de sub fuselajul bombardierului B-24 Liberator din Grupul 449 AvB, s-a întors în România în 1993, dornic să revadă locurile pe care le survolase



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ

În zilele de 1 și 3 septembrie 1944, 19 fortărețe B-17, escortate de avioane de vânătoare, au finalizat acțiunea de evacuare a tuturor foștilor prizonieri aliați din România. Au fost evacuați un total de 1.162 de bărbați, dintre care 1.127 americani, 31 britanici, doi ofițeri de marină olandezi, un subofiter francez și un român, cu un pașaport îndoienic de cetățean american. În total, în operațiunile Gunn și Reunion au fost folosite 59 B-17, 94 P-38, 281 P-51 și 1 C-47. Un P-38 a fost pierdut, două Junkers 52 au fost declarate distruse și un Me-109 avariat.



de 12 ori: „Ploieștiul era o țintă destul de grea, formidabilă – mărturisea el –, foarte bine apărată cu artilerie antiaeriană și cu avioane de luptă. Nu mă gândeam că sunt oameni acolo jos, nu vedeam pe nimeni. Știam că este un oraș acolo, clădiri și străzi, dar nu mă gândeam care erau consecințele bombardamentului dacă nu nimeream ținta”. (<https://www.rador.ro/2021/02/17/1942-1944-anglo-americanii-au-venit-si-ne-au-bombardat-xi/>).



Foto 8: Dezastrul rafinăriei „Columbia”, din vestul Ploieștiului (preluare de pe <https://publicnewsfm.ro/2022/07/31/bombardarea-ploiestiului-cea-mai-mare-infrangere-a-aviatiei-americane/>, Damian, 2022).

Pilotul de vânătoare, colonelul Barry Davis, scăpat cu viață ca prin minune de atacurile Messerschmitt-ului faimosului aviator român Ion Dobran, a venit în România, în anul 2000, să-i mulțumească fostului său adversar că i-a zburat doar cabina și a putut să aterizeze, episod pentru care a fost decorat cu „Purple Heart”.

Pilotul de vânătoare, colonelul Barry Davis, scăpat cu viață ca prin minune de atacurile Messerschmitt-ului faimosului aviator român Ion Dobran, a venit în România, în anul 2000, să-i mulțumească fostului său adversar că i-a zburat doar cabina și a putut să aterizeze, episod pentru care a fost decorat cu „Purple Heart” („Inimă purpurie”).

Fostul pilot de război William J. Fili a vizitat orașul Ploiești în 2005 și a oferit Muzeului prahovean de Istorie și Arheologie un tablou cu portretul prințesei Ecaterina Caragea, în semn de recunoștință pentru activitatea umanitară și filantropică a acesteia față de prizonierii americani, tratați și îngrijiți în spitalele ploieștene.

În memoria celor 378 de piloți și membri ai echipajelor USAF căzuți pe teritoriul României în anii 1943-1944, au fost ridicate două monumente: unul în Parcul Cișmigiu și altul în Parcul Kiseleff. Încă o dovadă perpetuă a umanitarismului românesc...

REFERINȚE BIBLIOGRAFICE:

1. Armă, Al. *Operațiunea „Reunion”, 31 august-3 septembrie 1944. Repatrierea prizonierilor americani și britanici din România*, în revista „*Historia*” nr. 16/20.
2. Armă, Al. (2023), revista *Historia*, nr. 262, „*Colivia aurită*” din Carpați. *Prizonierii americani în lagărul de la Timișu de Jos (1943-1944)*, <https://historia.ro/sectiune/general/prizonierii-americani-in-colivia-de-aur-de-la-2317030.html>, accesat la 22 ianuarie 2024.
3. Damian, Șt. (2022), <https://publicnewsfm.ro/2022/07/31/bombardarea-ploiestiului-cea-mai-mare-infrangere-a-aviatiei-americane>, accesat la 12 ianuarie 2024.
4. Duțu, Al. (2016). *Armata română în război (1941-1945)*. București: Editura Enciclopedică.
5. Fili, W.J. (1991). *Passage to Valhalla*. Pennsylvania: Filcon Publishers 19063, Media.
6. Tudor, V. (2000). *Constantin Băzu Cantacuzino, prințul așilor*. Editura Modelism.
7. Valjan, C. (2020). *Însemnările din război ale unui good looking boy*. București: Editura Militară.
8. <https://www.iar80flyagain.org/operatiunea-gunn/>, accesat la 22 ianuarie 2024.
9. <https://www.iar80flyagain.org/operatiunea-reunion-ii>, accesat la 12 ianuarie 2024.
10. <https://www.rador.ro/2021/02/17/1942-1944-anglo-americanii-au-venit-si-ne-au-bombardat-xi/>, accesat la 22 decembrie 2023.
11. <https://www.romaniaregala.ro/jurnal/sala-tronului-dupa-proclamatia-regelui-din-23-august-1944/>, accesat la 22 ianuarie 2024.



GÂNDIREA
MILITARĂ
ROMÂNEASCĂ