

**ASOCIAȚIA CULTURALĂ  
„VALERIU FLORIN DOBRINESCU”  
PITEȘTI**

**COORDONATORI :**

**Colonel dr. Petrișor FLOREA  
Dr. Cornel ȚUCĂ  
Dr. George UNGUREANU**

**ARMATA ROMÂNĂ  
ȘI EVOLUȚIA ARMEI TANCURI.  
DOCUMENTE  
(1919 – 1945)**

**Editura Universității de Stat din Pitești  
Pitești – 2012**

**Coordonatori:** colonel dr. Petrișor FLOREA  
dr. Cornel ȚUCĂ  
dr. George UNGUREANU

**Autori:** comandor dr. Marian MOȘNEAGU  
dr. Iulian-Stelian BOȚOGHINĂ  
prof. Mariana-Daniela MANOLESCU  
dr. Leontin-Vasile STOICA  
prof. Mihai-Cosmin ȘOITARIU

**Tehnoredactare:** Oana-Mihaela BURGHELEA  
Mihaela OLTEANU  
Felicia ȚUCĂ

**Prelucrare electronică:** prof. Cristian ENACHE  
lt.col. ing. Marius-Marian OLTEANU

**Scanare documente:** Oprica ANCA

### Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

#### **FLOREA, PETRIȘOR**

**Armata română și evoluția armei tancuri. Documente (1919-1945)** / Petrișor FLOREA, Cornel ȚUCĂ, George UNGUREANU. – Pitești: Editura Universității din Pitești, 2012

Bibliogr.

Index

ISBN 978-606-560-252-6

## CUVÂNT ÎNAINTE

Abordarea unor aspecte ținând de problematica evoluției tehnicii blindate în cadrul Armatei Române nu constituie, nici pe departe, un demers istoriografic inițiatic.

De-a lungul deceniilor opt și nouă ale secolului al XX-lea, cel puțin la modul secvențial, episodic sau tangențial, istoria armei Tancuri a fost prezentată, cu speculațiile ideologice specifice perioadei postbelice, fie integrată într-o serie de lucrări ample, cu o tematică generală, precum „*Istoria militară a poporului român*”, vol. VI sau „*România în anii celui de-al Doilea Război Mondial*”, fie în articole și studii reduse ca dimensiuni, fie, în sfârșit, în cadrul unor creații literare, precum romanul „*Cu orice preț*”, datorat regretatului Nicolae Frânculescu, inițiatorul genului western în literatura română.

În general, contribuțiile istoriografice consacrate armei Tancuri din anii '70 și '80 au un solid suport documentar, însă, din aceleași considerente ideologice, accentul cade asupra celor opt luni și jumătate (23/24 august 1944-9 mai 1945) când România s-a aflat în stare de război cu Germania hitleristă.

După 1989, lucrări, studii și articole consacrate, în special ori într-o măsură semnificativă armei Tancuri, au apărut într-o proporție substanțială, gratie mai multor autori, printre care s-au remarcat la loc de cinste și ofițeri superiori cu titluri academice, precum Dumitru Dobre, Ion Drăgan, Constantin Onișor, Ioan Talpeș, Ion Gâdiuță, Constantin Ucrain și alții. Astfel, un numeros colectiv de autori sub coordonarea colonelului Ion Drăgan, a elaborat o solidă lucrare intitulată „*Istoria armei tancuri în armata României*”, demers științific publicat în 2001 de Editura Militară iar generalul de brigadă (r) Emil Gheorghești și colonelul (r) George Gheorghiu au publicat în 2007 la Editura „Vasile Cârlova” din București volumul „*File din istoria cavaleriei și tancurilor din Armata Română*”.

O lucrare de referință este și „*Fascinația oțelului*”, publicată în anul 2009 de coloneii dr. Emilian Pîsu și Ion Constantin la Editura Militară. Vastă ca întindere, tematică, portofoliu bibliografic și arhivistice, lucrarea se constituie într-un demers perfectibil din numeroase alte puncte de vedere: unitate stilistică, mod de redactare și procesare,

tratarea critică a unor surse, în special a celor legate de istoria recentă sau ultra-recentă.

Un demers valoros îl constituie republicarea în anul 2011 de către Muzeul Militar Național „Regele Ferdinand I”, în prestigioasa colecție „Dorobanțul”, a tomului 6 intitulat „Trupele blindate din Armata Română (1919-1947)”, realizat de Cornel I. Scafeș, Horia Vl. Șerbănescu și Ioan I. Scafeș.

În ceea ce privește actuala lucrare, sugestiv intitulată „ARMATA ROMÂNĂ ȘI EVOLUȚIA ARMEI TANCURI. DOCUMENTE (1919-1945)”, apărută cu sprijinul și sub egida Asociației Culturale „Valeriu Florin Dobrinescu” din Pitești, coordonatorii și autorii – colonelul dr. Petrișor Florea, dr. Cornel Țucă, dr. George Ungureanu, dr. Iulian-Stelian Boțoghină, dr. Leontin-Vasile Stoica și Mihai-Cosmin Șoitaru - și-au propus - și în egală măsură au și reușit - să identifice un punct de legătură convergent între istoria militară și istoria imaginariului. Dacă pentru mulți autori sau pasionați de lecturi de profil, istoria militară poate părea restrictivă și încorsetată prin însăși natura ei, istoria imaginariului a dobândit o extraordinară forță de seducție. În acest context, construirea unor punți de legătură între orientările istoriografice tradiționale și cele recente este un demers dezirabil și util, fapt exploatat cu succes de profesioniști.

Din acest punct de vedere și numai, lucrarea de față reușește să înfățișeze, prin natura preocupărilor colegilor arhiviști piteșteni, apariția și evoluția armei Tancuri, coroborând eforturile depuse în interior cu maniera în care au fost urmărite și evaluate evoluțiile externe în acest domeniu, precum și impactul lor, la nivel teoretic și practic, în mediile românești de decizie și de specialitate.

Nucleul volumului îl constituie documentele de arhivă reproduce cu celeritate, inclusiv hărți, schițe și un număr semnificativ de fotografii, la fel de atractive și valoroase ca informație.

Un consistent studiu introductiv are rolul de a-l ajuta pe cititorul inițiat sau doar pasionat al genului să depășească barierele limbajului militar de acum câteva decenii, dar, în primul rând, să sistematizeze multitudinea de informații oferite de documente și să le integreze contextual.

Scopul nedecharat al lucrării de față a fost, la nivelul particular al informației de specialitate, introducerea în circuitul științific a unor texte edite, dar parțial ignorante, conținând viziunile unor ofițeri români asupra planurilor și proiectelor premergătoare apariției propriu-zise a tancurilor.

În structurarea studiului introductiv și a culegerii de documente aferente a prevăzut criteriul cronologic, cu excepția unor documente voluminoase și cu un mare grad de coerentă și consistență internă, care au fost voit plasate spre final, evitând astfel fragmentarea acestora și aglomerarea textului propriu-zis.

Și, nu în ultimul rând, lucrarea constituie un omagiu pe care reputații arhiviști militari îl aduc camarazilor de ieri și de azi, pentru care bolizii șenilați – de la carele de luptă de odinioară la temutele tancuri din cel de-al Doilea Război Mondial - au fost și neîndoilenic vor constitui și în continuare, în pofida diminuării rolului lor combativ, o provocare, o revelație și un crez al datoriei de împlinit.

Comandor dr. Marian MOŞNEAGU  
Şeful Serviciului Iсторic al Armatei

## Partea I

### I. DE LA PRIMUL LA AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL I.1 ETAPA ÎNCEPUTURILOR PROMIȚĂTOARE

Istoria universală a societății omenești se caracterizează, paradoxal poate, printr-o coexistență și complementaritate între continuitate și inovație. Cele două idei formulate în antichitatea clasică elenă („Nimic nou sub soare” – Parmenide și „Totul se schimbă/curge! – Heraclit din Efes) nu se exclud reciproc total în sensul că multe realități apărute la un moment dat au la bază, într-o proporție mai mare sau mai mică, elemente, fie că este vorba de obiecte de natură materială sau ideală<sup>1</sup>.

Un element cât se poate de material, prozaic și modern precum tancul nu face nici el excepție de la regulă. Elementele sale definitorii (șenile, motorul, blindajul) au apărut în condițiile progreselor tehnice uriașe din epoca modernă, cunoscute sun denumirea generică de „revoluție industrială”<sup>2</sup>. Prin urmare, despre o istorie propriu-zisă a tancurilor putem vorbi abia din septembrie 1916, când se înregistrează prima lor utilizare în Bătălia de pe Somme<sup>3</sup>. Dintr-o altă perspectivă, istoricistă, evoluția armelor tancurilor nu ar reprezenta altceva decât un stadiu mai recent și înainte din evoluția generală a carelor de luptă, cele două denumiri fiind practic sinonime în secolul al XX-lea, în diferite limbi, inclusiv în românește, conform calculului franțuzesc.

În ceea ce ne privește, înainte de a trece la istoria propriu-zisă a tancurilor care face obiectul demersului nostru, vom prezenta succint câteva etape ale evoluției generale a carelor de luptă, pe plan universal.

Asemenea arme vehicule de luptă au fost cunoscute în Antichitate, practic, la toate popoarele din Orient și Europa aflate pe o treaptă importantă de dezvoltare a structurilor statale sau de tip statal, în cadrul căror nu putem omite armata (vechii egipteni, popoarele

---

<sup>1</sup> Lucian Boia, *Pentru o istorie a imaginariului*, Editura Humanitas, București, 2000, p. 19-23

<sup>2</sup> Eric Hobsbawm, *Era revoluției (1789-1848)*, Editura Codex, București, 2000, p. 37-67

<sup>3</sup> Mircea N. Popa, *Primul război mondial*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1975, *passim*

mesopotamiene, chinezii, perșii, respectiv grecii, romanii, mai ales celții, dar și tracii în Europa)<sup>4</sup>.

Apariția și generalizarea armelor de foc, începând cu secolul al XIV-lea (anul 1313 marchează inventarea prafului de pușcă), a făcut, treptat, inutilă, chiar contraproductivă, cîrșasa de producție sub feluritele ei forme (scut și cască, armurile metalice integrale – specifice Evului Mediu). S-a pus, aproape *ipso facto* problema adoptării carelor de luptă, ale armelor în general, la noua situație. Autorul britanic Fuller cita, într-o contribuție de la începutul anilor '20, câteva antecedente medievale ale tancurilor moderne:

- modelele de care de luptă descrise de către Conrad Kyesser, între anii 1395-1405;
- carele de luptă ale lui Fontarei și Archanger, capabile să transporte circa 100 de oameni;
- încercările ecosezilor de a construi câteva care de luptă, cu două locuri și cu spațiu pentru pulberea necesară (1456);
- proiectele lui Leonardo da Vinci (1452-1519) expuse începând cu o scrisoare din 1482, în general cunoscută în istoria militară;
- planurile de construcție a unor care automobile, întocmire în Anglia în 1634 și 1658;
- proiectele lui François Marie Arouet (1694-1778), zis și Voltaire, în veacul al XVIII-lea<sup>5</sup>.

În alte lucrări de specialitate sunt prezentate citate și alte modele de care de luptă medievale, mai ales din spațiul german și italian, unde fragmentarea politică a favorizat o multitudine de conflicte locale între diferitele entități mai mult sau mai puțin viabile<sup>6</sup>.

Specialiștii sunt însă unaniți și nu pot fi altfel, în a recunoaște că, dincolo de diversitatea și ingeniozitatea acestor proiecte și realizări medievale, rămăsește nerezolvată problema autopropulsării vehiculelor de luptă, iar protecția luptătorilor prezenta și ea lacune. Cuceririle revoluției industriale, vor oferi însă noi șanse și posibilități în aceste privințe și nu numai.

<sup>4</sup> *Istoria armei tancuri în România*, coord. Col. Ion Drăgan, Editura Militară, București, 2001, p. 18-19; lt. col. Constantin Onișor, *Curs introductiv de istorie a tancurilor*, București, 1992, p. 5-6

<sup>5</sup> Maior Constantin, *Influența tancurilor asupra operațiunilor militare (după conferința colonelului englez Füller)*, în „România Militară”, LIII, nr. 9-10/septembrie-octombrie 1921, p. 502

<sup>6</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 20

Dacă pentru istoria universală anul 1870 are o dublă semnificație (războiul franco-prusian, respectiv declanșarea celei de-a doua faze, cea mondială, a revoluției industriale), pentru istoria blindatelor înregistrăm proiectul Nadar. Inginerul omonim propunea construirea și utilizarea unei mașini blindate, care să se miște cu ajutorul aburilor. Peste 12 ani, la Buenos Aires, apare o primă mașină prezentând caracteristicile foarte apropiate de blindatele secolului al XX-lea, iar autovehiculele blindate vor fi folosite și în cursul războiului burilor<sup>7</sup>.

Evoluțiile în sensul cristalizării unei noi arme de luptă, cea a automobilului blindat, nu au rămas fără ecou în România, în pofida unui notabil decalaj economic și tehnologic față de statele occidentale, clinaj asupra cauzelor căruia nu mai insistăm.

Astfel, într-un articol publicat într-o revistă de profil în anul 1898, locotenentul Constantin Șerbescu se făcea ecoul unor luări de poziție pe aceeași temă din mediile franțuzești. În articol accentul cade asupra rolului biciclistilor în viitoarele confruntări armate, referirile aparent colaterale la rolul automobilelor blindate sunt foarte interesante, îndeosebi prin prisma evoluțiilor ulterioare. Autorul român considera că bicicliștii militari puteau acționa în serviciul etapelor, pentru susținerea cavaleriei și a infanteriei, ca „eclerori” ai coloanelor de infanterie, ca partizani sau, respectiv, ca membri ai unei forțe de rezervă. În susținerea cavaleriei și a infanteriei, se aprecia că bicicliștii aveau să poată părăsi grupurile de baterii, urmând apoi drumurile care flanchează pozițiile ocupate de aceste baterii, în timp ce alte grupe de luptători aveau să coboare din trăsurile automobile, legând astfel artilleria de infanterie. În plus, convoaiele regimentare se puteau uni totdeauna la timp cu unitățile lor de bază, deoarece ele urmau să fie alcătuite din trupe automobile<sup>8</sup>.

În ceea ce privește utilizarea velocipediștilor ca eclerori, se aprecia că „trăsurile automobile, prin jocul lor de du-te-vino, vor transporta mici detașamente pentru a întări linia de luptă ocupată anterior de cicliști<sup>9</sup>. În cazul utilizării acestora din urmă ca partizani, se impunea

<sup>7</sup> Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice (în continuare C.S.P.A.M.I.), fond Ministerul Înzestrării Armatei și Producției de Război, (în continuare: M.I.A.P.R.), Direcția Tehnică, dosar nr. 435, f. 180

<sup>8</sup> Lt. de artillerie Constantin Șerbescu, *Rolul bicicletei și trăsurii automobile în războiul viitor*, în „Revista Armatei”, nr. 8/1898, p. 696-697

<sup>9</sup> *Idem*, p. 700

sprijinul trăsurilor pentru misiuni mai dificile, inclusiv de tip terorist (cuvântul nu este evitat)<sup>10</sup>.

În finalul articolului, locotenentul Ţerbescu concluzionează că: „Trăsurile automobile, ce vor transmite diferite aprovizionamente în munițiuni și mai cu seamă diferite materiale explozibile pentru distrugerea obstacolelor ce vor trebui să le facă velocipediștii, vor aduce, de asemenea, mari foloase”, după care citează un autor francez, cu inițialele H.C.L.: „Artleria, susținută de bicicliști, va deschide breșa, masele de infanterie precedate de bicicliști se vor uni pe breșă și, în fine, masele de bicicliști le vor da drumul, căci întrebunțarea velocipediștilor și a trăsurilor automobile în marea masă, va da trupelor acea sporire de energie și acea confluență (n.n.-încredere) nestrămutată într-un succes care sigur asigură victoria<sup>11</sup>.

Pe plan internațional, începutul celui de-al doilea deceniu al secolului al XX-lea, aduce pe fondul general de iminență a unei conflagrații generale (mondiale), o mare efervescentă creatoare în domeniul blindatelor.

Într-o serie de state mari sau dezvoltate (S.U.A., Franța, Marea Britanie, Germania, Austro-Ungaria, Rusia etc.) apar o multitudine de proiecte și prototipuri de vehicule blindate, tot mai asemănătoare cu viitoarele tancuri. Conservatorismul forurilor decizionale și al opiniei publice, pe de o parte, împreună cu dificultățile și disfuncționalitățile specifice oricărora începuturi practice, pe de altă parte, au determinat o situație generală de stagnare<sup>12</sup> în domeniul, care va fi depășită odată cu transformarea rapidă a Primului război mondial în război de poziții.

Eforturile fiecăreia din cele două tabere beligerante de a sparge liniile de apărare inamice s-au canalizat pe trei direcții:

- folosirea masivă a pieselor de artillerie performante;
- utilizarea gazelor de luptă;
- introducerea la asalt a vehiculelor blindate (începând din septembrie 1916 – carele de luptă moderne – tancurile).

Dacă prima metodă a fost folosită în egală măsură de ambele tabere, iar cea de-a doua mai ales de germani, cea de-a treia variantă a aparținut în primul rând cronologic și factologic Antantei.

---

<sup>10</sup> *Idem*, p. 705

<sup>11</sup> *Idem*, p. 707-708

<sup>12</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 25-26; Constantin Onișor, *op.,cit.* p. 7-8

Englezii au fost cei care au folosit primii trăsurile/automobilele blindate, pe diferite teatre de operațiuni militare, începând din anul 1914<sup>13</sup>, în timp ce germanii detineau asemenea mijloace de luptă încă din anul 1909, la capătul a patru ani de experimente<sup>14</sup>. În anul 1915, în revista „România Militară” era reprodus un grupaj de articole din „Artilleristiche Monatshefte” sub genericul „Diverse patente”, unde regăsim și „Automobilul cuirasat” al lui Franz Wiemmer din Viena. Vehiculul militar respectiv avea 3 locuri, destinate comandanțului, șoferului și serventului, iar conformația mașinii lăsa un câmp liber de vedere comandanțului și conducătorului, precum și o rază de acțiune destul de intens, pentru tun. În partea de dinapoi puteau fi instalate mitraliere, astfel încât la deplasarea în marșarier să se poată trage normal. Cuirasa, alcătuită conform imperativelor de a micșora greutatea și de a mări rezistența, consta din 15 plăci mici și subțiri (3 mm grăsime, 60 cm lungime și 40 cm lățime). În plus, vehiculul blindat Wiemmer poseda și o serie de dispozitive necesare trecerii prin/peste sănături chiar foarte largi<sup>15</sup>.

Armata română a luat contact cu autoblindatele germane nu doar din descrierile specialiștilor, ci și direct, pe câmpul de luptă, în perioada Războiului de reîntregire națională, a campaniilor din 1916-1917. Astfel, începând de la 10/23 octombrie 1916, pe frontul românesc – deschis prin declarația de război a României față de Austră-Ungaria, la 15/28 august 1916, au activat trei automobile blindate „Ehrhard”, grupate într-un pluton.

Ca date tehnice, vehiculele respective aveau dimensiunile de 5 m lungime totală, 2 metri – lățime maximă și 1,6 m lungime între osii. Bazinul de benzină avea o capacitate de 175 l, motorul: 8 cai putere, iar viteza maximă era de 60 km/h, cele două cârme permitând efectuarea de manevre complexe. Mai puțin reușit era modelul „Ehrhard” din punct de vedere al posibilităților de înarmare, în apte să poarte tunuri și muniția aferentă. Vehiculele blindate germane aveau un blindaj de până la 11 milimetri și puteau fi dotate, pe lângă 3 mitraliere, și cu aruncătoare de flăcări, armă folosită tot de germani, începând din toamna lui 1914<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Col. L. Bârzotescu, *Automobilele blindate și întrebuițarea lor în războiul modern (1916-1918). Contribuționi la istoria războiului nostru*, în „România Militară” LIV, nr. 5-6/mai-iunie 1922, p. 342

<sup>14</sup> *Idem*, p. 342-343

<sup>15</sup> *Automobilul cuirasat*, în „România Militară”, XLVII, 1915, p. 23-24.

<sup>16</sup> Col. L. Bârzotescu, *op. cit*, p. 352

Revenind la activitatea platonului de trei mașini blindate „Ehrhard” pe teritoriul României, menționăm că ele au fost semnalate efectuând misiuni de recunoaștere și de luptă inițial pe Valea Oltului, apoi pe Jiu și în zona Teleormanului, semănând frustrare în rândurile unei armate române<sup>17</sup>, în general, slab dotate și nesprjinite de aliații de la 4/17 august 1916.

Contextul și însemnatatea reorganizării armatei române în primăvara anului 1917 sunt binecunoscute în istoriografie. O anticipare a sprijinului acordat de Franța aliatei sale, prin intermediul misiunii Berthelot, s-a produs în toamna târzie a lui 1916, în luna noiembrie, trupele române fiind echipate cu un grup de 4 autoblindate, repartizate în subordinea Diviziei 1 Cavalerie.

În anul următor, două autoblindate românești au participat la operațiunile declanșate chiar de ziua Franței (!), 14 iulie, în zona șoselei Soveja, în contextul ofensivei Armatei a II-a Române.

Aceste prime blindate ale armatei române au luat parte și la operațiunile defensive din zona defileului Grozești, alături de Divizia 6 Infanterie, în condițiile în care vehicule similare acționau și în slujba inamicilor direcției din acele zile de august 1917<sup>18</sup>.

Între timp însă, pe frontul de luptă occidental apăruseră tancurile propriu-zise în perioada septembrie 1916-noiembrie 1917.

În lupta de pe Somme, cunoscută îndeobște ca debutul tancurilor, ziua de 15 septembrie 1916 a consemnat folosirea a 18 asemenea noi mașini de luptă. Model englez „Mark I” perfecționat, cu un echipaj de 6 militari capabili să mânuiască două tunuri mici și 3-4 mitraliere. Vehiculul avea un blindaj de 12-15 milimetri, nefiind prevăzut cu turelă și nici cu dispozitive de atenuare a zgromotului produs de motor<sup>19</sup>. Rezultatul de moment a fost unul favorabil atacatorilor, însă succesul s-a datorat, în primul rând elementului surpriză și nu calităților intrinseci ale noii mașini de luptă, botezată „tanc” din motive de siguranță (discreție)<sup>20</sup>.

---

<sup>17</sup> Ibidem

<sup>18</sup> Ibidem, p. 353

<sup>19</sup> Dr. George Ungureanu, Mihai Șoitaru, *Câteva repere pentru apariția și consacrarea carelor de luptă moderne (1914-1945)* în „Statul-Major în arhitectura organismului militar românesc (1859-2009)”, coord. Gen de brigadă Mihai Chirăță, dr. Cornel Țucă, lt.col. dr. Petrișor Florea, Editura Centrului Tehnic al Armatei, București, 2009, p. 114

<sup>20</sup> Ibidem

După introducerea turelei de către francezi și definitivarea modelului de car de luptă/car de asalt (aceasta a fost terminologia franceză) „F.T. 1917 – Renault”, luna noiembrie 1917 a consemnat prima folosire a tancurilor ca forță masivă și compactă de soc. Rezultatele au fost, de data aceasta, chiar mai evidente decât în lupta de pe Somme, însă nesincronizarea între tancuri – infanterie a împiedicat exploatarea integrală a succesului inițial<sup>21</sup>.

Creșterea producției de tancuri și remedierea disfuncționalităților inițiale au permis forțelor Antantei, care, oricum, dispuneau de un potențial de resurse net superior, să dețină, în a doua parte a anului 1918, succese incontestabile cu ajutorul noii arme (Soissans, Amiers–Montdidier)<sup>22</sup>. Încercări de construcție și utilizare a tancurilor s-au înregistrat și din partea germanilor, care au adoptat denumirea de „panzere”, însă numărul total de „Panzere” abia dacă a atins ordinul zecilor, față de cele câteva sute ale Antantei. Un aspect notabil, explicabil, probabil, prin impactul psihologic produs asupra soldaților germani în septembrie 1916 de primele tancuri, este reprezentant de tendință spre care de luptă foarte grele<sup>23</sup>. Or, între timp (1916-1918), aşa cum am arătat, tancurile Antantei își dovediseră și alte virtuți pe câmpul de luptă, în afară de masivitate. În plus, la momentul 1918, mobilitatea era, în multe cazuri, invers proporțională cu masivitatea, ceea ce va constitui o problemă importantă de specialitate, în anii interbelici.

În pofida colaborării militare și politice în general fructuoasă între România și Franța, nu am identificat informații certe despre problema înzestrării cu tancuri a armatei române, în perioada cuprinsă între începutul fazei a treia a luptei de pe Somme (septembrie 1916) și preparativele Păcii de la Buftea, de la începutul lui 1918<sup>24</sup>.

Printre explicațiile acestei situații, s-ar putea număra lipsa unor succese decisive indisutabile pentru noua armă, până la jumătatea lui 1918, ca și situația concretă de pe frontul românesc, unde forțele Puterilor Centrale nu au folosit tancuri propriu-zise, ci doar automobile blindate; iar o serie întreagă de lipsuri ale armatei române, din punct de vedere al înzestrării cu tehnică de luptă și muniție, erau mult mai

<sup>21</sup> C.S.P.A.M.I, fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 432, f. 198

<sup>22</sup> Dr. George Ungureanu, Mihai Šoitaru, *op.cit*, p. 115

<sup>23</sup> Cpt. Radu Dinulescu, *Reflecții asupra evoluției tacticii carelor de luptă în raport cu perfecțiunile tehnice*, în,, Revista Militară”, LX, nr. 2/februarie 1928, p. 23

<sup>24</sup> Hadrian C. Gorun, *Relații politice și militare între România și Franța în anii primului război mondial*, Editura Argonaut, Cluj-Napoca, 2009, p. 164-209

pregnante. De pildă, conform unor surse consultate de către Keith Hitchins, industria românească în 1916 nu putea produce mai mult decât un glonț pentru fiecare pușcă și două obuziere pentru fiecare tun zilnic<sup>25</sup>.

Problema introducerii carelor de luptă moderne (tancurilor) în dotarea forțelor militare ale statului român va intra în actualitate, în primăvara anului 1919.

Între timp, ecurile succesului de la Amiens Montdidier se făcuseră auzite în cercurile militare de pe întreg bâtrânel continent, iar noua mașină de luptă începuse să se răspândească tot mai mult în Europa și în afara ei, pe un fond militaro-politic incert, încă în multe zone ale lumii, printre care și teritoriile dintre Baltica și Marea Egee. Confruntările interne din fosta Rusie țaristă, implicându-i pe bolșevici, alb gardiști, diverse forțe naționaliste locale, conflictul polono-sovietic, tentativele de „revoluție socialistă” din centrul Europei, războiul greco-turc etc., toate aceste pe fondul complicatelor jocuri de interes ale marilor Puteri în cadrul Conferinței de la Paris, au creat în zonele central, est și sud-est europene o situație politică extrem de instabilă și fluidă la începutul perioadei zise „postbelice”<sup>26</sup>.

În acest context, în care confruntările militare își făceau din plin simțită dacă nu prezența, cel puțin probabilitatea s-a produs și exportul de tancuri franțuzești și britanice spre alte centre de putere. Astfel, în Franță s-au produs 3500 de care de luptă „Renault F.T. 1917”, cu o greutate maximă de 7 tone și o viteză maximă de 7,4 km/h din care 260 au fost livrate Poloniei, începând chiar din anii conflictului polono-sovietic (1919-1921), încheiat cu victoria trupelor lui Pilsudski. Tancuri de același fel au fost livrate și armatelor americană, sârbă (iugoslavă) și japoneză<sup>27</sup>.

În spațiul fost țarist și viitor sovietic, în anii 1918-1920, tancurile au fost prezente în dotarea unor forțe anti-bolșevice, fie că avem în vedere aici trupele poloneze, pe care le-am amintit deja, fie diverse formațiuni alb-gardiste sprijinate material și logistic din Antantă (Vranghel, Denikin etc.,)<sup>28</sup>. În ceea ce îi privește pe bolșevici, aceștia au

<sup>25</sup> Keith Hitchins, *România (1866-1947)*, ediția a III-a, Editura Humanitas, București, 2004, p. 304

<sup>26</sup> Jean-Marie le Breton, *Europa Centrală și orientală între 1917 și 1990*, ediție Neagu Djuvara, Editura Cavallioti, București, 1996, passim

<sup>27</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 633, f. 279-281

<sup>28</sup> Gen. Iosif Iacobici, *Apărarea contra carelor de luptă și a autoblindatelor*, în „România Militară”, LXXI, nr. 7-8/iulie-august 1934, p. 92

dispus de niște vehicule de luptă destul de rudimentare, denumite „*tačnka*”. Era vorba, de fapt, de căruțe țărănești ceva mai mari, echipate cu un dispozitiv de două mitraliere, dispuse lateral sau chiar opus față de direcția de tractiune pentru a nu răni caii utilizați în continuare ca forță de tractiuni<sup>29</sup>. În 1920, a apărut și primul tanc sovietic, care împrumuta supra-numele fondatorului Rusiei sovietice: *Vladimir Ilici Ulianov Lenin*<sup>30</sup>.

Statul român nu făcea excepție de la aceste coordonate ale situației, noi generale și complexe, din centrul și răsăritul Europei.

Nici incertitudinile politice, nici preocuparea pentru înzestrarea cu armament nu a lipsit din caracteristicile României anului 1919. Deși, teoretic, războiul mondial se încheiaște, statul român se confrunta direct cu situații incerte din punct de vedere politic și militar, în toate cele patru puncte cardinale. La vest, amenințarea bolșevică ungară, potențată de colaborarea Lenin-Bela Kuhn, a fost lichidată în urma a două operațiuni militare (16 aprilie-3 mai; 19 iulie-4 august 1919). La răsărit, în Basarabia, s-au înregistrat atacuri atât din partea bolșevicilor, cât și a albgardiștilor ruși. La nord s-a vehiculat ideea împărțirii Bucovinei între români și un proiectat stat ucrainean, care nu a supraviețuit războiului polono-rus. La sud-est soarta Dobrogei, mai ales a părții sale meridionale (Cadrilaterul) a fost tranșată abia spre finalul anului, până atunci în zonă fiind dislocate trupe ale Antantei. În fine, la sud-vest, o parte a Banatului s-a aflat sub ocupația militară a forțelor sârbești, între noiembrie 1918 și iulie 1919, când ocupanții au acceptat să abandoneze partea din provincie recunoscută României la Paris, dar în favoarea trupelor franceze, nu direct a celor românești<sup>31</sup>.

În acest context destul de tulbure, una din ideile care au circulat și s-au impus a fost aceea a inițierii unui program de înzestrare cu tancuri/care de luptă a armatei române, ca parte a unui plan mult mai vast de salvagardare a unității naționale, pentru care își jertfiseră viața, sănătatea sau mureau sute de mii de români.

Programul inițial de introducere a armatei tancurilor și în România, poate fi privit la două nivele, din două perspective. Este vorba de problema înființării unei instituții de învățământ militar specific și a primelor unități militare, fiecare din cele două chestiuni implicând atât o

<sup>29</sup> Dr. George Ungureanu, Mihai Şoitaru, *op.cit.*, p. 118

<sup>30</sup> *Ibidem*

<sup>31</sup> Constantin C. Kirițescu, *Istoria războiului pentru întregirea României (1916-1919)*, volum III, ediția a II-a, Editura Casei Școalelor, București, p. 400-527

latură internă, cât și una internațională, ținând de raporturile cu marea aliată din timpul războiului, Republica Franceză.

Tratativele cu partea franceză în această chestiune au debutat în primăvara anului 1919<sup>32</sup>, când intransigența lui Brătianu punea unele sincope în relațiile politice bilaterale<sup>33</sup>. În aprilie 1919, la începutul lunii devenit mijloc în urma schimbării calendarului, a fost emis Decretul Regal nr. 1527 prin care era consfințită înființarea Școlii de Care de Asalt la conducerea căreia era numit colonelul Pandele Predescu, atunci în vîrstă de 41 ani<sup>34</sup>.

Pentru ca hotărârea sancționată de Regele Ferdinand I Întregitorul (1914-1927) să fie efectiv implementată, era nevoie de aducerea în țară a „materialului didactic” corespunzător, în cazul de față tancurile și piesele aferente. Partea franceză a fost inițial de acord să pună la dispoziția românilor. Compania 303 Care de Asalt, incluzând 6 ofițeri, în frunte cu căpitanul comandant, 108 trupă, 19 care de luptă și 12 automobile, fapt comunicat de generalul Graziani omologului său român Radu R. Rosetti la data de 1 iulie 1919, sub rezerva suspendării sprijinului în cazul degradării situației în alte zone în care Franța era angajată<sup>35</sup>.

Reservările enunțate la 1 iulie au fost invocate destul de repede din partea francezilor, la 9 iulie 1919, Graziani informându-l pe Rosetti că rolul de sprijinitor concret al Școlii de Care de Asalt urma să revină Companiei 302<sup>36</sup>. Data de 21 iulie 1919 a consemnat începutul primului ciclu de instrucție (21 iulie-10 septembrie 1919), în cadrul primei școli românești destinate tanchiștilor. Personalul instruit la Mihai Bravu: 16 ofițeri, 2 reangajați, 5 maștri militari și 4 șoferi<sup>37</sup>.

Personalul românesc a fost complet instruit în patru sub-domenii specifice armatei tancuri:

- Instrucția tehnică a Carului ușor „Renault”;
- Instrucția tactică a aceleiași mașini de luptă, conducerea-auto, armament și tragere.

Dacă instrucția teoretică și-a atins, în mare măsură, scopurile, la partea practică se mai înregistrau unele lacune, datorate mai ales

<sup>32</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 60

<sup>33</sup> Keith Hitchins, *op.cit.*, p. 325-328

<sup>34</sup> C.S.P.A.M.I., fond Ministerul de Război, Secretariatul General, dosar nr. 144, f. 38-40

<sup>35</sup> C.S.P.A.M.I., fond Ministerul de Război, Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, f. 4

<sup>36</sup> Ibidem, f. 14

<sup>37</sup> Ibidem, f. 410-412

timpului scurt avut la dispoziție, lipsei unei perioade îndelungate de exerciții la capitolul „instrucție tehnică”. Cele mai bune rezultate se înregistrează în privința conducerii auto, colonelul Pandele Predescu avansând concluzia că: „orice elev poate conduce carul pe orice teren, în toate împrejurările, atât ziua, cât și noaptea”<sup>38</sup>. Activitatea Școlii era grevată de o serie de probleme, ținând atât de partea română (neperfectarea bazei materiale corespunzătoare: barăci, combustibili etc.), cât și de partea franceză (indecizie și tergiversări în problema livrării carelor de luptă)<sup>39</sup>.

În ceea ce privește prima unitate românească de tancuri, Batalionul 1 Care de Luptă, acesta a fost înființat, în mod oficial, la 1 august 1919, având același sediu și același comandant ca și Școala de Care de Asalt și fiind plasată în subordinea Direcției a 3-a Artillerie; procedurile de încadrare vor dura însă până la 1 octombrie, noua unitate incluzând 4 companii care de luptă ușoare și o companie reparații (atelier fix și mobil), cu un personal de 25 ofițeri și 376 soldați<sup>40</sup>.

La acea dată, procesul de aducere în țară a mașinilor de luptă nu fusese încă încheiat și acum este momentul să zăbovим puțin asupra acestui aspect deloc neglijabil.

Încă la scurt timp de la antamarea contactelor româno-franceze pe tema carelor de luptă, în Franța fusese trimisă o comisie *ad-hoc*, prezidată de colonelul Traian Pascal. La 7 iunie 1919, ofițerul în cauză trimitea un raport detaliat către Secretariatul General al Ministerului de Război, din care se pot reține următoarele idei principale, sub formă de propuneri:

- limitarea comenzi de tancuri la un batalion de care de asalt ușoare tip „Renault”, în greutate de 6,5 tone, armate cu mitraliere „Hotchins” și tunuri de 37 milimetri.

- dezacordul față de propunerea Marelui Cartier General, în sensul de a se mări numărul carelor de asalt achiziționate la 225; era invocată lipsa de mobilitate și de adaptabilitate la condițiile concrete ale României, nefiind, însă, exclusă, posibilitatea unor progrese tehnice ulterioare;

- era respinsă varianta cumpărării de care de asalt „grele” de tipul „Schneider” de 12,5 tone (mijlociu de fapt), considerat „prea

---

<sup>38</sup> Ibidem, f. 414

<sup>39</sup> Ibidem, dosar nr. 404, *passim*

<sup>40</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 60

vizibil” și lent pentru spațiul geografic și militar românesc; carele grele engleze aveau în plus dezavantajul dificultăților de transport;

- la organizarea din armata franceză a batalioanelor de tanuri, se adăuga o secțiune de „împrospătare, depanaj, întreținere și transport”;

- preferința pentru personal recrutat pe bază de voluntariat, cu prioritate din mediul țărănesc;

- achiziționarea de muniții suficiente pentru 15 zile de luptă, adică 80.000 de obuze cu explozibil pentru tunul de 37 milimetri, 3.000 de mitraliere de 37 mm, 150.000 cartușe de mitralieră cu bandelete respective;

- achiziționarea de echipamente complete pentru servanți;

- introducerea de material sanitar;

- numirea în funcția de comandant al Batalionului unui ofițer distins în lupte (n.n. – condiție îndeplinită, la 2 august prin numirea lui Pandele Predescu);

- necesitatea colaborării între Școală, Batalionul de Care de Luptă și Batalionul de Infanterie, la modul general<sup>41</sup>.

La 16 iulie 1919, același Traian Pascal raporta recepționarea următorului material, constând în 72 de care de asalt tip „Renault” dintre care 45 cu tunuri de 37 milimetri, iar restul de 27 cu mitraliere, 3 laturi O<sub>2</sub> (unelte pentru cele 3 companii) și 3 loturi R<sub>2</sub> (piese de schimb pentru cele 3 companii).

Nu se realizase încă recepția a trei care dotate cu sisteme de transmisie fără fir (T.S.F. în franceză, T.F.F. în românește), întrucât acestea nu erau puse la punct sub toate aspectele tehnice. Pe de altă parte, fusese realizată recepția provizorie a 32 de remorchere fabricate la Ville Franche, pentru unitățile de care și a 7 camionete ușoare Fiat. În calea operațiunii de transport a bunurilor recepționate în Franța intervenise un nou obstacol: deteriorarea deschisă a relațiilor Italiei cu statul iugoslav, având drept cauză principală neînțelegerile teritoriale din zona litoralului adriatic (Istria, Dalmatia, Triest, Fiume/Rjeka etc.)<sup>42</sup>; în aceste condiții, posibilitățile de tranzit spre România se reduceau substanțial (în Ungaria era încă la putere regimul lui Bela Kuhn, iar în Germania și Austria situația politică rămânea confuză).

---

<sup>41</sup> C.S.P.A.M.I., fond Ministerul de Război, Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, f. 117-

121

<sup>42</sup> Ibidem, f. 24

La 17 septembrie 1919, Pandele Predescu raporta către Ministerul de Război: „Îmi permit a atrage atenția asupra necesității de a avea cât mai neîntârziat materialul, căci personalul Batalionului este în parte sosit și zilnic corporile trimisă oameni”<sup>43</sup>. Recepția finală a materialului s-a produs abia în aprilie 1920, la Giurgiu, operațiune coordonată de către o comisie având următoarea compoziție: lt. col. Pandele Predescu (președinte), maior G. Negrescu – ajutor tehnic, căpitanii Al. Nicolau și I. Vâlceanu (membri)<sup>44</sup>. Între timp însă, urmare a unor demersuri inițiate de Predescu și privite favorabil de forurile superioare ale armatei, la începutul lunii decembrie, Batalionul de tancuri a fost transportat la Târgoviște<sup>45</sup>. Primirea definitivă a dotărilor a fost însoțită și de câteva acte simbolice, menite să înscrive în memoria participanților și a contemporanilor importanța practică a momentului.

Astfel, prin Decretul Regal nr. 1629 din 19 aprilie 1920, se instituia ca semn distinctiv pentru ofițerii combatanți din Batalionul Carelor de Luptă, un tanc în miniatură, brodat din fir de „aur”, la brațul stâng, în timp ce oamenii de trupă urmau să poarte același semn brodat din lână galbenă (articolul 1). Pentru ofițerii care dovedeau cunoștințe temeinice în domeniul conducerii și întrebuiențării materialului de luptă era prevăzut un alt semn distinctiv, anume tancul alb, care putea fi acordat și non-ofițerilor, cu condiția să dea dovadă de calitățile militare respective<sup>46</sup>.

Actul regal survinea la propunerea făcută de Marele Stat Major, prin referatul nr. 2336 din 23 martie 1920, inițial către Ministerul de Război, apoi către Suveran<sup>47</sup>.

Cele două acte, având practic un conținut identic, nu doar în spirit, ci și în literă, prevedea și organizarea unor concursuri *ad-hoc* între unitățile componente al Batalionului Care de Luptă, urmând ca semnele distincte specificate în articolele 1 și 2 să fie atribuite în funcție de rezultatele de la concursurile amintite mai sus.

Data de 10 mai 1920 a consemnat și prima defilare a tancurilor pe bulevardele importante ale Bucureștilor<sup>48</sup>, de ziua regalității, într-un

<sup>43</sup> Ibidem, f. 405

<sup>44</sup> Ibidem, f. 637

<sup>45</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 63

<sup>46</sup> C.S.P.A.M.I., fond Marele Stat Major, (în continuare: M.St.M.) Secția a 3-a Operațiuni, dosar nr. 962, f. 2

<sup>47</sup> Ibidem, f. 1, 3-4

<sup>48</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 63

moment în care situația politico-militară de la granițe tindea tot mai mult să se limpezească în favoarea aspirațiilor naționale românești. Peste o săptămână, mai precis la 18 mai 1920, a avut loc solemnitatea depunerii jurământului de către soldații Batalionului de Care de Luptă.

Luna august a anului 1920 a adus și un prim act de afirmare a capacitatei tanchiștilor români într-o confruntare internațională, de tip sportiv și nu militar, colegii de competiție provenind din state aliate României în ceea ce era numit, atunci, Marele Război (Primul Război Mondial).<sup>49</sup>

La competiția încadrabilă în categoria raliurilor, desfășurată pe la jumătatea lui august 1920 în partea germanofonă (flamandă) a Belgiei au participat trei echipașe românești, 10 echipașe din Franța, patru din S.U.A. și unul din Marea Britanie. Români au câștigat două dintre cele trei premii puse în joc, anume „Cupa orașului Spa” prin sergentul Constantin Vasilescu, respectiv „Fanionul de aur al orașului Blackmbergee”, prin sergentul instructor Constantin Stănciulescu. Cele două succese strălucite au adus delegației române, în urma întocmirii clasamentului pe țări, „Fanionul de onoare pentru națiunea învingătoare”, înmânat merituosului colonel Pandele Predescu<sup>49</sup>.

În condițiile în care români erau începători în domeniu, o importanță deosebită în obținerea rezultatului l-a avut antrenamentul metodic, bazat pe conducerea carelor de luptă în teren, cât mai variat cu trecerea acestora peste anumite obstacole, în regim de viteză crescută. Aportul antrenamentului temeinic și metodic la afirmarea tanchiștilor români pe plan internațional transpare și prin prisma amintirilor laureatului din august 1920, Constantin Vasilescu: „Pe la jumătatea lunii august, am fost propus pentru a merge în Belgia la un concurs de care de luptă cu aliații din războiul din 1916. Nu era tocmai aşa de ușor, căci noi aveam tancurile în dotare abia de un an, pe când ei le aveau de mult. Lupta nu era egală, dar pușe sem toate speranțele în forțele mele. Motorul îl cunoșteam de perfect. Tema de luptă o posedam din datele temei executate la Târgoviște. Ni s-a dat câte un tanc în ajunul concursului, pentru a-l regla, a-l pune la punct și s-a sigilat până a doua zi când l-am luat în primire. Comisiile erau la obstacole. S-au dat alte denumiri la tancuri și s-au închis toate ușile fără a se cunoaște numele mecanicului conductor, de ce naționalitate este. Apoi s-a dat procentajul pe care.

---

<sup>49</sup> Col. (r.) dr. Constantin Ucrain, lt.col. Dumitru Dobre, *Tanchiștii*, București, 1994, p. 18

Solemnitatea s-a terminat, urmând ca tocmai seara la Cazinoul din Spa să se înmâneze cupa câștigătorului. A fost emoționant când generalul Kumary mi-a dat cupa, în timp ce muzica interpreta imnul țării<sup>50</sup>.

Debutul armei tancuri în armata română părea, deci, promițător, deși se produsese după încheierea conflagrației mondiale și chiar a campanie din Ungaria, cu cele două etape ale sale. Se pune, deci, problema diversificării, a amplificării pentru cea mai Tânără sub-ramură a puterii militare românești. Un act înscris pe această direcție îl reprezintă Înaltul Decret Regal nr. 5488 din 25.12.1920, intrat în vigoare la 1 ianuarie 1921, prin care lăua ființă o nouă unitate militară, anume Regimentul Carelor de Luptă, prin fuziunea Batalionului Carelor de Luptă cu Grupul de motomitraliere, comandant de Eugent Mavrichi. Regimentul nou creat avea următoarea structură: 1 stat major, 1 batalion care de luptă, 1 grup auto-mitraliere și autoblindate, 1 grup de motomitraliere a 3 plutoane și formațiunea de reparații, grupând un total de 26 ofițeri și 764 trupă<sup>51</sup>.

Primii ani de existență a armei tancuri s-au caracterizat și prin intensificarea interesului pentru o serie de aspecte doctrinare, teoretice, un rol important fiind adjudecat de către mediul anglofon, aspect oare cum complementar influențe franceze, resimțită din plin la toate nivelurile.

Astfel, în 1920 era tradusă foarte prompt din limba engleză o broșură de 28 de pagini consacrată exclusiv tancurilor<sup>52</sup>. Lucrarea cuprinde o introducere, șase capitole și două anexe. Capitolele, care nu poartă titluri sunt dedicate caracteristicilor și limitelor de acțiune ale tancurilor, acțiunii concrete din partea acestor mașini de luptă, inclusiv cooperarea cu diverse alte arme, problemelor de concentrare și desfășurare, operațiilor ofensive (inclusiv urmăriri), operațiilor defensive, și, respectiv, legăturilor tactice.

Anexa A constă într-un tabel în care sunt inserate principalele caracteristici ale tancurilor britanice M.K. IV., M.K. III, M.K. V cu stea și Wipett, din punct de vedere al greutății, numărului de mitraliere și cartușe aferente purtate, al vitezei în diferite circumstanțe (în medie pe ses, noaptea, autonomia de alimentare cu combustibil). În fine, Anexa B se referă la instrucția combinată între tancuri și infanterie.

<sup>50</sup> *Idem*, p. 28-29

<sup>51</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 65

<sup>52</sup> *Studiu asupra tankurilor și întrebuițarea lor împreună cu celelalte arme*, traducere din engleză, Școala Superioară de Război, București, 1920

În lucrare, tancurile sunt definite ca „trăsuri blindate acționate mecanic, făcute pentru a ajuta infanteria, prin focul, greutatea și efectul lor moral, distrugând punctele de rezistență ale inamicului și zdrobind rezistența lor. În apărare, pot sluji la contraatacuri, singure sau cu infanteria, și de asemenea, pot acoperi infanteria în luptă de ariegardă”; aşadar, tancul apare ca armă de luptă eminentamente ofensivă și complementară/auxiliară infanteriei<sup>53</sup>.

Conform aceleiași broșuri, arma tancuri prezenta următoarele avantaje: mobilitate, siguranță și putere de artillerie subminante însă de câteva dezavantaje:

- imposibilitatea ca servanții să poată rezista mai mult de 12 ore;
- incapacitatea mașinilor de luptă de a trece prin mlaștini, curenți, șosele adânci inundate sau păduri dese;
- vizibilitate redusă;
- dificultățile de acces și mobilitate pe terenurile accidentate<sup>54</sup>.

În anul 1921, revista „România Militară” a găzduit articolul intitulat sugestiv „Influența tankurilor asupra operațiunilor militare” (după o conferință a colonelului englez Füler)<sup>55</sup>.

Părțile cele mai importante și interesante ale contribuției amintite se referă la impactul apariției tancurilor asupra principiilor de artă și teorie militară, respectiv la viitorul armei tancuri. Conform lui Füler, citat de ofițerul român Constantin, mobilitatea tancurilor permite surpriza și facilitează manevrele de învăluire; de asemenea, posibilitățile de comunicație militară sporesc cu 75%. În aceste condiții, în tactica elementară, tancul realizează, sincronizarea între foc și mișcare, iar în strategie au pus probleme total noi<sup>56</sup>.

Conform lui Füler, viitorul tancurilor era mai surâzător decât al cuiraselor medievale devenite desuete, în urma utilizării armelor de foc, datorită a două avantaje; anume posibilitatea de perfecționare a blindajului și mobilitatea, pe care cavalerii medievali nu le avuseseră. Ofițerul britanic își imagina tancul viitorului ca un submersibil terestru, a cărui „muniție” să fie reprezentată de gazele de luptă<sup>57</sup>, altă armă întrebuiantă în prima conflagrație mondială.

---

<sup>53</sup> *Idem*, p. 3; vezi și f. 2, 8

<sup>54</sup> *Idem*, p. 4-5

<sup>55</sup> Maior Constantin, *op.cit.*, *passim*

<sup>56</sup> *Idem*, p. 505

<sup>57</sup> *Idem*, p. 506

La începutul anilor '20, primii pași în dezvoltarea armei tancuri pe teritoriul României fuseseră făcuți, rezultatele fiind promițătoare. De-a lungul unui sfert de veac (1898-1922), armata română dovedise că avea în componență să ofițeri în stare să observe, să analizeze și mai ales să implementeze cu succes la ei în țară o realizare importantă a unor state mai avansate: *tancul*.

În general, putem aprecia că, în privința tancurilor, exceptând unele disfuncționalități minore, ceea ce se putea face în anii 1919-1922 s-a făcut, neîmplinirile fiind cu precădere de natură obiectivă.

De asemenea, putem aprecia că, deși influența franceză în domeniul a fost covârșitoare, modelele engleze și chiar premodelele germane, n-au rămas necunoscute pentru români.

## I. 2. ECLIPSA (1922-1931)

Perioada 1922-1931 constituie, pentru istoria armei tancuri, atât pe plan internațional, cât și național, o continuare mai puțin substanțială a debutului impetuos din ultimii ani ai războiului și primii ani postbelici. Din punct de vedere cronologic, anul 1921 marchează suspendarea temporară a producției de tancuri de către statele învingătoare, în condițiile dificultăților social-economice postbelice<sup>58</sup>, iar în anul 1932 se produce eșecul Conferinței pentru dezarmare de la Geneva, inclusiv respingerea unei inițiative în sensul interzicerii totale a fabricării și utilizării de tancuri<sup>59</sup>.

Nu este mai puțin adeverat că în deceniul despre care tocmai am vorbit s-au formulat o serie de probleme și soluții teoretice privind avantajele armei tancuri, nelipsind total nici probele și nici realizările practice. Printre problemele universale privind carele de luptă, în anii '20, se numără: creșterea puterii de foc proprii, diminuarea vulnerabilității în fața artilleriei inamice (aruncătoare de flăcări, tunuri grele, aviație), păstrând sau chiar sporind, pe cât posibil, mobilitatea (afectată *ipso facto* prin mărirea blindajului) și creșterea posibilităților de utilizare ale mașinilor de luptă inaugurate în septembrie 1916. O soluție în acest ultim scop a fost și mărirea șenilelor, ceea ce diminua greutatea specifică (masa cu care tancul presa fiecare cm<sup>2</sup> de sol)<sup>60</sup>. O problemă

<sup>58</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 644, f. 57

<sup>59</sup> Lt. col. Constantin Onișor, *op.cit.*, p. 15

<sup>60</sup> Dr. G. Ungureanu, M. Șoitaru, *op.cit.*, p. 117

de loc neglijabilă cu care s-au confruntat în această vreme promotorii armei tancuri a fost persistența unor mentalități conservatoare, atât în rândurile opiniei publice și ale factorilor de decizie politică, cât și în rândurile unor ofițeri de carieră, nu lipsiți de merite și rezultate, inclusiv pe câmpul de luptă.

În aceste condiții puțin favorabile, nici evoluția armei tancuri nu s-a putut face într-un ritm accelerat, multe din proiectele și soluțiile avansate în anii '20 găsindu-și concretizarea, în proporții variabile, de-a lungul deceniului următor. Situația generală prezentată comportă anumite nuanțări și delimitări.

O primă delimitare privește statutul diverselor țări după prima conflagrație mondială, respectiv dihotomia învinși-învingători, inerentă în război.

În cadrul taberei alcătuite din învingători în război și/sau beneficiari ai Tratatelor de Pace (fără a intra în analize legate de amploarea și justețea beneficiilor) se înregistrează o tendință de delăsare, de disoluție. Astfel, între Franța și Marea Britanie încep să iasă la suprafață o serie de divergențe, manifestate inclusiv în atitudinea față de sistemul versailles și în primul rând față de Germania, vizuinea și politicile *Foreign-Office-ului* fiind mai elastice decât proiectele concepute la *Quai d'Orsay*<sup>61</sup>. Italia și Japonia, nemulțumite de amploarea redusă a câștigurilor post-conflict, vor evoluă pe parcursul anilor '20 spre revizionism, orientare politico-diplomatică pe care și-o vor manifesta plenar în anii '30. Statele Unite al Americii se vor retrage din afacerile Europei, limitându-se la zona de interes proclamată în urmă cu un secol prin doctrina Monroe" (continentul american și zona Pacificului). Conferința de la Washington (1921-1922) consfințind supremăția navală a S.U.A. și a Marii Britanii în apele Pacificului, în defavoarea pretențiilor japoneze<sup>62</sup>.

Nici între statele mici și mijlocii, care își obținuseră sau desăvârșiseră independența ori unitatea național-teritorială la finalul Primului război mondial, nu există o concordie deplină, un simptom în acest sens fiind, de pildă, eşuarea parțială a inițiativei lui Take Ionescu în

---

<sup>61</sup> V. Fl. Dobrinescu, I. Pătroiu, Gh. Nicolescu, *Relații politico-diplomatice și militare româno-italiene (1914-1947)*, Editura Intact, Pitești – Craiova, 1999, passim

<sup>62</sup> Henry Kissinger, *Diplomația*, Editura All, București, 2003, p. 207

sensul constituirii unui bloc politic de la Baltica la Egee, care să grupeze Polonia, Cehoslovacia, România, statul iugoslav și Grecia<sup>63</sup>.

În tabăra învinșilor sau marginalizațiilor se observă, pentru anii '20, tendința de regrupare, de revitalizare, parțial frâname sau estompate de teama unui nou eșec, ceea ce are ca rezultat principal conceperea și aplicarea unor strategeme politico-diplomatice menite să adâncească și să speculeze tendințele de disoluție și delăsare din cadrul celeilalte tabere. Printre manifestările de solidaritate sau tendințele de solidarizare ale adversarilor diversi ai sistemului Versailles se numără înțelegerile germano-sovietice de la Rapallo (aprilie 1922), sprijinul acordat de sovietici kemaliștilor (inclusiv pe plan militar), lozinca „solidarizării tuturor națiunilor proletare” (ruși, germani, italieni, unguri, bulgari etc.), vehiculată de Mussolini în anii 1919-1922<sup>64</sup>, legăturile regimului horthist cu diferite nuclee germane și din Austria<sup>65</sup>, ca și încercările bulgare de a stabili relații militare clandestine, inițial cu kemaliștii, apoi cu nucleele revizioniste din Europa Centrală<sup>66</sup>. În cazul învinșilor, tendințele și tentativele de refacere a puterii militare întâmpinău obstacole suplimentare, precum controlul militar inter aliat (existent până în 1927) și plata despăgubirilor de război, în cazul Germaniei, Austriei, Ungariei și Bulgariei, izolarea internațională în cazul U.R.S.S. O situație particulară prezintă Turcia kemalistă, care, după o perioadă inițială de strânsă legături cu U.R.S.S., fără a-și deteriora relațiile cu colosul bolșevic, abandonează orice veleități imperiale și se apropiie, treptat, de Marea Britanie, Franța și miciile state învingătoare din sud-estul Europei (România, Grecia, Iugoslavia)<sup>67</sup>.

Atmosfera de destindere general-europeană de la jumătatea anilor '20 („spiritul locarnian”) și criza economică mondială declanșată în toamna anului 1929 au influențat, în același sens, eforturile de înarmare ale diverselor state, diminuând, cel puțin temporar, disponibilitatea politică și apoi resursele financiare concrete pentru dezvoltarea sectorului militar.

---

<sup>63</sup> Eliza Campus, *Din politica externă a României (1913-1947)*, Editura Politică, București, 1980, p. 250-255

<sup>64</sup> George Ungureanu, *Problema Cadrilaterului în contextul relațiilor româno-bulgare (1919-1940)*, Editura Istros, Brăila, 2009, p. 237

<sup>65</sup> Paul Lendvai, *Ungurii*, Editura Humanitas, București, 2002, p. 400-416

<sup>66</sup> G. Ungureanu, *op.cit.*, p249, 252.

<sup>67</sup> M.A. Ekrem, *Relațiile româno-turcești în perioada interbelică (1918-1944)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1993, passim

Dincolo de aceste caracteristici și tendințe de ordin mai general, problemele militare și aspectele ținând de arma tancuri pot fi urmărite în cadrul fiecărei țări înparte.

Analiza noastră începe cu Franța, al doilea producător de care de luptă, în ordine cronologică, inițiatarea tancurilor cu turelă în anul 1917 și furnizoarea de asistență morală și materială în domeniu pentru state ca Polonia, Cehoslovacia, Iugoslavia și România. În urma învățămintelor desprinse în cursul războiului polono-sovietic din 1919-1921, generalul Weygand a elaborat o doctrină având ca finalitate motorizarea armatei franceze, iar începând din 1925, împreună cu generalii Camon și Allehaut a inițiat și condus o serie de aplicații experimentale cu unitățile mecanizate<sup>68</sup>. Ulterior, promotorul acestei orientări în teoria militară franceză va deveni generalul Charles de Gaulle (1890-1970), a cărui voce nu va avea însă ecoul meritat<sup>69</sup>.

În domeniul concret al tancurilor, pentru perioada 1919-1925 notăm o multitudine de încercări, în sensul măririi rezistenței, vitezei și manevrabilității, al căror principal rezultat a fost atingerea vitezei de 12km/h.<sup>70</sup>. După câțiva ani de eforturi, în general nefructuoase, anul 1927 a consemnat apariția tancului ușor „N.C. 1927”, în greutate de 7,8 tone, capabil să atingă 18 km/h și dotat cu un blindaj de 30 milimetri grosime<sup>71</sup>.

Marea Britanie, țara de origine a primelor tancuri, beneficia, și în domeniul resurselor militare, de avantajul unui imens imperiu colonial, în ciuda cristalizării unor mișcări de tip național modern în India, Egipt sau dominioane<sup>72</sup>. Scopul strategic principal rămânea siguranța insulei, ceea ce a determinat ca principalele eforturi militare să aibă ca obiect dezvoltarea flotei și a aviației<sup>73</sup>. În pofida acestei orientări de ordin general, premisele favorabile și-au spus un cuvânt sensibil, rezultatul de ansamblu fiind dezvoltarea armei tancuri într-o măsură net superioară Franței. Încă din toamna anului 1917, în armata britanică fusese organizat primul corp de tancuri, structurat pe o schemă ternară (3 echipaje → un pluton, 3 plutoane → 1 companie, 3 companii → 1

<sup>68</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 435, f. 252

<sup>69</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p. 46

<sup>70</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 633, f. 279

<sup>71</sup> Ibidem, f. 280

<sup>72</sup> André Maurois, *Istoria Angliei*, Editura Orizonturi, București, p. 650-661

<sup>73</sup> România în anii celui de-al Doilea Război Mondial, vol. I, Editura Militară, București, 1989, p. 127

batalion, 3 batalioane → 1 brigadă, 3 brigăzi → corpul de armată)<sup>74</sup>. La finele anilor '20, Imperiul Britanic, dispunea de o gamă destul de variată de tancuri, între care amintim Mark I și Mark II, apoi Mark IV, Mark V cu stea și Wipett, dar îndeosebi mai noile Vickers și Carden Lloyd; ca greutate, unele tancuri britanice le surclasau pe cele franțuzești<sup>75</sup>.

În Germania anilor '20 nu se înregistrează evoluții deosebite în producția de tancuri, însă acordurile germano-sovietice din această perioadă (Rapallo – 1922, Berlin – 1926 etc.) aveau și o componentă militară secretă substanțială. Pe lângă controlul militar inter-aliat exercitat până în 1927, dezvoltarea industriei militare germane a fost frânată de datoriiile de război (reduse și reeșalonate prin planurile Young, Dawes și moratoriul Hoover), ca și, în strânsă legătură cu acest aspect, de unele măsuri ale Franței, între care se evidențiază detașat ocuparea zonei industriale carbonifere a Ruhr-ului, în ianuarie 1923<sup>76</sup>.

Dimensiunea militaristă nu a fost neglijată nici de acțiunea și propaganda politică fascistă italiană, chiar dacă în anii celei de-a Doua conflagrații mondiale, rezultatele s-au dovedit modeste sau chiar ridicolă uneori, ținând de anecdotica istoriei militare<sup>77</sup>. În primul deceniu de conducere mussoliniană, potențialul războinic al Italiei se consumă într-o serie de expediții contra populației rebele din Libia de astăzi, a cărei rezistență la colonialismului italian era condusă de tribul Senussi<sup>78</sup>. Acum apar și primele tancuri italiene ușoare, produse în cadrul uzinelor Fiat de la Torino<sup>79</sup>, în nordul industrializat și dezvoltat al peninsulei.

Situația în domeniu a Uniunii Republicilor Sovietice Socialiste (înființată oficial la 22-30 decembrie 1922) este mai complexă, aici existând o diversitate de premise și impedimente, atât obiective, cât și subiective, în favoarea/defavoarea dezvoltării noii arme. Printre premisele favorabile dezvoltării sectorului moto-mecanizat al armatei, în particular perfecționării armei tancuri, merită amintite anumite tradiții în domeniu, bogăția resurselor interne, prezența unor specialiști competenți

<sup>74</sup> Lt.col. Constantin Onișor, *op.cit.*, p. 19-20

<sup>75</sup> Dr. G. Ungureanu, M. řoitariu, *op.cit.*, p. 120

<sup>76</sup> H. Kissinger, *op.cit.*, p. 229-243

<sup>77</sup> Jacques de Launay, *Mari decizii ale celui de-al Doilea Război Mondial*, ediție românească de Fl. Constantiniu, vol. I, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1988, p. 141-148

<sup>78</sup> Jacques de Launay, *Ultimele zile ale fascismului în Europa*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1988 p. 11

<sup>79</sup> Dr. G. Ungureanu, M. řoitariu, *op.cit.*, p. 118

(Tuhačevski etc.), temerile izolaționiste ale regimului bolșevic și tentațiile sale expansioniste, precum și un anume tip de simbolistică, axat pe forța brută (de pildă *Stalin* = om de otel; *Molotov* = ciocan, *Kamenev* = piatră etc.)<sup>80</sup>. Printre circumstanțele defavorizante pentru dezvoltarea armei tancuri și altor arme de tip nou menționăm starea de înapoiere tehnologică, ritmul lent de ieșire din izolarea internațională, rivalitățile din cadrul Partidului Comunist (Stalin vs. Troțki) urmate de campanii represive<sup>81</sup>.

În ceea ce privește realizările concrete ale U.R.S.S. în domeniu, conform lui Kliment Vorosilov, în anul 1929, Armata Roșie atinsese un grad de motorizare exprimabil prin raportul 2,6 C.P. per soldat<sup>82</sup>. Statul sovietic a început, în anul 1927, producția de tancuri M.S.1, după ce, în anul 1920, inițiașe producția de tancuri „Lenin”. Ambele care de luptă se încadrau în categoria celor ușoare (7 tone), fiind dotate cu un tun de calibră 37 mm și o mitralieră, iar grosimea blindajului variază între 8 și 16 mm. Ceea ce le diferenția era viteza tancului produs în 1927, de 17 km/h, dublă față de cea a tancului „Lenin”; de altfel, tancul M.S.1 a și fost folosit în anii 1927-1931 în luptele interne din China, de către forțele susținute de U.R.S.S.<sup>83</sup>. Conform însă unor date, deținute de serviciile specializate ale armatei române, greutatea tancului M.S.1, fără echipaj și combustibil, era de 5,3 tone, în circumstanțe specifice luptei, aceasta crescând la 5,9 tone. Aceeași sursă indică pentru tancul în cauză următoarele caracteristici: lungime 4,38 m, lățime 1,76 m, înălțime 2,12 m, motor de 40 C.P., cu 3 viteze și marșarier, blindaj 8-16 mm, rază de acțiune 120 km<sup>84</sup>.

O situație, în unele privințe asemănătoare cu Marea Britanie, avea și Japonia sau Imperiul Nipon, în sensul că, datorită poziției insulare, accentul principal în plan militar cădea pe flotă și pe aviație<sup>85</sup>. Diferența principală între cele două (formal) imperii constă în faptul că, pentru arhipelagul japonez, statutul de metropolă era unul dorit, nu efectiv. O șansă pentru extinderea sferei de influență japoneză în

<sup>80</sup> Vezi de ex. Lucian Boia, *Mitologia științifică a comunismului*, Editura Humanitas, București, 1999, p. 110-117

<sup>81</sup> Nicolas Werth, *Istoria Uniunii Sovietice de la Lenin la Stalin*, ediția a II-a, Editura Corint, București, 2004, p. 50-58

<sup>82</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 435, f. 35

<sup>83</sup> Lt.col. Constantin Onișor, *op.cit.*, p. 140

<sup>84</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 435, f. 22-23

<sup>85</sup> Kenneth G. Henschall, *O istorie a Japoniei*, București, 2002, p. 137-140

Extremul Orient fusese reprezentată de Primul război mondial, când producția industrială și veniturile nete ale Japoniei au crescut substanțial. Boom economic artificial scump plătit, după încheierea păcii, printr-o gravă criză economică deschisă de prăbușirea prețurilor la orez în anul 1918<sup>86</sup>. În anii '20 se va acorda o deosebită atenție industriei oțelului<sup>87</sup>, ceea ce va permite și fabricarea primelor tancuri japoneze, a căror utilizare efectivă va fi posibilă după începutul primei faze a războiului cu China (etapa „manciuiana” – 1931-1933).

Cealaltă Mare Putere extra-europeană, Statele Unite ale Americii, dispunea atât de resursele colosale ale unui spațiu comparabil ca întindere cu întreaga Europă sau cu China, cât și de un grad înalt de tehnologizare a industriei, nefiind afectată direct de războiul mondial. Tinând seama de aceste condiții, ca și de învățăminte conflagrației recent încheiate, generalul Pershing a făcut demersuri susținute în favoarea dezvoltării armei tancuri în armata nord-americană. Astfel, în 1920, acest ofițer superior recomandase guvernului ca armata S.U.A. să fie dotată cu 1800 de tancuri și 30.000 de tanchiști, sugestie luată în calcul doar parțial; la începutul anilor '30, S.U.A. dispuneau de circa 1000 de tancuri, în imensa lor majoritate vechi, multe din ele de fabricație franceză<sup>88</sup>.

Programe proprii de fabricare au tancurilor a fost demarate și de alte state care aveau avantajul unor resurse considerabile, ori al unei forțe de muncă de înaltă calificare: Spania, Suedia, Cehoslovacia sau Polonia.

Care a fost situația și atitudinea României, a factorilor ei responsabili, într-un asemenea context general și specific?

În cadrul armatei române, au existat cadre bine pregătite, care au continuat să urmărească evoluțiile diverselor aspecte ale problematicii militare, pe plan internațional, căutând să deceleze acele învățăminte valabile și necesare în condițiile concrete ale României.

Un asemenea cadru a fost și Alexandru Golgoti, care, în calitate de căpitan în Regimentul 35 Artillerie, publica în toamna anului 1922 articolul intitulat „Armata română și automobilul”, în fapt o microanaliză la două paliere: impactul introducerii automobilului în armată, respectiv situația armatei române din acest punct de vedere. Ofițerul român constata că „prin introducerea automobilului în artillerie s-a

<sup>86</sup> Constantin Bușe, Zamfir Zorin, *Japonia – un secol de istorie*, Editura Humanitas, București, 1990, p. 126-128

<sup>87</sup> *Idem*, p. 131-132

<sup>88</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R. , Direcția Tehnică, dosar nr. 435, f. 152-155

realizat o mobilitate foarte mare” și, în particular, că, „tancurile au dat un nou avânt războiului de mișcare, deoarece, prin posibilitatea ruperii oricărui front și posibilitatea urmăririi imediate și continue, s-a ajuns iar la războiul de mișcare, mai încet decât cel din 1914, dar și mai metodic”<sup>89</sup>. Situația României, din acest punct de vedere, se prezenta puțin satisfăcător. „Noi nici astăzi nu avem o artillerie grea mobilă. Toată încrederea noastră este în artleria de câmp, ca a Franței în 1914, însă noi nu avem industria acestei țări, care a făcut minuni”<sup>90</sup>.

Maiorul Ion Luca era preocupat, pe la jumătatea anilor '20, de o serie de probleme mai concrete privitoare la construcția propriu-zisă și organizarea tancurilor din armata română. Într-un articol din anul 1925, I. Luca avansa nu mai puțin de 12 propuneri de perfecționare a tancurilor Renault:

- înlocuirea tăieturilor lineare din blindaj cu un periscop;
- înlocuirea sistemului de transmitere a mișcării ventilatorului cu un angrenaj corespunzător;
- mărirea grosimii pinioanelor (roți dințate) din cutia de viteze a tancurilor;
- îngroșarea manetei de schimbă vitezele;
- înlocuirea lanțului de patine cu un lanț de cauciuc;
- așezarea orificiilor de aerisire la înălțime;
- atașarea unui filtru fix pentru gaze, la măștile portative de protecție contra gazelor;
- instalarea de suporti laterali pentru fumigene;
- metalizarea roții directoare a lanțului de patine;
- alungirea cozii de reazem pentru cabrare și trecerea șanturilor;
- izolare cu azbest a rezervorului mic de benzină (care se dovedise vulnerabil la aruncătoarele de flăcări - n.n.);
- protejarea prin blindaj a părților slabe ale track-ului, precum și a remorcilor transportatoare de benzină și muniții pe câmpul de luptă, spre a le feri de diversele tipuri de proiectile<sup>91</sup>.

Alte trei modificări tehnice sugerate de către Ioan Luca se refereau la următoarele aspecte:

<sup>89</sup> Cpt. Alex. Golgoti, *Armata română și automobilul*, în „Revista Artilleriei”, octombrie-noiembrie 1922, p. 358, 365

<sup>90</sup> *Idem*, p. 363

<sup>91</sup> Maior Ion Luca, „O propunere privitoare la construcția și organizarea carelor noastre de luptă”, în „Revista Militară”, 1925, p. 41-42

- lărgirea carcasei (cutiei blindate), pe toată lungimea, cu 20-30 de centimetri, în dublul scop de a mări stabilitatea tancurilor pe terenuri accidentate și de a spori capacitatea trăgătorului de a manevra arma și motorul interior;

- plasarea mitralierelor pe mașină mai jos, pentru a da o tragere mai razantă prin micșorarea unghiului de înclinare față de teren, întrucât tragerile se executa la distanțe mici;

- mărirea puterii de tracțiune a motorului, prin lărgirea camerei destinate motorului, pentru a limita efectele dotării tancului cu echipamente suplimentare grele<sup>92</sup>.

Pe plan organizatoric, maiorul Luca a conceput o schemă detaliată având la bază plutoane alcătuite din câte 6 tancuri dintre care trei dotate cu tunuri, iar celelalte trei cu mitraliere. Plutoanele se grupau în companii, companiile în batalioane, iar batalioanele în regimenter. Merită remarcată folosirea pluralului („regimenter”) într-un moment în care armata noastră avea o singură asemenea unitate de tancuri, ceea ce arată aspirația unor ofițeri români spre multiplicarea numărului de regimentelor de care de luptă. În concepția lui Ion Luca, regimenterile de tancuri urmau să fie alcătuite fiecare în parte din câte 2 batalioane, un stat major redus, un serviciu de aprovizionare cu materiale de tot felul, un tren cu muniții și combustibil și un atelier de vagoane. Regimenterile de tancuri (două, în concepția lui Luca), împreună cu un batalion de motomecanizate și autoblindate, trebuiau plasate în subordinea Marelui Cartier General, prin intermediul unui Comandament al Carelor de Luptă<sup>93</sup>.

Un ofițer preocupat de problemele modernizării tehnicii și tacticilor de luptă a fost căpitanul Nicolae Pandelescu, semnatar al articolului cu titlul sugestiv „Despre motorizarea armatei”, publicat în numărul pe ianuarie 1928 al revistei „România Militară”. Pe lângă o serie de considerații generale despre importanța și ampioarea proceselor de motorizare, Pandelescu se referă concret la situația statului sovietic, considerat „cel mai redutabil inamic al nostru” și reamintește cititorilor dictonul „si vis pacem, para bellum!”<sup>94</sup>. Cu alte cuvinte, statul român și armata română trebuiau să fie pregătite în orice moment și din toate punctele de vedere să reziste unei agresiuni de la răsărit, avertisment pe

<sup>92</sup> *Idem*, p. 43

<sup>93</sup> *Idem*, p. 45-46

<sup>94</sup> Cpt. N. Pandelescu, „Despre motorizarea armatei”, în „Revista Militară”, LX, nr. 1/ian. 1928, p. 59-73

care evoluția ulterioară a evenimentelor îl va confirma. Revenind la momentul 1928, autorul nostru îl citează pe locotenent-colonelul francez Gille, cu următoarele afirmații categorice: „În Rusia se dă o atențiu deosebită tankurilor și gazelor de luptă. Între altele, programul sovietic prevede înființarea de detașamente, de vagoane blindate, tankuri, automobile și avioane blindate [...]. Tancurile rusești, sau mai bine zis nemțești, căci sunt construite și organizate de Germania, prezintă o superioritate evidentă față de ale altor state”<sup>95</sup>. Suntem la șase ani după Tratatul de la Rapallo, la doi ani după Tratatul Cicerin-Rathenau de la Berlin și la doar câteva luni de la apariția celui de-al doilea model de tanc sovietic M.S.1.

O analiză asupra dezvoltării armei tancuri la nivel mondial face și căpitanul Radu Dinulescu, sub titlul „Reflecționi asupra evoluției tacticii carelor de luptă în raport cu perfectiunile tehnice.” În evoluția postbelică a armei tancuri, autorul nostru distinge două etape, despărțite cronologic de anii 1925-1926. Prima etapă ar fi fost caracterizată prin „încercările de a realiza care de luptă puternice și rapide, în scopul de a obține aparate proprii războiului de mișcare și pentru a da un tempo mai rapid operațiunilor”, fiind date ca exemple tancurilor italiene (Fiat), nord-americane, britanice (Light-Vickers), franțuzești (cu senile de cauciuc) și cehoslovace (K.A. 50), capabile să atingă viteze de peste 20 km/h, mergând până la 35 km/h. Cea de-a doua etapă ar fi reprezentat, după Dinulescu, un timp al specializării și diversificării tancurilor, diferențele tipuri de care de luptă având proprietăți specifice, în funcție de misiunea pre-stabilită pentru luptă (asalt, urmărire, recunoaștere etc.)<sup>96</sup>. Deosebit de inspirată este următoarea aserțiune a autorului: „În această privință (a doctrinei utilizării tancurilor), tactica a rămas cu mult în urma tehnicii, deoarece vom vedea că față de progresele tehnice, acest mod de întrebucințare (exclusiv auxiliar al infanteriei – n.n.) nu mai corespunde absolut deloc”, dublată de aprecierea că „până a ajunge la transformarea radicală a infanteriei și a cavaleriei, carele de luptă apar astăzi ca o nouă armă capabilă nu numai de a ajuta și însuși infanteria, ci și de a îndeplini misiuni proprii bine definite și aproape independente de celelalte arme”<sup>97</sup>. În ceea ce privește situația tancurilor în România, diagnosticul pus de căpitanul Dinulescu nu este deloc optimist. Ofițerul evidențiază

<sup>95</sup> *Idem*, p. 72-73

<sup>96</sup> Cpt. Radu Dinulescu, *Evoluția tacticii carelor de luptă*, în „Revista Militară”, nr. 2/februarie 1928, p. 24-25

<sup>97</sup> *Idem*, p. 23

lipsa de preocupare pentru arma tancuri, pe care o explică (nu o justifică!) prin costurile relativ mari ale mașinilor de luptă respective, și condamnă imobilismul forurilor de conducere din punct de vedere al rolului tactic rezervat armei tancuri. Carențele menționate apar cu atât mai grave, întrucât „toate statele mari fac sforțări neîncetate pentru perfecționarea la maximum a acestor mașini de război”<sup>98</sup>.

Întâmplător sau nu, același număr al revistei „România Militară” găzduia un articol semnat de generalul M.P. Botez, scris de pe poziții conservatoare: „Problemul sailor în România, în legătură cu nevoile armatei”. Pe lângă unele statistici despre contribuția cavaleriei franceze la efortul de război din anii 1914-1918, generalul Botez mai invocă „mobilitatea mai mare a bateriilor tractate de cai în fața unor obstacole naturale”, în provincii ca Basarabia, după care emite un pronostic invalidat de istorie, însă relevant pentru mentalitatea a numeroși factori de decizie din armata română și nu numai: „Pe frontieră orientală a Germaniei, importanța cavaleriei nu a decăzut, ci, dimpotrivă, marile câmpii poloneze, cu rețelele lor de drumuri și căi ferate insuficiente, îi vor îngădui să își desfășoare toate calitățile.”<sup>99</sup> Calitățile cavaleriei poloneze, deși incontestabile în sine, aveau să se dovedească net insuficiente în toamna anului 1939, în confruntarea cu Panzerele germane, însă cei care intuiau o asemenea evoluție erau, de fapt, în minoritate.

Printre ei s-a aflat și colonelul Gheorghe Buiucliu, care în 1930 își expunea propria viziune prospectivă asupra unei armate integral motorizate, alcătuite din următoarele componente:

„- tancuri ușoare special construite pentru recunoașteri la distanțe mari;

- formațiuni de tancuri independente și ușoare, purtând infanterie și artillerie, care vor înlocui cavaleria tradițională;

- tancuri de luptă grupate în batalioane, în armate cu mitraliere, emițătoare de gaze și instalații de protecție contra gazelor (n.n. asemănare cu proiectele lui Fuller);

- tancuri de artillerie, grupate pe batalioane;

- artillerie grea pe șenile – capabilă să se deplaseze în orice teren;

---

<sup>98</sup> *Ibidem*

<sup>99</sup> General M.P. Botez, *Problema sailor în România, în legătură cu nevoile armatei*, în „Revista Militară”, LX, nr. 2/februarie 1928, p. 3-7

- infanteria – transportată spre câmpul de luptă cu tancurile, unde să lase toată încărcătura nenecesără în lupta propriu-zisă;
- tancuri emițătoare de gaze;
- tancuri distrugătoare de gaze;
- formațiuni sanitare în camioane;
- aviație puternică”<sup>100</sup>.

Chiar dacă luările de poziție în favoarea unui rol mai mare al armei tancuri au fost mai numeroase decât cele explicit tradiționaliste, acestea din urmă au dominat, de fapt, la nivelul factorilor de decizie și al opiniei publice. Au contribuit la acest raport de forțe *sui-generis*, o multitudine de factori, de la factorul inerțial general, până la tendința de supralicitare a decalajului tehnic între România și statele vest-europene.

Totuși, ce s-a făcut concret în România anilor '20, în domeniul organizării și dotării unităților de tancuri?

Până în ianuarie 1926, când în cadrul singurului Regiment de tancuri al armatei române s-a înființat un al doilea batalion de care de luptă, reorganizările au avut o amploare minoră. Astfel, la 1 aprilie 1922, Regimentul Care de Luptă era alcătuit din Batalionul Carelor de Asalt, Grupul Automitraliere Blindate și Grupul Tren Blindat, vărsat ulterior la alte unități. După exact un an, Regimentul era organizat astfel:

- Comanda Regimentului;
- Compania Depozit;
- Batalionul Care de Luptă, alcătuit din trei companii de tancuri și o companie de transport;
- două companii moto-mitraliere;
- o companie autoblindate.

La 1 ianuarie 1924, pe lângă Batalionul Carelor de Luptă, având vechea alcătuire, în componența Regimentului mai intrau: Comanda Unității, Compania de Reparații, Compania Depozit și Batalionul Automitraliere Blindate, format din două companii motomitraliere și o companie auto-blindate.

În fine, în urma unui ordin emis la 1 iulie 1925, dar intrat în vigoare (pus în aplicare) pe 3.11.1925, Batalionul de Motomitraliere și Autoblindate a fost mutat la Centrul de Instrucție al Cavaleriei, unde a și plecat<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> Col. Buiucliu Gheorghe, „Scurtă privire asupra progreselor tehnice realizate pe terenul militar de la războiul mondial și până astăzi. Influența asupra procedurilor de luptă”, în „Revista Militară”, LXII, nr. 3-4/martie-aprilie 1930, p. 112.

<sup>101</sup> C.S.P.A.M.I. , fond Inspectoratul General al Infanteriei, dosar nr. 168, f. 2

Înființarea celui de-al doilea batalion de tancuri era considerată, într-un studiu întocmit în vara anului 1924 la Secția a 4-a a Marelui Stat Major, drept o urgență, un minim realizabil, necesarul fiind de 7 batalioane, corespunzătoare celor 7 corpuri de armată<sup>102</sup>.

După reorganizarea din ianuarie 1926, Regimentul Carelor de Luptă avea 34 de ofițeri, 385 trupă și 22 civili. Batalioanele de tancuri aveau fiecare câte 3 companii, dintre care două de specialitate și una de transport. Companiile de tancuri, în număr de patru, erau echipate cu câte 19 mașini de luptă (deci, în total 76 tancuri Renault F.T.1917)<sup>103</sup>. După retragerea colonelului Pandele Predescu, pe motive medicale (aprilie 1922), la conducerea unității a urmat o perioadă de instabilitate, care a luat sfârșit odată cu numirea colonelului Virgil Bianu, în septembrie 1923<sup>104</sup>. Alte evenimente demne de semnalat, pe linie organizatorică, au fost înființarea Biroului instrucțiuni în cadrul Regimentului, structură specializată în planificarea și coordonarea activităților pe linie de instrucție (martie 1928), eveniment urmat, un an mai târziu, de solemnitatea înmânării drapelului de luptă<sup>105</sup>.

În privința dotării unităților de tancuri, existau, cel puțin teoretic, două variante complementare: importul, respectiv – producția proprie. În cazul importurilor, primele state avute în vedere erau, firesc, putem spune, Franța și Marea Britanie, din motive asupra cărora nu mai insistăm. Raporturile politice ale României cu cele două state nu vor avea însă intensitatea dorită la București. Astfel, nu s-a reușit încheierea unui tratat bilateral cu Marea Britanie, iar Tratatul româno-francez din 10 iunie 1926 avea un conținut de o maximă generalitate; 7 din cele 9 articole ale sale făcând trimitere la Pactul Societății Națiunilor<sup>106</sup>. Printre succesele politicii externe românești se numără, totuși, ratificarea de către Parlamentele britanic (1922) și francez (1924) a Tratatului din 28 octombrie 1920, referitor la Basarabia, document pe care Italia îl va ratifica în 1927, iar Japonia nu l-a mai ratificat<sup>107</sup>.

<sup>102</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M. , Secția a 4-a Dotare, dosar nr. 87, f. 89

<sup>103</sup> *Fascinația Ofelului. 90 ani de tradiții, onoare și glorie*, coordonator Colonel dr. Ion Constantin, Editura Centrului Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2009, p.41

<sup>104</sup> *Ibidem*, p.41

<sup>105</sup> General de divizie Ion Gâdiuță, col.dr.Dumitru Dobre, *Divizia Blindată „România Mare”*, Editura Militară, București, 1997, p. 8-21

<sup>106</sup> Keith Hitchins, *op.cit.*, p. 498-499

<sup>107</sup> Alberto Basciani, *La difficile unione Bessarabia nel grande Romania (1918-1940)*, edizione secunda, prefazione di Keith Hitchins, Roma, Aracne, 2007, p. 185-205

Revenind la problema concretă a importurilor de materiale necesare întreținerii și perfecționării tancurilor din armata română, notăm faptul că, în vara anului 1924, forurile decizionale românești au dezbatut și analizat asiduu problema dotării tancurilor deținute cu șenete de cauciuc, marca „Kegresse”, dar și a importului de noi mașini de luptă.

Într-un referat întocmit la 14.08.1924, generalul Panaiteescu aborda atât problema procurării de material nou, cât și a transformării celui existent. După ce trecea în revistă avantajele șenetei Kegresse (mărirea vitezei până la 15 km/h, menajarea carului în timpul marșului, creșterea rezistenței la uzură de la 500 km la 1500 km și diminuarea vulnerabilității la loviturile de infanterie), generalul făcea o serie de calcule estimative ipotetice, pe baza cărora avansa concluziile: dintr-un credit eventual de 20 de milioane lei să se efectueze atât repararea materialului existent, operațiune în valoare de 2 milioane lei, cât și cumpărarea fie a 10 tancuri noi, dotate cu șenete Kegresse, fie a 20 de tancuri vechi<sup>108</sup>.

Finalmente, operațiile care se impuneau a fi făcute la marea majoritate a tancurilor deținute s-au desfășurat în țară, la atelierul Regimentului, iar apoi la atelierele „Leonida” din București, în cursul lui 1925<sup>109</sup>.

Ideea fabricării de tancuri în România a început să fie vehiculată pe la jumătatea anilor '20, pe fondul politiciei „prin noi înșine”, promovată de P.N.L., aflat la guvernare pentru un mandat întreg între ianuarie 1922 și martie 1926<sup>110</sup>, perioadă de avânt economic și de depășire a dificultăților și convulsiilor primilor ani de după război. În acest context politic și social-economic național a fost analizată și posibilitatea fabricării în țară a unor diferite tipuri de armament și muniție, misiunea studierii acestor oportunități revenind Marelui Stat Major și Direcției 11 Tehnice.

Într-o adresă din februarie 1926, directorul Direcției 11 Tehnice solicita, în vederea realizării studiului menționat, detalii în legătură cu prevederile de fabricație ale Uzinelor Copșa – Cugir în timp de pace și de război, mai concret, în legătură cu posibilitățile de fabricare a unei game variate de arme și muniții, inclusiv tancuri<sup>111</sup>.

<sup>108</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 87, f.27-28.

<sup>109</sup> General divizie I. Găduiuța, col.dr. D. Dobre, *op.cit.*, p. 25-48

<sup>110</sup> Ion Bitoleanu, *Din istoria României moderne (1922-1926)*, Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1981, passim

<sup>111</sup> C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General al Infanteriei, dosar nr. 123, f. 176

În toamna anului 1926 a fost studiată o ofertă din partea Uzinelor Reșița, constând în realizarea acolo a unui model de tanc ușor, licență Vickers. Comisia întrunită *ad-hoc*, alcătuită din maiorul Ion Luca (Direcția 11 Tehnică), căpitanul Constantin Ghiulai – Regimentul Carelor de Luptă și colonelul Victor Negrei (Direcția 8 Armament), a respins oferă Vickers. Motivațiile acestei decizii au fost legate strict de caracteristicile tancului respectiv (greutate de 10,5 tone, viteză maximă de 24 km/h și propulsie numai pe şenile), neconforme cu exigențele românilor (greutate de sub 6 tone, viteză și rază de acțiune cât mai mari, dublu sistem de propulsie etc.). Printre argumentele în favoarea unui tanc mult mai ușor de 10 tone se număra și calitatea infrastructurii românești<sup>112</sup>.

Finalmente, rezoluția semnată de către cei trei ofițeri români recomanda achiziționarea unui tanc „ușor” (după standardele românești, nu britanice) de la Vickers, pe baza studierii căruia să se ia o decizie în privința fabricării la Reșița a unui asemenea model. În această chestiune, opinia celor trei specialiști era clară: „este imperios necesar ca să existe în țară o uzină specializată în construcția de care de luptă, iar uzinele Reșița trebuie încurajate pentru a se utila în acest scop”,<sup>113</sup>.

Din păcate, eșaloanele superioare au văzut în procesul-verbal elaborat de comisie mai mult o depășire a competențelor, o imixtiune în aria de activitate a altor departamente și organe, decât un document conținând propuneri vrednice de analiză<sup>114</sup>. Oricum, după 1926-1927, pentru câțiva ani, problema fabricării tancurilor în România, sau măcar a dotării cu tancuri de import, va intra într-un con de umbră, în condițiile instabilității politice, apoi ale crizei economice, dar și ale ascensiunii P.N.T., partid care promova o politică economică opusă celei protecționiste și industrializatoare a P.N.L..

Pe lângă problemele de organizare propriu-zisă și de dotare, Regimentul Carelor de Luptă a trebuit să facă față și unor dificultăți de cazarmare, cu represuni sensibile asupra procesului de instrucție. Mai concret, Depozitul de Armătură Târgoviște ocupase o parte din terenul destinat din 1919 pentru instrucția Batalionului Carelor de Luptă, obligând astfel la desfășurarea instrucției în altă localitate și la despărțirea batalioanelor din cadrul Regimentului Carelor de Luptă<sup>115</sup>.

<sup>112</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția tehnică, dosar nr. 123, f. 43

<sup>113</sup> Ibidem

<sup>114</sup> Ibidem, f. 41-42

<sup>115</sup> C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General al Infanteriei, dosar nr. 168, f. 3

O asemenea situație a stat la originea unui mare număr de inconveniente, trecute în revistă de către Șeful Direcției Infanteriei, colonelul Diamandy, în septembrie 1930:

- din punct de vedere al comandamentului și al administrației, batalioanele fiind cazate la 4 km unul de celălalt, distanță pe care factorii de răspundere trebuiau să o parcurgă zilnic, de mai multe ori;

- din punct de vedere al instrucției, mai ales al instrucției trupelor în probleme de conducere auto, cu alte consecințe negative decurgând de aici;

- din punct de vedere al relațiilor dintre regiment și alte corpuri de trupă sau autorități administrative, se înregistraseră numeroase plângeri în legătură cu deteriorarea pavajului și a drumurilor la deplasarea tancurilor, respectiv afectarea terenurilor arabile folosite drept câmpuri de instrucție<sup>116</sup>.

Finalmente, factorii de decizie au recunoscut justețea pretențiilor colonelului Biam, comandantul regimentului, în aceste probleme, însă aplicarea efectivă a deciziei de evacuare/ocupare a terenului în dispută a mai întârziat câteva luni<sup>117</sup>.

După debutul promițător din anii imediat consecutivi „Marelui Război”, început anticipat de unele luări de poziție anterioare, arma tancuri din armata română a trecut, pentru un deceniu, printr-o perioadă de eclipsă. La disfuncționalitățile obiective inițiale, s-au adăugat, mai ales în anii 1926-1931, alți factori defavorizanți, precum propriile deficiențe de organizare și planificare, influența anumitor elemente ale contextului internațional, atât la nivel doctrinar-militar, cât și al perceptiei asupra sistemului de relații externe ale statului.

### I. 3 RELANSAREA PREOCUPĂRIILOR (1932-1939)

Anii '30 au marcat un reviriment al preocupărilor pentru arma tancuri, pentru armament, în general, în contextul mai larg al evoluțiilor politice și economice ale vremii.

Eșecul Conferinței pentru Dezarmare de la Geneva din 1932 și ascensiunea lui Adolf Hitler la conducerea Germaniei, împreună cu delimitarea netă acum a Italiei și Japoniei de sistemul Tratatelor de Pace

---

<sup>116</sup> Ibidem, f.12-14

<sup>117</sup> Ibidem, f. 35-36

de la Paris – Washington (1919-1922), au condus la o escaladare a revizionismului la scară mondială, climatul politic internațional devenind tot mai nesigur. Deși, în sine, reprezintă un element pozitiv, depășirea perioadei de criză economică mondială (1929-1933) a facilitat, în mod obiectiv, eforturile de înarmare, în scopuri ofensive ori defensive, punând la dispoziția factorului politic resurse financiare suplimentare. În aceste condiții, s-au putut cristaliza, atât la nivel teoretic, cât mai ales practic, răspunsuri clare pentru o serie de probleme ridicate în perioada anterioară, în sensul perfecționării armei tancuri și, într-o accepție mai largă, în sensul motorizării și mecanizării forțelor armate. Dacă motorizarea avea drept conținut și finalitate substituirea mișcării umane sau animale prin motor, procesul de mecanizare merge mai departe, mașinile neservind doar ca mijloace de transport, ci constituind un mijloc de luptă complet și de sine-stătător, capabil să fie întrebuințat în totalitate pe câmpul de luptă.

Una din cele mai importante probleme tactice privind utilizarea tancurilor rămânea aceea a cooperării cu infanteria, în condițiile unui substanțial decalaj de viteză între cele două arme complementare (la momentul 1930, raportul între viteze era de 4-1, în defavoarea infanteriei). O asemenea discrepanță crea posibilitatea apariției de rupturi tactice, între care de luptă și infanterie, situație întâlnită pentru prima dată în istorie la Cambrai (noiembrie 1917)<sup>118</sup> și repetată în decursul celui de al Doilea război mondial și al altor confruntări militare, mai mult sau mai puțin ample.

Pe de altă parte, viteză era, alături de număr, unul din elementele cardinale de protecție a tancurilor, deoarece posibilitățile de mărire a blindajului erau limitate; după calculele specialiștilor, pentru asigurarea unei protecții depline a tancului, exclusiv prin blindaj, ar fi fost necesar ca greutatea vehiculului să atingă 90 de tone<sup>119</sup>.

Dezvoltarea armei tancuri a determinat, aproape *ipso facto*, putem spune, și perfecționarea acestor arme menite să contracareze carele de luptă moderne. Astfel, potrivit teoreticianului austriac al folosirii tancurilor, generalul Eimannsberger, apărarea optimă anticar constă într-o aglomerare de tunuri de calibrul 47 mm, în proporție de 1 tun la 3 tancuri, respectiv 8-16 piese de artillerie pe un kilometru de front<sup>120</sup>. Alți

<sup>118</sup> Dr. G. Ungureanu, M. Šoitariu, *op.cit.*, p. 115

<sup>119</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 435, fila 232

<sup>120</sup> Ibidem, f. 234

teoreticieni ai utilizării tancurilor în anii '30, au fost Basil Liddel Hart (Marea Britanie), Charles de Gaulle (Franța), Herman Göring și Heinz Guderian (Germania), Tuhacevski (U.R.S.S.) și George Marshall (S.U.A.).

În Marea Britanie, un producător consacrat de tancuri era „Uzinele Armstrong”, unde erau fabricate mai multe modele de care de luptă:

- carul extra-ușor Carden Lloyd, în greutate de 2 tone, cu un blindaj de 9 mm, dar apt să atingă o viteză de 40km/h.;
- carul „Carden Lloyd M.K. II Vickers” (3,6 tone, 56 km/h., 13mm);
- carul extra-ușor „Carden Lloyd Amfibie” (3 tone, 60km/h – uscat; 3 km/h – în apă, blindaj de 9 mm );
- carul de asalt ușor „Vickers Armstrong”, (6,5 tone, 35 km/h., 14 mm.);
- carul ușor „Vickers Armstrong”, tip regulamentar – de 12 tone, 24 km/h., 14 mm.<sup>121</sup>.

Alte modele britanice de tancuri produse în anii '30 au fost Mark 1, Mark 2, Valentino, Matilda, tancul mijlociu Cromwell, ca și modelul amfibiu Vickers Garden 1935, capabil să urce pante cu peste 45° înclinație<sup>122</sup>. În general, tancurile britanice se caracterizau, deci, printr-o anumită diversitate și o proporție de tancuri mijlocii mai mare decât în Franță și în statele aflate sub înrăurirea doctrinei tradiționale franceze asupra locului și rolului tancurilor în cadrul sistemului militar național.

În pofida unor posibilități în materie, legate de stăpânirea unui imperiu colonial destul de vast, mai ales în Africa de Nord și de Vest, și de existența unor tradiții în domeniu, ca și de activitatea lui Charles de Gaulle, Franța interbelică a acordat dezvoltării armei tancuri o importanță, eufemistic vorbind, minoră. Practic, din acest punct de vedere, țara care dăduse lumii pe Napoleon I, s-a plasat pe ultimul loc între Marile Puteri.

Conform concepției promovate de factorii decizionali parizieni cu o perseverență demnă de o cauză mai bună, producția de care de luptă se limita la tancuri ușoare, utilizabile exclusiv în sprijinul infanteriei. O ușoară tendință de depășire a limitelor anterior enunțate poate fi identificată în anul 1933, când este produs tancul Renault D1, având

---

<sup>121</sup> Ibidem, dosar nr. 633, fila 281

<sup>122</sup> Dr. G. Ungureanu, M. řoitariu, *op.cit.*, p. 119-120

următoarele caracteristici: greutate de 11 tone, vizetă maximă de 15 km/h. și blindaj de 10-33 mm<sup>123</sup>.

Observăm, deci, cum creșterea grosimii blindajului a atras aproape automat după sine mărirea masei vehiculului<sup>124</sup>.

Un alt tip de tanc franțuzesc, parteal asemănător cu D1, era carul de luptă 35 S, care se diferenția, totuși, de cel dințai printr-o greutate puțin mai mare (12 tone în loc de 11) și printr-o grosime a blindajului per ansamblu (în medie) mai mare, respectiv 20-55 mm<sup>125</sup>.

Mult mai evidente au fost progresele Germaniei pe calea înarmării cu tancuri, în acest domeniu putându-se vorbi despre o revoluție *sui generis*, manifestată la nivel organizatoric, tehnic și tactic. Ascensiunea lui Hitler la putere a dat un nou impuls producției germane de armament și muniții, chiar dacă noua putere de la Berlin a rupt colaborarea cu U.R.S.S., politică inaugurată prin Tratatul de la Rapallo și clauzele lui secrete.

Anul 1934 a marcat apariția atât a primei divizii germane de tancuri, cu garnizoana la Weimar, urmată de alte două divizii în 1935, cât și inaugurarea producției de tancuri Panther I, urmat de Panther II (1935) și Panther III (1939)<sup>126</sup>. Anexarea Austriei (martie 1938) și aservirea Boemiei și Moraviei, după destrucțarea statului cehoslovac (martie 1939), au oferit posibilități suplimentare de perfecționare a armei tancuri pentru *Al Treilea Reich*, ținând cont de potențialul și tradițiile în materie ale teritoriilor acaparate „pașnic” (fără confruntări militare propriu-zise). În momentul declanșării agresiunii asupra Poloniei și *ipso facto*, a războiului devenit ulterior mondial, Germania hitleristă dispunea de circa 2500 de tancuri, în majoritate mijlocii<sup>127</sup>.

Un document militar românesc de pe la jumătatea anilor '30 nu menționează vreo „doctrină germană”, ca idee generală asupra întrebunțării tancurilor, ci doar doctrinele americană (bazată pe viteză, surprindere, acțiune independentă), franceză (subordonarea față de infanterie), engleză (o sinteză între cea americană și cea franceză) și, în final, „doctrina rusă” (sovietică – n.n.), constând în organizarea de unități

---

<sup>123</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 633, fila 279

<sup>124</sup> Ibidem

<sup>125</sup> Ibidem, f. 281

<sup>126</sup> *Istoria armei tancuri...*, p. 50

<sup>127</sup> *România în anii celui de-al Doilea Război Mondial*, vol. I, Editura Militară, București, 1989, p. 220

de care de luptă plasate în funcție de misiuni<sup>128</sup>. Doi ani mai târziu însă, generalul german Guderian a făcut publică, într-o lucrare de specialitate, o nouă concepție de luptă, constând în utilizarea masivă a tancurilor ca forță de soc, în cooperare cu aviația de luptă, nu (doar) cu cea de recunoaștere<sup>129</sup>.

Statul fascist italian avea avantajul dezvoltării unor ramuri industriale, precum construcția automobilelor, respectiv a vaselor de război și de comerț, ceea ce a permis inițierea producției de care de luptă.

Primele încercări s-au făcut cu un car „Ansaldo” pe roți mari cu bandaje de cauciuc special aplicate, spre a nu derapa, însă rezultatele nu au fost concludente, iar la finalul anilor '20 s-a impus ideea construcției de tancuri Fiat și Fiat Ansaldo, de 3 tone, respectiv 5 tone, proiecte demarate efectiv în 1930-1932. Ca număr, Italia dispunea în 1932 de circa 700 de bucăți, în majoritate de 5 tone<sup>130</sup>. Conform informațiilor deținute de experții tehnici români, carul ușor Ansaldo avea o putere de 43 C.P., viteza maximă atingând 40-42 km/h.. Tancul în cauză, care adăpostea doi servanți, putea urca pante înclinate 40°, iar autonomia sa (raza de acțiune) era de 100 de kilometri<sup>131</sup>. Se observă tendința italienilor de a adapta arma tancuri la relieful montan, predominant în peninsula. La vremea lor, carele de luptă produse în Italia lui Mussolini s-au bucurat de interesul și aprecierea cercurilor străine, mai multe state europene, inclusiv U.R.S.S., importând asemenea vehicule militare. Calitățile tancurilor italiene au fost puse parțial în lumină și de campania contra Abisiniei, din perioada octombrie 1935-mai 1936. Spunem „parțial”, deoarece nivelul de înarmare al statului est-african atacat era prea redus pentru a permite o comparație veritabilă.

Din punct de vedere strict cantitativ în domeniul tancurilor, raportul de forțe între Franța și Italia era de 5-1, la jumătatea anilor '30, celor 700 de care de luptă italiene, Franța opunându-le, teoretic, 3500 de care ușoare, 50 mijlocie și 100 grele, ceea ce o plasa pe primul loc în Europa, cu excepția probabilă a U.R.S.S.<sup>132</sup>.

Într-adevăr, în statul sovietic, în prima parte a anilor '30 s-au înregistrat progrese substantiale pe calea industrializării, în general, și a moto-mecanizării forțelor armate, în particular. A contribuit la această

<sup>128</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 644, fila 59

<sup>129</sup> Dr. G. Ungureanu, M. Soitariu, *op.cit.*, p. 117

<sup>130</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 644, fila 68

<sup>131</sup> Ibidem, dosar nr. 1743, *passim*

<sup>132</sup> Ibidem, dosar nr. 432, f. 201-202

orientare și concepția lui I.V. Stalin, victorios în confruntarea cu Troțki la finalul anilor '20. Pe de altă parte, oricât de impresionante ar fi progresele colosului sovietic pe calea industrializării, nu mai puțin impresionante, din altă perspectivă, rămân costurile umane ale acestui salt economic: uciderea literalmente prin înfometare a milioanelor de cetăteni sovietici, mai ales din fertila Ucraină<sup>133</sup>.

Revenind la motomecanizarea Armatei Roșii, conform viitorului mareșal Kliment Vorosilov, în anul 1933 se înregistra un coeficient de 7,74 cai putere pentru fiecare soldat, față de 2,6 în urmă cu 4 ani. Coeficientul de motomecanizare înregistrat în 1933 plasa armata sovietică în fața celei franceze și nord-americane, dar și în fața celei britanice, considerată cea mai motorizată (până) la acea dată<sup>134</sup>. Afirmația precedentă se cuvine însă nuanțată, în sensul că, în cadrul statului și al societății sovietice, aspectele cantitative treceau de multe ori în fața celor calitative, iar asupra altor caracteristici ale declarațiilor cu iz propagandistic nu mai este cazul să insistăm. și alte date informative deținute de structurile militare românești conduceau la concluzia că, din punct de vedere al motorizării și mecanizării, „U.R.S.S. este perfect dotată”. Mai concret, la jumătatea anilor '30, Uniunea Sovietică deținea 10.000 de care de luptă, 150.000 de tractoare militare de tot felul și 10.000 de autoblindate, pe lângă camioane grele și alte automobile<sup>135</sup>.

Tancurile deținute de statul fondat de V.I. Lenin nu provineau exclusiv din producția proprie, ci și din cumpărarea licențelor de la o serie de firme britanice și americane, acte facilitate de doctrina stalinistă a „consolidării socialismului într-o singură țară” și a „abandonării ideii de revoluție permanentă”, trâmbițată de Troțki. În plină criză economică mondială (și foamete programată, pe propriul teritoriu), U.R.S.S. a cumpărat licență pentru următoarele modele de tancuri:

- Carden Lloyd extra-ușor, diferențiat de cel britanic prin atașarea unei perechi de roți directoare, ceea ce îi conferea o mai mare stabilitate și ușurință la trecerea peste obstacole. Varianta sovietică de Carden Lloyd avea 2,7 tone, un blindaj de 10 mm. și putea atinge viteza de 35 km/h.;

- Vickers ușor, transformat în tancul sovietic T26, în greutate de 6,65 tone, cu un blindaj de 13 mm, capabil să atingă 34 km/h.;

---

<sup>133</sup> Eric Hobsbawm, XX – secolul extremelor, Editura Lider, București, p. 442-444

<sup>134</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 435, fila 35

<sup>135</sup> Ibidem, dosar nr. 644, f. 60

- Christie (model nord-american), în greutate de 9 tone, dotat cu un dublu sistem de propulsie (pe roți, cu până la 110 km/h. și pe senile – până la 60 km/h.) și cu un blindaj de maximum 13 mm.<sup>136</sup>.

O statistică mai detaliată privind numărul de tancuri deținut de U.R.S.S., la finele anului 1934, menționează 100 de tancuri grele, 1000 de tancuri mijlocii Christie, 4000 de tancuri Vickers și 5000 de tanchete. Nu era menționat numărul de tancuri producție proprie, tancurile MS 1 fiind marginalizate ca importanță după 1931<sup>137</sup>.

Din punct de vedere organizatoric, trupele sovietice de tancuri erau grupate, la nivel superior, pe brigăzi și regimenter, diviziile speciale de tancuri fiind înființate în timpul celui de-al Doilea război mondial, după debutul agresiunii germane<sup>138</sup>.

Din punct de vedere doctrinar, conform unui raport al locotenent-colonelului N. Diaconescu, ideile principale sovietice asupra utilizării tancurilor, erau următoarele:

- instaurarea surprisei, prin suprimarea pregătirii de artillerie premergătoare atacurilor decisive;

- economisirea unor mari cantități de proiectile și materiale indispensabile pentru crearea drumului de pătrundere a infanteriei atacatoare;

- asigurarea forțelor de infanterie aflate în ofensivă contra efectelor focului apărării adverse<sup>139</sup>. Generalul Iosif Iacobici identifica în anul 1934 o serie de elemente din doctrina de luptă sovietică marcând o tendință de salt calitativ în domeniu, facilitat de numeroasele acumulări quantitative. Mai concret, ofițerul român, ardelean de origine, observa că „doctrina sovietică prevede însă, pe lângă întrebuitarea masei carelor de îndoștiere, ce conlucrează cu infanteria în ofensivă [...] și acțiunea simultană sprijinită de artillerie și aviație a unor grupări de care de îndoștiere în contra infanteriei de pe linia de oprire, iar a altor grupări de care grele de ruptură, contra rezervelor și artilleriei” (s.n.). De altfel, articolul 206 din Regulamentul Serviciului de Campanie Sovietic de Care de Luptă prevedea inclusiv folosirea tancurilor în masă și pe fronturi largi<sup>140</sup>. Afinitățile germano-sovietice în privința viziunii de

<sup>136</sup> Ibidem, dosar nr. 633, f. 281-282

<sup>137</sup> Ibidem, dosar nr. 498, f. 73-74

<sup>138</sup> *Istoria armei tancuri...*, p. 48

<sup>139</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 632, f. 58-60

<sup>140</sup> General Iosif Iacobici, *Apărarea contra carelor de luptă și blindatelor în „Revista Militară”*, LXXI, nr. 7-8/iulie-august 1934, p. 98

tactică a utilizării tancurilor nu trebuie să surprindă, ținând seama de colaborarea între cele două state în deceniul consecutiv perfectării Tratatului de la Rapallo și premergător instaurării regimului politic nazist.

Producția și importurile de tancuri au înregistrat creșteri substanțiale și într-o serie de state europene mici și mijlocii.

Astfel, în Spania funcționa o fabrică utilată pentru construcția de tancuri ușoare, marca „Turbia”, în greutate de 6-7 tone, echipate, un tun și o mitralieră, protejate de un blindaj de grosime variabilă (8-20 mm) și capabile să se deplaseze cu până la 20 de km/h.<sup>141</sup>, ceea ce, pentru anul 1935, nu (mai) era o performanță deosebită. Înaintea războiului civil (1936-1939), tancurile spaniole acționează în zona Rif (Maroc), împotriva forțelor tribale berbere anticolonialiste.

Mai performante erau tancurile suedeze, cel mai populat stat scandinav producând, pe la jumătatea anilor '30, patru tipuri Landsverk, mai mult destinate exportului<sup>142</sup>. Tancul sudez Landsverk – 60, cel mai cunoscut, cântărea 8,3 tone și avea o capacitate a motorului de 160 de cai putere. Echipajul vehiculului era format din 3 soldați (1 șofer, 1 trăgător și un șef), iar arma consta într-un tun de calibrul relativ mic (20-37 mm). În privința posibilităților de deplasare, tancul produs în Suedia putea atinge viteza de 50 km/h. și urca pante cu o înclinație de până la 40°, vizibilitatea fiind realizată exclusiv prin mijloace optice<sup>143</sup>. Mult mai cunoscute erau în România realizările în domeniu ale Poloniei și Cehoslovaciei, două state vecine țării noastre la acea dată, dar relativ ostile una celeilalte și ale căror alianțe cu România prezintau unele fisuri<sup>144</sup>.

Ca și în cazul statului nostru, inițierea armei tancuri în armata poloneză se făcuse în strânsă legătură cu Franța, însă evoluția ulterioară a evenimentelor a prezentat o serie de particularități. În cazul polonez, influența doctrinară engleză în materie a prevalat net asupra viziunii tradiționale franceze. Astfel, factorii români de răspundere în domeniu constatau că: „polonezii consideră, ca și englezii, carele să fie întrebuițate în luptă cu totul independent, diferit de concepția franceză, care consideră carul de luptă un auxiliar al infanteriei”. Din punct de vedere tactic, se miza pe „aruncarea blindatelor înainte, fără a se ține

<sup>141</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R, Direcția 11 Tehnică, dosar nr. 435, fila 202

<sup>142</sup> Ibidem, dosar nr. 644, f. 69

<sup>143</sup> Ibidem, dosar nr. 1700, *passim*

<sup>144</sup> Keith Hitchins, *op.cit.*, p. 493-527

cont de alte arme”, cu avantajul posibilității ocupării de poziții, dar și cu dezavantajul unei posibile rupturi în dispozitiv, pe care inamicul să o speculeze<sup>145</sup>.

O altă caracteristică distinctă a polonezilor a fost preocuparea mai accentuată pentru crearea unei industrii proprii de apărare, un rol deosebit în acest sens revenind regimului autoritar al Sanației instaurat la 12-14 mai 1926 de Josef Pilsudski<sup>146</sup>. La moartea acestui important personaj al istoriei contemporane poloneze (1935), țara dispunea de 3 regimenter de tancuri cu circa 600 de mașini, 2 divizioane de trenuri blindate, 10 divizioane de automobile, un divizion autoblindat. Procesul general de motorizare făcea și el progrese sensibile, la începutul anului 1933 existând 5 regimenter motorizate, dotate cu material de fabricație indigenă<sup>147</sup>.

Influența britanică asupra Poloniei în domeniul carelor de luptă nu s-a limitat la elemente de doctrină, ci a inclus și aspecte mai concrete legate de fabricarea tancurilor. Astfel, tancul polonez T.K. (după inițiialele proiectantului său, colonelul Tadeusz Korsakowski) era inspirat de modelul englez Carden Lloyd. Carul de luptă T.K. avea dimensiunile de 2,5, 1,78, respectiv 1,32 metri, cântărea 2,2 tone și puterea de tracțiune se ridică la 1,2 tone.

Viteza sa maximă era de circa 45 km/h., iar o performanță deosebită constă în posibilitatea de a acționa pe o rază de 250 kilometri, inclusiv în pante înclinate la 45-47°<sup>148</sup>. În armata poloneză se mai aflau în serviciu un număr de peste 250 de tancuri vechi franțuzești Renault, achiziționate din timpul conflictului polono-sovietic (1919-1921), precum și câteva zeci de tancuri britanice Carden Lloyd, achiziționate ulterior celor franceze și anterior demarării campaniei de dotare prin mijloace proprii. Un obiectiv al conducerii armatei poloneze în anii 1935-1936 era obținerea unui tanc mijlociu, după modelul celor franțuzești similare<sup>149</sup>. În momentul atacării sale de către Germania hitleristă, Polonia dispunea de circa 700 de tancuri, de 3 ori și jumătate mai puțin decât agresorul<sup>150</sup>.

<sup>145</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 638, f. 197

<sup>146</sup> Înzestrarea armatei române în perioada interbelică (documente), coord. Comandor dr. Marian Moșneagu, lt. col. dr. Petrișor Florea, prof. Vasilica Manea, vol. II (1931-1938), Centrul Tehnic-Editorial al Armatei, București, 2008, doc. 14

<sup>147</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 435, f. 20

<sup>148</sup> Ibidem, dosar nr. 628, f. 198-200

<sup>149</sup> Ibidem, dosar nr. 632, f. 57

<sup>150</sup> România în anii..., vol. I, p. 220

Astfel, deși lăudabile în sine și demne de urmat, eforturile poloneze în direcția înarmării, motorizării și mecanizării se vor dovedi, totuși, insuficiente pentru a garanta securitatea frontierelor și chiar existența statului polonez.

Mai intense decât relațiile militare româno-poloneze au fost relațiile țării noastre pe plan militar cu Cehoslovacia, care în anii '30 era o mare producătoare de tancuri pentru export. La uzinele „Česká Moravská”, „Škoda” și „Tatra” se experimentau și construiau noi modele de care de luptă, adesea în funcție de exigențele transmise de reprezentanții partenerilor străini<sup>151</sup>, dar, în general, era vorba de tancuri ușoare.

O realizare a industriei cehoslovace de profil, mai precis a uzinelor, Česká Moravská – Kolben – Danik, a fost tancul ușor P.1 (2,6 tone, 1,35 m. înălțime). Acesta putea rula cu 50 de km/h pe drumuri bune și cu 26 km/h pe teren obișnuit. În ceea ce privește spațiile mai problematice, menționăm capacitatea vehiculului de a urca pante de până la 45° înclinație, de a traversa terenurile nămolosoase, grație greutății specifice de numai 0,4 kg/cm<sup>2</sup>. Un element demn de semnalat este autonomia de 600 metri sub apă. Armamentul propriu constă în două mitraliere (ambele instalate în față), iar blindajul gros de 15 mm nu putea fi penetrat de gloanțe normale până la 25 de metri. Costul unui tanc P.I (produs în 400 de exemplare) reprezenta, fără armament, circa 750.000 lei<sup>152</sup>.

Din punct de vedere organizatoric, în cadrul armatei cehoslovace erau constituite batalioane de tancuri și escadroane de autoblindate. Batalioanele de tancuri erau considerate entități aparte, subordonate direct, fie Comandamentului Diviziei, fie Școlii de Infanterie, sub raportul exercițiilor speciale, fie Ministerului, pentru cheștiunile tehnice speciale<sup>153</sup>.

Preocupări pentru motorizare și mecanizare puteau fi identificate și în cazul celor două mici state revizioniste vecine României, Ungaria și Bulgaria, în strânsă dependență, în special în cazul Bulgariei, de centre de putere și de producție străine, în speță de Puterile Axei<sup>154</sup>.

În România, în mediile de specialitate, s-au făcut auzite și ecouri ale realizărilor în materie de armament din Japonia. Astfel, generalul Gh.

<sup>151</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 644, f. 66

<sup>152</sup> Ibidem, dosar nr. 435, f. 16

<sup>153</sup> Ibidem, f. 146

<sup>154</sup> Dr. G. Ungureanu, M. Soitariu, *op.cit.*, p. 120-121

V. Popescu observa, într-un articol publicat în martie 1937, că în urmă cu circa 9 luni, în Imperiul de la Soare-Răsare începuse programul ambițios, de motomecanizare integrală a armatei până în vara anului 1938, pe baza unui buget de circa 40.000.000 de lire sterline<sup>155</sup>. Încă înainte de demararea programului de înarmare menționat, mai precis la 14 noiembrie 1935, N. Hoveanu arăta într-un raport că „trustul Mitsubishi din Tokyo [...] fabrică în uzinele sale tot ceea ce mintea omenească poate să conceapă în materie de armament...”, enumerând, printre multe alte produse, tancurile și autoblindatele. În ceea ce privește posibilitatea aprovisionării armatei române cu armament japonez, autorul raportului evidenția că vânzările se făceau numai în lire sterline, iar raportul calitate-preț era unul foarte avantajos, însă nu punea în ecuație costurile transportului efectiv până în România<sup>156</sup>.

În Statele Unite ale Americii, eforturile sistematice de producție a tancurilor au demarat la finele anilor '30, în contextul încercărilor președintelui Franklin Delano Roosevelt de a depăși limitele inerției izolaționiste a concetășenilor săi. Centrul tanchiștilor nord-americani va fi, începând de acum, Fort Knox, iar personalitatea cu rolul cel mai însemnat în domeniu va fi generalul George Marshall<sup>157</sup>. Eforturile sale în domeniu au avut drept predecesor pe generalul Pershing, care în anii '20 insista pentru dezvoltarea noii arme, sesizând o anume rămâneră în urmă, cel puțin din punct de vedere cantitativ. La jumătatea anilor '30, un alt ofițer superior nord-american, generalul James E. Fechet, atrăgea atenția că, după informațiile sale, Statele Unite ale Americii dispuneau doar de 12 tancuri moderne, față de 1000 de tancuri de tip vechi. În același timp, șeful Statului Major American, mult mai cunoscutul general Douglas MacArthur, solicita procurarea, în regim de urgență, a 200 de tancuri mijlocii model Christie, în greutate de 14 tone, dar și a 300 de tancuri mai mici de 3,5 tone, capabile însă de a transporta cu maximum 80 de km/h, un echipaj de 5 soldați, înarmați cu un tun de 37 milimetri și câteva mitraliere<sup>158</sup>.

Anii '30 au consemnat și folosirea modelelor mai vechi sau mai noi de tancuri, cu rezultate variabile, în mai multe conflicte armate locale, din spațiul extra-european (Manciuria, Paraguay-Bolivia,

<sup>155</sup> Gen. Gh. E. Popescu, *Motomecanizarea la noi*, în „Revista Militară”, LXX, nr. 3/martie 1937, p. 6

<sup>156</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 632, f. 91-92

<sup>157</sup> *Istoria armei tancuri...*, p. 47

<sup>158</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția 11 Tehnică, dosar nr. 435, f. 152-155

Abisinia) și, finalmente, european (Războiul civil din Spania, în multe privințe o „repetiție generală” pentru viitoarea conflagrație mondială).

Dacă în campania din Manciuria, declanșată de japonezi în august 1931, efectul utilizării tancurilor de către agresori a fost unul minor<sup>159</sup>, evenimentele militare de la jumătatea anilor '30 din America de Sud și Africa de Est s-au caracterizat și prin evidențierea rolului blindatelor pe senile în fața unei defensive de tip tradițional<sup>160</sup>.

O situație cu totul aparte s-a înregistrat în cursul războiului civil spaniol, izbucnit după câțiva ani de virulente confruntări politico-electorale, la 18 iulie 1936, prin faimosul îndemn cifrat al generalului Francisco Franco (1892-1972): „În toată Spania, cerul este fără nori”<sup>161</sup>. Foarte rapid, în sprijinul uneia sau alteia dintre cele două tabere hispanice („republicanii” și „naționaliștii”) au intervenit forțe străine (U.R.S.S., Mexic, Brigăzile Internaționaliste vs. Germania, Italia, voluntari de extremă dreapta etc.)<sup>162</sup>. Republicanii dispuneau de o varietate de modele de tancuri, însă numărul lor total nu era foarte mare. Dintre tipurile mai răspândite, cităm Renault F.T. 1917, Vickers (12 tone) și tancul Christie (12 tone, 60km/h, 3 mitraliere, tun de 37 mm, motor 750 C.P.), de concepție nord-americana și fabricație sovietică. Naționaliștii dispuneau de un număr mai mare de tancuri, în special Fiat Ansaldo, model 1933-1934<sup>163</sup>.

În ceea ce privește folosirea propriu-zisă a carelor de luptă pe senile, trebuie spus că ambele tabere au recurs la tancuri, pentru diverse misiuni, inclusiv de cercetare, însă limitele tehnologice și-au spus cuvântul, mai ales în munți și orașe, unde posibilități de camuflare a armelor anticar erau mai mari. Cu toate acestea, războiul civil spaniol a consemnat și două exemple de folosire fructuoasă a tancurilor, în atacuri de la colinele Brunete-Belchide, respectiv ofensiva franchistă finală, pe direcția Aragon-Catalonia<sup>164</sup>.

Pornind de la diverse date ale unei probleme complexe, teoreticienii militari au văzut în războiul civil spaniol, fie sfârșitul armei

<sup>159</sup> Gen. I. Iacobici, *op.cit.*, partea a III-a, în „Revista Militară”, LXXI, nr. 11/nov.1934, p. 9

<sup>160</sup> Gen. Gh. E. Popescu, *op.cit.*, p. 3-8

<sup>161</sup> Joseph Perez, *Istoria Spaniei*, ediție Cătălin Mihai, Artemis, București, 2007, p. 766-768

<sup>162</sup> *Ibidem*, p. 776-778

<sup>163</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R, Direcția Tehnică, dosar nr. 1157, f. 8

<sup>164</sup> *Ibidem*

tancuri, fie dovada necesității unor îmbunătățiri la nivel tehnic, dar și tactic, al cooperării cu alte arme<sup>165</sup>.

Evoluțiile și evenimentele având în prim-plan arma tancuri nu au rămas fără ecou în mediile și structurile specializate ale armatei române, înregistrându-se atât luări de poziție la nivel doctrinar (teoretic), cât și inițiative și unele rezultate practice. Conceptiile „tradiționale” privind tracțiunea animală au trecut în plan secund, deși decalajul economic și tehnologic față de statele occidentale și decalajul demografic față de Uniunea Sovietică se mențineau. Pe un plan mai larg, al realităților politice și economice naționale, menționăm nuanțarea atitudinii P.N.T. față de problema industrializării țării (1932) și perioada de avânt economic corespunzătoare *grosso-modo* guvernării lui Gheorghe Tătărescu<sup>166</sup>. Pe de altă parte, nici degradarea tot mai evidentă a climatului politic internațional nu putea să rămână fără urmări în spațiul românesc, cel puțin la nivelul viziunii generale.

Revenind la problema specifică a tancurilor, menționăm, în primul rând, un studiu datorat generalului Iosif Iacobici, publicat în revista „România Militară” pe parcursul părții a doua a anului 1934, în cuprinsul a trei numere distincte ale publicației amintite. Ofițerul român, viitor șef al Marelui Stat Major sub regimul Antonescu, până la ruptura de „Conducător”, aborda spinoasa problemă a apărării contra carelor de luptă și a blindatelor, în special prin prisma iminenței unui atac sovietic. Iacobici începea prin a constata că „instrucția noastră tehnică și tactică, prezintă actualmente un atât de mare gol în ce privește toate problemele în legătură cu motorizarea, încât [...] însuși M.S.Regele a crezut necesar de a ne indica această lacună ordonând măsurile drastice”; articolul continua cu evidențierea progreselor sovietice în materie, analiza posibilităților românești de ripostă și avansarea unor propuneri concrete privind desfășurarea instrucției antitanc<sup>167</sup>. În privința posibilităților momentane de apărare ale României, Iosif Iacobici distingea, ca grad de eficiență, tunurile de 37 mm și 53 mm, ultra-proiectilul Holger și își exprima convingerea că era imperios necesară achiziționarea de tunuri antitanc.<sup>168</sup>.

---

<sup>165</sup> Ibidem

<sup>166</sup> Aurelian Chistol, *România în anii guvernării liberale Gh. Tătărescu (1934-1937)*, Ed. Cetatea de Scaun, Târgoviște, 2007, passim

<sup>167</sup> Gen. I. Iacobici, *op.cit.*, partea I, „Revista Militară”, LXXI, nr. 7-8/iulie-august 1934, p. 92

<sup>168</sup> *Idem*, p. 100-112

În eventualitatea unui atac sovietic, generalul român estima un raport de 45 de tancuri sovietice în fața a 35 puști mitraliere românești și evidenția necesitățea ca focul infanteriei să fie organizat optim. Varianta apelului la artillerie (tunari) era privită cu scepticism, accentul decisiv fiind pus pe organizarea dispozitivului de infanterie, în adâncime, și pe măsurile de apărare pasivă. Concluzia era că, pentru respingerea unui atac cu tancuri, era necesară cooperarea foarte bună între infanterie, cu tot armamentul ei și „munca brațelor”, artillerie, îndeosebi prin tunurile puse la dispoziția infanteriei, și trupele de geniu, care să valorifice și să construiască obstacole naturale<sup>169</sup>.

În cea de-a treia parte a amplului său studiu, publicată în noiembrie 1934, Iosif Iacobici abordează problema organizării instrucției pentru defensiva anticar, chestiune considerată de autor „aproape total necunoscută apărării noastre”. Pe lângă aspectele de ordin tehnico-tactic ale instrucției, autorul distinge și „un aspect moral”. Astfel, în timpul orelor de pregătire, se impunea a fi scoase în evidență lacunele și limitele armei tancuri (vizibilitatea slabă pe câmpuri acoperite cu praf, precum și exemplele concrete de eșec al tancurilor, în timpul războiului civil din Rusia (1918-1920), al luptelor nipono-chineze de la Shanghai (1932), dar și al revoltelor tribale din Siria, la acea vreme teritoriu aflat sub mandatul Franței, inclusiv și Libanul de astăzi. Pornind de la acest ultim exemplu, era avansată ideea concretă a folosirii prăjinilor cu grenade la capăt, ca armă antitanc, în zonele muntoase, după exemplul druzilor<sup>170</sup>. Așadar, ideea generală care se desprinde la capătul prezentării asupra studiului realizat de Iacobici, este aceea că, pentru statul român, soluția optimă era dezvoltarea armelor anticar, pentru a nu fi total depășiti de progresele la nivel mondial în materie de tancuri. O idee similară expunea și colonelul C. Ionescu, la începutul anului 1937, argumentând că posibilitățile de dezvoltare în materie erau minore, în cazul statului român, în raport cu Marile Puteri, și concluzionând că „dispunând de un număr redus de care de luptă, suntem datori să ne gândim atât la organizarea apărării contra lor cu mijloacele de care dispunem, cât și la procurarea de noi mijloace de apărare”<sup>171</sup>.

Nici generalul Gheorghe E. Popescu nu merge mai departe în privința tancurilor, deși era un adept fervent al motomecanizării armatei

<sup>169</sup> *Idem*, partea a II-a, în „Revista Militară”, LXXI, nr. 10/oct.1934, p. 5

<sup>170</sup> *Idem*, p. 8-9

<sup>171</sup> Col. C. Ionașcu, *Artilleria și Carele de Luptă*, în „Revista Militară”, LXXIV, nr. 3/martie 1937, p. 56-83

române. Astfel, în fața argumentului cu slaba calitate a drumurilor din România, văzută ca un impediment în calea motomecanizării, generalul Popescu invoca o serie de contraexemplu („Sunt drumurile noastre mai rele decât cele din Abisinia? [...] Sunt ploile din Basarabia mai dezastruoase pentru comunicații decât ploile din Abisinia?”), amintind de realizările U.R.S.S., ale unor state sud-americane și neuitând să aducă în discuție resursele petroliere ale României<sup>172</sup>. În programul minimal elaborat în consecința exemplelor și contraexemplelor prezentate, generalul propunea, între altele, „dotarea armatei cu tunuri antitanc absolut și urgent necesare (s.n.), în număr minim de o piesă batalion”, și doar „reorganizarea și dotarea cu materiale moderne a Regimentului Carelor de Luptă.”<sup>173</sup>.

O viziune asemănătoare regăsim și la locotenent-colonelul I. Rudeanu, care considera că tancul „este un factor important în atac, fără a fi totuși esențial și indispensabil, aşa cum este artilleria. Lipsa lui în atac va trebui să o suplinim cu alte mijloace cum ar fi: o mai bună pregătire de artillerie, consum mai mic de muniție, progresie mai lentă a atacului, densitate mare a carelor de luptă, acolo unde sunt folosite”<sup>174</sup>. I. Rudeanu a conștientizat, mai bine decât mulți alți ofițeri români, adevăratale semnificații ale războiului civil spaniol pentru dezvoltarea armei tancuri: „Cu toate că în războiul din Spania, carele nu au dat întotdeauna satisfacție, eșecul s-a explicat nu prin lipsa lor de valoare, ci prin întrebuițarea în condiții neprielnice, fără sprijin de artillerie, fără anihilarea artileriei anticar inamice, pe teren prea frământat...”<sup>175</sup>. Viziunea oficială în aceeași chestiune a fost însă, alta, destul de departe de realitate: o sinteză specială privind luptele din Spania, întocmită la Secția a 2-a Informații a M.St.M. român conținea și aserțiunea potrivit căreia tancurile ar fi pierdut definitiv competiția cu contra-arma reprezentată de tunurile utilizabile anticar<sup>176</sup>.

Ce s-a făcut însă concret, pentru dezvoltarea armei tancuri, la nivelul serviciilor de specialitate, al diverselor instituții și structuri cu atribuții?

---

<sup>172</sup>Gen. Gh. E. Popescu, *op.cit.*, p. 3-8

<sup>173</sup>*Idem*, p. 9-11

<sup>174</sup>Lt. col. I. Rudeanu, *Contribuții cu privire la întrebuițarea carelor de luptă la o armată slab dotată*, în „Revista Militară”, LXXV, nr. 9/septembrie 1938, p. 48

<sup>175</sup>*Idem*, p. 36

<sup>176</sup>C.S.P.A.M.I., fond M.St.M. , Secția a 2-a Informații, dosar nr. 805, f. 57-59

În primul rând, merită amintit faptul că forurile decizionale au conștientizat din ce în ce mai clar starea de înapoiere a României din punct de vedere al înzestrării cu armament, situație valabilă nu numai prin raportarea la Marile Puteri occidentale sau U.R.S.S., ci și prin comparație cu alte state mici și mijlocii din regiune, element destul de incomod. Astfel, generalul Aristide Tănăsescu, șeful Inspectoratului General Tehnic al Armatei, constata, la începutul anilor '30: „România este, din punctul de vedere al industriei de război, exact în situația de acum 15 ani”, pe când în Polonia începuseră să se vadă rezultatele unor eforturi susținute neștiute în domeniu<sup>177</sup>. Trei ani mai târziu, generalul Constantin Sănătescu (1885-1947), faimos pentru rolul pe care avea să-l îndeplinească la 23 August 1944, se exprima astfel: „Au trecut 15 ani de la război, în care timp toate armatele s-au întărit și continuă a se întări și a se pregăti de război. Armata noastră a stagnat, însumând, an după an, efectele lipsurilor de tot felul, care ne-au dat contingente după contingente tot mai mediocre pregătite de război. Starea actuală de nepregătire nu mai poate dura, fără a primejdui viitorul țării. Sunt cheltuieli care, în aceste timpuri, pot părea sacrificii, dar care, totuși, trebuiau făcute neapărat, pentru ca, mai târziu, să nu devină imposibil de acoperit sau tardive<sup>178</sup>.

În ceea ce privește domeniul mai concret al armei tancuri, semnalul unei schimbări de perceptie în domeniu s-a consemnat cu prilejul ședinței din 6 noiembrie 1931, în Comitetului Materialelor de Război, consacrată parțial carelor de luptă. La capătul reunii militare menționate, au fost avansate următoarele propuneri:

- acordarea unei atenții preferențiale pentru tancul „Renault – 1927”, considerat cel mai adevarat caracteristicilor potențialului teatru de război din România (greutate 7,8 t, tun scurt de 75 mm pe o mitralieră, calibrul 7,92 mm, echipaj din 2 servanți; viteza maximă 18,5 km/h., motor 60 C.P., rază de acțiune 12km, blindaje puternice, capacitatea de a urca pantă de 45°;

- organizarea a patru regimete de tancuri, incluzând 324 de vehicule, dintre care două treimi (216) dotate cu tunuri calibrul 75, iar restul (108) cu mitraliere calibrul 7,52 mm. La baza organizării fiecăruia din cele patru regimete urma să stea plutonul, alcătuit din 3 echipaje cu trei tancuri, din care 2 dotate cu tunuri și unul cu mitralieră, iar la vârful

<sup>177</sup> Înzestrarea armatei române..., vol. II, doc. 14

<sup>178</sup> *Idem*, doc. nr. 83

structurii de organizare urma să stea o brigadă, grupând toate cele patru regimenter<sup>179</sup>.

Propunerile de mai sus au fost reținute, într-o măsură substanțială, de către Comitetul Consultativ al Infanteriei, care le-a și reiterat la data de 14.06.1932<sup>180</sup>.

Efectele practice ale acestor reorientări au întârziat însă să apară. De pildă, o situație a comenzilor de materiale în țară și străinătate nu include nicio referire specifică la arma tancuri sau „care de luptă/asalt”, pentru a respecta terminologia vremii.

Problema motomecanizării armatei române, în particular a înzestrării cu tancuri, a continuat să fie abordată într-o serie de studii cu caracter oficial și confidențial.

Într-un asemenea material, elaborat în anul 1934, erau inițial trecute în revistă trei doctrine privind motorizarea și anume:

- reorganizarea completă a armatei de uscat, prin motorizarea totală (cazul anglo-american);
- reorganizarea armatei actuale prin utilizarea de unități motorizate în cadrul actualelor mari unități, în scop ofensiv (modelul francez);
- reorganizarea armatei actuale prin utilizarea de unități motorizate, fără a renunța la principiile tactice inițiale (cazul Germaniei)<sup>181</sup>.

Autorii studiului apreciau că soluția a treia („germană”) era cea mai adekvată României, unde infanteria rămânea principală armă, iar posibilitățile tehnice erau considerate modeste. O preferință de ordin concret avea ca obiect tancul britanic ușor Carden Lloyd<sup>182</sup>, despre al cărui renume am amintit în prima jumătate a sub-capitolului.

Referiri la arma tancuri găsim și într-un amplu și bine structurat studiu semnat de generalul Ion Antonescu, șeful Marelui Stat Major, tot în anul 1934: „Carele de luptă demodate. Nu mai pot fi utilizate într-un război viitor”. Pentru remedierea acestei situații erau luate în calcul mai multe variante, precum diverse mijloace improvizate, utilizarea carelor de luptă deținute sau ajutorul statelor (considerate) aliate: Franța (tancuri ușoare Renault), Cehoslovacia, Polonia (tancul Carden Lloyd etc.). Nu era omisă nici posibilitatea fabricării de tancuri ușoare și mijlocii în țară,

<sup>179</sup> *Idem*, doc. nr. 14

<sup>180</sup> *Idem*, doc. nr. 87

<sup>181</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția a 2-a Informații, dosar nr. 445, f. 19-21

<sup>182</sup> *Ibidem*, f. 36-38

la Uzinele Reșița, pornind (tot) de la modelul Carden Lloyd, a cărui licență era cumpărată. În fine, nu era neglijată nici posibilitatea strângerii de fonduri, prin instituirea unor taxe suplimentare, care să permită, după estimările lui Antonescu, achiziționarea a 1/4 din carele de luptă necesare într-un interval de 5 ani<sup>183</sup>. Oricum, după expresia de mai târziu a lui Marin Preda, „timpul nu mai avea răbdare”, iar situația armei tancuri, ca, de altfel, a armatei române în ansamblul ei, nu era deloc mulțumitoare.

Numărul de tancuri deținute rămânea același din urmă cu 10 ani (76 din care 48 dotate cu tunuri și 28 cu mitraliere), iar dotarea cu piese de artillerie anticar acoperea abia 10% din necesar în anul 1934, din punct de vedere strict cantitativ, calitativ situația fiind încă mai puțin satisfăcătoare<sup>184</sup>.

În consecință, perioada 1931/1932-1934 a fost una a planurilor, a proiectelor, dovedind, într-adevăr, o schimbare de orientare, însă primele încercări efective de materializare a imperativelor de modernizare a armatei, s-au consumat după 1935.

În anul 1935, s-a adoptat inițiativa organizării unui concurs de tancuri în România, pentru a facilita luarea unei decizii privind modelul de tanc care urma să fie achiziționat de statul nostru. La competiție au fost invitate să participe un număr de 7 firme, însă până la data de 26 septembrie oferte complete nu veniseră decât din partea Poloniei (fabricile poloneze de tancuri erau monopol de stat). La polul opus se situaau uzinele Vickers și Renault, care nu formulaseră niciun răspuns. Uzinele České Komorovska nu puteau prezenta decât o parte din modelele de armament produse, iar uzinele Škoda și Fiat-Ansaldo comunicaseră doar acceptul de principiu pentru participarea la concurs, fără niciun fel de precizări suplimentare ulterioare<sup>185</sup>. În aceste condiții, competiția a fost amânată, pentru a fi definitiv contramandată în luna noiembrie, când s-a constat că, de fapt, toate firmele contactate preferau să își prezinte materialul la sediul propriu<sup>186</sup>. În consecință, o comisie *ad-hoc* a vizitat, la finele lui 1935, uzine producătoare de care de luptă din Marea Britanie, Franța, Elveția și Cehoslovacia<sup>187</sup>.

<sup>183</sup> Înzecherea armatei române..., vol. II, doc. 82

<sup>184</sup> *Idem*, dos. nr. 72

<sup>185</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 1157, f. 8

<sup>186</sup> *Ibidem*, dosar nr. 635, f. 109-110

<sup>187</sup> *Ibidem*, f. 113-123

În contextul eforturilor vizând organizarea concursului respectiv de tancuri, merită amintite încercările reprezentanților firmei nord-americane Otto Kafka Incorporated, cu sediul la New York, de a lăua contact cu oficialii români. Astfel, la 24 iulie 1935, un anume B.D. Zissu făcea cunoscut, în scris, conducerii armatei, faptul că firma new-yorkeză amintită se afla „în măsură a furniza României tancuri de absolut ultimul tip la prețuri și condiții de plată avantajoase”, de tip Dinton-Impenetrat; avantajele modelului de tanc în cauză erau, conform lui Zissu, prețul mult inferior, posibilitățile rapide de înlocuire a pieselor defecte (firma având sucursale peste tot), construcția foarte solidă și compactă, varietatea combustibililor acceptați (inclusiv alcool!) și posibilitățile de reconversie în tractor agricol<sup>188</sup>.

Invitația Ministerului Apărării Naționale, din 20 august 1935, pentru participarea la concursul de tancuri planificat, la acea dată, pentru luna septembrie, nu a fost acceptată de partea americană integral și imediat, ci a fost formulată condiția ca modelele prezентate să fie imediat achiziționate de statul român<sup>189</sup>, condiție greu de acceptat pentru oficialii bucureșteni. O nouă ofertă a concernului reprezentat de B.D. Zissu la București, a fost înaintată la 12 noiembrie 1935 și constă în suportarea de către partea nord-americana a cheltuielilor de voiaj pentru o delegație română în S.U.A. și înapoi, cu condiția ca partea română să comande cel puțin 25 de unități complete. În cele din urmă, varianta unei întrelegeri cu Otto Kafka Incorporated a fost abandonată din cauza a două impiedimente considerate de către români insurmontabile: cantumul mare al cheltuielilor de transport și imposibilitatea aprovizionării în caz de război<sup>190</sup>.

Tot o idee nematerializată în fapt a fost și aceea a achiziționării de tancuri suedeze Landsverk, o ofertă în acest sens fiind transmisă Inspectoratului General Tehnic al Armatei în primăvara anului 1936 de către inginerul Herbert Wiessner<sup>191</sup>.

Amplificarea eforturilor în direcția achiziționării de tancuri și de alte vehicule blindate a avut drept consecință reluarea dezbatelerilor asupra calităților și capacitaților infrastructurii românești. Astfel, la finele lunii octombrie 1936, Direcția 11 Tehnică se adresa Marelui Stat Major cu solicitarea de a se comunica date despre rezistența podurilor pe șoselele

<sup>188</sup> Ibidem, dosar nr. 632, f. 9-10

<sup>189</sup> Ibidem, f. 18-40

<sup>190</sup> Ibidem, f. 149-150

<sup>191</sup> Ibidem, dosar nr. 638, f. 73

naționale, județene și vicinale, în perspectiva achiziționării de „trăsuri blindate”<sup>192</sup>. Răspunzând prompt acestei solicitări, șeful Secției a 6-a – Comunicații și Transporturi – din cadrul M.St.M., colonelul Stavrat Olimpiu, preciza că limita maximă de rezistență a podurilor permanente era de 23 de tone, indiferent de materialul de construcție (metal, beton, piatră) și de amplasament (drum național, județean sau comunal), în timp ce podurile mixte și provizorii puteau suporta greutăți mergând de la minimum 3 tone, pe drumurile comunale, până la 10-12 tone pe șoselele naționale<sup>193</sup>.

Finalmente, anii 1936-1937 au consemnat achiziționarea de tancuri din Cehoslovacia, detaliile acestei operațiuni fiind, în general, cunoscute în istoriografia românească de specialitate. În ceea ce ne privește, vom prezenta în cele ce urmează, câteva repere mai importante ale acestei acțiuni, în care un rol de seamă a revenit Ministerului Înzestrării Armatei pentru Război (M.I.A.P.R.), înființat în anul 1935. În anul următor au fost comandate din Republica Cehoslovacă un număr de 35 de tancuri R1 Č.K.D. și 126 care de luptă R2 Škoda<sup>194</sup>. Conform unui document militar românesc, din august 1936, caracteristicile principale ale tancului R2 Škoda erau greutatea de 10,35 tone, dimensiunile de 5,2, respectiv 2,32 metri, blindajul cementat și 125 cai putere. În ceea ce privește aprovizionarea cu muniții pentru tun, erau stocate 75 de lovituri, dintre care 10 de ruptură perforante, iar restul de 65 percutante. Stocul de muniții pentru cele două mitraliere includea 2500 de lovituri. Echipajul era alcătuit din 3 oameni (conductor, tunar, telegrafist), iar viteza maximă de deplasare era de 35 km/h<sup>195</sup>. Tancurile Č.K.D. erau mult mai ușoare, greutatea lor nedepășind 4 tone, fapt compensat parțial printr-o viteză de deplasare superioară – 45km/h.<sup>196</sup>.

Livrările de tancuri din Cehoslovacia au debutat în mai 1937, însă disfuncționalitățile nu au întârziat să apară, din cele mai diverse cauze, începând cu inadecvarea inițială a carelor de luptă la specificul fizico-geografic al României și terminând cu agravarea situației statului cehoslovac, până la disoluția acestuia, în intervalul 28.09.1938-17.03.1939.

---

<sup>192</sup> Ibidem, dos. nr. 809, f. 10

<sup>193</sup> Ibidem, f. 12

<sup>194</sup> Ibidem, dosar nr. 1251, f. 49

<sup>195</sup> Ibidem, dosar nr. 739, *passim*

<sup>196</sup> Lt. col. Constantin Onișor, *op.cit*, p. 161

Alte comenzi au vizat Franța; la 21 decembrie 1937 au fost comandate 200 de care de luptă R35, în multe privințe asemănătoare carelor de luptă cehoslovace R2 Škoda, iar în aceeași perioadă au fost comandate 300 de bucăți șenile tip U.E., model Renault. Pentru cele 200 de care de luptă s-a prevăzut posibilitatea unor adaptări ulterioare la condițiile concrete ale spațiului românesc, ele urmând a fi aduse în țară fără armament<sup>197</sup>. Au intervenit, și în acest caz, mai mulți factori perturbatori, atât de ordin politic (încrederea româno-franceză reciprocă începea să își arate limitele), cât și de ordin strict tehnologic, primele livrări efective consumându-se la începutul anului 1939<sup>198</sup>. Noi disfuncționalități au ieșit la iveală cu prilejul primelor aplicații practice desfășurate la campania lunilor mai-iunie din anul 1939, ceea ce a obligat pe specialiștii români la regândirea unor aspecte de înzestrare cu tancuri a armatei<sup>199</sup>.

Din punct de vedere cantitativ, merită amintit faptul că, până la 15 iunie 1939 în țară fuseseră primite 35 de care de luptă R1, din cele 417 comandate, dar și toate cele 126 care de luptă R2, comandate<sup>200</sup>.

Accelerarea evoluțiilor negative în planul relațiilor internaționale a atras după sine, direct sau indirect, oricum, destul de rapid, îngustarea posibilităților de aprovizionare a României cu armament, reliefând cum nu se putea mai bine consecințele gravelor erori și omisiuni în materie, din primul deceniu interbelic. A fost reluată precipitat ideea fabricării de tancuri în țară, de data aceasta rolul primordial în aceste planuri revenind uzinelor „Malaxa” din București, patronate de un apropiat al ambiciozului și autoritarului suveran Carol al II-lea (1930-1940). Astfel, un imperativ național se dorea a fi îmbinat cu interesul de ordin particular, clientelar.

La 3 aprilie 1939, după dezmembrarea statului cehoslovac, într-un moment când situația la granițele de vest și nord ale României era destul de incertă<sup>201</sup>, a fost încheiat un act, contractul în 18 articole, între Uzinele „Malaxa” și M.I.A.P.R.. Obiectul înțelegerei îl constituia un lot de 300 șenile U.E. model Renault cu remorcă U.K. și 382 care de luptă R1, model Č.K.D.. Acestea din urmă trebuiau să corespundă caietului de

<sup>197</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 1254, f. 83

<sup>198</sup> C.S.P.A.M.I., fond. M.I.A.P.R., Cabinetul Ministrului, dosar nr. 8, f. 97

<sup>199</sup> *Istoria armei tancuri...*, p. 59

<sup>200</sup> *Ibidem*

<sup>201</sup> A se vedea de ex. Henri Prost, *Destinul României (1918-1954)*, Editura Compania, București, 2006, p. 190

sarcini care servise la recepția acelorași materiale de către armata română. Livrarea materialelor de către Uzinele „Malaxa” era planificată a se face într-un interval de 4 ani (1 septembrie 1939-1 septembrie 1943), într-o cadență trimestrială mai accelerată în ultimii doi ani. Prețul total al comenzi era de circa 1 miliard de lei, dintre care 60% (584.460.000 lei) era reprezentat de costul celor 382 de tancuri<sup>202</sup>. Evoluția ulterioară a evenimentelor nu a marcat materializarea acestui proiect, în sensul stipulat în contractul din 03.04.1939, primele tancuri românești fiind produse spre sfârșitul perioadei de regim antonescian<sup>203</sup>. Data de 1 septembrie 1939 va rămâne însă în istorie ca zi a atacului german asupra Poloniei, ostilitățile începute atunci necontenind până în 1945 și cuprinzând, practic, întreaga planetă. Evenimentele dramatice din septembrie 1939 găseau armata română deficitară la capitolul motomecanizare, inclusiv în domeniul tancurilor. De altfel, deși importanța motomecanizării nu (mai) era tăgăduită (acum) de nimeni, în privința tancurilor, unele cadre cu funcții de răspundere, tributari concepțiilor defensive, acordau mai multă atenție, în planurile lor, apărării anti-car. Astfel, la 26.05.1938, în cadrul ședinței Comitetului Materialelor de Război, generalul A. Tănărescu a ridicat (doar) problema dotării carelor de luptă R1 cu aparate de emisie-recepție, în timp ce generalul Argeșeanu a pus problema dotării pe scară largă cu tunuri anticar de 47 mm.. Concret, ca o primă urgență, se propunea dotarea fiecărei divizii de infanterie cu o companie de 6 tunuri, ținta finală fiind un raport de 3 companii anticar la fiecare divizie de infanterie (câte una pentru fiecare regiment)<sup>204</sup>.

Din păcate, era destul de târziu pentru asemenea planuri, lăudabile în sine. Dar, în timp ce la București se punea problema asupra ce mai era de făcut, în multe alte centre se realizaseră performanțe notabile.

---

<sup>202</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dosar nr. 814, fila 83-84

<sup>203</sup> General de divizie Ion Gâdiuță, col.dr. Dumitru Dobre, *op.cit.*, passim

<sup>204</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R , Direcția 11 Tehnică, dosar nr. 1157, fila 5-6

#### I.4. NEUTRALITATEA (1939 – 1941)

La începutul anului 1939, pericolul unui conflict mondial mocnea, chiar dacă puterile occidentale încercau, prin toate mijloacele, menținerea păcii. Chamberlain și Daladier considerau că semnăturile puse pe acordurile de la München și Paris aveau să fie suficiente pentru pacea și stabilitatea în regiune.

În aceeași perioadă, Austria nu mai exista, Cehoslovaciei îi fuseseră luate fortificațiile, iar Italia dorea să-și lărgească sfera de influență în Balcani<sup>205</sup>. În afara considerentelor personale ale lui Hitler, ocuparea Austriei din 12-13 martie avea un scop bine definit – împiedicarea reconstituirii vechii Austro-Ungariei sub control italian. Profitând de mobilizarea trupelor cehoslovace, două luni mai târziu, Hitler va deschide problema sudeștilor și va forța reglementarea internațională a crizei. În acest sens se perfectează Acordul de la München (29-30 septembrie 1938), prin care este recunoscut dreptul Germaniei de a ocupa regiunea sudetă începând cu 1 octombrie.

În același context, al expansiunii germane în Europa, se înscrise, practic, și începutul războiului, prin intrarea, în septembrie 1939, a trupelor naziste în Polonia. Dacă în vara și la începutul toamnei lui 1938, pe fundalul crizei sudete, Polonia s-a aflat de partea Germaniei, acum datele problemei erau radical modificate. La 24 august 1938, guvernul de la Varșovia a semnat un acord cu Germania în legătură cu coordonarea ofensivei diplomatice și politice împotriva Cehoslovaciei, iar în zilele de 2-3 octombrie 1938, trupele poloneze au ocupat zona râului Olše (Teșin), teritoriu aflat până atunci sub suveranitatea guvernului de la Praga<sup>206</sup>. Curând însă, relațiile germano-poloneze s-au răcit, apărând chiar momente de încordare.

Neoficial, la 24 octombrie 1938, într-o convorbire purtată de von Ribbentrop cu Józeph Lipski, ambasadorul Poloniei la Berlin, ministrul de externe german a pus pentru prima dată problema restituirii către Germania a portului Danzig (Gdansk), precum și construirea prin teritoriul polonez a unei căi de comunicație cu drept de

<sup>205</sup> Zanfir Zorin, Baciu Jean, *Tratat de istorie universală. Al doilea război mondial*, vol. I, 1939 *Ultimul an de pace, întâiul an de război*, Editura Pro Universitară, București, 2007, p.62

<sup>206</sup> *Idem*, p.98

extraterritorialitate<sup>207</sup>. De asemenea, Germania a invitat Polonia să semneze o nouă alianță cu Berlinul, cu Roma și Tokyo, în schimbul căreia Reich-ul oferea garanția frontierelor poloneze. Guvernul polonez n-a dat însă un răspuns favorabil Germaniei. În această perioadă Joseph Beck a sprijinit Ungaria, chiar dacă nu direct, în vederea ocupării Ucrainei subcarpatice.

Pe 21 martie 1939, Germania reînnoiește cererile făcute Poloniei, dar guvernul de la Varșovia, bazându-se pe declarația lui Chamberlain din 17 martie, prin care Marea Britanie urma să participe „cu toate forțele ei la rezistența împotriva provocării”<sup>208</sup>, decide să nu facă nicio concesie Germaniei.

În acest timp, profitând de dinamica evenimentelor, Mussolini invadează Albania pe 7 aprilie 1939.

Înainte de a ataca Polonia, Hitler se străduiește să strângă legăturile sale cu Italia. Astfel, pe 28 mai 1939, Ciano și Ribbentrop semnează „Pactul de Otel”, alianță cu caracter ofensiv. Mussolini face totuși cunoscut lui Hitler că Italia nu poate intra în război mai devreme de 1943.

Stalin, bănuindu-i pe francezi și britanici că-l încurajaseră pe Hitler, după München, își va întoarce privirile spre vest. În acest sens el va trata în paralel cu Germania. Încheiat pe 23 august 1939, pactul germano-sovietic are efectul unei lovitură de teatru. Aceasta era un tratat de neagresiune valabil pe o perioadă de 10 ani, însă dit de un protocol secret în care sunt recunoscute drepturile U.R.S.S. asupra Finlandei, țărilor baltice și Basarabiei și care prevedea împărțirea Poloniei între cele două puteri<sup>209</sup>.

La 1 septembrie 1939, trupele germane pătrund în Polonia, Mussolini încearcă, fără succes, să provoace un al doilea München. Franța încearcă să sprijine inițiativa italiană, dar Marea Britanie va decide. Astfel, pe 3 septembrie, Franța și Marea Britanie declară război Germaniei<sup>210</sup>.

În acest război România va intra în același timp cu debutul operațiunii Barbarossa, pe 22 iunie 1941. Decizia de participare la conflagrație fusese luată în contextul ocupării Basarabiei și nordului

<sup>207</sup> Enzo Collotti, *Germania nazistă*, Editura Științifică, București, 1969, p.209

<sup>208</sup> Martin Gilbert, Richard Gott, *Conciliatori*, Editura Politică, București, 1966, p.271

<sup>209</sup> Pierre Milza, Serge Bernstein, *Istoria secolului XX*, vol .I, Editura All, București , 1998, p. 356

<sup>210</sup> *Ibidem*

Moldovei. Cu toate acestea U.R.S.S.-ul a continuat să ducă o politică agresivă față de România, încurajând revendicările Bulgariei și Ungariei la adresa țării noastre. Încă din 1937, U.R.S.S. –ul sugera Bulgariei o joncțiune teritorială în zona Deltei Dunării<sup>211</sup>, iar în august 1940, odată cu întreruperea tratativelor româno-ungare de la Turnu-Severin, Molotov declară lui István Kristóffy (ministrul ungur din capitala sovietică) faptul că existența României a fost întotdeauna o ofensă la adresa Rusiei<sup>212</sup>.

Găsindu-se descoperită în fața pericolului bolșevic, România a încercat o apropiere față de Germania, care era direct interesată de petroful și grânele românești. În lunile martie și mai se încheiaseră înțelegerile Petrol–Armament<sup>213</sup>. De asemenea, Carol al II-lea va solicita conducătorului german trimiterea unei misiuni militare<sup>214</sup>.

Scopul principal al lui Hitler era menținerea stabilității în Balcani și, în acest sens, împreună cu Italia, Germania nazistă va stabili noile frontiere ale României cu Bulgaria și Ungaria, după care a dat garanții țării noastre, fapt ce a nemulțumit profund Moscova<sup>215</sup>. Astfel, la 11 octombrie 1940, primele trupe germane ajung în România. În condițiile nou create Carol al II-lea va abdica, iar generalul Antonescu își va asuma imensa responsabilitate a conducerii statului.

Modul în care au evoluat ostilitățile pe câmpul de luptă în perioada septembrie 1939-iunie 1940 a dus la o schimbare radicală a strategiei și în special a rolului jucat de tancuri în zonele operative. După ce, timp de mai mulți ani, tancurile au jucat un rol marginal în planurile diferitelor armate, încă de la începutul celei de-a doua conflagrații, mai mulți experți din cadrul M.St.M concluzionau: „Marile unități blindate său dovedit a fi un excelent mijloc pentru surprinderea strategică. Aruncându-le prin surprindere asupra unei porțiuni slabe sau vulnerabile de pe frontul advers, comandanțul poate obține cele mai bune rezultate”<sup>216</sup>. În același timp, mai marii armatei realizau riscurile lipsei

---

<sup>211</sup> G. Ungureanu, *op.cit.*, p. 314

<sup>212</sup> Informație comunicată de către cercetătorul Ottmar Trașcă, pe baza unor surse sovietice, ungare și italiene

<sup>213</sup> Rebecca Haynes, *Politica României față de Germania (1936 – 1940)*, Iași, 2003, p.134-136

<sup>214</sup> *Idem* , p.152

<sup>215</sup> I. Scurtu, Gh. Buzatu, *Istoria românilor în secolul XX (1918-1948)*, București , 1999 , p.426

<sup>216</sup> Gen. de divizie Ion Gâdiuță , col.dr. Dumitru Dobre, *op.cit.*, p.43

de tancuri, situație nefavorabilă, dar cu care se confrunta și armata noastră<sup>217</sup>.

În legătură cu subiectul „tancuri”, în discuțiile din 15-16 septembrie 1940 dintre Antonescu și generalul von Tippelkirch, a fost stabilită și instalarea unei misiuni militare germane în România, precum și reorganizarea, instrucția și dotarea armatei române.

S-a convenit cu această ocazie și trimitera unei divizii germane de tancuri în România, complet echipată, cu scopul de a-i instrui pe militarii români. În privința armamentului nu a existat o înțelegere strictă între cele două părți, cu toate că România dorea să păstreze armamentul, contra cost<sup>218</sup>.

Anterior, la 23 martie 1939, fusese încheiat un tratat economic româno-german, ce prevedea, la art. 1, ca statul german să livreze țării noastre mai multe companii de care de luptă de diferite dimensiuni, în schimbul unor avantaje economice<sup>219</sup>. Acest tratat a rămas însă fără niciun rezultat în privința livrării carelor de luptă.

Un nou tratat a fost semnat între cele două țări, la 30 septembrie 1939, prin care Reich-ul se obliga să livreze României, în schimbul petrolului și cerealelor, armamentul capturat din Polonia<sup>220</sup>.

Până la începutul campaniei antisovietice, în dotarea armatei române intraseră care de luptă germane T3 și T4<sup>221</sup>. Caracteristicile acestor tancuri erau:

- T3 avea o greutate de 20,5 t și o viteză maximă de 50-55 km/h, era dotat cu un tun semiautomat de 57 mm și 2 puști mitralieră de 7,92 mm, iar grosimea blindajului varia între 30 și 60 mm<sup>222</sup>, iar echipajul era format din 5 oameni;

- T4 avea o greutate de 23,7 t, un tun de 75 mm, dar o grosime mai mică a blindajului<sup>223</sup> - 15-50 mm.

De asemenea, în armata română fusese achiziționate, până la 1 noiembrie 1940, încă 40 de tancuri R 35<sup>224</sup>.

---

<sup>217</sup> Ibidem

<sup>218</sup> Idem , p. 52

<sup>219</sup> Idem , p. 53-54

<sup>220</sup> Rebecca Haynes , op.cit., p. 115

<sup>221</sup> Istoria armei tancuri .... p.72

<sup>222</sup> Lt.col. Constantin Onișor , op.cit., p.161

<sup>223</sup> Idem , p. 161-162

<sup>224</sup> Istoria armatei tancuri ..., p.70

În toamna anului 1940 s-a început organizarea armatei române pe noi baze, fiecare regiment de luptă fiind alcătuit din trei batalioane, din care unul de autotunuri. Batalioanele de care de luptă au fost organizate pe 3 companii, fiecare companie având în subordine 3 plutoane<sup>225</sup>.

Pentru perioada 1940/1941 erau prevăzute în buget și sume alocate celor două regimete de tancuri, cea mai mare parte a banilor fiind folosită în special pentru întreținere. În acest sens, Regimentului 1 Care de Luptă îi fuseseră alocate 8,5 milioane lei (bani pentru soldi, hrană, telefon, telegraf și întreținere), iar Regimentului 2 Care de Luptă 5,5 milioane lei<sup>226</sup>.

În ianuarie 1941 Brigada 1 Motomecanizată s-a transformat în Divizia 1 Motomecanizată, iar ulterior în Divizia 1 Blindată, cu garnizoana la Târgoviște<sup>227</sup>.

Comparativ cu celelalte armate, menționăm că în aceeași perioadă Germania dispunea de 10 astfel de unități, francezii înființaseră prima divizie blindată cu un an înainte, iar unitățile similare din armatele sovietică și americană vor lua ființă abia la un an după cea românească<sup>228</sup>.

Decretul nr. 1124 din 1 martie 1941 stabilea atât transformarea Brigăzii în Divizie, cât și structura acesteia. Astfel, Divizia cuprindea:

- Comandamentul Diviziei
- 2 regimete de vânători – moto
- Regimentul 1 Artilerie Motorizat
- Regimentul 1 Care de Luptă
- Regimentul 2 Care de Luptă
- Batalionul 1 Specialități Motomecanizate
- Batalionul 1 Geniu Moto<sup>229</sup>

Mai târziu, prima divizie blindată a armatei române a primit denumirea de „România Mare”.

Regimentul 1 Care de Luptă era condus în februarie 1941 de lt.col. Emilian Ionescu, în structura sa aflându-se la acea dată 42 de ofițeri<sup>230</sup>.

<sup>225</sup> Lt. col. C. Onișor , *op.cit.*, p.36-37

<sup>226</sup> C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General al Forțelor Motomecanizate, dosar nr. 55, f. 70-76

<sup>227</sup> General de divizie I. Gâdiuță , col.dr. D. Dobre , *op.cit.*, p.26

<sup>228</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p.47

<sup>229</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 27, f. 49

Batalionul 2 Care de Luptă din cadrul Regimentului era comandat, începând cu data de 11.03.1941, de maiorul Matei Gheorghe, și era cantonat în localitatea Câmpina<sup>231</sup>.

La 27 aprilie 1941 Divizia i-au fost adăugate:

- un batalion de pionieri;

- un batalion de armament special (ce a cuprins în primă fază o companie, iar apoi două companii anticar);

- o companie de transmisiuni<sup>232</sup>.

La comanda Diviziei a fost numit la 16 mai 1941 piteșteanul Ioan Sion, de curând ridicat la gradul de general de brigadă<sup>233</sup>.

Evaluând starea în care se afla Divizia în acel moment, generalul Sion a constatat o serie de neajunsuri, atât din punctul de vedere al înzestrării cu armament și tehnică de luptă, cât și din cel al încadrării cu personal de specialitate corespunzător instruit.

Efectivul complet de care de luptă al armatei române se ridica la 374 de bucăți, dintre care mai mult de 200 erau repartizate Divizia 1 Blindate. Capitolele la care armata era deficitară erau: atelierele de reparații din cadrul unităților, care lipseau cu desăvârșire, oameni specializați în motoare, radio, transmisiuni, precum și materialele de pontonieri.

Repartiția carelor de luptă era următoarea:

- 75 de care de luptă Renault F.T.1917 – care se constituau într-un batalion independent;

- 45 de tancuri (grupate în trei plutoane de câte 15 bucăți) erau încadrate într-un Batalion Mecanizat subordonat Centrului de Instrucție Motomecanizat;

- 53 de tancuri se aflau dispersate diviziilor 1, 2, 3, 4 cavalerie și la regimentul de pe lângă centrul de instrucție al armei respective<sup>234</sup>.

Din tancurile Renault o parte fuseseră aduse direct din Franța, iar altele provineau din Polonia, ca rezultat al acordului germano-român din 30 septembrie 1939<sup>235</sup>.

Existau, de asemenea, deficiențe în ceea ce privește necesarul de motociclete și de șoferi specialiști. În acest sens exista numai un sfert din

---

<sup>230</sup> Ibidem, dosar nr. 40 , p. 89-93

<sup>231</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă , dosar nr. 122, f. 222

<sup>232</sup> Gen.de divizia I.Gâdiuță , col.dr. Dumitru Dobre , *op.cit.*, p. 27

<sup>233</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1Blindată , dosar nr.1, f. 163

<sup>234</sup> *Istoria armei tancuri ...*, p.102.

<sup>235</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 3 Operații, dosar nr. 1986, f. 220.

necesarul de șoferi, iar numărul de motociclete era de numai 1/8 din necesar. Înaintea începerii ofensivei contra sovietilor, specialiștii din cadrul motomecanizatelor nu aveau decât o instrucție de cel mult două săptămâni, timp în care nu deprinseseră tainele armei din care făceau parte, iar perspectiva unei confruntări de amploare și durată nu putea fi decât una sumbră din punctul nostru de vedere<sup>236</sup>.

Totuși, în prima parte a anului 1941, au fost organizate statele majore de tancuri, subunitățile de transmisiuni, precum și motocicliștii pentru cercetare<sup>237</sup>.

---

<sup>236</sup>C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1Blindată, dosar nr.1, f. 164.

<sup>237</sup>*Istoria armei tancuri ...*, p. 68.

## PARTEA a II-a

### II. AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL II. 1. CAMPANIA DIN 1941

O parte a istoricilor români apreciază că actul de la 22 iunie a fost răspunsul României la notele ultimative sovietice din iunie 1940, o stare de ostilitate persistând între cele două țări încă de la pătrunderea trupelor sovietice în Basarabia, urmată de noi acte de agresiune la adresa statului român<sup>238</sup>. Ion Antonescu fusese informat de Hitler, încă din 12 iunie 1941, în cadrul unei întâlniri la München, despre declanșarea operațiunii *Barbarossa*, în timp ce Mussolini va afla acest lucru abia după declanșarea evenimentelor<sup>239</sup>.

În acest timp, una dintre primele unități puse în stare de mobilizare a fost Divizia 1 Blindată, la data de 16 iunie 1941.<sup>240</sup> Această unitate fusese mutată anterior de la Târgoviște în zona Focșani-Râmnicu-Sărat, iar în conformitate cu ordinele de operațiuni nr. 20232 și nr. 20310 era pregătită să treacă Prutul pe la Ștefănești<sup>241</sup>.

După realizarea unor capete de pod pe malul estic al Prutului, Divizia a pornit în urmărirea trupelor sovietice până în zona Moghilevului, la est de Nistru<sup>242</sup>. Pe data de 4 iulie este atinsă localitatea Brătușeni, cu toate greutățile legate de timpul nefavorabil și terenul mlăștinos din acea zonă. În aceeași seară are loc și prima ciocnire între tanchiștii români și trupele sovietice. Batalionul 1 Care de Luptă va declanșa o nouă acțiune împreună cu Regimentul 203 Infanterie german împotriva rușilor care sub această presiune vor fi obligați să se retragă. În această încleștare vor cădea și primii eroi români, sublocotenentul Gheorghe Sușală și fruntașul Vasile Baicu<sup>243</sup>.

În ziua următoare blindatele românești continuă înaintarea ocupând localitatea Chetrosica Veche<sup>244</sup>. Pe 5 iulie luptele continuă, în

<sup>238</sup> I.M. Oprea, *România și Imperiul Rus*, vol.II (1924-1947), Editura Albatros, București, 2003, p. 224-225.

<sup>239</sup>\*\*\**România în anii celui de-al doilea război mondial*, vol. I, Editura Militară, București, 1989, p. 336.

<sup>240</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr. 174, f. 1-2.

<sup>241</sup> Ibidem, f. 26.

<sup>242</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 1490, f. 29.

<sup>243</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr. 174, f. 1-4.

<sup>244</sup> Ibidem, f. 4-5.

timpul acestora fiind rănit și locotenentul Cristian Cristescu<sup>245</sup>. În aceeași zi, Compania 6 Care de Luptă sub comanda căpitanului Florea Pârvănescu va reuși să anihileze o companie de infanterie rusească în zona Parcova, ocupând, ulterior, cota 229, poziție strategică de unde putea fi controlată întreaga zonă. Cu toate că au existat unele probleme în cadrul Diviziei Blindate, legate în special de coordonarea dintre subunități și dotarea cu aparatura radio, începutul operațiunilor a fost un succes total, lucru ce a îmbunătățit substanțial moralul trupei<sup>246</sup>. Alte deficiențe vor fi constatațe și de către colonelul Emilian Popescu, care menționa într-o dare de seamă către eșalonul superior că din cele 103 piese din dotare numai 36 se aflau în stare de funcționare, restul suferînd avarii în timpul atacului, rămăseseră împărațiale pe traseu pentru reparații sau erau distruse, iar 18 dintre acestea se aflau la Ploiești pentru reparații capitale<sup>247</sup>.

Aflată acum în zona Moșna-Climăuț-Corbul, din centrul Basarabiei, Divizia 1 Blindată va intra în subordinea Corpului 30 Armată german, actionând, inițial, în zona Bălți, iar apoi, după jumătatea lunii iulie, în masivul Cornești. Strategic, masivul Cornești era deosebit de important, deoarece adăpostea orașul Chișinău. În acest sens, generalii Antonescu și von Schobert concep un amplu plan de învăluire a orașului prin nord și sud, lovitura principală urmând a fi dată de pe malurile Bâcului. Atacul pornește în dimineața zilei de 13 iulie, trupele germano-române înaintând în forță, destul de rapid. Pentru această operațiune Divizia Blindată va fi împărțită în 4 grupări operative, astfel:

- Gruparea Nistor;
- Gruparea Petrea;
- Gruparea Emilian;
- Gruparea de cercetare și siguranță<sup>248</sup>.

O puternică lovitură a fost dată trupelor rusești pe 15 iulie, dată la care forțele germano-române reușesc să elibereze Orheiul. Este prima victorie cu adevărat importantă.

Impulsionată de succesul repurtat, Divizia Blindată se va îndrepta spre Chișinău, încercând cu această ocazie să intercepteze și

---

<sup>245</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr.31, f. 90.

<sup>246</sup> Ibidem, f.86-88.

<sup>247</sup> Ibidem, dosar nr. 164, f. 19.

<sup>248</sup> Gen.de divizie I.Gâdiuță , col.dr.Dumitru Dobre , *op.cit*, p. 107.

comunicațiile cu Tighina<sup>249</sup>. Astfel,situația generală la jumătatea lunii iulie se prezenta în felul următor:

- o bună parte a trupelor rusești părăseau Orheiul, încercând să treacă Nistrul prin punctele Vadul lui Vodă, Pujoceni și Criuleni;
- cealaltă parte încerca să țină piept Diviziei 35 Infanterie române și Diviziei 72 Infanterie germane pe valea Bâcului;
- după nimicirea inamicului în sectorul Hâncești, Corpul 3 Armată român continua înaintarea pe două direcții, Tighina și Chișinău<sup>250</sup>.

După un marș de 150 km, prin zone dificil de parcurs, Divizia se va opri în sectorul Cobâlca. Înaintarea grupărilor din cadrul Diviziei se va desfășura astfel:

- Gruparea lt.col. Petrea va ajunge pe pantele de la Cricova după ce fusese întâmpinată de o puternică rezistență în zona Pașcani-Drăsliceni<sup>251</sup>; dar,cu toate acestea, va reuși să-și continue înaintarea.
- Gruparea col. Nistor va înainta pe traseul Drăsliceni, sud-Grațiești, întâlnind pe parcurs rămășițe ale trupelor sovietice, ce au opus o slabă rezistență. Rolul principal a fost preluat de Plutonul de care de luptă, care în confruntările avute a pierdut două care de luptă, iar din rândul oamenilor trei soldați răniți împreună cu comandanțul lor<sup>252</sup>.
- Gruparea col. Emilian Ionescu (inclusiv Regimentul Care de Luptă) s-a aflat în ariergarda Grupării Petrea, pregătită în orice clipă să acționeze<sup>253</sup>.

În dimineața următoare trupele noastre au continuat înaintarea, reușind să preia controlul căii de comunicație rutieră Chișinău-Străușeni și ajungând în jurul orei 8 la Chișinău. Pătrunderea primelor unități românești în oraș i-a luat prin surprindere atât pe ruși, cât și pe locuitorii orașului, care nu se așteptau la o evoluție atât de rapidă a evenimentelor<sup>254</sup>. Până la ora 19 forțele românești au reușit să curețe orașul. La ora 19 sublocotenentul Aurel Marinescu înălța tricolorul românesc pe turla Bisericii Sfânta Treime<sup>255</sup>. Bilanțul luptelor din zona

<sup>249</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 1480, f.90-92.

<sup>250</sup> Ibidem, dosar nr. 363, f.8.

<sup>251</sup> Ibidem, f.11.

<sup>252</sup> Ibidem, f.10.

<sup>253</sup> Ibidem, f.10-12.

<sup>254</sup> Gen.de divizie I.Gâdiuță , col.dr.Dumitru Dobre , *op.cit*, p.110-111.

<sup>255</sup> *Idem*, f.111.

Chișinăului cuprindea peste 350 de morți și răniți, un car de luptă distrus și alte 5 avariate<sup>256</sup>.

Întrucât rușii continuau retragerea, generalul Ioan Sion a ordonat Divizia Blindată să continue urmărirea inamicului pe direcția Tighina. Astfel, Gruparea col. Nistor, întărิตă cu o baterie de artillerie grea și o companie de care de luptă, trebuia să înainteze pe direcția Poșta Veche-Mereni-Țânțăreni-Garbovăț-Tighina; iar Gruparea lt.col. Petrea, întărิตă cu două companii de care de luptă și două baterii de artillerie grea; în avangardă, urma să se depleteze pe traseul Mereni-Chirca-Bulboaca-Tighina. Tot pentru această misiune Divizia își păstrase o rezervă, pentru orice eventualitate, cu scopul de a interveni în zona Tighinei, dacă acest lucru era necesar<sup>257</sup>.

Confruntările cu trupele sovietice continuă și pe data de 17 iulie în zona localității Chirca. Pe parcursul acestor confruntări vor cădea la datorie caporalul T.R. Vișan și fruntașul Gheorghe Tomachi<sup>258</sup>. Un pluton condus de locotenentul Cristescu va reuși să respingă inamicul pe linia șoselei Tighina-Bulboaca. Cu această ocazie au fost capturați câțiva ofițeri din cadrul statului major al Diviziei 95 Infanterie sovietică, ce aveau asupra lor mai multe documente operative deosebit de valoroase. Din documentele captureate reiese faptul că trupele rusești urmăreau să pătrundă pe flancul stâng și în spatele trupelor românești de pe valea Bâcului<sup>259</sup>. Din aceleași documente se desprindea ideea că rușii simțiseră pe pielea lor vigoarea și duritatea ofensivei Diviziei 1 Blindată.

Grupările principale Nistor și Petrea alături de Regimentul 1 Care de Luptă își vor relua ofensiva în dimineața de 20 iulie. A doua zi, Divizia 15 Infanterie, aflată sub conducerea generalului de brigadă Marin Popescu, va ocupa Tighina. Concomitent, Corpul 54 German își va continua înaintarea spre Nistru. Continuând ofensiva pe valea Bâcului, Divizia 1 Blindată se va instala pe pantele de est ale pădurii Gârbovăț, de unde va iniția mai multe operațiuni de recunoaștere la Gura Bâcului și Varnița<sup>260</sup>.

<sup>256</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 363, f. 25.

<sup>257</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr. 153, f. 265.

<sup>258</sup> Ibidem, f.304.

<sup>259</sup> Ibidem, dosar nr. 155, f. 279.

<sup>260</sup> Ibidem, dosar nr. 159, f. 307-309.

Începând cu 23 iulie Divizia Blindată era scoasă din subordinea Corpului 54 german, urmând a se regrupa în sectorul Mereni-Sângera-Chișinău<sup>261</sup>.

În cele 26 de zile de luptă Divizia 1 Blindată a înregistrat pierderi ce se ridicau la 110 morți, 346 răniți și 29 dispăruți, iar 10% din autovehiculele din dotare au fost distruse. A reușit să captureze în schimb 4 obuziere de 120 mm, 26 de camioane Ford, 12 tractoare, 1 vagon cu muniție, 300 de puști mitralieră de calibrul 7,62 mm și peste 300 de tone de benzină<sup>262</sup>. Cel mai important succes înregistrat rămâne, totuși, eliberarea Chișinăului. După eliberarea orașului Cetatea Albă și atingerea Nistrului pe întreaga sa lungime de către unitățile române și germane, Marele Stat Major Român anunță la sfârșitul lunii iulie: „*Din Carpați până la Mare suntem din nou stăpâni pe hotarele străbune*”<sup>263</sup>. Tot cu acest prilej au fost trasate obiectivele și misiunile unităților românești dincolo de Nistru.

Una dintre cele mai controversate decizii strategice din acest război luată de partea română a fost aceea a trecerii trupelor noastre dincolo de Nistru. Din punct de vedere strategic teritoriul situat la est de Nistru reprezenta un virtual punct de plecare al atacurilor în adâncimea U.R.S.S.. În același timp această zonă reprezenta un adevărat cordon de siguranță pentru statul român. Încă de la început decizia de angajare a trupelor românești dincolo de Nistru a fost considerată una greșită de mai mulți politicieni români, dar a fost văzută ca una necesară din punct de vedere strategic și militar. Divizia Blindată va primi misiunea de a forța Nistrul în cursul nopții de 5 și apoi 6 august prin punctele Criuleni, Karantin și Vadul lui Vodă. În acest sens, Divizia a fost organizată pe 3 grupări tactice.

Gruparea de nord, comandată de locotenent-colonelul Gheorghe Popescu, era formată din:

- Centrul de Transmisiuni;
- Compania Cercetare din Regimentul 3 Vânători Moto;
- Compania Pionieri;
- Divizionul 1 din Regimentul 1 Artillerie Moto;
- Compania 1 Anticar;
- 1 pluton de artilerie antiaeriană;

---

<sup>261</sup> Ibidem, dosar nr.153, f.332.

<sup>262</sup> Ibidem, f.334.

<sup>263</sup> Gen.de divizie I.Gâdiuță , col.dr.Dumitru Dobre , *op.cit*, p.117.

- Divizionul 3 din Regimentul 1 Artillerie Moto;
- Cartierul Diviziei;
- 1 pluton de control și îndrumarea circulației.

Gruparea tactică de sud, aflată sub comanda colonelului Constantin Nistor era alcătuită din:

- Centrul de Transmisiuni
- 1 pluton de artillerie antiaeriană.

Gruparea nr. 3, condusă de colonelul Emilian Ionescu, avea în componență să următoarele structuri:

- Centrul de Transmisiuni;
- 2 regimete de care de luptă;
- Comandamentul Diviziei;
- Comanda Regimentului 1 Artillerie Moto<sup>264</sup>.

În noaptea de 6 august, Regimentul 1 Care de Luptă a fost surprins de aviația de vânătoare sovietică în punctul de la Vadul lui Vodă, chiar pe marginea Nistrului. În urma acestui raid Regimentul a pierdut un car de luptă și încă două automobile<sup>265</sup>.

La jumătatea lunii august trupele românești ating Bugul de sud urmând înaintarea către căile de acces spre Odessa. Anterior, la 7 august Divizia 1 Blindată primise ordinul de a urmări inamicul aflat în retragere în punctul Catargi. Divizia se va confrunta cu o replică puternică la Veseli Kut, fiind atacată atât de la sol, cât și din aer de 16 avioane sovietice. În pofida aprigei rezistențe sovietice satele Terbikava și Veseli Kut vor fi cucerite, trupele noastre reușind astfel să facă joncțiunea cu Divizia 72 germană. În ziua următoare Compania 1 Care de Luptă, sub comanda căpitanului Miclescu, reușește să distrugă ultimele rezistențe aflate la sud-vest de localitatea Marciakok.

Urmărirea inamicului a continuat în mai multe sectoare. Gruparea tactică de nord s-a deplasat pe direcția Kursanova-Rosenfeld-Kraicov-Andrunka, iar Gruparea condusă de colonelul Emilian Ionescu se afla la est de Catargi. În același timp, Gruparea de sud se îndrepta spre Buzinova-Kol Bol Bujalik<sup>266</sup>. În zilele de 9-10 august trupele noastră reușesc să atingă obiectivele propuse fără a înregistra nicio pierdere. Trupele românești înaintează ajungând în zona Semiplavi-Cârciuma Arghirovskaia-Spiridonova unde vor întâmpina o rezistență teribilă din

<sup>264</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr. 160, f. 10.

<sup>265</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 1480, f. 141.

<sup>266</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 3 Operații, dosar nr. 1986, f. 204-205.

partea armatei sovietice. Acum se va remarcă în mod deosebit Compania 1 Care de Luptă, care va reuși să curețe localitatea Kremdonski și zona limitrofă de trupele sovietice. Această Companie va asigura, ulterior, spatele Grupării conduse de colonelul Nistor<sup>267</sup>. Grupările Emilian și Petrea se aflau acum în raionul Movila Volkova. În luptele ce au avut loc în cursul zilei de 11 august în zona Spiridonovka comandantul Plutonului 2 din Compania 7 Care de Luptă, din cadrul Grupării Petrea, locotenentul Angel Popa își va găsi sfârșitul<sup>268</sup>.

De asemenea, în cursul luptelor ce au urmat, în zona sectorului Arghirovskoia, din cadrul Companiei 5 va cădea la datorie soldatul Nicolae Popescu, iar trei camarazi de-a săi vor fi grav răniți.

Contraatacurile puternice ale Diviziei 25 Infanterie sovietice din zilele de 12, 13 și 14 august nu au făcut Divizia Blindată să dea înapoi, aceasta rămânând pe aliniamentul aflat la 15 km de Odessa. Izolarea și cucerirea Odessei erau puncte de primă importanță în planurile lui Antonescu, datorită poziției strategice, dar și importanței demografice a orașului-port, care avea în 1939 600000 de locuitori, fiind un nod de comunicații feroviare și maritime foarte important. Începând cu data de 17 august Divizia Blindată va fi pusă la dispoziția Diviziei 11 Infanterie, urmând ca pe 18 august să execute un atac asupra localității Karpova<sup>269</sup>.

În conformitate cu planurile stabilite, Regimentul 1 Care de Luptă va declanșa ofensiva concomitent cu Divizia 11 Infanterie, în dimineața zilei de 18 august 1941. După numai o oră, va cădea eroic pe câmpul de luptă maiorul Gheorghe Spirescu, comandantul Batalionului 1 Care de Luptă, care va fi rapid înlocuit la comandă cu locotenent-colonelul Nicolae Harhas<sup>270</sup>. Cu toate acestea, tancurile noastre își vor continua înaintarea, greșeală ce a costat regimentul 13 morți, 39 de răniți și 32 de care de luptă distruse<sup>271</sup>. Se pare că necoordonarea dintre unitățile de tancuri și cele de infanterie a dus la acest deznodământ săngeros. Astfel, Karpova a rămas un reper înscris cu litere de sânge în istoria militară a românilor, un loc de jertfe grele ale tanchiștilor și nu numai, dar a însemnat și un moment de un indescriptibil eroism.

---

<sup>267</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr. 160, f. 112.

<sup>268</sup> Ibidem, f.113.

<sup>269</sup> Gen.de divizie I.Gâdiuță , col.dr. Dumitru Dobre , *op.cit*, p.128

<sup>270</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr.160, f.136-139.

<sup>271</sup> Ibidem, f. 136-142.

În luptele de aici s-au remarcat, printre alții, sergenții Cătălin Stratulat, Constantin Pantazi și Gheorghe Petriceicu, care au fost ulterior decorați cu medalia *Bărbație și Credință* clasa a II-a. Un exemplu de curaj și devotament a fost dat și de sergentul Nicolae Afrim, care, în ciuda faptului că tancul său era în flăcări, iar comandantul fusese ucis, a continuat să tragă asupra inamicului până la epuizarea muniției. Sergentul avea să fie mai târziu decorat cu medalia *Bărbație și Credință*, clasa a III-a. Drept recunoaștere a meritelor și curajului lor, din cadrul Regimentului 1 Care de Luptă au fost decorați în urma luptelor de la Karpova 34 de militari<sup>272</sup>.

Imediat după încheierea acestor lupte Divizia 1 Blindată nu va mai funcționa ca entitate unitară. Astfel, la 20 august se va constitui, sub conducerea colonelului Eftimiu, Detașamentul Moto, denumit o lună mai târziu Detașamentul de Asalt<sup>273</sup>. Misiunea acestui Detașament era deosebit de importantă, ea constând în a: „dezorganiza complet forțele inamice din fața Odessei, care sunt în retragere”<sup>274</sup>. În acest context, la 31 august 1941 Detașamentul va intra în subordinea Brigăzii 7 Cavalerie.

În condițiile reluării asaltului asupra Odessei, începând cu 15 septembrie, Detașamentul Moto trebuia să acopere localitățile Majaki-Belgovka, Fribental<sup>275</sup>. O lună mai târziu, după evacuarea trupelor rusești și pătrunderea armatei noastre în Odessa, Detașamentul colonelului Eftimiu se afla în zona localităților Suhoi-Liman și Tatarka. Căderea Odessei, victorie scumpă plătită, nu mai putea pune la îndoială un lucru evident-importanță tancurilor, destul de neglijate de armata noastră în perioada interbelică.

Cu două luni înainte de căderea Odessei, conform unui raport înaintat de comandantul diviziei Marele Cartier General, situația tehnicii de luptă blindate era dezastroasă. Astfel numai 23 din cele 134 de tancuri mai erau în stare de funcționare, celelalte necesitând reparații capitale. După regruparea și organizarea în zona Chișinăului, Regimentul 1 Care de Luptă se va întâapoia la 15 septembrie la Târgoviște<sup>276</sup>.

Spre sfârșitul anului 1941 Comandamentul Diviziei Blidate se afla dislocat în București, str. Anton Pann, nr. 44, având un efectiv de 66 de militari. Cele două regimete de care de luptă cu efective de 500 și

<sup>272</sup> Ibidem, dosar nr. 162, f. 17-25.

<sup>273</sup> Ibidem, dosar nr. 160, f. 168-170.

<sup>274</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 10, f. 2.

<sup>275</sup> Ibidem, f. 10-25

<sup>276</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr. 160, f. 173.

600 de militari se aflau dislocate la Târgoviște și, respectiv, București. De asemenea, la Târgoviște se afla și Regimentul 3 Vânători Moto cu un efectiv de 500 de oameni. Subordonate Diviziei Blindate erau și Regimentul 1 Artilerie Moto, dislocat la București, Regimentul 6 Vânători Moto, dar și batalioanele de Specialități Moto aflate la Câmpina și Pitești. Un moment important în eforturile de refacere a forțelor blindate românești l-a reprezentat numirea, în cursul lunii ianuarie 1942, la conducerea Diviziei Blindate a generalului Radu Gheorghe<sup>277</sup>.

În afara de posibilitatea achiziționării de tancuri noi care depindea de Germania, conducerea armatei române a găsit o soluție de compromis prin repararea carelor de luptă avariate. În acest sens, imediat după căderea Odessei, s-a constituit o comisie alcătuită din comandantul Regimentului 2 Care de Luptă, colonelul Aurel Săndulescu, și maiorul Constantin Prejbeanu, din același regiment, precum și maiorul Constantin Ghiulai și inginerul Nicolae Coșulschi din partea Direcției Superioare a Motomecanizării<sup>278</sup>.

După examinarea a 61 de tancuri avariate, comisia a ajuns la următoarele rezultate:

- carele de luptă incendiate nu se puteau repara decât la fabricile construcțoare Renault din Franța;
- carele avariate de proiectile se puteau repara în țară cu condiția procurării pieselor de schimb originale – lucru foarte greu de realizat;
- toate tancurile aveau nevoie de o revizie generală;
- motoarele și cutiile de viteză necesitau de asemenea o revizie generală, care se propunea a se face la Atelierele Leonida;
- schimbarea șenilelor și a coroanelor dințate nu era considerată o necesitate de prim rang, dar uzura acestora avansa rapid, impunându-se ca rezervele să fie pregătite din timp;
- deteriorările blindajului erau foarte greu de remediat, în cazul lor, pentru reparații, fiind indicate atelierele particulare;
- sistemul de propulsie al carelor cu blindaj intact se putea realiza în cadrul Regimentului 2 Care de Luptă;
- prioritățile trebuia să fie intervenția pe lângă atelierele și uzinele capabile să furnizeze piesele de schimb necesare, în cazul în care acestea nu s-ar fi putut obține singura soluție fiind amânarea reparațiilor.

---

<sup>277</sup> Gen. de divizie I. Gâdiuță , col.dr. Dumitru Dobre, *op. cit*, p 143.

<sup>278</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar .nr 27, f. 513.

- în cadrul remizelor și atelierului Regimentului 2 Care de Luptă, care erau lipsite de orice mijloace de încălzire, era necesară procurarea unor surse de încălzit;

- o altă problemă, care urma a fi discutată de Comisia Tehnică, era lipsa de precizie a tunurilor<sup>279</sup>.

În procesul de reorganizare a diviziei s-au luat în calcul toate învățăminte de ordin militar rezultate din acțiunile de luptă desfășurate în Basarabia și Ucraina. S-a urmărit ca aceasta să cuprindă toate compartimentele, armamentul și tehnica de luptă necesare, care să-i dea posibilitatea să îndeplinească misiunile corespunzătoare pe câmpul de luptă. Dintre acestea amintim desfășurarea acțiunilor de cercetare operativă sau tactică ce vizau forțele principale ale inamicului, ocuparea unor puncte strategice importante pentru desfășurarea ulterioară a operațiilor, acțiuni ofensive executate rapid și prin surprindere în flancul și în spatele inamicului, precum și exploatarea succesului și urmărirea inamicului aflat în retragere în adâncimea dispozitivului.

---

<sup>279</sup> Ibidem , f. 517-521

## II. 2. CAMPANIA DIN 1942

În perioada 20 noiembrie 1941-10 ianuarie 1942, conform instrucțiunilor M. St. M., un accent deosebit s-a pus pe desfășurarea instrucției ofițerilor și subofițerilor în scopul de a le menține antrenamentul fizic și pentru rezolvarea unor probleme de ordin tactic. În cadrul unităților Diviziei Blindate s-a executat un program de instrucție pentru cunoașterea și exploatarea autovehiculelor și carelor de luptă<sup>280</sup>.

În ceea ce privește materialul capturat, prin ordinul M. St. M. nr. 37217/1942 se stipula ca toate carele de luptă provenite din capturi să fie strânse la Regimentul 2 Care de Luptă pentru a fi triate, reparate, îmbarcate și dirijate către țară. Cele clasate la fier vechi urmau a se preda Uzinelor Reșița<sup>281</sup>. Pieselete și materialele aflate în stare de funcționare urmau a fi demontate și vărsate Depozitului Parc Armată Târgoviște, iar materialul autoblindat și tractoarele captureate urmau a fi trimise la Găești unde fusese înființat Atelierul Central de Reparații<sup>282</sup>.

În legătură cu folosirea materialelor captureate, începând cu 28 aprilie 1942, centrele de instrucție (Făgăraș, Mihai Bravu, Sibiu, Botoșani, Râmnicu Vâlcea) urmau să primească câte un tanc rusesc reformat pe care să-l folosească drept țintă la tragerile de instrucție cu materiale anticar<sup>283</sup>.

Din Basarabia, Bucovina și Odessa fuseseră recuperate, până la 28 iulie 1942, 62 de tancuri de diferite tipuri, 72 de tanchete, 38 de șenilete și 18 autoblindate. Dintre acestea 17 fuseseră puse în stare de funcționare (tancuri, tanchete, amfibii, șenilete, blindate) și distribuite unităților pentru școală și paza interioară<sup>284</sup>. Din Transnistria, până la 10 iulie 1942, au fost strânse și expediate în interior părți întregi și părți demontate din 11 tancuri, 29 de tanchete și 18 autoblindate sub supravegherea Comandamentului Etapelor de Est, iar din materialul capturat în luptele de Kerci și Harkov nu s-au putut strânge decât 4 care blindate.

Numărul redus al carelor de luptă ce se puteau repune în stare de funcționare se datora stării extrem de proaste a materialului capturat, dar

<sup>280</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 108 , f. 197-198

<sup>281</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 383 , f. 7-8

<sup>282</sup> Ibidem , f. 11, 22

<sup>283</sup> Ibidem , f. 45

<sup>284</sup> Ibidem , f. 126

și a lipsei totale a pieselor vitale care trebuiau fabricate, deoarece nu se puteau procura pe altă cale.

În linii mari se poate concluziona că la sfârșitul perioadei de reorganizare și refacere, în august 1942, pregătirea de luptă a unităților era satisfăcătoare. Astfel, între 5 și 8 august, a avut loc o aplicație în teren ce avea ca scop executarea marșului în coloană, acțiunea avangărzilor și desfășurarea coloanelor pentru atac. Rezultatele aplicației au fost apreciate ca satisfăcătoare. Divizia 1 Blindată a fost încadrată cu ofițeri activi în proporție de 59% și cu subofițeri în proporție de 80%, majoritatea fiind specialiști reangajați. În ceea ce privește trupa, aproape jumătate din militari erau proveniți din contingentele 1941, 1942, 1943.

Divizia comandată de generalul Radu Gheorghe, ajutat de colonelul Alexandru Pastia, era organizată astfel: Grupul Specialiști Moto, compus dintr-un grup cercetare cu 2 companii de motocicliști, o companie purtată și o companie specialiști; Compania antiaeriană cu 12 piese de calibrul 20 mm; Batalionul anticar compus din 2 companii de 75 mm; Regimentul 3 Vânători Moto, comandat de colonelul Constantin Nistor; Regimentul 4 Vânători Moto; Regimentul 1 Care de Luptă, comandat de colonelul Emilian Popescu și dotat cu 112 care de luptă R2 Skoda și 22 care de luptă model german T3 și T4; Regimentul 1 Artillerie Moto, comandat de colonelul Mihai Vasile; Batalionul Pionieri Moto; Compania Transmisiuni; Compania Jandarmi Pază Motorizată; acestora li se adăugau și alte formațiuni de servicii<sup>285</sup>.

La numai câteva luni după căderea Odesei, Armatele a 3-a și a 4-a române intrau din nou în luptă împotriva forțelor sovietice care primiseră un ajutor neașteptat din partea anglo-americanilor pe de o parte și prin decizia Japoniei de a ataca în zona Asia-Pacific și nu în Siberia și Extremul Orient sovietic pe de altă parte. În acest context Divizia 1 Blindată primește ordinul de a se deplasa din garnizoanele de pace (Pitești, București, Târgoviște) pe linia frontului. La data plecării pe front, 20 august 1942, Divizia dispunea de 515 ofițeri, 606 subofițeri și 11.128 trupă, din care peste 90% erau sub 30 de ani. Dintre cele 112 care de luptă R2 doar 93 puteau intra în luptă, restul aflându-se în reparații la Dniepropetrovsk sau rămase în pană la Petrovsk și Vernij-Cerenksi. Din cele 22 de tancuri mijlocii de fabricație nemțească doar 20 puteau fi utilizate, restul aflându-se în pană. La 1 septembrie 1942 Divizia continuă înaintarea, la 15 septembrie ajungând la Seneșal, iar la 20

<sup>285</sup> General de divizie I. Gâdiuță, col. dr. Dumitru Dobre , op.cit, p 143-144

septembrie va lua deja contact cu marile unități din subordinea Corpului 5 Armată unde va trece la executarea recunoașterilor și studierea ipotezelor de intervenție în caz de atac. Deplasarea a fost una dificilă, nu atât din cauza distanței mari, cât mai ales din cauza căilor de comunicație și a pericolului permanent fie din partea forțelor aeriene sovietice, fie a partizanilor<sup>286</sup>.

Până la începutul lui noiembrie 1942 activitatea efectivă pe front a Diviziei a stagnat, prima acțiune cu adevărat importantă primind-o Regimentul 1 Care de Luptă la 9 noiembrie, când trebuia să întărească paza din zona de N și N-E a satului Petrovka<sup>287</sup>.

Începutul contraofensivei sovietice din zona Stalingradului – 19 noiembrie 1942 - a găsit Regimentul 1 Care de Luptă în zona Verehni Terenski. Divizia 1 Blindată va fi prinsă în încercuire în valea Zariza, sector ocupat de Divizia 5 Infanterie. O zi mai târziu va fi atacat și Regimentul 1 Care de Luptă ce va înregistra pierderi importante – 3 care de luptă mijlocii și 8 care de luptă R2 Skoda<sup>288</sup>.

Ziua de 21 noiembrie 1942 a adus o grea pierdere unităților românești prin dispariția unuia dintre cei mai capabili ofițeri români, fost comandant al Școlii Superioare de Război și comandant al Grupării de Sud a Diviziei Blidate – colonelul Alexandru Pastia. Militarii noștri au trecut repede peste acest moment dificil reușind să respingă inamicul și provocând acestuia grele pierderi în toate sectoarele<sup>289</sup>. Divizia Blindată va ataca prin surprindere Divizia 21 Blindată Sovietică reușind să provoace acesteia pierderi însemnate și să ocupe cotele 207,4 și 202,3 din zona satului Doncinski. Până pe 26 decembrie Divizia 1 Blindată va fi atacată constant de forțele sovietice și se va confrunta cu o nouă problemă – epuizarea rezervelor de carburant. Cu toate acestea, se va reuși joncțiunea cu Divizia 22 Blindată Germană, iar legătura tactică dintre cele două divizii va fi menținută până a doua zi de Crăciun.

Un alt eveniment important avusese loc la 24 noiembrie într-un alt sector de la Cotul Donului, unde a căzut eroic în luptă fostul comandant al Diviziei Blidate, generalul Ioan Sion, la acea dată comandant al Diviziei 15 Infanterie. Cu toate că la data dispariției generalul comanda o unitate de infanterie, el a rămas pentru totdeauna în

---

<sup>286</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 1 Care de Luptă, dosar nr. 204, f 65-70

<sup>287</sup> Ibidem , f. 119

<sup>288</sup> Ibidem, dosar nr. 206 , f. 40

<sup>289</sup> Ibidem, dosar nr. 204 , f. 41

istoria militară a poporului român drept primul comandant al Diviziei 1 Blindată.

Potrivit unui raport al Diviziei 1 Blindată, până la 21 noiembrie 1942, unitatea pierduse 40% din efective și aproximativ 50% din armament, lucru care nu i-a împiedicat pe nemți să-i fixeze noi misiuni ofensive în continuare. Această stare de fapt a durat doar până la 3 decembrie, când Divizia a ieșit din subordinea Corpului 48 Blindat German și a intrat în subordinea Corpului 2 Armată român comandat de generalul Dăscălescu.

La 16 decembrie Regimentul 3 Vânători Moto, cel mai greu încercat în luptă, se va retrage întrucât nu mai putea face față situației. În ziua următoare trupele sovietice reiau ofensiva cu și mai multă forță. Dintre ultimele acțiuni ale Diviziei Blidate amintim pe cele desfășurate în zilele de Crăciun ale lui 1942, când militarii noștri au rezistat ferm pe poziții în fața Diviziei 22 Motorizate sovietice replindu-se într-un final în zona localității Morozovskaya.

După 38 de zile infernale, în fața unui inamic superior în efective și tehnică de luptă și în ciuda rezultatului final al bătăliei de la Stalingrad, ieșirea din încercuirea de la Cotul Donului și de la Solotonski, ca și faptele de arme ale tanchiștilor români, au fost și vor rămâne pilde vii generațiilor următoare. Se impunea o nouă perioadă de refacere a diviziei care fusese grav afectată, exemplul cel mai concludent fiind dat de Regimentul 1 Care de Luptă care mai avea în stare operativă doar un pluton de tancuri. Raportul de forțe pe frontul răsăritean se va schimba de acum decisiv în favoarea U.R.S.S., lucru evident în vara anului 1943.

## II. 3. REFLUXUL (1943-1944)

În cadrul celei de-a doua conflagrații mondiale, anul 1943 a marcat trecerea definitivă a inițiativei strategice, pe toate fronturile și din toate punctele de vedere, în mâinile Coaliției Națiunilor Unite, ale căror forțe au izbutit, în cursul anului următor, să invadeze ceea ce Goebbels numea pompos „Festung Europa” (Fortăreața Europa), respectiv să izoleze arhipelagul nipon. Se dovedea astfel că succesele Aliaților de la finalul anului 1942, din Caucazul de Nord și Africa septentrională nu fuseseră victorii conjuncturale, ci semnalele unei cotituri definitive în desfășurarea ostilităților.

Fără a minimaliza importanța altor teatre de război, rămâne o realitate obiectivă incontestabilă faptul că osatura principală pe care s-au măcinat forțele Axei a fost reprezentată de Frontul de Răsărit, cu prețul unor grele sacrificii umane și materiale din partea populației sovietice, sacrificii amplificate și de conduită politico-militară stalinistă. Un eveniment de importanță capitală în evoluția confruntării militare germano-sovietice s-au consumat între 5 iulie și 23 august 1943, în zona orașelor Kursk-Orël-Belgorod-Harkov. În tentativa de a contracara efectele ofensivei sovietice din iarna 1942-1943, comandamentul german a proiectat o operațiune ofensivă în sectorul central al Frontului, rolul fundamental revenind blindatelor. Eșecul acestui plan ambițios a scos în evidență faptul că vara încetase a mai fi aliatul germanilor, iar în favoarea sovieticilor începuseră să „joace” și alți factori decât „Generalul Iarnă”, „Generalul Distanță” și „Generalul Noroi”.

Potrivit specialiștilor militari cătați de autorul român Alesandru Duțu, insuccesul german din vara anului 1943 s-ar fi datorat unui complex de trei factori:

- superioritatea sovieticilor în efective și mai ales în mijloace de luptă;
- carentele de dirijare unitară a atacului;
- anularea elementului surpriză, din cauza activității fructuoase a serviciilor sovietice de spionaj<sup>290</sup>.

În vederea bătăliei de la Kursk, Hitler a hotărât să introducă în luptă nu mai puțin de 18 divizii de tancuri și grenadieri tanchiști, reprezentând aproape întreaga forță blindată de care dispuneau germanii pe Frontul de Est. În cadrul confruntării putem distinge mai multe etape temporale.

Inițial, preț de o săptămână (5-12 iulie), avem de-a face cu un atac masiv german în zona orașului Kursk, însă ritmul și, implicit, rezultatele ofensivei se dovedesc sub așteptări. Un impediment greu surmontabil au fost câmpurile de mine, amplasate optim de sovietici, în urma cunoașterii prealabile a planurilor de atac ale inamicului.

Ziua de 12 iulie 1943 semnifică începutul ofensivei Armatei Roșii în zona orașului Orël, sub conducerea generalului de origine poloneză Rokosowski, un supraviețuitor norocos al epurărilor staliniste.

---

<sup>290</sup> Mihai Retegan, Alin Matei, *Contextul internațional*, în *Istoria românilor* (Tratat), coord. Acad. Dinu C. Giurescu, secretar Fl. Șperlea, Editura Enciclopedică, București, 2008, p. 24-25.

Rezistența înverșunată germană, pe de o parte, și superioritatea cantitativă sovietică, pe de altă parte, au transformat înaintarea trupelor blindate bolșevice într-o veritabilă împingere lentă a forțelor inamice, încheiată totuși la 5 august 1943 prin eliberarea orașului țintă. Concomitent, spre flancul sudic, generalul Nikolai Feodorovič Vatutin intra în Belgorod; câteva luni mai târziu avea să își găsească moartea într-un atentat pus la cale de forțele ucrainene anti-sovietice.

Un nou succes al Armatei Roșii a fost preluarea controlului asupra orașului Harkov, la 23 august 1943<sup>291</sup>. Se încheia astfel cea mai mare bătălie de blindate din cadrul celei mai distrugătoare conflagrații cunoscute de omenire. Comentând desfășurarea și rezultatele confruntării colosale menționate, reputatul analist britanic Basil H. Liddel Hart (1895-1970) nota: „Pe parcursul acestor operații, pierderile rușilor au fost semnificativ mai mari decât ale nemților, dar aceștia din urmă au pierdut mai mult decât își puteau permite, din cauza eșecului costisitor al propriei ofensive”<sup>292</sup>.

În toamna anului 1943, ofensiva sovietică a continuat, data de 24 septembrie consemnând căderea Smolenskului, iar începutul lunii noiembrie alungarea germanilor din Kiev, capitala Ucrainei și leagănul medieval pentru cele trei popoare est-slave (rușii, ucrainenii, bielorușii). La începutul anului 1944, circa 2/3 din teritoriul ocupat de germani și aliații lor, începând de la 22.06.1941, trecuse din nou sub controlul Armatei Roșii. În primele luni din 1944, s-a reușit, *grosso-modo*, cu excepția, dar și cu depășiri, atingerea granițelor ideale ale statului sovietic, frontierele din 1939 fiind depășite începând chiar din ianuarie 1944. În aceeași lună s-a produs și împingerea definitivă a germanilor dincolo de zidurile Leningradului, o primă breșă în dispozitivul asediatorilor fiind efectuată în urmă cu un an.

Înaintarea inexorabilă a Armatei Roșii spre centrul și sud-estul Europei a creat *de facto* o nouă situație politico-militară în aceste părți ale bătrânului continent, mărind considerabil marja de manevră a lui Stalin în negocierile cu ceilalți „Doi Mari” (Roosevelt și Churchill) asupra configurației Europei postbelice. Relevant este, în acest sens, conținutul unui document elaborat de Anthony Eden, în primele săptămâni ale lui 1944: „Noi nu putem ignora faptul că victoriile rusești

<sup>291</sup> Basil H. Lidell-Hart, *Istoria celui de-al doilea război mondial*, vol. II, București, Editura Orizonturi-Lider, p. 134-136.

<sup>292</sup> *Idem*, p. 136.

au tranșat în bună măsură problema Țărilor Baltice, a Bucovinei și a Basarabiei”<sup>293</sup>.

Ministrul se gândea că pretențiile rusești nu aveau să depășească fostele hotare țariste și că în anumite zone, pretențiile aveau să fie mai mici decât acele granițe.

Printre atuurile sovieticilor în relația lor cu anglo-americanii se mai numărau o tradiție diplomatică destul de veche, de factură bizantină, ambivalence discursului comunist față de „democrația burgheză”, dar și, într-un plan mai concret și pragmatic, posibilitatea unei păci separate germano-sovietice.

Efectele acestui complex de cauze profunde sau conjuncturale nu au întârziat să apară și astfel, la 1 februarie 1944, Churchill îi trimitea lui Stalin un mesaj consacrat problemei frontierelor în Europa de Răsărit, în care pleda în favoarea stabilirii graniței de est a Poloniei pe linia Curzon, iar a celei de vest pe linia Oder-Neise<sup>294</sup>. Practic, statul polon era translataț teritorial mai spre vest, în beneficiul U.R.S.S. și în defavoarea Germaniei virtual învinse, manevră nu tocmai dezavantajoasă pentru polonezi.

Evoluții defavorabile Axei se înregistrau însă și în alte zone geografice. În Africa de Nord după ce penuria de carburant l-a obligat pe Rommel să opreasă ofensiva în deșert (în limba arabă, *R'mel* înseamnă chiar nisip!), la 28 august 1942, două luni mai târziu s-a declanșat ofensiva Armatei a 8-a Britanice, conduse de Montgomery. Raportul de forțe denotă o inferioritate netă a germano-italienilor la toate capitolele: (2,8-1 la efective, 1,8-1 la piese de artillerie, 2,6-1 la tancuri, 4,2-1 la avioane de luptă)<sup>295</sup>. Ofensiva de la El Alamein va fi completată cu operațiunea „Torch”, constând în debarcarea de trupe americanobritanice în Maghreb; finalmente, la 12 mai 1943<sup>296</sup>, „continentul negru” era definitiv golit de trupe germano-italiene. Epilogul bătăliei pentru Africa de Nord, începută prin intrarea în război a Italiei, la 10 iunie 1940, s-a consumat, practic, în vara anului 1943, când, după căderea Siciliei,

<sup>293</sup> Gheorghe Buzatu, *România sub imperiul haosului (1939-1945)*, Centrul de Istorie „Constantin C. Giurescu”, București, 2007, doc. 72, p. 78-181

<sup>294</sup> *Idem*, doc. 74, p. 194-196

<sup>295</sup> M. Retegan, A. Matei, *op.cit.*, p. 27

<sup>296</sup> *Ibidem*

regimul mussolinian a fost răsturnat (25 iulie 1943), iar statul italian a încheiat armistițiul cu Națiunile Unite la începutul lui septembrie<sup>297</sup>.

Profitând de fidelitatea unei părți a armatei italiene și de condițiile fizico-geografice ale Peninsulei (deloc un „pântece moale” al Europei, din acest punct de vedere), trupele germane au reușit să îi țină în loc pe Aliați până la 22 mai 1944, la Monte Cassino, iar Roma a căzut la 4 iunie 1944<sup>298</sup>. Între timp, peste numai 48 de ore, atenția întregii omeniri se va concentra asupra Canalului Mâneccii, unde aliații occidentali aveau să declanșeze operațiunea „Overlord”, anume debarcarea în Normandia și deschiderea celui de-al doilea front, insistenț cerută de Stalin, inițiativă eșuată la Dobai, în iulie 1942 și reafirmată la Teheran. Fără a insista asupra detaliilor acțiunii de la 6 iunie 1944 și a luptelor ulterioare, ne vom limita să trecem în revistă câteva cifre legate de raportul de forțe între taberele beligerante. Astfel, în ajunul debarcării, Aliații îi surclasau pe germani de 3 ori din punct de vedere numeric (1,6 milioane la 526.000) și al dotării cu tancuri și autotunuri (6000 la 2000) și de nu mai puțin de 67,8 ori la avioane de luptă (10.859 contra 160)<sup>299</sup>.

Nici în Extremul Orient fanatismul soldaților japonezi nu a putut suplini la nesfârșit handicapurile tehnologice și nu numai, anul 1944 consemnând înfrângeri grave ale acestora în Birmania, China și Indochina<sup>300</sup>.

Acestea fiind datele generale ale problemei, tot mai multe cercuri din statele Axei și-au pus problema ieșirii din război, în condiții cât mai onorabile, dar într-un context din ce în ce mai defavorabil. Un impediment în calea încheierii unor păci separate/de compromis a fost constituit odată cu adoptarea la Casablanca (ianuarie 1943) a principiului „capitulării necondiționate” pentru statele din Axă, idee emisă de Roosevelt, din dorința de a împiedica repetarea scenariului post-Versailles, respectiv, a conflagrației mondiale.

Cum au afectat toate aceste mutații de ordin militar și politico-diplomatic, situația și conduită statului român?

În primul rând, trebuie consemnat faptul că mareșalul Ion Antonescu a exclus posibilitatea unei rupturi bruse și totale cu Germania, dar a permis și chiar încurajat efectuarea de contacte

<sup>297</sup> Jacques de Launay, *Ultimele zile ale fascismului în Europa*, prefată de Fl. Constantiniu, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1985, p. 27-68

<sup>298</sup> *Idem*, p. 112

<sup>299</sup> M. Reteagă, A. Matei, *op.cit.*, p. 31-32

<sup>300</sup> *Idem*, p. 38

diplomaticice cu reprezentanții alianței tripartite Washington-Londra-Moscova. Efortul de război al României poate fi urmărit la nivelul mai multor etape, în cadrul perioadei cuprinse între înfrângerea de la Stalingrad și cotitura de la 23 august 1944. În primele opt luni consecutive catastrofei de la Stalingrad, un număr de 7 divizii românești alături de 11 divizii germane, au rezistat atacurilor sovietice în capul de pod de la Kuban<sup>301</sup>. A urmat apoi mult mai cunoscuta bătălie defensivă din Crimeea care în primăvara anului 1944 a căpătat un caracter de luptă pentru supraviețuire, amplificându-i duritatea. Un rol important în acest sens l-a avut decizia lui Hitler de a nu accepta niciun fel de retragere, în contradicție cu sfaturile a numeroși ofițer superiori germani, dar și ale mareșalului Ion Antonescu. În peninsula nord-pontică au rămas să lupte 12 divizii, dintre care 7 românești și 5 germane, iar aceste unități au trebuit, după 8 aprilie 1944, să facă față unei teribile ofensive sovietice, practic imposibil de învins. În aceste condiții, între 14 aprilie 1944 și 13 mai 1944, au fost evacuați 120.000 militari din Crimeea, dintre care 36.000 români și circa 60.000 germani, reprezentând 55%, respectiv 70% din totalul forțelor românești și germane din zonă. Deși atacurile aeronavale inamice au condus la pierderea a încă 11.000 de vieți omenești, operațiunea de evacuare a peninsulei Crimeea este considerată un succes al armatei române, în condițiile cu totul vitrege ale anului 1944<sup>302</sup>.

Aportul românesc la război a cunoscut o creștere substanțială în primăvara anului 1944, când trupele sovietice au atins și depășit Nistrul, apoi Prutul, înaintând în teritoriul național românesc.

Preț de câteva luni (aprilie 1944-august 1944), frontul a fost stabilizat pe linia Iași-Chișinău, un nou efort ofensiv fiind posibil pentru sovietici abia în vară. În paralel cu degringolada frontului terestru antisovietic, țara noastră a trebuit să suporte și rigorile bombardamentelor aeriene anglo-americane, din ce în ce mai intense în anii 1943-1944, având între în continuă diversificare, inclusiv obiective civile<sup>303</sup>.

Într-un asemenea context, relațiile de arme româno-germane, la diferite niveluri, au cunoscut tot mai multe momente tensionate, marcate de reproșuri și suspiciuni reciproce. Un moment semnificativ din acest

<sup>301</sup> Aleșandru Duțu, *Armata română în cel de-al doilea război mondial*, în *Istoria românilor* (Tratat), vol. IX, București, 2005, p. 275

<sup>302</sup> *Idem*, p. 281

<sup>303</sup> *Idem*, p. 282-284

punct de vedere a fost reprezentat de hotărârea Comandamentului german de a retrage nu mai puțin de 11 divizii, dintre care 7 blindate, de pe frontul românesc, în vara anului 1944, slăbind considerabil puterea de rezistență antisovietică, în special în sectorul Târgu Frumos-Iași<sup>304</sup>.

Deteriorarea continuă și ireversibilă a situației militare a statului român a pus cu acuitate problema unei alternative la politica de alianță cu Puterile Axei (de fapt cu Germania, după colapsul regimului mussolinian).

Un moment potrivit pentru desprinderea de Germania poate fi considerat, acum, la mai bine de șase decenii de la evenimente, intervalul de timp cuprins între stabilizarea frontului pe linia Iași-Chișinău (martie-aprilie 1944) și preparativele pentru operațiunea Iași-Chișinău<sup>305</sup>. Dacă momentul prielnic (în ciuda unor riscuri inerente) nu a putut fi fructificat, faptul are două explicații complementare. În primul rând, avem în vedere inerția lui Ion Antonescu în privința ruperii de Hitler, iluzia mareșalului că, prin prelungirea rezistenței pe diferite aliniamente strategice, pot fi obținute condiții de armistițiu (pace) mai bune de la sovietici, care, credea Conducătorul, ar fi și respectat stipulațiile amintite<sup>306</sup>. În al doilea rând, avem în vedere faptul că, în prima jumătate a anului 1944, în ciuda unor tendințe și tentative, încă nu se cristalizase o grupare politico-militară internă solidă și coerentă, capabilă de a opera schimbarea de orientare politică fără Antonescu, împotriva eventualei sale opoziții<sup>307</sup>.

Treptat însă, cercurile Palatului Regal, diverși ofițeri superiori ca și liderii partidelor „istorice” (P.N.L., P.N.Ț, P.S.D), vor strânge legăturile între ei, urmărind scoaterea țării din război, cu salvagardarea independenței și a suveranității, dar și cu recuperarea acelei părți a Transilvaniei pierdută la 30 august 1940<sup>308</sup>. Situația *de facto* a impus cooptarea în aceste planuri și a minusculului Partid Comunist din România pentru a înlesni captarea bunăvoiinței din partea U.R.S.S.. La rândul ei, această manevră a fost facilitată prin hotărâre privind autodizolvarea Cominternului, din anul 1943.

---

<sup>304</sup> *Idem*, p. 291

<sup>305</sup> A se vedea, de exemplu, excelenta lucrare a lui Aurică Simion, *Preliminarii politico-diplomatice și militare ale insurecției române de la 23 august 1944*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1979

<sup>306</sup> *Ibidem*; vezi și Gh. Buzatu, *op.cit.*, doc. 77-79, p. 205-209

<sup>307</sup> Dinu C. Giurescu, *Actul de la 23 august 1944. Aspekte politice*, în *Istoria românilor (Tratat)*, IX, p. 133-178

<sup>308</sup> *Ibidem*

Pe de altă parte, comuniștii români au acționat pe mai multe direcții; ei nu s-au limitat la semnarea declarației de constituire a Blocului Național Democrat, în iunie 1944<sup>309</sup>, ci au antamat legături și cu alte partide sau disidențe, anticipând o serie de acțiuni, evenimente și evoluții din perioada 23 august 1944-30 decembrie 1947. Mai concret, este vorba de relațiile cu M. Ralea, Gh. Tătărescu și Petre Țopa, liderul grupării iorghiste, după moartea fondatorului acesteia, în noiembrie 1940<sup>310</sup>. În ceea ce privește guvernul sovietic, acesta a dat publicitatea, la 2 aprilie 1944, o declarație în care afirma că înaintarea Armatei Roșii pe teritoriul românesc era dictată exclusiv de necesități militare, fără a avea ca finalitate modificarea sistemului social-politic intern românesc<sup>311</sup>. La 12 aprilie, respectiv 31 mai 1944, au fost comunicate prin d-na Kollontay, ambasadorul la Stockholm, condițiile de armistițiu, pe care guvernul antonescian le-a respins în luna iunie, principalele obiectii fiind legate de soarta Basarabiei și a Bucovinei de Nord (pe care români ar fi dorit-o decisă la Conferința de pace), dar și de posibilitatea neocupării integrale a României de către sovietici, aflați în urmărire germanilor<sup>312</sup>.

Dezacordurile între cele două părți erau prea mari pentru ca tratativele să mai poată continua, însă după 20 august, când sovieticii au reluat ofensiva și spargerea frontului la Iași era iminentă, s-a pus problema reluării urgente a contactelor diplomatice cu U.R.S.S., spre a evita un dezastru total<sup>313</sup>.

Care a fost situația armei tancuri în contextul eforturilor regimului antonescian de revitalizare a puterii armate a țării, în scopul obținerii de condiții mai avantajoase pentru ieșirea din război?

Pentru cele aproape 20 de luni scurse între înfrângerea de la Stalingrad și actul de la 23 august 1944, evoluția armei tancuri în armata română s-a desfășurat mai ales la nivel organizatoric și preparativ și mai puțin la nivelul implicării propriu-zise în confruntări armate. Această realitate nu trebuie absolutizată, implicarea directă a tanchiștilor români în luptele din Kuban, Crimeea și, îndeosebi, în apriga încleștare din nord-estul Moldovei, lăsând în urmă episoade memorabile.

---

<sup>309</sup> *Idem*, p. 155-156

<sup>310</sup> Aurică Simion, *op. cit.*, p. 457

<sup>311</sup> *Istoria politiciei externe românești în date* (coord. I. Calafeteanu), Editura Enciclopedică, București, 2003, p. 338

<sup>312</sup> Gh. Buzatu, *op. cit.*, doc. nr. 77, 79

<sup>313</sup> Dinu C. Giurescu, *op.cit.*, p. 163-170;

Factorii de decizie din domeniul militar remarcau, în anii 1943-1944, progresele, de altfel incontestabile, făcute de industria de război a Coalitiei Națiunilor Unite, inclusiv în privința producției de tancuri. Foarte adesea, în sinteze informative de strictă specialitate, pe lângă datele tehnice inerente, sunt inserate și o serie de concluzii și aprecieri axate, aproape invariabil, pe ideea dificultăților de contracarare a tancurilor americane și sovietice<sup>314</sup>.

În ceea ce privește propriile dotări în materie, cităm în acest sens datele consemnate într-o sinteză din primăvara anului 1943. Astfel, la 15 aprilie 1943, armata română dispunea de 149 care de luptă, de tipul R<sub>2</sub>, R<sub>35</sub>, T<sub>3</sub>, T<sub>4</sub>, dintre care erau operaționale 15 tancuri R<sub>2</sub>, 54 de tip R<sub>35</sub> și câte unul T<sub>3</sub>, T<sub>4</sub>, împreună cu alte 34 care de asalt. O altă statistică, referitoare la aceeași chestiune, menționează un total de 113 tancuri pierdute, din cele 176 inițiale, deci un procent de 64%, diferența până la 149 fiind acoperită din importuri germane<sup>315</sup>. În ceea ce privește necesarul de tancuri, acesta era evaluat la circa 450 vehicule, cu posibilități de foc și de rezistență corespunzătoare și superioare, calibrul 75 mm. Pornind de la situația mai sus descrisă, era propusă o organizare considerată de tip mixt, mai precis constituirea a cel puțin câte „o companie de 88 milimetri” în fiecare batalion, împreună cu 2 companii T<sub>4</sub>. Pentru comandanții de batalioane și unități militare mai mari se punea problema achiziționării de care de comandament, în timp ce pentru grupurile de cercetare divizionare erau considerate adecvate carele de luptă germane T<sub>4</sub><sup>316</sup>.

O problemă importantă rămânea și cea a reparării (recondiționării), un procent de 77% din carele de luptă existente în țară necesitând asemenea operațiuni (procent atenuat prin faptul că tancurile românești aflate în luptă pe teritoriul U.R.S.S. nu erau luate în calcul)<sup>317</sup>. Situația de la 15 aprilie 1943 nu a rămas mult timp aceeași. Variații au început să se înregistreze în ultimele săptămâni ale lunii aprilie, când s-au primit din Germania un număr de 164 autoturisme, 172 autocamioane, 56 tractoare, 21 autosanitare și 50 care de luptă T<sub>38</sub>, trimise direct unităților<sup>318</sup>. Între lunile mai și august 1943, la Divizia Blindată au fost reparate 12 tancuri, numărul carelor de luptă funcționale din cadrul

<sup>314</sup> C.S.P.A.M.I., colecții arhivistice, fond nr.549, dosar nr. 8, f. 11-20;

<sup>315</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M, Secția a 4-a Dotare, dosar nr. 540 passim

<sup>316</sup> Ibidem, f. 62

<sup>317</sup> Ibidem, f. 28-29

<sup>318</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 506, f. 8-12

diviziei sporind de la 15 la 27, dintr-un total pe unitate de 61. Întrucât modernizarea tancurilor vechi de tip R<sub>2</sub> părea o operațiune migăloasă și puțin utilă, s-a trecut la transformarea a 40 de asemenea vehicule în tunuri anticar, cu calibrul de 76,2 mm, primele teste indicând rezultate pozitive. În schimb, la modelul R<sub>35</sub> a fost preferată varianta înlocuirii armamentului și a modificării turelei<sup>319</sup>.

O situație sintetică privind evoluția carelor de luptă R<sub>2</sub> Škoda a fost întocmită la aproape doi ani de la deschiderea ostilităților. Conform sintezei amintite, la data de 22 iunie 1941 au plecat pe front 112 tancuri R<sub>2</sub> Škoda, alte 12 rămânând în țară. La 1 octombrie 1941, cele 112 vehicule s-au întors de pe front, 15 fiind trimise la uzinele din Pilsen (azi Plžen, Cehia), unde 7 au fost transformate în piese de schimb. În anul 1942, celor 117 tancuri rămase li s-au alăturat 26 venite din Germania, ajungându-se la un total de 143, din care 3 plasate în custodia Centrului de Păstrare a Motomecanizatelor. La 21 august 1942 au fost trimise pe front (tot) 112 tancuri, 81 fiind pierdute în cursul ostilităților (30 – pană de motor, 24 pană de benzină, 27 distruse)<sup>320</sup>.

Un impediment în calea unei evoluții ascendente pentru arma tancuri a fost reprezentat (și) de lipsa mijloacelor de tracțiune pentru carele de luptă, inconvenient ce își va pune amprenta în principal asupra operațiunilor de transportare a tehnicii de luptă capturate de la sovietici<sup>321</sup>.

Liniile directoare în privința recondiționării tancurilor vor fi stabilite cu prilejul ședințelor Consiliului de Colaborare, desfășurate la datele de 19 mai, 31 mai și 6 iunie 1943. Mai concret, s-a decis limitarea operațiunilor de transformare a tancurilor în tunuri cu senile la modelul R<sub>2</sub>, unde motoarele puteau fi reparate în bune condiții; era vorba, de fapt, de maximum 50 de care. Un imperativ consemnat în cadrul aceluiasi ciclu de ședințe era atingerea paritatii de viteză între tunurile anticar și tancuri. Se constata că, până la momentul respectiv, nu se obținuseră decât tractoare cu viteză maximă de 17 km/h. În fine, o altă constatare se referea la problema autonomiei României în materie de aprovizionare cu tehnică de luptă. Verdictul nu era deloc încurajator, chiar și fabricarea pieselor de schimb pentru care de luptă și tractoare fiind considerată, momentan, imposibilă<sup>322</sup>. O altă ședință importantă a Consiliul de

<sup>319</sup> Ibidem, f. 14-15

<sup>320</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 793, f. 265

<sup>321</sup> Ibidem, dosar nr. 385, f. 299

<sup>322</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția a 4-a Dotare, dosar nr. 540, f. 9

Colaborare militară s-a produs la 3 decembrie 1943, una din concluziile desprinse aici fiind aceea că „azi, întreaga capacitate a industriei naționale trebuie folosită pentru construirea tractoarelor necesare artileriei (în primul rând anticar)“<sup>323</sup>. Situația carelor de luptă, la finele anului 1943, indica (la Divizia Blindată) un total de 264 piese, dintre care 172 în stare de funcționare, iar 92 de reparat.

Cel mai răspândit model era R<sub>2</sub>, cu un total de 64 exemplare, dintre care însă 51 trebuiau reparate. În schimb, toate cele 54 exemplare din modelul R<sub>35</sub> erau funcționale<sup>324</sup>.

La 20 august 1944, înainte de declanșarea de către sovietici a operațiunii „Iași-Chișinău”, Divizia 1 Blindată dispunea de un total de 241 de tancuri, inclusiv 68 care trebuiau reparate, cifre la care trebuie adăugate tancurile aparținând armatei de uscat, în total 76, dintre care 28 necesitând reparații<sup>325</sup>.

Sporirea capacitații trupelor blindate românești, prin suplimentarea și repararea materialului de luptă, implica aproape automat, putem spune, înființarea de noi structuri și unități blindate, iar gradul de acuitate al acestei probleme a crescut pe măsură ce trupele sovietice avansau spre granițele, apoi spre interiorul României. Chestiunea l-a preocupat inclusiv pe Conducătorul Statului, fiind discutată în amănunte cu generalul Gheorghe Rozin, la data de 18 iulie 1944, în cadrul întrevederii vorbindu-se despre 3 divizii blindate.

Divizia 1 Blindată (care, între timp, primise supranumele de „România Mare”), era obiectul unor dispoziții vizând consolidarea sa și lichidarea unor lipsuri. Se preconiza, astfel, procurarea de artillerie grea (150 mm), tunuri antiaeriene, cu calibrul de 75 mm, precum și completarea efectivului de camioane. Tancurile erau, se pare, considerate a fi în număr suficient. În ceea ce privește Divizia a 2-a Blindată, care își avea, de fapt, originea în Divizia a 8-a Cavalerie (Moto), mareșalul Ion Antonescu a aprobat propunerile făcute de Marele Stat Major și ale Consiliului de Colaborare din 12 iunie 1944.

Fără a intra în prea multe detalii legate de operațiunile de transformare a Diviziei 8 Cavalerie în Divizia a 2-a Blindată, menționăm, totuși, faptul că grosul noii unități se găsea în zona Târgoviște, misiunile (re)organizatorice principale revenind chiar lui

<sup>323</sup> Ibidem, f. 18

<sup>324</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 793, f. 10

<sup>325</sup> Ibidem, dosar nr. 914, f. 82-84

Gheorghe Rozin. Parcugând sinteza documentară a discuțiilor Antonescu-Rozin de la 18 iulie 1944, constatăm că, îndeosebi în cazul Diviziei a 2-a Blindată, planurile de (re)organizare și dotare includeau o multitudine de referiri, la aportul (ajutorul) german, situație clar dezavantajoasă pentru o armata gata să își urmeze o altă orientare.

Mai puțin cunoscută, datorită în primul rând gradului mai redus de materializare, rămâne tentativa de înființare a Diviziei a 3-a Blindate, prin transformarea Diviziei 5 Cavalerie, la un termen destul de vag precizat „deîndată ce va putea fi scoasă de pe front și adusă spre interior (zona Filiași)”.

În fine, pe lângă aceste trei divizii propriu-zise, existau și un număr de elemente blindate neîndivizionate ale Corpului Blindat, Școlii Comandamentului, Centrului de Instrucție al Blindatelor, Școala de Ofițeri ai Arma Blindate<sup>326</sup>. Tot la 18 iulie 1944, au fost stabilite misiunile și principiile de organizare ale Comandamentului Trupelor Motomecanizate. Astfel, această structură urma să îndeplinească atribuții în următoarele domenii:

- organizarea și instrucția cât mai rapidă a diviziilor Blindate, Centrului de Instrucție al Armatei și Școlilor de Ofițeri și Subofițeri;

- asigurarea fabricației vânătorului de care „Mareșal”, în orice fel de împrejurări;

- organizarea și instruirea cât mai rapidă a divizioanelor de care „Mareșal”, pentru trimiterea lor în lupte;

- recuperarea de mijloace auto în folosul nevoilor militare, prin restrângerea la strictul necesar a altor sectoare<sup>327</sup>.

În ceea ce privește Divizia a 2-a Blindată, un ordin datat 26 iulie 1944 prevedea organizarea acesteia într-un mod analog Diviziei 1 Blindate, cu toate eventualele schimbări ulterioare, după care, la punctul 2, erau explicate toate detaliile acestei întreprinderi<sup>328</sup>.

Oricum, în decursul lunii august, situația celei de-a doua divizii blindate a armatei române se prezenta în parametri puțin satisfăcători, în comparație cu planurile inițiale de factură româno-germană. Planurile respective implicau o organizare destul de complexă, necesitând un număr variat de autovehicule, depășind net posibilitățile de atunci ale românilor și germanilor, oricum în continuă diminuare, din cauza

<sup>326</sup> C.S.P.A.M.I., colecții arhivistice, fond 333, dosar nr. 120, f. 753-757

<sup>327</sup> Ibidem, f. 762

<sup>328</sup> Ibidem, f. 728-729

evoluției defavorabile a războiului și, în particular, a bombardamentelor aeriene anglo-americane asupra centrelor industriale și petrolifere. În domeniul capital al dotării, dependența de o Germanie în derivă își spunea un cuvânt foarte greu. Astfel, divizia în formare dispunea de 30 de tancuri T<sub>4</sub> și 20 de tunuri de asalt, cu posibilități interne de sporire a acestor indicatori la 55 de tancuri și 31 tunuri de asalt, net sub valoarea unei divizii veritabile.

Mai bine stăteau lucrurile la capitolele organizare, mobilizare și instrucție. În acest ultim domeniu, putem distinge două perioade, anume, perioada 10 iunie 1944-6 august 1944, când a funcționat Centrul de Instrucție al Transmisiunilor Blindate, și etapa post 6 august 1944, când întreg personalul Diviziei a 8-a a trecut la instrucție totală motomecanizată<sup>329</sup>. La jumătatea lunii august 1944 a fost elaborată la Comandamentul Trupelor Motomecanizate, o notă studiu referitoare la reorganizarea trupelor motomecanizate, pornind de la obiectivul constituirii a 3-4 divizii blindate.

În documentul menționat, după ce se consemna situația existentă în momentul acela, se propunea înființarea unui Comandament al Motomecanizatelor, subordonat direct Ministerului de Război, care să colaboreze cu Marele Stat Major, fără interferență altor instituții. În subordinea acestui Comandament ar fi urmat să intre:

- Direcția Superioară a Motomecanizării, care, la rândul ei, trebuia reorganizată, disjunsă de școlile tehnice;
- un Corp Blindat, alcătuit, în esență, din 4 divizii blindate și 3-4 divizioane anticar;
- un Comandament al Armei Vânători de Care „Mareșal”;
- o Direcție a Școlilor Motomecanizate, care să aibă în subordine școlile de ofițeri și subofițeri;
- Centrul de Instrucție Motomecanizate<sup>330</sup>.

În replică, Marele Stat Major, propunea următoarele:  
- menținerea organizării și atribuțiilor pentru Comandamentul Trupelor Motomecanizate, în calitate de Comandament unic pentru întreaga secțiune motomecanizată a armatei și economiei naționale;  
- eventuala transformare a Comandamentului Trupelor Motomecanizate în Comandament operativ al Corpului, cu condiția ca Diviziile 8 și 5 Cavalerie să poată fi blindate total;

---

<sup>329</sup> Ibidem, f. 719-724

<sup>330</sup> Ibidem, f. 768-769

- neincluderea în organizarea de pace a blindatelor a unui Comandament de Corp Blindat, distinct de Comandamentul Trupelor Motomecanizate<sup>331</sup>.

Până la căderea regimului antonescian, nu se ajunsese la o reorganizare substanțială a elementului blindat din armata română.

Un proiect important al conducerii militare românești a fost realizarea primului model de tanc românesc, anume „Vânătorul de tancuri Mareșal”, sau, cum a mai fost numit în documentele de specialitate, „piesa M”. Ideea fabricării unui car de luptă românesc nu era nouă, unele succese parțiale în acest sens fiind înregistrate la finele anilor '30, în cadrul Atelierelor Malaxa<sup>332</sup>. În anii guvernării antonesciene, problema a devenit mai acută, din cauza războiului, iar militarizarea economiei a oferit posibilități suplimentare de concentrare și coordonare a resurselor umane și materiale necesare.

Spre finele anului 1942, conducerea Marelui Cartier General român și a Armatei a III-a au definitivat un set de propunerii axate pe dezideratul construirii unui tanc românesc. Preferința pentru tancurile ușoare era, în sfârșit, abandonată, în virtutea argumentului pertinent că un astfel de model ar constitui „o nouă pradă ușoară pentru inamic și o mare deziluzie pentru luptători, prin pierderea încrederei în materialele ce posedăm”; în consecință, ca elemente de reper pentru construcția tancului românesc erau luate ultimele realizări în materie ale germanilor, considerate superioare celor rusești<sup>333</sup>.

În această chestiune s-a cerut, aşa cum era de altfel normal, concursul Regimentul 1 Care de Luptă, pe baza experienței dobândite în decursul a aproape un an și jumătate de lupte. Conducerea acestei unități înclina spre un tanc având o masă de 16-18 tone (deci mijlociu), capabil să atingă o viteză de 50km/h; echipajul era alcătuit din 4 oameni, înarmați cu un tun de calibră de minim 50 de milimetri, plus una sau două mitraliere, protejați de un blindaj gros de 40-60 mm. La originea propunerilor Regimentului 1 Care de Luptă s-au aflat o serie de evenimente militare de pe Frontul de Est, cum ar fi succesele pușcașilor anticar sovietici, dotati cu arme de foc de calibră 20 mm., eficiente la distanțe de 200-300 m<sup>334</sup>.

---

<sup>331</sup> Ibidem, f. 770

<sup>332</sup> \*\*\**Istoria armei tancuri...*, passim

<sup>333</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 793, f. 76-77

<sup>334</sup> Ibidem, f. 78

Proiectul primului car de luptă românesc și-a câștigat, spre sfârșitul anului 1943, un loc din ce în ce mai important în ordinea de priorități a autorităților. De pildă, la 28 octombrie 1943, un proces-verbal întocmit de căpitanul Gh. Sâmbotin (Comisia de Control și Recepție de pe lângă Uzinele Rogifer-Malaxa) și ingererul Radu Vereș (director al Uzinelor Rogifer-Malaxa) consemna această tendință și efectele sale. Mai concret, în urma ordinelor clare primeite chiar de la Cabinetul Militar al Conducătorului, fusese acordată prioritate absolută completării a trei modele de piese tip „Mareșal”, fiind, în schimb, întrerupte unele lucrări de turnătorie și modelărie, inclusiv în domeniul militar. S-a ajuns până acolo, încât atelierul M.F.8, destinat accesoriilor de bombă, și-a întrerupt complet activitatea, pe timp de 25 de zile lucrătoare, întrucât personalul acestei structuri fusese pus în întregime la dispoziția Atelierului de Montaj al pieselor tip „Mareșal”<sup>335</sup>.

Meticulozitatea imprimată de Antonescu în diferitele ramuri de activitate ale statului român s-a făcut simțită și la nivelul detaliilor legate de fabricarea tancurilor „M”, începând cu data de 1 ianuarie 1944 fiind introdusă plata cu ora pentru lucrările efectuate de salariații angrenați în proiect<sup>336</sup>.

La 10 februarie 1944, fișele tehnice ale tancului M (incluzând aici caracteristicile generale și performanțele tehnice ale noului car de luptă) au fost expediate, tot de la Cabinetul Militar al Conducătorului Statului, către Biroul de Studii și Regulamente al Secției 5 Instrucție din cadrul M.St.M. și Secției 4 Dotare a aceleiași structuri<sup>337</sup>.

În vederea păstrării secretului asupra lucrărilor de fabricare a unui tanc românesc, comisia prezidată de către lt. col. Paul Drăghicescu a emis la 18 februarie 1944 două dispoziții către Fabrica de Muniții:

- interzicerea accesului în atelierul Comisiei Militare pentru orice persoană din afara Atelierului de Experiențe;
- instituirea unei insigne pentru personalul lucrărilor în cadrul Atelierului de Experiențe<sup>338</sup>.

În realizarea concretă a „piesei M”, aşa cum a fost numit întâiul tanc românesc în unele documente, s-au ivit, totuși, o serie de

<sup>335</sup> C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție, Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar nr. 141, f. 2

<sup>336</sup> Ibidem, dosar nr. 130, f. 14

<sup>337</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 540, f. 316

<sup>338</sup> C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție, Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar nr. 130, f. 141

impedimente, mai ales în domeniul transportului materialelor necesare fabricării și asamblării tancului. De fapt, carul de luptă românesc era fabricat în două stabilimente distincte, situate la 1,5 km unul de celălalt, ceea ce implica o deplasare continuă în ambele sensuri, pe direcția „Uzinele Rogifer” – „Fabrica Drota”<sup>339</sup>.

O amenințare la adresa lucrărilor era reprezentată și de bombardamentele aeriene anglo-americane, un episod elocvent în acest sens consumându-se la data de 3 iulie 1944, când mai multe bombe incendiare au pătruns prin acoperișul Atelierului de tancuri de la Uzinele „Rogifer”. Cu riscul vieții, soldatul jandarm Cristea Turcescu a reușit să localizeze și să stingă începutul de incendiu, drept pentru care locotenent-colonelul Drăghicescu îl propunea la decorare<sup>340</sup>.

Același ofițer, împreună cu inginerul Radu Vereș, a întocmit la 20 iulie 1944 un inventar parțial al impedimentelor ivite în realizarea piesei „M”, referitor, în esență, la lipsa dactilografulor, desenatorilor și a rechizitelor necesare lucrărilor Comisiei Mixte alcătuite din cei doi, a cărei activitate era, astfel, pusă sub semnul întrebării<sup>341</sup>.

Oricum, în ciuda impedimentelor de cea mai diversă natură (de la bombardamentele anglo-americane până la indispozițiile unei dactilografe), primele rezultate concrete au apărut la finele lunii mai, când au fost construite primele șase exemplare ale întâiului car de luptă românesc. Blindatul, de concepție și realizare autohtonă, avea motorul, cutia de vitează, șenilele, aparatele optice și aparatul de radio de proveniență cehoslovacă, franceză și germană, pornind de la șasiurile tancurilor T<sub>60</sub> capturate de la sovietici<sup>342</sup>. Luând cunoștință despre stadiul lucrărilor la piesa „M”, Conducătorul Statului a aprobat începerea omologării provizorii, dar și măsurile de evacuare în zona Sibiu a celor secții din cadrul „Uzinelor Rogifer”, implicate în proiectul „M”, și a ordonat ca, împreună cu aviația, să fie luate măsurile de camuflare și protecție antiaeriene<sup>343</sup>.

O investiție necesară și îndelung proiectată începea să se materializeze, însă într-un context politico-militar, tot mai defavorabil intereselor și drepturilor naționale românești.

<sup>339</sup> Ibidem, dosar nr. 147, f. 73

<sup>340</sup> Ibidem, dosar nr. 130, f. 172

<sup>341</sup> Ibidem, f. 151

<sup>342</sup> Armata română 1941-1945, Editura R.A.I., București, 1996, p. 136

<sup>343</sup> C.S.P.A.M.I., colecții arhivistice, fond 333, dosar nr. 120, f. 757

În legătură cu planurile de dezvoltare a propriilor capacitați și forțe blindate se află și eforturile de refolosire și recondiționare a tancurilor capturate de la armata sovietică, în perioada ostilităților. Acțiunile de reparare au demarat la începutul lui februarie 1943, în atelierele Leonida, fiind planificate să dureze până la finalului lui aprilie 1943, pentru un total de 33 de care. Tot în februarie 1943 s-a luat hotărârea folosirii de piese capturate din U.R.S.S., pentru recondiționarea tancurilor R<sub>35</sub>; mai concret, după consultări între Direcția Superioară a Motomecanizării și M.I.A.P.R. s-a convenit asupra montării în locul tunului a unor tunuri anticar de calibrul 45 mm, operațiune care implica modificarea turelei, lucrare destul de lentă și laborioasă<sup>344</sup>.

Nici operațiunile conexe procesului de recondiționare a tehnicii de luptă capturate (transportul, depozitarea) nu au fost total lipsite de disfuncționalități. Pentru eliminarea unor asemenea situații jenante și contraproductive, la data de 24 februarie 1943, generalul de divizie A. Nicolaescu, șef al Direcției Superioare a Motomecanizării, a dispus ca niciun material să nu poată fi expediat la Reșița fără avizul prealabil emis al lt. col. ing. Constantin Ghiulai, considerat „singurul în măsură să știe ce este necesar și ce trebuie expediat la Reșița, întrucât este însărcinat de M.I.A.P.R. să lucreze la reparații și reconstituiri de care de luptă”<sup>345</sup>.

În ceea ce privește quantumul tancurilor capturate de pe Frontul de Est, o statistică de la data de 4 august 1943 consemna un total de 60 de tancuri<sup>346</sup>.

Un alt document, redactat câteva luni mai devreme, consemna 45 de tancuri tractate până la stația de îmbarcare, 10 care de luptă T<sub>60</sub> tractate până la atelierul Leonida, dar și un tanc de fabricație americană, firma Chrysler<sup>347</sup>.

Revenind la jumătatea lunii august 1943, menționăm un raport detaliat întocmit de generalul A. Nicolaescu, în chestiunea lucrărilor de recondiționare/reparare. Ofițerul raporta, în primul rând, repararea completă a tunurilor de asalt rezultate din transformarea tancurilor sovietice T<sub>60</sub>, în număr de 44 guri de foc, dintre care 34 predate la Centrul de Instrucție al Motomecanizate, 6 recepționate și trecute la vopsit, iar 4 se aflau pe punctul de a fi recepționate. Mai greu progresau lucrările de reparare a tancurilor model vechi R<sub>2</sub>, operațiune dependentă,

<sup>344</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 793, f. 24-25

<sup>345</sup> Ibidem, dosar nr. 385, f. 302

<sup>346</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M. , Secția 4 Dotare, dosar nr. 625, f. 330

<sup>347</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 383, f. 295

în mare măsură, de asistență materială și de specialitate a germanilor: un număr de 50 de care de luptă R<sub>2</sub> se aflau, totuși, la Uzinele Metalurgice Ploiești.

În privința modelului R<sub>35</sub>, prototipul fusese definitivat și parcursese teste de rigoare, în lucrările efective de blindare urmând a fi antrenate mai multe stabilimente industriale<sup>348</sup>.

Problemele conexe operațiunilor de transformare/utilizare a tehnicii capturate de la sovietici nu fuseseră complet depășite până la începutul lui 1944. Astfel, la 7 februarie 1944, generalul Nicolescu aducea la cunoștință conducerii Marelui Stat Major faptul că numai carele de luptă B.T. Christie, de concepție nord-americană și fabricație sovietică, nu se vărsau prin tăierea blindatelor. Blindajul tancurilor marca amintită, putea fi utilizat pentru transformarea unui număr limitat de care de luptă R<sub>2</sub> (15) în T.A.C.A.M.-uri (tunuri anticar pe afet mobil). Pe de altă parte, o transformare a numai 15 tancuri ar fi dus la scindarea unității blindate în două unități incomplete (15 care de luptă + 15 T.A.C.A.M.-uri), ceea ce venea în contradicție cu o serie de ordine anterioare. La rugământea de a se lua o decizie în acest hățis de ordine contradictorii, la 9 februarie 1944 s-a luat decizia de a fi transformate în T.A.C.A.M.-uri un număr de 40 de tancuri marca R<sub>2</sub><sup>349</sup>. Defensiva la care fuseseră constrânse trupele românești îi determina, aşadar, pe factorii de decizie să acorde o importanță mai mare artilleriei anticar decât tancurilor propriu-zise, armă de bază a inamicului invadator sovietic. Erau astfel reactualizate unele idei care circulaseră, fără prea mult succes la vremea lor, spre mijlocul anilor '30.

De altfel, perioada 1943-1944 a consemnat și participarea tanchiștilor români la diferite episoade ale unei încleștări tot mai grele cu forțele colosului sovietic, aflate în plină ofensivă spre centrul și sud-estul Europei.

Astfel, la 9-11 mai, câteva sute de tanchiști români au demarat un program de instrucție intensivă cu tancuri T<sub>35</sub>, de fabricație germană, în zona Karasubazar, din Crimeea, la finele lui iunie fiind înființate trei companii independente de tancuri (51, 52, 53), introduse efectiv în luptă după aproape o lună. În decursul confruntărilor, tanchiștii români au oferit adesea exemple de vitejie și pricepere, mai ales în condițiile de după 7 septembrie 1943, când s-a intensificat presiunea sovietică.

<sup>348</sup> Ibidem, dosar nr. 793, f. 181

<sup>349</sup> C.S.P.A.M.I., fond M.St.M. , Secția 4 Dotare, dosar nr. 625, f. 12-14

O pagină de glorie în istoria armei tancuri a scris cu prețul propriei vieți căpitanul Ioan Cernea, la data de 3 noiembrie 1943. În fruntea Companiei 53, ofițerul român a participat la un atac româno-german, contracararat puternic de sovietici, dar până la urmă fără succes. Victoria a aparținut, de această dată, românilor, care au reocupat satul Karanki, înaintând 6 km, dar rănilor căpătate i-au fost fatale căpitanului Cernea, înmormântat la 8 noiembrie 1943, în orașul Simferopol, cu mari onoruri militare<sup>350</sup>. Episodul Crimeea-Kuban s-a prelungit, pentru soldații tanchiști români, până la finele lui ianuarie 1944, când întreg detașamentul a fost retras în țară.

Se punea acum problema implicării în efortul de apărare a propriului teritoriu național, în sensul de bază al sintagmei.

Între 24 februarie 1944 și 1 mai 1944, pe frontul din nord-estul Moldovei istorice a acționat Grupul mixt blindat „Cantemir”, alcătuit din 4 companii de tancuri și 3 baterii de artillerie<sup>351</sup>. În paralel, a fost restructurată, în jurul Detașamentului Blindat Rapid, prima divizie blindată românească, supra-numită, începând de acum „România Mare”. La 19 august 1944, această mare unitate avea următoarea organizare:

- Regimentul 1 Care de Luptă;
- Compania de Cercetare;
- Batalionul de Pionieri Moto;
- Regimentul 3 Vânători Moto;
- Compania de Artillerie Antiaeriană;
- Divizionul de Artillerie Antitanc;
- Regimentul 1 Artillerie Moto<sup>352</sup>.

În primăvara lui 1944, Divizia Blindată „România Mare” se afla la nord-est de Roman.

În perspectiva iminentei ofensive sovietice din anul 1944, Divizia 1 Blindată română a fost plasată în subordinea Grupării de Armată Wöhler, dislocată la vest de Prut, între Kuty și vestul raionului Cornești. Raportul de forțe, per ansamblul frontului, era, la 20 august, total în favoarea sovieticilor: 1,4 contra 1 la efective, 2 contra 1 la artillerie și aviație și 4,5 contra 1 la tancuri. Anticipat printr-o serie de acțiuni locale din data de 19 august, asaltul sovietic general a debutat în zorii zilei de 20 august. În zona acoperită de Divizia 1 Blindată, efortul

<sup>350</sup> C.S.P.A.M.I., fond Regimentul 2 Care de Luptă, dosar nr. 153, f. 320

<sup>351</sup> Ibidem, f. 321

<sup>352</sup> Ibidem

ofensiv principal din partea sovieticilor viza sectorul cuprins între Iași și Podul Iloaiei. Divizia românească, aflată din aprilie sub conducerea generalului Radu Korne, succesorul lui Nicolae Stoenescu, urma să intre în subordinea Grupului de Corpuri Kirschner și să contracareze forțele infiltrate în zona Bahlui-Podul Iloaiei<sup>353</sup>. Raporturile de forțe erau însă net în defavoarea trupelor române și germane. Fără a intra în amănunte legate de evoluția ostilităților în zilele de 20-23 august 1944 sau de aportul tanchiștilor români la efortul național disperat, vom menționa, totuși, o caracteristică generală a ostilităților, anume imposibilitatea românilor de a contracara eficient și durabil ofensiva sovietică. Succesele locale nu au lipsit, însă se dovedeau efemere, insuficiente, în fața unei formidabile presiuni umane și materiale din partea inamicului sovietic<sup>354</sup>.

Parafrând o afirmație despre situația Franței napoleoniene în 1814-1815, putem spune că România își epuizase în mare parte potențialul militar, în timp ce U.R.S.S. abia acum începea să își concentreze și desfășoare forțele. Oricum, toate eforturile militare supraomenești din partea românilor aveau ca întă facilitarea unei ieșiri onorabile din război și nu „Victoria Finală”, încă trâmbițată de naziști. Ziua de 23 august 1944 găsea, deci, armata și națiunea română în aşteptarea unei soluții politice pentru o situație militară deosebit de grea.

Întrebarea era, totuși, cum se va înfăptui acest lucru: cu sau fără Ion Antonescu? Răspunsul va veni în chiar seara zilei respective.

## II. 4. CAMPANIA DIN VEST (23 AUGUST 1944-9 MAI 1945)

De-a lungul ultimelor șase decenii și jumătate, inițial publicistica, apoi istoriografia din România și străinătate, au întrebuințat pentru denumirea actului de la 23 august 1944 o diversitate de sintagme. Inițial, evenimentul din acea după-amiază de miercuri a fost numit, chiar de către unii promotori sau inspiratori ai săi, „lovitură de stat”, în sensul de atunci, oarecum neutral și deloc peiorativ al formulei, adică, pur și simplu, schimbarea raportului de putere între diferitele instituții statale<sup>355</sup>.

În entuziasmul imediat următor reușitei clare a acțiunii de desprindere din orbita militară și politică a celui de-al Treilea Reich, un

<sup>353</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 919, f. 10-12

<sup>354</sup> Ibidem

<sup>355</sup> Dinu C. Giurescu, *op.cit.*, p. 133-178.

lider politic de anvergura lui Iuliu Maniu, caracteriza evenimentul de la care trecuseră 10-11 zile drept „o lovitură de stat echivalentă ca importanță cu o mare revoluție”<sup>356</sup>. Practic, calificativele „revoluție” și „lovitură de stat” nu erau considerate opuse, aşa cum apar astăzi cu motivațiile politice ceva mai aproape din punct de vedere cronologic. Revenind la actul de la 23 august 1944, vom menționa faptul că, după instaurarea regimului „democrat-popular”, de inspirație leninist-stalinistă, istoriografia oficială a valorizat pozitiv răsturnarea regimului politic antonescian, regim autoritarist și anticomunist, rolul principal în evenimente fiind atribuit inițial factorului sovietic, iar apoi, într-o proporție din ce în ce mai mare, factorului intern, reprezentat, în primul rând, dar nu exclusiv, de comuniști<sup>357</sup>. S-a vorbit astfel, despre „insurecția armată de la 23 august 1944” (traducere literală a expresiei rusești *voennoe vostanie*)<sup>358</sup>, sintagmă introdusă de Gheorghe Gheorghiu-Dej, pentru ca, în perioada de apogeu a național-comunismului ceaușist, expresia consacrată să fie „începutul marii revoluții de eliberare socială și națională antifascistă și antiimperialistă”<sup>359</sup>.

Istoriografia românească din exil și cea internă clandestină au privit altfel evenimentele din august 1944, unele voci contestând chiar oportunitatea întoarcerii armelor. Totuși, majoritatea istoricilor români necomuniști sau, mai exact, nesupuși controlului ideologic al partidului unic, au evidențiat caracterul dramatic și dilematic al situației țării în vara lui 1944 și au reliefat rolul monarhului în luarea unei decizii nu ușoare, dar practic, inevitabile; în acest context, un autor precum Victor Ioan Frunză, scria despre încetarea unilaterală a focului de către trupele românești, după 23 august 1944<sup>360</sup>.

În istoriografia occidentală, tendințele de pragmatism, dar și o anume superficialitate în evaluarea realităților din zone geografice considerate periferice, au determinat caracterizări ceva mai categorice ale schimbării de poziție a României; o serie de autori vorbesc, pur și

---

<sup>356</sup> *Idem*, p. 172

<sup>357</sup> *Idem*, p. 173-177

<sup>358</sup> Florin Constantiniu, *De la Răutu și Roller la Mușat și Ardeleanu*, Editura Enciclopedică, București, 2007, passim;

<sup>359</sup> *Idem*, p. 362-363

<sup>360</sup> Victor Ioan Frunză, *Istoria stalinismului în România*, Editura Humanitas, București, 1990, p. 130-133

simplu, despre „capitularea României”, la 23 august 1944<sup>361</sup>, sintagmă nu tocmai deplasată având în vedere raporturile de putere între țara noastră și Coaliția Națiunilor Unite, ca și evoluțiile ulterioare.

În ceea ce ne privește, fără a propune o sintagmă originală și preferând mai prozaicele „actul de la 23 august 1944”, respectiv „evenimentele de la 23 august 1944”, ne permitem să evidențiem aici o caracteristică a ceea ce s-a petrecut în România ultimei decade din vara calendaristică a lui 1944, anume caracterul precipitat al evenimentelor, care a favorizat, de altfel, divergențele și diferențele de interpretare și evaluare.

Astfel, deși foarte mulți factori politici și militari, inclusiv oamenii aflați în posturi de conducere cheie, își puneau de mult timp problema ieșirii din război, mișcarea politică respectivă s-a înfăptuit în mod precipitat, nelipsind improvizația. A lipsit însă, cel puțin inițial, un acord politic internațional, care să statueze sau chiar să anticipateze noua situație.

Mai concret, avem în vedere deosebirea substanțială față de situația din Italia, unde armistițiul cu Națiunile Unite a fost încheiat la 3 septembrie 1943 și făcut public la 8 septembrie, sau din Finlanda, unde încetarea focului de ambele părți (finlandeză și sovietică) a fost urmată de negocieri de armistițiu, la Moscova, finalizate la 19 septembrie 1944<sup>362</sup>.

În schimb, în România la 23/24 august 1944 s-a produs efectiv întoarcerea armelor, ca o consecință a ordinelor regale române și a reacției germane, actul politic care consemna această schimbare de 180° fiind încheiat în capitala sovietică a 12/13 septembrie 1944<sup>363</sup>.

Cum s-a ajuns, totuși, ca un act dorit și pregătit, în principiu, de mai bine de un an de zile, să fie implementat într-o manieră atât de precipitată, parțial improvizată (însă nu și defectuoasă)? Situația aparent paradoxală se datorează, aşa cum am arătat, atitudinii ezitante a oamenilor politici cu autoritate, precum Ion Antonescu sau cu prestigiul și experiența, exemplul cel mai potrivit fiind Iuliu Maniu. Dorința de a scoate țara din războiul dus alături de Hitler îi anima, indiscutabil, pe amândoi, însă primul nutrea iluzia obținerii unor condiții mai avantajoase

<sup>361</sup> A se vedea de ex. Basil H. Liddel Hart, *Istoria celui de-al doilea război mondial*, București, Editura Orizonturi-Lider, f.a., p. 261

<sup>362</sup> Jacques de Launay, „Ultimele zile ale fascismului în Europa”, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1985, p. 69, 134-136

<sup>363</sup> Victor Ioan Frunză, *op. cit.*, p. 130-133

de la Stalin și era reticent față de posibila întoarcere a armelor, în timp ce al doilea evita să își lege numele de un act care ar fi consfințit rapturile teritoriale din iunie 1940, ca și alte condiții oneroase pentru statul român<sup>364</sup>. În aceste condiții, mai multă inițiativă au dovedit o serie de personalități, persoane și grupări cu mai puțină experiență politică. Avem în vedere aici, în primul rând, pe Tânărul rege Mihai I (n. 25 octombrie 1921), cel ce avea să fie ultimul suveran al României, pe o serie de cadre militare marginalizate de sau ostile lui Ion Antonescu și politicii sale (Constantin Sănătescu, Dumitru Dămăceanu, Aurel Aldea, dar și Emilian Ionescu, ex-comandant al Regimentului 1 Care de Luptă), precum și pe unele cadre ale Partidului Comunist, ca Lucrețiu Pătrășcanu și Emil Bodnăraș<sup>365</sup>.

Plănuită inițial pentru 26 august 1944, acțiunea decisivă a fost devansată cu 3 zile, ca urmare a deciziei Conducătorului de a se întoarce pe front la 24 august, după ce sosire în București în după-amiază de 22 august<sup>366</sup>. Modificarea astfel intervenită a sporit gradul de precipitare și improvizație, însă, nu a împiedicat reușita în sine a acțiunii, constând în arestarea lui I. Antonescu și a principalilor săi colaboratori, datorită refuzului de a accepta încheierea imediată a armistițiului cu U.R.S.S., în condițiile prezente de sovietici, fără a informa Germania<sup>367</sup>, cu care, de altfel, țara noastră nu avea nicio Convenție de alianță militară, de tipul celei încheiate cu Antanta, în august 1916.

Deși reacția germană la ceea ce părea a fi, din mai multe puncte de vedere, o repetare a evenimentelor petrecute în Italia la 25 iulie 1943, a fost mult mai promptă decât se așteptase suveranul, actul din după-amiază de 23 august 1944 nu a putut fi contracaritat, aşa cum avea să se întâmple la jumătatea lui octombrie, cu tentativa lui Horthy de a încheia pace separată cu U.R.S.S.<sup>368</sup>.

De altfel, în eforturile și planurile germane vizând anihilarea acțiunii regale, a fost prezentă și Divizia 1 Blindată, al cărei comandant, generalul gorjean Radu Korne, a refuzat însă categoric, propunerea de a deveni șeful unui guvern-marionetă filogerman, deși ofițerul respectiv

<sup>364</sup> Dinu C. Giurescu, *op. cit.*, passim

<sup>365</sup> *Idem*, p. 170

<sup>366</sup> Aurică Simion, *Preliminarii politico-diplomactice ale insurecției române din august 1944*, Editura Dacia, Cluj-Napoca, 1979, p. 474

<sup>367</sup> *Idem*, p. 474-476

<sup>368</sup> Jacques de Launay, *op.cit.*, p. 133, 143-145;

era considerat un redutabil adversar al bolșevismului<sup>369</sup>. Peste numai câțiva ani, bravul general român va deveni una din primele victime ale terorii staliniste, el fiind arestat la puțin timp după 23 august<sup>370</sup>.

Reușita actului de arestare a Mareșalului, cu toate urmările sale imediate, pe de o parte, și refuzul lui Hitler de a respecta opțiunea românilor de a ieși din război, pe de altă parte, au condus la izbucnirea ostilităților germano-române, în condițiile în care nici raporturile statului român cu Coaliția Națiunilor Unite, în special cu U.R.S.S., nu erau lămurite. Astfel, în ultimele 8 zile ale lunii august (24-31), armata română a trebuit să îndeplinească trei obiective majore, foarte ambițioase inițial, anume:

- eliminarea prezenței militare germane pe un teritoriu cuprinzând aproximativ granițele României din toamna lui 1940;

- „acoperirea” liniei de demarcăție impuse prin Dictatul de la Viena, mai precis blocarea posibilităților ca trupele germano-maghiare să pătrundă la sud de Carpați;

- retragerea și reorganizarea armatelor a 3-a și a 4-a, de pe frontul din Moldova<sup>371</sup>.

O premisă importantă a acestor succese militare fusese pusă, în mod conștient, chiar de către I. Antonescu, prin reorganizarea Armatei I și plasarea ei în sudul Transilvaniei, în perspectiva unui conflict armat cu Ungaria, pentru tranșarea litigiului transilvan.

Cum au surprins pe tanchiștii români cele opt zile insurecționale din cadrul Campaniei din Vest, încheiate la 9 mai 1945? În primul rând, trebuie precizat că, în seara zilei de 23 august 1944, majoritatea efectivului românesc de tancuri, se afla concentrată în Moldova unde situația Diviziei 1 Blindate era critică. Regimentul 1 Care de Luptă se afla la Gheboieni-Dâmbovița, iar Regimentul 2 Care de Luptă în Capitală. Un număr notabil de tancuri (16) se aflau la Târgoviște, în subordinea Centrului de Instrucție al Motomecanizatelor. Misiunea principală a tanchiștilor români, în seara de 23 august 1944, era blocarea căilor de acces spre văile Prahovei și Ialomiței pentru trupele sovietice<sup>372</sup>.

<sup>369</sup> \*\*\* *Revoluția de eliberare socială și națională în România în anii celui de-al doilea război mondial*, vol. I, Editura Militară, București, 1989, p. 99

<sup>370</sup> Fl. Constantiniu, *O istorie sinceră a poporului român*, ediția a III-a, revăzută și adăugită, Editura Univers Enciclopedic, București, 2002, p. 451

<sup>371</sup> General de divizie I. Gâdiuță, col. dr. Dumitru Dobre, *op.cit.*, p. 183

<sup>372</sup> *Idem*, p. 184-185

Evenimentele politice „la vârf” au imprimat însă o altă finalitate eforturilor de luptă ale tanchiștilor români, care, începând chiar din dimineața de 24 august, au fost angajați în lupta contra noului inamic, armata germană. Pentru tanchiștii români, ca și pentru armata română în ansamblul său, situația unităților aflate pe frontul din Moldova a fost mult mai complexă decât a celor din spatele frontului inițial, din cauza prezenței masive a sovieticilor în zonă.

Primul ordin către Divizia 1 Blindată, după 23 august 1944, prevedea deplasarea imediată către sud, până la Focșani, prin Roznov, Tazlău și Tg. Ocna. Executarea acestei misiuni s-a lovit atât de opozitia germanilor, cu care au izbucnit lupte în zona Roznov, cât și de acțiunile întreprinse de către avangărzile Armatei a 7-a sovietice, în zona Tazlău-Frumoasa, unde au fost interceptate elementele mai înaintate spre sud ale forțelor românești<sup>373</sup>. Tratați cu ostilitate de către foștii aliați germani, dar cu înțelegere și respect de către sovietici, prin generalul Lozev, românii au început să se organizeze pentru a sprijini trupele U.R.S.S., aflate în urmărirea inamicului de acum comun. La 27 august, în zona localităților Buda-Șipote, a avut loc o întâlnire a unor ofițeri superiori români și sovietici (generalii Radu Gheorghe, Avdeenko, Bogdanov și Lozev). După ce s-a convenit, în principiu, asupra cooperării militare având ca finalitate eliberarea întregii Transilvanii, au fost stabilite detaliile concrete. Practic, în următoarele 2-3 zile, s-a constituit detașamentul locotenent-colonel Gheorghe Matei, alcătuit din următoarele unități:

- Batalionul Vânători Moto din Regimentul 3 Vânători Moto, sub comanda lt. col. Răscănescu;
- Batalionul Blindat (căpitan Arcadie Duceag) al cărui nume îl vom regăsi și în luptele de pe teritoriul cehoslovac din primăvara 1945;
- Divizionul 101 Anticar – Reșița 75 mm (Diaconescu A);
- Compania Pionieri;
- Compania antiaeriană 25 mm;
- Grupul Servicii – maior Mihail Bădescu.

Conducerea Detașamentului Gh. Matei era asigurată pe lângă ofițerul omonim de către un stat major alcătuit din 6 ofițeri, având în frunte pe căpitanul Alexandru Mihailovici.

---

<sup>373</sup> C.S.P.A.M.I., fond Corpul Motomecanizat, dosar nr. 10, f. 1-2

În ceea ce privește dotarea acestei structuri militare blindate constituite *ad-hoc*, aceasta include 16 tancuri și autotunuri, 33 de tunuri și aruncătoare, pe lângă 133 de mașini de transport<sup>374</sup>.

Intrarea în acțiune a Detașamentului Gheorghe Matei s-a produs la 30 august 1944, având ca țintă imediată zona sud-estică a Ardealului, apoi centrul acestei provincii istorice românești. Prima etapă a Companiei din Vest, cea insurecțională, fusese însă depășită de către unitățile blindate din Moldova.

Mai bogate în evenimente au fost zilele de 24-31 august 1944 pentru unitățile blindate din zona Capitalei, respectiv petroliferă. După ordinele inițiale consecutive schimbării de orientare politică a țării din noaptea de 23 spre 24 august 1944, dimineața zilei a adus și primele acțiuni armate antigermane, constând în capturarea unui post radio auto și a șase soldați, ca și ordinul de a intercepta șoseaua București-Ploiești, prin cădere în spatele inamicului<sup>375</sup>.

În după-amiaza zilei de 24 august, s-a constituit Detașamentul Blindat, structurat în două grupări, una interioară sub conducerea generalului Constantin, iar alta exterioară, sub conducerea generalului Gh. Rozin. Cei doi generali erau subordonati direct generalului Iosif Teodorescu, întrucât misiunile celor două grupări erau complementare: izolarea și zdrobirea forțelor germane din București<sup>376</sup>. Acest obiectiv de importanță vitală pentru însăși soarta politică a națiunii române, a fost îndeplinit după aproape 100 de ore de confruntare cu un inamic îndărătnic și dispunând de mijloace de luptă performante.

Printre zonele unde au fost purtate lupte mai importante, amintim gara Buftea, Fabrica de Zahăr de la Chitila, aeroporturile Romeo Popescu și Otopeni, precum și pădurea Băneasa. Printre caracterizările luptelor din zilele de 24-26 august 1944 se numără, pe lângă caracterul sinuos (schimbător) uneori al luptelor, și intervenția forțelor aeriene în luptă. Ne referim aici atât la bombardamentele efectuate de către Luftwaffe în dimineațile de 24, 25 și 26 august 1944, cât și la raidul efectuat cu deosebită eficacitate de către aviația anglo-americană asupra zonei Otopeni (aeroport, sat, pădurea Băneasa), în dimineața zilei de 26 august 1944, ceea ce a afectat forțele germane locale, dar și o aripă avansată din Detașamentul Niculescu<sup>377</sup>. Într-adevăr, zona respectivă a

<sup>374</sup> Ibidem, f. 3

<sup>375</sup> Ibidem, f. 2

<sup>376</sup> Ibidem, dosar nr. 13, f. 66

<sup>377</sup> Ibidem, dosar nr. 10, f. 14

constituia, practic, unul din ultimele bastioane ale trupelor germane din Capitală. Astfel, la jumătatea zilei de 26 august 1944, germanii rezistau încă în Pădurea Băneasa, recuceriseră zona Chitilei și atacau satul Odăile.

După respingerea acțiunii ofensive germane menționate, forțele române și-au reluat acțiunile de curățire a zonei fără prea mare succes în noaptea de 26 spre 27 august 1944, dar cu rezultate substanțiale în ziua de 27, caracterizată de către generalul Gheorghe Rozin, drept „o zi de luptă foarte grea, dar cu rezultatele evidente, care au dus la îndeplinirea aproape completă a misiunii”<sup>378</sup>. Mult mai rapide și categorice fuseseră succesele din ziua de 24, când au fost ocupate definitiv gările Buftea și Mogoșoaia, iar un număr de peste 200 de soldați germani au fost luati prizonieri, pierderile forțelor armate române abia atingând, în total, ordinul zecilor<sup>379</sup>.

Revenind la ziua de 28 august 1944, menționând ocuparea satelor Tigănești și Potigrafu, de către Detașamentul General Niculescu, ceea ce a permis încercuirea și dezarmarea, până la ora 14<sup>00</sup>, a 2500 de militari germani la Moara Săracă<sup>380</sup>. Această acțiune strălucită a trupelor blindate române marca, de fapt, încheierea bătăliei pentru Capitală, eforturile principale din partea trupelor române, inclusiv a grosului forțelor blindate, concentrându-se acum spre Valea Prahovei, axă de legătură între București și trecătorile carpaticе, dar în primul rând zona petroliferă principală a României. Preluarea deplină și definitivă a controlului asupra Văii Prahovei implica, de fapt, trei obiective complementare, anume:

- preluarea controlului asupra zonei Dariște-Săcele, la nord de Carpații Meridionali, spre a preveni infiltrarea sau afliuirea unor forțe inamice din direcția respectivă; obiectivul urma să fie îndeplinit de către Detașamentul Blindat, prin ocolirea prealabilă a orașului Ploiești;

- închiderea căilor de acces din zona Câmpina, pentru ca trupele germane să nu se poată replia la nord, ceea ce ar fi pericolat situația trupelor românești din proximitatea Depresiunii Brașovului obiectivul cădea în sarcina componentei mobile a Diviziei a 8-a Cavalerie Moto (fosta Divizia a 2-a Blindată);

---

<sup>378</sup> Ibidem, f. 36

<sup>379</sup> Ibidem, f. 6

<sup>380</sup> Ibidem, dosar nr. 14, f. 32

- lichidarea completă a rezistențelor germane din regiunea Ploiești-Câmpina, misiune care trebuia îndeplinită de către Detașamentul General Ceaușu<sup>381</sup>.

Toate cele trei structuri militare blindate românești și-au îndeplinit cu succes și pierderi minime obiectivele încredințate, astfel încât, în ziua de 30 august 1944, un vast teritoriu național românesc, inclusiv Valea Prahovei și trecătorile Carpaților, era definitiv pierdut de către germani. Concomitent, trupele sovietice intrau în București, la două zile după eliberarea completă și definitivă a acestuia de către trupele românești. Cele opt zile de lupte cu unitățile germane aflate pe teritoriul național românesc au avut ca rezultat și capturarea unui mare număr de autovehicule aparținând inamicului, printre care nu se aflau însă și tancuri, cel puțin conform unor documente. Reglementarea statutului acestor vehicule a fost plasată în sfera de competență a Direcției Superioare a Motomecanizării<sup>382</sup>.

Trecând în revistă consecințele imediate ale actului de la 23 august 1944 și ale acțiunilor întreprinse de armata română în zilele următoare, analistul B.H. Liddell Hart, scrie, referindu-se la înaintarea trupelor sovietice: „Tancurile parcurgeseră 400 de kilometri în 12 zile. În următoarele 6 zile s-au mai deplasat încă 320 de kilometri, până la Turnu-Severin, pe Dunăre, la granița cu Iugoslavia. O mare parte a forțelor germane au fost prinse în cursă pe pozițiile din Basarabia sau zdrobite din mers. Întreaga Armată a 6-a Germană totalizând 20 de divizii a fost pierdută. Din acest punct de vedere înfrângerea s-a dovedit tot atât de zdrobitoare, precum cea de la Stalingrad”<sup>383</sup>.

Însuși Adolf Hitler, în con vorbirile avute la 18 septembrie 1944 cu dictatorul croat Ante Pavelić, așea actul de la 23 august 1944, din punct de vedere al importanței, pe același plan cu debarcarea anglo-americană în Normandia, respectiv prăbușirea grupului de armate „Centru”, din Bielorusia<sup>384</sup>. Pentru comparație, reamintim faptul că, la 23 iunie 1944, trupele lui Jukov au declanșat ofensiva, cu un efectiv de 1,5 milioane militari, înarmați cu 32.000 de tunuri și aruncătoare, 5200 de tancuri și tunuri anticar și nu în ultimul rând, 6000 de avioane. Ofensiva sovietică a avut ca rezultat retragerea Wehrmacht-ului din orașele

<sup>381</sup> Ibidem, dosar nr. 21, f. 6-7

<sup>382</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 914, *passim*

<sup>383</sup> B.H. Liddell Hart, *op. cit.*, vol. II, p. 262

<sup>384</sup> Fl. Constantiniu, *O istorie sinceră...*, p. 414

Vitebesk, Minsk, Vilnius, Kaunas, Orodna etc. și încercuirea a circa 750.000 de militari germani<sup>385</sup>.

Dincolo de aspectele ținând de analiza militară comparativă, este cert că actul de la 23 august 1944 a avut câteva importante consecințe strategice pentru Germania, constând în:

- pierderea aliniamentelor Focșani-Nămoloasa-Brăila și Carpaților, implicit pătrunderea sovieticilor în zonă și prăbușirea dispozitivului german în Balcani;
- pierdere resurselor de grâne și petrol ale României;
- pierderea aportului reprezentat de efectivele armatelor române, acum puse la dispoziția Coaliției Națiunilor Unite<sup>386</sup>.

La finele lui august 1944, România era definitiv pierdută pentru Germania. Dar care erau interesele și intențiile U.R.S.S.?

Nu mai începe niciun fel de îndoială că scopul lui Stalin era extinderea sferei de influență sovietice, implicit a modelului politic, economic și cultural stalinist într-o arie vastă din estul, sud-estul și centrul bătrânlui continent. Politician dur,abil și extrem de prudent și precaut, tiranul de la Kremlin și-a impus punctul de vedere în diversele state cucerite de Armata Roșie, în mod variabil ca ritm, intensitate și mijloace. România, în ciuda apropierii geografice de U.R.S.S., rămânea unul din statele cele mai puțin apropriate de ruși, ca afinitate, și de comunism ca opțiune politică. Era o țară de mici proprietari agricole, individualiști, dotată cu o elită divizată tradițional între francofili (cei mai numeroși) și germanofili. În plus, forma de guvernământ era și ea una total opusă modelului sovietic: monarhia constituțională, în fapt, un amestec fluid, în anii interbelici, de democrație și autoritarism, departe însă de excesele totalitariste bolșevice sau naziste. Data fiind o asemenea situație generală și, în particular, slabiciunea extremă a Partidului Comunist, ascensiunea la putere a sateliștilor locali ai Moscovei urma să se facă relativ lent, prin coexistență și cooperare inițială cu personalități, instituții și categorii sociale reprezentând România interbelică. Cuvintele de ordine erau, deci, pentru agenții Moscovei, camouflarea, disimularea, infiltrarea, garnisite cu izolarea treptată a nucleelor de rezistență anticomunistă, oricum stabilite și divizate între ele „tactica salamului”.

În eforturile sale progresive de comunizare a României, Uniunea Sovietică dispunea de două atuuri interdependente. Pe de o parte, avem

---

<sup>385</sup> M. Reteagan, *op.cit.*, p. 39

<sup>386</sup> Fl. Constantiniu, *op.cit.*, p. 411-414

în vedere statutul său de hegemon regional, recunoscut și de anglo-americanii în anii 1943-1944, cel mai explicit prin acordurile de procentaj de la Moscova, din octombrie 1944, între Churchill și Stalin, cu faimoasa partajare pentru România (90% influență sovietică, respectiv 10% influență britanică), simetrică aceleia din Grecia, unde englezii aveau interese majore<sup>387</sup>. Al doilea atu al U.R.S.S. constă în marele efort uman, militar și material făcut de acest stat împotriva Germaniei hitleriste (al cărei aliat non-beligerant fusese, totuși, între august 1939 și iunie 1941). Mai concret, imaginea Uniunii Sovietice de victimă a unei agresiuni naziste sălbaticice, i-a permis acesteia să folosească, în modul cel mai eficient posibil, lozinca „lichidării totale a oricăror rămășite ale fascismului”. Or, pentru o țară ca România, care în vara anului 1940 alesese Germania tocmai de teama U.R.S.S., o asemenea tactică oferea largi spații de acțiune, în vederea reducerii la tăcere a opoziției prin lichidare, prin șantaj.

O instituție a regimului politic de tip monarchic constituțional era și armata română potențial nucleu de rezistență militară împotriva asaltului declarat de comuniști asupra puterii politice. Pentru a neutraliza un obstacol atât de însemnat în calea comunizării țării, sovieticii și forțele prosovietice locale, atâtea câte existau și ele, au recurs la trei metode complementare. O primă cale de diminuare a puterii armate românești a constat în subordonarea unităților militare române față de cele sovietice și folosirea lor drept „carne de tun”, în operațiuni militare dificile și puțin eficiente. O a doua metodă a constat în reducerea propriu-zisă a efectivelor militare ale României, pornind de la statutul *de facto* de stat învins și ocupat al acesteia, situație pe care artizanii actului de la 23 august 1944 nu au dorit-o sau provocat-o, dar nici nu au putut-o evita, ci doar atenua momentan. După 23 august 1944, începând cu Convenția de armistițiu din 12/13 septembrie 1944, statutului român i-au fost impuse o serie de „acorduri” care prevedea explicit diminuarea puterii sale armate, cel mai cunoscut act în materie fiind semnat la 26 octombrie 1944, exact a doua zi după eliberarea ultimelor localități din Ardealul de Nord, de sub ocupația străină<sup>388</sup>. În fine, a fost foarte intens vehiculată lozinca „democratizării” armatei, a înlocuirii, marginalizării și chiar eliminării ofițerilor cu atitudine și ținută incomodă, din punct de vedere sovietic, sub motivația necesității de a fi anihilate complet

<sup>387</sup> Gheorghe Buzatu, *op. cit.*, doc. 87, p. 214-215

<sup>388</sup> General de divizie I. Gâdiuță, col. dr. Dumitru Dobre, *op. cit.*, p. 200

„elementele fasciste reacționare”. Întrucât România se aflase preț de mai bine de 3 ani în conflict direct cu U.R.S.S., nu era foarte greu pentru sovietici să se lanseze în acuzații de „crime de război” și profascism.

Aceste evoluții nu au putut ocoli nici arma tancuri, supusă unor „reorganizări” (epurări, reduceri), începând chiar din septembrie 1944<sup>389</sup>.

Inițial, atunci când Armata Roșie avea nevoie destul de acută de aportul militar românesc, pentru a crea și exploata o breșă cât mai largă în cadrul sistemului defensiv german, presiunile politice având ca finalitate convergentă imediată crearea de premise pentru ascensiunea comuniștilor, au avut o intensitate relativ redusă. Într-un asemenea context, marcat deci, preponderent de speranțe care se vor dovedi iluzorii, unii ofițeri români au pus chiar problema continuării programului de inaugurare lansat de către regimul antonescian, așa cum ne dovedește, între altele, un document datat 22 septembrie 1944, dar elaborat, foarte probabil, în zilele premergătoare. După ce trece în revistă planurile inițiale din vara lui 1944, realizările anterioare lui 23 august 1944, precum și evenimentele (evoluțiile) în materie consecutive actului respectiv, documentul redactat la Comandamentul Trupelor Motomecanizate se concentra asupra reorganizării armei blindate. Pornind de la exemplele reprezentate de către armatele americană, britanică, sovietică, dar și germană, era avansată ținta atingerii unei proporții de 1/3, în cazul unităților blindate din ansamblul marilor unități ale armatei române, scop ambițios și pe termen lung, planificat, deci, a se produce în mai multe etape, care nu erau însă foarte clar definite. Un prim pas pe drumul modernizării armatei române, în sensul amplificării componentei sale blindate, ar fi constat în desăvârșirea programului minimal anterior lui 23 august 1944, de constituire a trei divizii blindate. În ceea ce privește posibilitatea de procurare a materialului blindat, din paginile raportului răzbate o foarte mare doză de optimism, atât în privința situației de moment, cât mai ales a perspectivelor. Mai concret, se miza, inițial, pe materialul existent în Moldova, evaluat la circa 150 de tancuri, dintre care 90 la Divizia 1 Blindată, iar 60 la Divizia a 2-a. Mărirea numărului de blindate era prognozată a se face cu sprijinul noilor aliați ai României, „în măsura înțelegerilor cu aceștia”<sup>390</sup>. Or, Marile Puteri învingătoare în cea de-a doua conflagrație mondială erau fie dezinteresate (cazul S.U.A. și al Marii Britanii), fie contra-interesate

<sup>389</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 879, *passim*

<sup>390</sup> C.S.P.A.M.I., colecții arhivistice, fond 333, dosar nr. 120, f. 617-627

(cazul U.R.S.S.) în dezvoltarea unor ramuri mai noi ale puterii armate românești, iar faptul se va vedea destul de repede.

Astfel, la finele lui septembrie 1944, când luptele grele din Podișul Transilvaniei erau pe sfârșite, Divizia Blindată a primit ordinul nr. 67.000 din partea Marelui Stat Major, ordin stipulând reducerea efectivului la strictul necesar. Ca urmare imediată a acestui ordin, întregul efectiv concentrat al Diviziei, dar și o parte din oamenii aflați sub arme, au fost trimiși în concediu<sup>391</sup>.

Eliberarea completă a Transilvaniei de sub ocupația germano-maghiară a fost urmată imediat (cel puțin cronologic, de impunerea Protocolului din 26 octombrie 1944, semnat de generalul Vinogradov, din partea Comisiei Aliate de Control, și generalul N. Rădescu, succesorului lui Gheorghe Mihail în funcția de șef al Marelui Stat Major Român. Potrivit documentului „bilateral” impus părții române, în termen de 35 de zile urmau să fie desființate mai multe structuri și unități militare românești, printre care un comandament de armată, patru comandamente de corp de armată, 14 divizii. Una din cele 14 divizii era și Divizia Blindată<sup>392</sup>, după o existență de nici patru ani.

Ordinul explicit de desființare a primei divizii românești de blindate va fi emis la 1 noiembrie 1944 și va purta numărul 70.200. Practic, actul prevedea trimitera efectivelor principale aparținând Regimentelor 3 și 4 Vânători de Munte la Divizia a 2-a de Munte și comasarea Regimentului 1 Care de Luptă cu Regimentul 2 Care de Luptă, rămas, în ciuda păstrării numelui, singurul regiment de tancuri al armatei române<sup>393</sup>. Procesul de „reorganizare” a unităților respective a luat sfârșit până la data de 1 decembrie 1944<sup>394</sup>, prevăzută și în protocolul Vinogradov-Rădescu.

Printre alte elemente menite să submineze puterea de luptă a armatei române, în particular a componentei sale blindate, menționăm sistarea lucrărilor de producție a vânătorului de care „Mareșal”, precum și dizolvarea, la 1 aprilie 1945, a Direcției Superioare a Motomecanizării<sup>395</sup>.

În paralel cu dizolvarea propriu-zisă, de unități, puterea blindată a armatei române a fost diminuată și prin angajarea unităților românești

<sup>391</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 879, f. 27

<sup>392</sup> General de divizie I. Gâdiuță, col. dr. Dumitru Dobre, *op. cit.*, p. 201

<sup>393</sup> C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 879, f. 39-40

<sup>394</sup> Ibidem

<sup>395</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 914, passim

în misiuni și operațiuni ingrate pe fronturile de luptă, începând din septembrie 1944. De altfel, luna în cauză este, pentru istoria militară românească, sinonimă cu bătălia pentru Transilvania, în condițiile efectuării de către inamicul germano-maghiar a două ofensive, la 5 și 13 septembrie 1944, având ca țintă recucerirea lanțului carpatin și chiar a zonei petrolifere<sup>396</sup>.

La nivelul armei tancuri, bătălia pentru Transilvania poate fi urmărită pe două paliere distincte, dar nu total independente, în funcție de luptele la care au luat parte unitățile Corpului Motomecanizat, respectiv ale Detașamentului Gheorghe Matei.

Astfel, până la 5 septembrie 1944, în zona de concentrare Chinchiș-Ozd-Blaj-Calvasar Blăjel-Târnave, nu se realizase concentrarea unităților avute în vedere pentru continuarea operațiunilor de eliberare a Ardealului, mai ales în privința blindatelor și a mijloacelor anticar<sup>397</sup>. Așadar, debutul ofensivei germano-maghiare surprindea forțele românești într-o situație destul de ingrată, fapt care s-a repercutat sensibil asupra desfășurării bătăliei defensive de pe Târnave (5-9 septembrie 1944), cel puțin în primele ei trei zile. În ciuda unor eforturi importante din partea românilor, inferioritatea blindatelor și criza materialului anticar au permis inamicului să obțină o serie de succese, destul de scump plătite însă<sup>398</sup>.

Oprirea ofensivei inamice a fost urmată de încercări zadarnice din partea românilor de a relua inițiativa strategică, tentative urmate, la rândul lor, de către cea de-a doua ofensivă germano-maghiară în Transilvania, punând trupele românești, în ansamblul lor, într-o situație destul de problematică. În acest context, trupele blindate române au înregistrat câteva succese locale în perioada 16-18 septembrie 1944, constând în realizarea și consolidarea unor capete de pod la nord de Mureș<sup>399</sup>.

Decada 17-27 septembrie 1944 rămâne însă una de foc în istoria armei tancuri, a armatei române, în general, din cauza atacurilor infructuoase și costisitoare din punct de vedere uman și material asupra Dealului Sângeorgiu.

Obiectivul militar amintit constituia din punct de vedere fizico-geografic o înălțime masivă, în formă de amfiteatră, cu o deschidere de 5

<sup>396</sup> Fl. Constantiniu, prefață la Jacques de Launay, *Ultimele zile....*, p. 23-26

<sup>397</sup> C.S.P.A.M.I., fond Corpul Motomecanizat, dosar nr.21, f. 13-14

<sup>398</sup> Ibidem, f. 15-19

<sup>399</sup> Ibidem, f. 37-38

kilometri și cu flancurile sprijinate pe cursul Mureșului. Germanii au valorificat la maximum avantajele terenului, beneficiind și de o aglomerare de efective și mijloace. Tactica aleasă de sovietici, constând în atacuri frontale nesușinute de tancuri, artillerie și aviație, era una primitivă, având, probabil, ca finalitate deliberată decimarea forțelor armate române<sup>400</sup>. După constatarea formală a acestui rezultat destul de previzibil, de altfel, Corpul Motomecanizat a fost retras din prima linie de luptă, la 29 septembrie 1944. În cele aproape 6 săptămâni scurte de la 23 august 1944, structura în cauză înregistrase pierderi grave, totalizând un număr de 286 ofițeri, 175 subofițeri și 9448 trupă, morți, răniți și dispăruți<sup>401</sup>.

În ceea ce privește Detașamentul Gheorghe Matei, activitatea sa operativă în intervalul 30 august 1944-29 septembrie 1944 poate fi urmărită de-a lungul a trei etape corespunzătoare îndeplinirii a trei obiective militare importante anume:

- cucerirea trecătorii (pasului) Ghimeș-Palanca;
- urmărirea inamicului până dincolo de Sovata;
- cucerirea Reghinului<sup>402</sup>.

Lupta Detașamentului Gheorghe Matei pentru stăpânirea zonei Ghimeș-Palanca, implicit pentru eliberarea Transilvaniei, a început chiar în noaptea de 30 spre 31 august 1944, la exact patru ani de la Dictatul de la Viena, însă luptele decisive nu au putut fi angajate mai devreme de 2 septembrie 1944 și s-au încheiat după 8 zile, cu victoria de la Frumoasa și pătrunderea trupelor sovietice în zona din sud-estul Transilvaniei locuită de secui. Un impediment major în calea ofensivei românești l-a reprezentat posesia de tunuri anticar de către germani<sup>403</sup>.

Rezistența inamicului s-a făcut simțită și în timpul operațiunilor de urmărire între Frumoasa și Eremitul, localitate situată la vest de Sovata<sup>404</sup>. Nici decada 17-27 septembrie 1944 nu s-a dovedit ușoară. În timp ce camarazii de arme din cadrul Corpului Motomecanizat erau decimați la Dealul Sângelariu, ostașii locotenent-colonelului Gheorghe Matei își riscau viețile pentru eliberarea orașelor Târgu Mureș și Reghin. Într-un prim tempo (17-23 septembrie 1944) este eliberat și apărat satul Șerbeni, după care sunt atinse obiectivele Sân Mihaiu de Pădure și

<sup>400</sup> Alesandru Duțu, *op.cit.*, p. 331-332

<sup>401</sup> C.S.P.A.M.I., fond Corpul Motomecanizat, dosar nr. 21, f. 59

<sup>402</sup> Ibidem, dosar nr. 11, *passim*

<sup>403</sup> Ibidem, f. 11-13

<sup>404</sup> Ibidem, f. 5

Cacuci, iar între 24 și 28 septembrie, condițiile meteorologice au determinat stoparea ofensivei, reluată însă cu o impetuozitate remarcabilă la 28 septembrie, când în doar două ore au fost parcursi 17 kilometri, frontul fiind împins pe linia Hodosa-Iclod-Iara de Mureș-Gornești<sup>405</sup>. Până la retragerea sa din luptă, consemnată (tot) la 30 septembrie 1944, Detașamentul Gh. Matei a reușit să provoace inamicului pierderi net superioare celor proprii (ex. 1800 de prizonieri sau 8 tancuri inamice captureate, față de cele 5 tancuri proprii pierdute sau avariate)<sup>406</sup>. Sfârșitul lui septembrie 1944 a consemnat, aşadar, încrearea aportului masiv al tanchiștilor români la războiul antihitlerist, odată cu demararea eforturilor de „reorganizare”, cât și de desființare a Diviziei Blindate, proces despre care am vorbit.

Aportul tanchiștilor români la Campania din Vest a continuat însă, în prima decadă a lunii octombrie 1944 fiind organizată Gruparea Blindată, care a acționat pe front circa o lună de zile până la atingerea Tisei<sup>407</sup>, granița apuseană revendicată în anii primei conflagrații mondale de către ambicioșul Ionel Brătianu. Se cuvine să precizăm că, după depășirea rezistenței forțelor inamice în centrul Transilvaniei, forțele sovietice și românești au declanșat o serie de operațiuni ofensive în Ardeal și Ungaria răsăriteană, între care operațiunea „Debrețin”, inițiată la 6 octombrie 1944, în cadrul căreia s-a consumat, la 11 octombrie 1944, eliberarea Clujului<sup>408</sup>. În același context, merită remarcat faptul că, începând cu data de 8 octombrie 1944, dar mai ales cu 25 octombrie 1944, trupele române au fost angajate în operațiuni militare dincolo de granița apuseană a țării, moment mult mai puțin discutat în istoriografie și publicistică decât trecerea Nistrului, în urmă cu trei ani de zile. Faptul că, în fond, era vorba de aceeași problemă de principiu (lupta dincolo de granițele țării, într-un război de coaliție, sovieticii nefiind cu nimic mai puțin hegemoniști decât germanii, în raporturile cu românii), cântărește, în diferite analize consacrante subiectului, mai ușor decât oportunitatea politică a gestului, judecată, totuși potrivit unor criterii și date *post-factum*.

Revenind la lupte date de armata română în Transilvania nord-vestică și Ungaria estică (octombrie-noiembrie 1944), menționăm, pe

---

<sup>405</sup> *Fascinația Oțelului. ....*, p. 127

<sup>406</sup> *Ibidem*

<sup>407</sup> General de divizie I. Gâdiuță, col. dr. Dumitru Dobre, *op. cit.*, p. 201

<sup>408</sup> Al. D. Duțu, *op. cit.*, p. 337

lângă faptele de arme ale Detașamentului Blindat<sup>409</sup>, și primele consecințe ale reducerii componentei blindate din structura armatei noastre naționale. Astfel, la 19-20 octombrie 1944 germanii au atacat cu două divizii blindate la limita între Divizia 4 Infanterie română și trupele sovietice, lovitura principală fiind recepționată de către marea unitate românească, aflată de la început într-o situație dificilă, atât tehnic (lipsa tancurilor și a tunurilor anticar), cât și strategic, ceea ce a avut ca efect pierderi grave, inclusiv capturarea generalului Platon Chirnoagă<sup>410</sup>.

O nouă etapă de implicare directă a tanchiștilor români în efortul de război împotriva Germaniei naziste s-a consumat efectiv după 25 martie 1945, însă a fost „convenită” (impusă) încă din luna februarie 1945, în contextul pregătirilor pentru impunerea guvernului pro-comunist presidat de către fostul ministru averescan din anii '20, dr. Petru Groza. Într-o lucrare apărută în anul 1998, academicianul Florin Constantiniu avansa ipoteza că, la rândul ei, decizia sovieticilor de a impune un guvern marionetă la București ar fi fost cauzată ori precipitată de un context politico-militar regional marcat, pe de o parte, de probabilitatea unei/unor (contra) ofensive germane având ca țintă spațiul românesc, iar pe de altă parte, de creștere sensibilă a nemulțumirilor și a opoziției deschise a unor grupări politice și militare românești față de regimul sovietic de ocupație<sup>411</sup>. Fapt este că una din măsurile luate de sovietici pentru a ușura instaurarea guvernului Groza a fost trimiterea în zona de front a Regimentului 2 Care de Luptă, la jumătatea lui februarie 1945<sup>412</sup>.

În momentul trimiterii sale pe front, în Cehoslovacia, Regimentul 2 Care de Luptă avea următoarea organizare: două batalioane de tancuri, o companie de cercetare și alte subunități, totalizând 1000 de ofițeri, subofițeri și soldați, echipați cu 79 blindate (tancuri, autotunuri și autoblindate de cercetare)<sup>413</sup>. Deplasarea spre zona de luptă, ordonată la 16 februarie 1945 s-a finalizat 10 zile mai târziu, în localitățile Sahy, respectiv Kostolni Morance<sup>414</sup>. Situația singurului

<sup>409</sup> General de divizie I. Gâdiuță, col. dr. Dumitru Dobre, *op. cit.*, p. 202

<sup>410</sup> Al. D. Duțu, *op.cit.*, p. 341-342

<sup>411</sup> Fl. Constantiniu, *Doi ori doi fac șaisprezece*, Editura Corint, București, 1998, p. 57-68

<sup>412</sup> Colonel (r) Vasile Ienceanu, *Pedepsiti să învingă*, Editura Militară, București, 1992, p.23

<sup>413</sup> General de divizie I. Gâdiuță, col. dr. Dumitru Dobre, *op. cit.*, p. 203

<sup>414</sup> România în anii celui de-al doilea război mondial, vol.III, Editura Militară, București, 1989, p. 309

regiment românesc de tancuri, în cea de-a doua jumătate a lui februarie 1945, era nesatisfăcătoare din mai multe puncte de vedere:

- deficit la încadrarea în ofițeri și trupă, în cazul trupei lipsurile cifrându-se la 40%;
- insuficiența netă a echipamentului și a îmbrăcăminte;
- caracterul incomplet al instrucției;
- absența experienței de război;
- inferioritatea numerică și tehnică a carelor de luptă și a autocamioanelor<sup>415</sup>.

În aceste condiții, preț de o lună de zile (26 februarie-25 martie 1945), au fost efectuate, pe pământ străin, departe de țară, operațiuni organizatorice și de instrucție cu totul deosebite pentru circumstanțele respective<sup>416</sup>.

Intrarea efectivă în luptă s-a produs la 25 martie 1945, dată după care unitatea comandată de colonelul Stan Zătreanu a fost folosită până la epuizare, în operațiuni ofensive, de către aliații sovietici.

În legătură cu contextul militar ceva mai larg în care s-a produs reintrarea efectivă în luptă a tanchiștilor români, trebuie precizat că acțiunile armatei române pe teritoriul cehoslovac (și austriac) au cunoscut mai multe etape. După luptele din zona frontierei ungaro-cehoslovace (18 decembrie 1944-12 ianuarie 1945), după etapa Rožnava-Gron (12 ianuarie 1945-24 martie 1945), la 25 martie 1945, pentru Armata a 4-a au început luptele din Fatra Mare și Fatra Mică, în timp ce Armata 1 s-a angajat în operațiunea Gron-Morava. La rândul ei această ultimă operațiune menționată comportă mai multe faze: Gron-Nitra (25 martie-2 aprilie 1945), Nitra-Vag (2-6 aprilie 1945) și Vag-Morava (6-11 aprilie 1945)<sup>417</sup>. În ceea ce privește, concret Regimentul 2 Care de Luptă, acesta a fost implicat, după vizita mareșalului Rodion Malinovski pe front (27 martie 1945), în operațiunile de forțare a râurilor Gron (Hron), Nitra și Vag (Vah), iar apoi într-o serie de misiuni în munți, în colaborare cu Brigada 27 Tancuri de Gardă sovietică, în timp ce Divizia 141 i-a revenit sarcina de a manevra Bratislava, la flancul drept și în spate, metropola slovacă fiind finalmente eliberată la 4 aprilie 1945<sup>418</sup>. După eliberarea orașului Bratislava (Pozsony, Pressburg), a urmat forțarea Moravei, râu pe care Regimentul 2 Care de Luptă l-a traversat la 9 aprilie

<sup>415</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Motomecanizării, dosar nr. 127, f 13

<sup>416</sup> Ibidem, f. 16

<sup>417</sup> Al. D. Duțu, *op. cit.*, p. 351, 364

<sup>418</sup> Ibidem, p. 369

1945, pătrunzând, alături de Brigada 27 Tancuri sovietică pe teritoriul Austriei, anexată de Germania nazistă în urmă cu 7 ani. Participarea tanchiștilor români la luptele din raioanele Hohenrappersdorf-Schirick etc., în sprijinul Diviziei 4 Infanterie de Gardă sovietică, a fost consemnată în nu mai puțin de patru ordine de zi sovietice emise în săptămâna 11-16 aprilie 1945<sup>419</sup>, ceea ce nu a schimbat esențial atitudinea generală a sovieticilor față de români, „pe teren”.

O pagină deosebită de istorie militară a fost scrisă de către tanchiștii români în orășelul Hohenrappersdorf, între 11 și 13 aprilie 1945. printre elementele de originalitate și dificultate care au caracterizat confruntările de aici, menționăm:

- silențiozitatea pătrunderii trupelor românești în orășel în dimineața zilei de 11 aprilie 1945, fără pregătire de artillerie;
- intervenția aviației inamice (11 aprilie 1945-prânz);
- luptele car contra car angajate în cursul zilei de 12 aprilie 1945<sup>420</sup> (probabil, cel mai dens episod al participării tanchiștilor români la războiul anti-hitlerist).

Lupte scurte, dar violente s-au înregistrat și la Schrick (14-15 aprilie), la scurt timp după căderea Vienei (13 aprilie 1945).

Bilanțul participării Regimentului 2 Care de Luptă la eliberarea Austriei însumează 40% din totalul pierderilor înregistrate de această unitate în cadrul Campanie din Vest<sup>421</sup>. De altfel, încă înainte ca etapa „austriacă” a participării la război a Regimentului să se încheie, la jumătatea lui aprilie 1945, s-a procedat la o(nouă) reorganizare, prin care efectivele românești de blindate participante la război s-au redus la o companie mixtă, dotată cu tancuri T<sub>4</sub> și autotunuri aflate (tot) în subordinea Brigăzii 27-a de Tancuri de bandă sovietice<sup>422</sup>. La conducerea companiei românești de tancuri s-a aflat căpitanul Arcadie Duceag, secondat, între alții, de sublocotenentul Iosif Forgaci, al cărui pluton s-a remarcat în luptele de la Gross-Kurt și Eisenstahl (19-20 aprilie 1945), prin suplețea manevrelor tactice și pierderile grele provocare inamicului<sup>423</sup>. La 22 aprilie 1945, în momentul revenirii pe teritoriul cehoslovac (de această dată, în zona colinelor ceho-morave), compania Duceag era alcătuită dintr-un pluton de tancuri T<sub>4</sub>, comandat

<sup>419</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Motomecanizării, dosar nr. 127, f. 17-18

<sup>420</sup> General de brigadă (rez.), V. Ienceanu, *op.cit.*, p. 210-221

<sup>421</sup> Al. D. Duțu, *op. cit.*, p. 370

<sup>422</sup> C.S.P.A.M.I., fond Direcția Motomecanizării, dosar nr. 127, f. 20

<sup>423</sup> România în anii..., vol. III, p. 347-348

de Iosif Forgaci, un pluton de autotunuri și un T.A.C.A.M., comandat de sublocotenentul Marin Vlădoianu, un pluton de tancuri R<sub>35</sub>, comandant de sublocotenent rezervist Traian Tiulescu și un pluton de șenilete R<sub>1</sub>, comandant de sublocotenent Valeriu Florian<sup>424</sup>.

Compania Duceag a dat luptele grele cu germanii în ultima decadă a lunii aprilie 1945, inamicul folosindu-se cu îndărătnicie de configurația terenului și dovedind o putere de contra-atac surprinzătoare pentru situația generală de pe front<sup>425</sup>. Pe de altă parte, ultima decadă a lui aprilie 1945 i-a consemnat, de pildă, moartea a peste 100.000 de soldați germani și 200.000 sovietici în luptele de la Berlin<sup>426</sup>. După câteva zile de acalmie, consecutive sinuciderii lui Adolf Hitler, ziua de 9 mai 1945 a găsit pe tanchiștii români în localitatea Znojmo, de lângă Brno. În decursul a 45 de zile, din cei 1000 de militari angajați în luptă, o zecime plătiseră cu viața, iar din cele 79 de mașini de luptă, doar două mai erau intacte<sup>427</sup>.

---

<sup>424</sup> *Ibidem*, p. 348

<sup>425</sup> General de brigadă V. Ienceanu, *op. cit.*, p. 276-285

<sup>426</sup> Jacques de Launay, *Ultimele zile....*, p. 221-260

<sup>427</sup> *România în anii...*, vol.III, p. 354

**PARTEA a III-a. DOCUMENTE**  
**REZUMATUL DOCUMENTELOR**

Nr.doc.

5 iulie 1919	Extras din Registrul Istoric al Regimentului 1 Care de Luptă (05.07.1919-22.06.1941)	1
2 iulie 1919	Adresa Ministerului de Război, Secretariatul General către Direcția III-a Artillerie privind deschiderea unei școli pregătitoare pentru instruirea cadrelor înainte de sosirea materialului comandat în străinătate.	2
16 iulie 1919	Raportul Comisiei pentru recepția Carelor de Asalt către Ministerul de Război, Secretariatul General privind recepționarea unor materiale.	3
21 iulie 1919	Dare de seamă privind funcționarea Școlii de Care de Asalt Giurgiu în perioada 21 iulie-10 septembrie 1919.	4
8 august 1919	Adresa Ministerului de Război, Secretariatul General către Direcția III-a Artillerie prin care face cunoscută încheierea recepției batalionului de Care de Asalt și trimiterea materialului în țară până la 15.08.1919.	5
9 august 1919	Adresa Ministerului de Război, Secretariatul General către Marele	6

Cartier General prin care face cunoscut că în urma înțelegerilor luate de Comisia Română din Paris cu autoritățile franceze, Ministerul de Război a aprobat dotarea armatei române cu un batalion a trei companii de care de asalt ușoare.

17 septembrie 1919

Raportul Școlii Carelor de Asalt către Ministerul de Război, Direcția III-a Artilerie privind studierea și înființarea din ordinul generalului DeLobit a unui centru de instrucție pentru armata sârbă cu materialul Companiilor 301 și 303 de la Neuschatz.

7

25 decembrie 1919

Raportul Comandantului Batalionului Carelor de Asalt, lt.col.Predescu către Ministerul de Război, Direcția III-a Artilerie privind receptia materialului (circa 50 tanuri, 40-50 alte vehicule, piese de schimb) în data de 29 ianuarie 1920.

8

27 iunie 1924

Telegrama cifrată a Marelui Stat Major către Atașatul Militar de la Paris-Londra privitoare la cedarea prin prelevare a unor tanuri ușoare.

9

3 iulie 1924

Telegramă prin care se comunică Marelui Stat Major, Biroul materiale faptul că Ministerul de Război englez poate ceda numai 3 tanuri model „Medium a”.

10

[1924]	O prezentare asupra carelor de luptă din armata română.	11
14 august 1924	Referat al Subșefului Marelui Stat Major, generalul Panaitescu privitor la carele de asalt.	12
11 iulie 1935	Proces verbal al Consiliului Superior al Armatei întrunit în ziua de 11.07.1935 la M.Ap.N. având ca obiect al dezbatării chestiunea carelor de luptă.	13
13 august 1935	Adresa Ministerului Armamentului, Inspectoratul General Tehnic al Armatei prin care lansează Atașatului Militar Polon la București invitația de participare la un concurs în vederea achiziționării carelor de luptă.	14
4 octombrie 1935	Adresă prin care se face cunoscută componența comisiei care va merge în Franța, Anglia și Italia pentru a examina Materialul de Care de Luptă.	15
[1935]	Situația invitațiilor și răspunsurilor pentru concursul: care de luptă; concursul material anticar; procurare de plăci de blindaj.	16
8 ianuarie 1936	Referat privitor la concursul de care de luptă care urma a se desfășura în	17

cursul lunii noiembrie 1935.

22 ianuarie 1938	Referatul Inspectoratului General Tehnic al Armatei, Direcția Fabricației Materialelor de Război privitor la contractul încheiat de M.Ap.N. cu Societățile Furnizoare pentru primirea unor care de asalt, tractoare etc. necesare armatei române.	18
mai 1938	Referat relativ la dotarea cu care de luptă de diferite tipuri a armatei române.	19
3 iunie 1939	Notă informativă privind experimentarea Carului R 35.	20
20 octombrie 1939	Înființarea Brigăzii 1 Motomecanizată prin Î.D. nr.3819 din 20.10.1939 și organizarea acesteia.	21
20 octombrie 1939	Scurt istoric al Grupului Specialități Moto de la înființare 20.10.1939 și până la 05.03.1942.	22
[1939]	Extras din Registrul Istoric al Regimentului 2 Care Luptă.	23
[1939]	Care de luptă. Considerații.	24
[1940]	Dare de seamă asupra probelor executate cu şenileta prototip Malaxa-Renault.	25

17 aprilie 1941	Înalt Decret din 17.04.1941 privind transformarea Brigăzii 1 Motomecanizată în Divizia 1 Blindată în data de 01.03.1941.	26
20 mai 1941	Ordinea de bătaie a Comandamentului Diviziei 1 Blindată.	27
30 august 1941	Memoriu adresat de generalul Ioan Sion mareșalului Antonescu.	28
28 noiembrie 1941	Raportul Regimentului 2 Care Luptă, Serviciul Tehnic către Divizia 1 Blindată relativ la posibilitățile de reorganizare a unităților de care și stadiul reparațiilor.	29
29 decembrie 1941	Tabel cu dislocarea Comandamentului Diviziei I-a Blindată și unităților în subordine.	30
24 iunie 1942	Referat al Direcției Superioare Tehnice relativ la fabricarea în țară a carelor de luptă și autoblindatelor.	31
1 iulie 1942	Dare de seamă cu privire la starea materialului motomecanizat la data de 01.07.1942.	32

22 iulie 1942	Referat al Direcției Superioare Tehnice relativ la punerea în stare de funcționare a carelor de luptă capturate.	33
1 august 1942	Raportul Marelui Stat Major, Secția 4 către Cabinetul Militar al Conducătorului Statului referitor la situația carelor de luptă și autoblindatelor rusești.	34
1 septembrie 1942	Adresa Legației Germane către șeful Marelui Stat Major prin care solicită să i se comunice data plecării în Germania a personalului ce urma să ia în primire tancurile și să se instruiască la școala de tancuri din Wünsdorf.	35
3 septembrie 1942	Adresă privitoare la organizarea plecării în Germania la Școala de Tancuri din Wünsdorf în data de 5 septembrie 1942.	36
11 septembrie 1942	Raportul Marelui Stat Major, Secția 4 către Cabinetul Militar al Conducătorului Statului privitor la Divizia Blindată.	37
Decembrie 1942	Referat privitor la posibilitățile de întrebuințare a materialului blindat capturat.	38
30 ianuarie 1943	Raportul Directorului Superior al Motomecanizării, general de divizie	39

	A.Nicolaescu către Marele Stat Major, Cabinet privitor la transformarea carelor T60 sovietice în care de asalt.	
1 martie 1943	Itinerariul parcurs de Divizia 1 Blindată de la 01 martie 1943 la 31 martie 1943.	40
15 aprilie 1943	Referat cu situația și starea materialului motorizat și mecanizat la data de 15 aprilie 1943.	41
4 august 1943	Ordin circular al M.St.M., Secția IV-a prin care se comunică unitățile care vor primi care de luptă provenite din capturi și ordinea distribuirii acestora.	42
28 octombrie 1943	Proces-verbal încheiat între cpt. Sânbotin Gh. din partea Comisiei de Control și Recepție de pe lângă uzinele Rogifer-Malaxa și ing. Vereș Radu, director al Uzinelor-Malaxa pentru a justifica întârzierile cauzate Uzinelor Rogifer în diverse domenii de fabricație.	43
1 ianuarie 1944	Dare de seamă a Direcției Superioare a Motomecanizării privind starea materialului motorizat și mecanizat.	44
21 ianuarie 1944	Notă privind propunerea Direcției Superioare a Motomecanizării de a demonta carele de luptă captureate.	45

12 februarie 1944	Adresă privind efectuarea „Transporturilor Mareșal”.	46
18 februarie 1944	Adresa Comisiei „Lt.col. Drăghescu Paul” către Fabrica de Muniții prin care comunică măsurile ce trebuie luate pentru păstrarea secretului construcției „Armei Mareșal”.	47
17 martie 1944	Situația întocmită de Atelierul Care de Luptă privitoare la piesele care au fost întrebuințate pentru realizarea Carelor de Luptă.	48
25 mai 1944	Tabel cu vagoanele necesare Uzinelor „Rogifer”, Fabrica Turnătorii, pentru transportul materialelor, necesare fabricației piesei “M”.	49
26 mai 1944	Tabel cu vagoanele necesare Uzinelor „Rogifer”, Fabrica Turnătorii, pentru transportul materialelor, necesare fabricației piesei “M”.	50
29 mai 1944	Adresă prin care se face cunoscut numele celor care-l vor sprijini pe ing. Bârsu Ion în desăvârșirea lucrării pentru piesa „M”.	51
7 iulie 1944	Raportul Comisiei de Control și Supraveghere la Uzinele „Rogifer”	52

	către Comandamentul Militar al Uzinei „Rogifer” referitor la bombardamentul din 03.07.1944 asupra Uzinelor „Rogifer”.	
18 iulie 1944	Dispozițiile date de Mareșalul Antonescu generalului de Corp de Armată Gh.Roza referitoare la organizarea și instruirea armei blindate, controlul vehiculelor auto și al circulației lor, în întreaga țară.	53
26 iulie 1944	Adresa Comandamentului Trupelor Motomecanizate către Divizia 8 Cavalerie Moto prin care comunică constituirea Diviziei 2-a Blindată din Divizia 8-a Cavalerie Moto.	54
14 august 1944	Notă-studiu cu privire la reorganizarea trupelor motomecanizate.	55
17 august 1944	Raportul Comandamentului Trupelor Motomecanizate către Ministerul de Război, Cabinet privind Divizia 8 Blindată.	56
21 august 1944	Jurnal de operații al Diviziei 1 Blindată (21 august 1944-23 august 1944).	57
27 august 1944	Raportul Comandamentului Trupelor Motomecanizate către M.St.M.,	58

	privind misiunea operativă primită de Comandament prin ordinul 678.591 din 24.08.1944.	
29 august 1944	Raport operativ pentru ziua de 29 august 1944.	59
22 septembrie 1944	Notă privind reorganizarea armei blindate și motorizarea.	60
22 septembrie 1944	Raportul Comandantului Trupelor Motomecanizate către Ministerul de Război relativ la reorganizarea armei blindate și motorizarea.	61
30 noiembrie 1944	Proces-verbal prin care se face cunoscută încheierea operațiunilor de desființare a M.St.M.	62
13 decembrie 1944	Notă privind contopirea Regimentului 1 Care Luptă cu Regimentul 2 Care Luptă și măsurile luate.	63
31 martie 1945	Notă informativă a Ministerului de Război, Cabinetul Ministrului către Ministerul de Război, Secretariatul General, S.S.A.U. și M.St.M. prin care se face cunoscută desființarea Inspectoratului General al Motomecanizării pe 01.04.1945.	64

\*

\* \* \*

## DOCUMENT NR.1

### REGIMENTUL 1 CARE DE LUPTĂ P.S.

134

Extras  
din Registrul Iстoric al acestui Regiment

- A. – A luat ființă la 5 iulie 1919 prin Ordinul nr. 1401/919 al Ministerului Război.
- B. – „Școala Care de Asalt”.
- C. – S-a creat din Compania 303 Care de Asalt franceză, care se afla în România.
- D. – O singură Companie școală cu instructori francezi, având sediul la Giurgiu.
- E. – „Steaua României” cu spade și panglică de “Virtute militară” Brevet Nr. 981/1942.
- F. – La 1 noiembrie 1919, prin Ordinul Ministerului de Război Nr. 2451 se constituie din Școala carelor de asalt, Batalionul Carelor de Asalt, pe trei Companii care și o companie transport. Sediul la Mihai Bravul.

–La 4 decembrie 1919 Batalionul este mutat la Târgoviște.

–La 6 decembrie 1920 prin Ordinul M.St.M. nr. 6395 se atașează Batalionului de care, grupul III Moto Mitraliere, organizat pe trei plutoane.

– Prin Î.D. nr. 5488 din 25 decembrie 1920 se grupează sub denumirea de Regimentul Carelor de Luptă, următoarele unități:

a) Batalionul Carelor de Asalt compus din: 3 Companii Care și 1 Companie Transport.

b) Grupul Trenuri Blindate, compus din: Tren blindat linie normală, nr.1 și Trenurile blindate cale largă nr. 1 și 2.

c) Grupul III Moto Mitraliere și Autoblindate, compus din: 2 Companii Moto mitraliere; 1 Companie auto blindată; 1 Companie reparații și 1 Companie Depozit.

La 1 iunie 1922, prin Î.D.R. Nr. 2920, Regimentul trece de sub ordinele Dir. III Artillerie sub ordinele Inspectoratului tehnic al Infanteriei.

- La 20 noiembrie 1922 Grupul trenurilor blindate este vărsat Regimentului Artilerie AA prin Ordinul M.St.M. nr. 7795/922.
- La 1 octombrie 1923 prin Ordinul M.St.M.nr. 1099 Regimentul trece în Circumscripția teritorială a Corpului Vânători Armată.
- La 28 octombrie 1925 prin Ordinul nr. 4466 al Inspectoratului Tehnic al Infanteriei Batalionul de autoblindate și motomitriliere trece la C.I. Cavalerie Sibiu.
- Prin Ordinul M.St.M. nr. 586/925 ia ființă al II-lea Batalion al regimentului.
- La 15 februarie 1935 prin Înalt Ordin nr. 1 Regimentul intră sub ordinele Inspectoratului General de Armată.
- La 10 iunie 1937 s-au primit primele 15 care R.2 constituindu-se „Compania R.2”.
- La 1 aprilie 1938 Regimentul are un batalion Renault și un batalion „R2”.
- La 1 noiembrie 1939 prin Î.D.R. nr. 3818 se înființează Regimentul 2 Care Luptă, cu oameni din Regimentul 1 C.L. și Care „R.35”.
- La 5 iunie 1940 prin Ordinul M.St.M. nr. 9363 se dislocă din Regimentul 1 Care Luptă câte un batalion care intră în componența Grupurilor 11 Vânători Moto și 4 Vânători Moto.
- La 29 iunie 1940 conform Ordinului M.St.M. nr. 6122 regimentul pleacă pe zonă despărțit în două batalioane, care devin corpuri aparte cu sediile la Bacău (Batalionul I) și Tecuci (Batalionul II).
- La 11 noiembrie 1940, conform Ordinului M.St.M. nr. 16300 batalioanele se contopesc și revin în Garnizoana Târgoviște.
- La 1 martie 1941 batalioanele din Grupurile Vânători Moto revin în regiment conform Ordinului M.St.M. nr. 26000.
- La 22 iunie 1941 regimentul mobilizat pleacă pe front, organizat pe 2 batalioane și ia parte, în cadrul Diviziei 1-a Blindată, la toate luptele din Basarabia și pentru cucerirea Odessei.

Comandantul Regimentului 1 Care de Luptă P.S.

Lt. Colonel Gh. Matei

Adjutantul Regimentului

ss indescifrabilă

**Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice, Pitești (în continuare: C.S.P.A.M.I.), fond Marele Stat Major (în continuare: M.St.M.), Secția I Organizare-Mobilizare, dosar nr. 2637, f. 134**

\*  
\* \*  
**DOCUMENT NR. 2**

REGATUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL DE RĂZBOI  
SECRETARIATUL GENERAL  
Nr. 1401  
2 iulie 1919

Ministerul de Război  
către  
Direcția III-a Artillerie

Cu onoare, vi se face cunoscut că, Ministerul a rugat Comandamentul Francez să-i pună la dispoziție câteva Care de Asalt, pentru ca înainte de a ne sosi materialul ce am comandat în străinătate, să putem face cu ofițerii noștri o școală pregătitore, constituindu-ne un sămbure instructor.

Comandamentul Francez ne încunoștințează prin adresa nr. 158/3 – alăturată în copie - că ne poate pune la dispoziție compania 303 – aflată actualmente la Reni – cu tot personalul și materialul ei.

În urma recunoașterii făcută la fața locului, Ministerul a hotărât de acord cu Comandamentul Francez – ca instrucția cadrelor de bază să se facă la Giurgiu.

Aceste cadre vor fi cele din alăturatul tablou.

S-a dat Comandamentului Garnizoanei Giurgiu și Direcției 4-a Geniu ordin să aranjeze cantonarea trupei și ofițerilor.

S-a dat ordin ofițerilor cadre, să se prezinte Secretariatului General; vă rugăm să urmăriți prezentarea lor la Serviciu.

Cu onoare, vă rugăm să binevoiți:

1) A lua înțelegere cu Comandamentul Francez, hotărând data începerei școlii care trebuie să fie cât mai grabnică; Carele de Asalt vor pleca din Reni la 5 iulie a.c.

2) A studia funcționarea școlii cu materialul nostru – Școala se va face la poligonul Mihai Bravu sau la tabăra Slobozia (Giurgiu), și imediat ce materialul ne va sosi.

Ofițerii și personalul ce se va instrui – prin cadrele de bază vor fi chemați în serii și aşa ca serviciul la corpuri să nu sufere.

Se va organiza cazarmarea, întreținerea etc.

Se vor întocmi instrucțiuni potrivit regulamentelor de întrebuițare a Carelor de Asalt, luând avizul unităților Franceze de Tancuri din țara noastră și ținând seamă de practica ce se va face la Giurgiu.

Proiectul și instrucțiunile vor fi supuse Ministerului.

Veți raporta de asemenea, data începerii școlii de la Giurgiu, cum și data probabilă când școala se va termina.

Chestiunea comportă urgență.

p. Ministru

Secretar General

General

S.S. indescifrabil

**C.S.P.A.M.I., fond Ministerul de Război (în continuare: M.R.),  
Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, fila 2.**

\*

\* \* \*

### **DOCUMENT NR. 3**

**COPIE**

Nr. 10

16 iulie 1919

Paris

Comisia pentru receptia Carelor de Asalt  
către  
Ministerul de Război (Secretariatul General)

Am onoare a raporta că Comisia a recepționat următorul material:

72 care de asalt tip Renault din care 45 cu tunuri de 37 m/m și 27 cu mitraliere.

3 loturi O 2 (unelte pentru cele 3 companii)

3 loturi R 2 (piese de schimb pentru cele 3 companii).

Cele 3 care T.S.F. prevăzute în tabelele de efective nu ni s-au prezentat pentru recepție comunicându-se de către subdirecția Carelor de Asalt, că materialul nu este pus încă la punct pentru a corespunde scopului cerut. Acest material va urma să fie completat mai târziu atunci când se va putea realiza aşa ca să dea rezultate bune și să asigure legătura

prin T.S.F. în condiții perfecte. Până atunci unitățile de care după organizarea ce o au dispun de toate mijloacele terestre de legătură, fiind foarte bine dotate. Carele prezentate la recepție au fost lucrate de uzinele Herliot din Lyon care le-a terminat cu puțin timp înaintea armistițiului și le-a predat – fiind recepționate în regulă – Centrului de aprovizionare de material automobil din Lyon, de la care comisia română le-a recepționat.

Mai fiind de făcut unele mici completări și curățiri din cauză că materialul a stat câteva luni afară sub prelate, comisia nu le-a recepționat încă definitiv, însărcinând Centrul de Aprovizionare de material de automobil din Lyon cu această lucrare care va trebui terminată la 20 iulie a.c. când materialul se va recepționa, se va îmbarca și expedia în țară, dacă până atunci se vor relua transporturile militare prin Italia și Iugoslavia, astăzi întrerupte.

Procese verbale de recepție atât ale francezilor cât și ale noastre vor fi înaintate după 20 iulie a.c.

În același timp comisia a mai recepționat provizoriu 32 remorci fabricate la Villefranche pentru unitățile de Care; 7 camionete ușoare „Fiat”; 1 bucătărie rulantă de la parcul de automobile din Lyon, toate noi, însă ținute câteva luni afară din lipsă de depozite acoperite. și pentru acest material am cerut vagoane pentru 20 iulie a.c. când comisia se va transporta din nou la Lyon pentru a face recepția definitivă și a asista la îmbarcare. Pentru a nu se face confuzie în destinația materialului automobil necesar unităților de Care ușoare, am onoare a raporta că vom interveni la Ministerul de Război Francez ca toate transporturile acestei unități să fie destinate Arsenalului Armatei din București.

Acest stabiliment după ce va primi materialul și-l va verifica punând în regulă ceea ce s-ar fi stricat pe drum îl va distribui unităților de Care ușoare evitând în acest mod ca materialele, automobilele, camioanele, echipamentele etc. – destinate acestei unități să ajungă la alte servicii sau la alte depozite ale armatei.

Anexăm un tabel de tot materialul destinat a fi trimis unităților de Care ușoare, rugând a-l trimite Arsenalului pentru a avea cunoștință și a putea urmări transporturile aşa ca distribuția să se facă unităților de Care de Asalt conform proiectului de organizare.

Președintele Comisiei  
Colonel (ss) Pascal

Tabel  
De materialul destinat unităților de Care ușoare de Asalt.

- 72 care ușoare de asalt  
 25 camioane  
 15 tractoare Latil  
 1). 2 tractoare Baby-Kolt  
     7 camionete Fiat  
 54 remorci  
 12 automobile turism  
 7 motociclete  
 8 biciclete  
 2). Material și piese de schimb pentru cele 3 companii și S.R. (tabloul O1, R1, O2, R2 și depanaj ).  
 3). Material telefonic  
 4). Material sanitar  
 5). Cinci sute echipamente complete  
     p. conformitate  
     Registrator Arhivar cl.I  
     (s.s. indescifrabil)

**C.S.P.A.M.I., fond M.R., Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, f.24.**

\*  
\*           \*

#### **DOCUMENT NR. 4**

Dare de seamă  
 asupra  
 funcționării Școlii de Care de Asalt Giurgiu  
 de la 21 iulie – 10 septembrie 1919

#### **I. ORGANIZARE**

Școala a început să funcționeze la 21 iulie 1919 la Giurgiu, cu materialul Companiei 302 franceză și s-a terminat la 10 septembrie 1919, adică după funcționare de 7 săptămâni.

Personalul român instruit se compune din :

- 13 ofițeri
- 2 reangajați
- 5 maiștri civili

#### 4 şoferi

(a se vedea tabelele nr. 1, 2, 3, 4)

Pe lângă acest personal destinat încadrării primului batalion de care de asalt român, a mai luat parte la instrucție și un număr de maiștri mecanici trimiși de Arsenalul Armatei spre a cunoaște materialul.

Din acești maiștri civili acei prevăzuți în tabelul nr.5 au terminat complet tot programul de instrucție.

Acei prevăzuți în tabelul nr. 6 prezentându-se prea târziu la școală, 10 zile înainte de terminarea cursurilor, au căpătat sumar cunoștințe teoretice și practice asupra materialului.

Timpul de instrucție stabilit de către personalul instructor francez nu a fost depășit, limitându-se strict la programul alcătuit dinainte.

## II. PROGRAMUL DE INSTRUCȚIE

Personalul român a fost complet instruit asupra următoarelor materii :

- a) Instrucția Tehnică a carului ușor „Renault”
- b) Instrucția Tactică
- c) Instrucția Conducere
- d) Instrucția Armament și Tragere

### a) Instrucția Tehnică

Elevii au căpătat cunoștințe complete asupra materialului a tuturor organelor constitutive, atât teoretice cât și practice.

Rezultatele sunt foarte bune atât în ceea ce privește ofițerii cât și pentru reangajați, care sunt la curent cu orice cheștiune, putând servi ca instructori.

S-a insistat în special asupra părții practice ca : reparații, pene, întreținerea materialului etc. și rezultatele la care s-a ajuns sunt mai presus de orice așteptări.

Se poate considera că în cheștiunea instrucției tehnice, care de fapt este cea mai grea, personalul este perfect pregătit și capabil a servi ca instructori.

Rămâne ca aceste cunoștințe căpătate, să le perfeționeze în special sub raportul practic, lucrul ce nu s-a putut obține în mod desăvârșit în cele două luni de școală, deoarece sunt cheștiuni ce nu se pot prinde decât printr-o practică îndelungată.

### b) Instrucția Tactică

- 1) Instrucția Teoretică
- 2) Instrucția Practică (exerciții, manevre)

### **1. Instrucția Teoretică**

S-au căpătat cunoștințe teoretice complete asupra:

Istoricul Carelor de Asalt. Clarificarea și întrebuințarea lor pe câmpul de luptă.

Organizarea Carelor Ușoare: Secția, Compania, Batalionul.

Manevrarea pe câmp a secției.

Serviciul în campanie

Lupte (de zi și de noapte).

Exerciții de îmbarcare și debarcare a materialului pe cheiuri de îmbarcare, și în plină cale etc.

### **2. Instructia Practică**

S-au făcut numeroase exerciții de manevra secției și a companiei în diferite momente de luptă.

Teme executate împreună cu infanteria pe poligonul Centrului de Instrucție al Diviziei 12-a la Slobozia.

Această din urmă chestiune, prezentând o importanță capitală a format obiectul unei atenții speciale a noastră.

S-au executat 6 manevre combinate cu infanterie (un batalion infanterie, sprijinit de o secție de care ușoare).

Rezultatul a fost foarte instructiv atât pentru noi cât și pentru infanterie, concretizând principiile de întrebuințare ale carelor ușoare de asalt în legătură cu infanteria.

### **c) Instrucția Conducerii**

Întreg personalul școlii a trecut prin tot felul de exerciții pe teren variat, prevăzut în programul de instrucție.

Orice elev poate conduce carul pe orice teren, în toate împrejurările, atât ziua cât și noaptea.

Pe lângă instrucția practică, fiecare elev posedă noțiunile teoretice și pedagogia necesară unui bun instructor al conducerii. S-a insistat mult asupra acestui lucru, întocmindu-se în acest scop și un „Livret al Mecanicului Carului Ușor”. În acest manual este scris sub o formă ușoară de înțeles, tot ceea ce este necesar unui bun instructor de conducere.

### **d) Armament. Tragere**

Se cunoaște în mod complet: Mitraliera Hotchkiss și Tunul de 37 m/m și anume:

Nomenclatura. Montarea. Demontarea. Funcționarea.

Incidente de tragere. Întreținerea armei și munițiuni.

S-au executat 10 ședințe de tragere mixtă cu mitraliera și cu tunul, fiecare elev trăgând circa 700-800 cartușe mitralieră și 40 lovitură de tun.

## CONCLUZII

Întreg programul analitic propus a se urma de către elevi, s-a executat cu precizie și cu randament foarte bun.

Personalul școlii, ofițeri și subofițeri au căpătat noțiunile indispensabile, pentru a putea instrui cadrele primului batalion de care ușoare ce urmează a se constituie.

## III. REGULAMENTE ÎNTOCMITE

1. Un proiect de regulament asupra întrebunțării carelor de asalt în luptă.

2. Un proiect de regulament asupra manevrei unităților de care de asalt ușoare.

3. Un proiect de regulament asupra mitralierelor Hotchkiss și tunul de 37m/m.

4. Un manual practic de tehnică cuprinzând:

a) Date numerice asupra carului ușor Renault.

b) Descrierea materialului carului ușor Renault.

c) Noțiuni sumare de mecanică, electricitate și magnetism.

5. Un manual practic de conducere „Livretul Mecanicului Carului Ușor Renault”.

Toate aceste lucrări sunt terminate, însă au nevoie să fie revăzute pentru a căpăta forma definitivă. Odată acest lucru făcut se va înainta câte un exemplar celor în drept.

## IV. PROPUNERI

Pentru începerea instrucției primului batalion se propun următoarele:

1) Școala să înceapă instrucția la Poligonul Mihai-Bravul pe ziua de 1 octombrie 1919.

2) Școala va începe chiar în cazul când carele nu vor sosi până la acea dată.

Principii de conducere în organizarea programului sunt următoarele:

1) Desăvârsirea instrucției militare a trupei

2) Instrucția Tehnică. Se va face instrucția teoretică prin ajutorul planșelor, a unui car demontat și a pieselor demontate ce le putem procura cu ușurință de la Compania 302 franceză.

3) Armament: Instrucția cu mitraliera și tunul de 7 m/m, cu material împrumutat tot de la Compania 302 franceză.

4) Conducerea. Se va începe școala de conducere a automobilelor.

În acest scop școala cu raportul Nr. 184/22 a cerut 6 șasiuri de exercițiu care se găsesc în curs de montare la Socola prin îngrijirea Corpului cu Tracțiune Automobilă. Cu ajutorul acestor șasiuri, întreg personalul batalionului va face școala de conducere, rămânând ca la sosirea carelor să se completeze instrucția specială, lucrul care va fi foarte ușor.

5) Instrucția Tactică. Se va face instrucție teoretică și practică, prin conferințe, manevre de cadre, înlocuind carele prin fanioane.

Cu modul acesta vom putea temporal substitui lipsa carelor de asalt, utilizând timpul și mijloacele cele mai apropiate de instrucția reală, încât la sosirea carelor de asalt, instrucția să se poată completa cu ușurință și în scurt timp.

## V. OBSERVAȚII ASUPRA MATERIALULUI

Carul de Asalt Ușor Renault este o trăsură automobilă chiurasată. Caracteristica lui este că nu are roți în contact directă cu pământul, ci este un aparat cu aderență totală cu pământul, prin ajutorul unui lanț articulat format din patine cu gheare, care se mișcă pe niște galeți conducători.

Această caracteristică a carului îl face capabil de a trece aproape orice obstacol ce întâlnește în calea sa.

Carul Ușor Renault nu prezintă până acum o siguranță absolută în funcționarea sa. În cursul exercițiilor foarte adesea ori intervin pene ușoare de altfel, care însă cer un personal îndemâneric pentru repararea lor.

Asemenea, puterea motorului este mică (15 H.P.) iar greutatea moartă de material prea mare față de randamentul balistic al armei (greutate 6,5 tone, 1 tun de 7m/m sau o mitralieră).

Capacitatea interioară a turelei prea mică, abia are loc un om. Din această cauză oboseala echipajului este enormă. După 2 ore de lucru continue se simte nevoia absolută a schimbării personalului sau a acordării de repaus. Această oboseală provine din cauză că personalul este insuficient iar ocupațiile multiple. Tunarul sau mitraliorul are de îndeplinit prea multe funcțiuni: păstrarea legăturii cu celelalte care și Comandantul Secției, conducerea mecanicului prin semne, observarea obiectivului și tragerea cu piesă.

Viteza carului (7 km pe oră) este prea mică. Acest inconvenient se resimte mult în manevra pe câmp, când carul e chemat să depășească infanteria, spre a reduce rezistențele ce aceasta a întâlnit sau să face față unui contra-atac.

Unul dintre inconvenientele cele mai mari ale carului este limitarea capacitații sale de marș. În adevăr carul se transportă în apropierea zonei de atac cu ajutorul căilor ferate, a tractoarelor sau îmbarcat pe camioane. Carul nu poate executa marșuri lungi fără a uza considerabil motorul și lanțul cu patine. Asemenea prezintă și un inconvenient de ordin tactic deoarece zgomotul ce patinele îl fac pe pământ face ca, în apropierea poziției de plecare la atac, să se ia măsuri mari de precauție pentru a se putea păstra secretul operației.

Este incontestabil că industria de război va realiza îmbunătățiri viitoarelor modele de care, lucrând asupra următoarelor puncte:

1. Mărirea vitezei Carului. Tehnica trebuie să lucreze în sensul obținerii unui car cu dublă aderență pe pământ și anume:

a) O aderență totală, prin lanț cu patine pentru a servi la trecerea obstacolelor;

b) O aderență pe roate, ca la orice trăsură automobilă necesară executării marșurilor.

Acest dublu sistem de mișcare, care nu va lucra simultan și succesiv și după nevoie, ar elibera gravele inconveniente semnalate mai sus. În adevăr, transportul spre zona de atac, executarea marșului de apropiere și ori de câte ori se cere o viteză mare s-ar putea utiliza sistemul de aderență pe roate, iar pentru trecerea obstacolelor să se utilizeze sistemul aderenței totale prin lanț.

2. Mărirea randamentului balistic față de greutatea moartă a materialului. A se studia mărirea capacitații interioare a cupolei spre a face loc la 2 mitraliere sau un tun și o mitralieră. Realizarea acestui lucru ar avea ca avantaj pe lângă că mărește capacitatea de foc a carului, se

poate la nevoie continua tragerea cu o singură mitralieră, dacă unul din servanți sau eventual mecanicul va fi scos afară din luptă.

3. O organizare tehnică astfel încât să se asigure carului o funcționare mai sigură și în condițiile cele mai grele de teren. Acest lucru se poate realiza prin adoptarea a două motoare, ceea ce nu-i imposibil fiind deja aplicat la unele tractoare. Cu acest mijloc vom avea un motor fie ca rezervă fie a fi întrebuințat ca să miște roatele în cazul când s-ar realiza sistemul aderenței duble.

4) O organizare interioară, care să procure echipajului un serviciu mai ușor. Acest deziderat este un corolar al punctului 2 (mărirea capacitatei interioare a cupolei). În acest chip se va putea împărți munca, lăsând șefului de car însărcinarea de a se păstra legătura, a conduce pe mecanic, a observa obiectivele, iar servantului numai sarcina de a trage. Deci cupola să permită a adăposti 2 oameni.

Comandantul Școlii Carelor de Asalt  
Lt. Colonel Predescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.R., Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, f. 410-412.**

\*  
\* \* \*

### **DOCUMENT NR. 5**

REGATUL ROMÂNIEI  
MINISTERUL DE RĂZBOI  
SECRETARIATUL GENERAL  
Nr. 3275

Ministerul de Război  
către  
Direcția 3-a Artillerie

Urmare la Nr. 2497 din 25 iulie a.c.

Colonelul Dumitrescu Toma ne face cunoscut că receptia batalionului de Care de Asalt s-a terminat și că materialul va fi trimis în

țară începând de la 4 august, câte 3 trenuri pe săptămână, aşa că până la 15 august ele vor fi complet expediate.

Cu onoare vă rugăm să binevoiți a lua degrabă măsurile necesare în vederea executării celor indicate în ordinul sus indicat.

p. MINISTRU  
Secretar General  
General  
(s.s.indescifrabil).

8.VIII.1919

f. urgent

Se va trimite în copie chiar apoi  
D.G. , Serviciul Remontă, Serviciul Personal  
M.C.G., Tabăra M. Bravul, Școala de la Giurgiu, Direcția  
Armament,

D.7.Intendență cu indicațiunea ca să accelereze executarea  
normelor anterioare primite.

**C.S.P.A.M.I., fond M.R., Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, f.128.**

\*  
\* \* \*

#### **DOCUMENT NR. 6**

01974

9 august 1919

Ministerul de Război  
Secretaritul General  
către  
Marele Cartier General

Am onoare a vă face cunoscut:

În urma înțelegerilor luate de Comisia Română (Colonel Dumitrescu Toma) din Paris cu autoritățile franceze și în urma studiului făcut la față locului de Comisia Română sub președinția colonelului Pascal Traian, Ministerul de Război a luat hotărârea și a aprobat să se doteze și armata românească, deocamdată, cu un batalion a trei companii de care de asalt ușoare a cărui compunere ca material este:

72 care ușoare de asalt tip Renault armate cu mitraliere Hotschkiss și cu tunuri de 37mm  
25 camioane  
15 tractoare Latil  
2 tractoare Baby-Kolt  
7 camioane Fiat  
7 motociclete  
8 biciclete  
diferite materiale necesare (piese de schimb, material telefonic, sanitar și 500 echipamente)  
54 remorci  
12 automobile, turism.

S-a renunțat deocamdată a dota acest batalion și cu care de asalt ce poartă tunul de 75mm, fiindcă organizarea acestui car nu este încă pusă la punct.

Fiecare companie de care de asalt franceză, după ordinea de bătaie, trebuie să aibă și un car de T.S.F. Cum aceste care nu sunt puse încă la punct pentru a corespunde scopului cerut, s-a amânat recepționarea lor până când modificările ce i se vor aduce, vor putea asigura legătura prin T.S.F. în condiții perfecte.

## I. ORGANIZARE

### a) Material

După tabelele de efectiv franceze s-a adoptat organizarea în material, doțând fiecare companie cu 24 care de asalt dintre care 15 armate cu tunuri de 37 mm și 9 mitraliere Hotschkiss. S-a adăugat, pentru batalionul românesc o secțiune de împrospătare, depanaj, întreținere și transport capabilă să pună în bună stare, prin propriile ei mijloace, fără a mai fi nevoie de arsenal, și în imediata apropiere a câmpului de luptă toate mașinile scoase din serviciu dintr-o cauză sau alta.

Această secțiune mai conține pe lângă atelier și un echipaj de tractoare Latil și remorci speciale capabile să încarce pe ele, în câteva minute numai, unitățile de luptă ale unei companii și să le transporte fără a le ostene cătuși de puțin în orice punct al câmpului de luptă. Aceasta în legătură cu slaba densitate a rețelei noastre ferate și cu drumurile noastre care în majoritate sunt slab construite și întreținute, mai ales spre fronturile de luptă (Basarabia).

În ceea ce privește carele cu T.S.F., unelte și material de lucru, piese de schimb, camionete, camioane, automobile, biciclete, motociclete, material telefonic, telegrafic F.F., sanitar, arhivă,

aprovisionare etc. (adoptate, sunt acelea prevăzute în ordinea de bătaie franceză, armată care a creat aceste care și care le întrebuiștează de la apariția lor).

**b) Personal**

Personalul necesar unităților de tancuri ușoare este prevăzut în alăturările tabele de efectiv în care s-a pus în concordanță tabelul de efectiv francez cu organizarea noastră la orice corp de trupă și în care s-a ținut socoteală de secțiunea de depanaj adoptată în plus ca și de nevoie de a avea un personal de corvoadă absolut necesar funcționării serviciului de transport.

**C.S.P.A.M.I, fond M.R., Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, fila 129.**

\*

\* \* \*

**DOCUMENT NR. 7**

**INSPECTORATUL TEHNIC AL ARTILERIEI  
ȘCOALA CARELOR DE ASALT**

Confidential

Nr. 357

1919 luna septembrie ziua 17

Școala Carelor de Asalt  
către  
Ministerul de Război  
(Direcția 3 Artillerie)

Am onoare a raporta următoarele:

I. Duminică 14 septembrie, a sosit la Giurgiu maiorul Goubernard Comandantul Batalionului Carelor de Asalt franceze din Orient. D-sa mi-a arătat ordinul Domnului General DeLobit de la Kikinda-Mare, prin care îi ordona ca să studieze și înființeze un centru de instrucție pentru armata sârbă cu materialul Companiilor 301 și 303 de la Neuschatz.

Maiorul Goubernard a refuzat executarea ordinului, pe baza comunicării ce primise de la Comandamentul Armatei de Orient la 27

august, din care reiese că materialul unei companii și Secția Reparații precum și Depanaj (S.R.D.) sunt destinate Armatei Române. În urma acestui refuz, a plecat din Kikinda la Giurgiu.

În urma discuțiilor avute, am hotărât pe maiorul Goubernard, a face demersurile necesare pe lângă D-1 General Petin a-i aproba ca ambele companii și S.R.D. să fie transportate la Giurgiu în vederea reparațiilor și pregătirii materialului pentru predare.

După lungi discuțiuni D-1 General Petin a admis acest punct de vedere, numai însă în ceea ce privește Compania 301 și S.R.D., rămânând ca Compania 303, să fie transportată ceva mai târziu la Sofia-Constantinopol.

În acest scop a dat ordin scris maiorului Goubernard, făcând cunoscut și Ministerului de Război Român.

Pentru a se satisface însă și susceptibilitățile diplomatice, care pentru un moment interzic orice livrare de material de război României, D-1 General Petin a ordonat maiorului Goubernard să comunice la Kikinda, că acest transport se face la Constanța spre a fi îmbarcat pentru Constanținopol.

În acest mod vom avea în cel mult 10-15 zile Companiile 301 (Neuschatz), 302 (Giurgiu) și S.R.D. adunate la Giurgiu, putând începe reparațiile necesare în vederea predării.

II. Ministerul de Război Român a cerut Comand. Francez a-i livra ambele companii de la Neuschatz, iar nu Compania 302 (Giurgiu) aceasta pe baza raportului căpitanului Roată de la Direcția Armamentului, în care se specifică că materialul de la Neuschatz este nou.

Îmi permit a aduce la cunoștința dumneavoastră următoarele:

Am cercetat cu deamănumul la istoricul batalionului (rubrica tehnică) pentru a vedea care este starea întregului material al batalionului, și cele ce raportează mai jos sunt observații riguroase exacte.

Din examinarea tabelelor nr. 1, 2 și 3 se observă:

1) Materialul se poate considera ca omogen în ceea ce privește data intrării în serviciu. Aproape întreg materialul este pus în serviciu în anul 1918 și foarte puțin în 1919, cu o excepție în favoarea companiei 301, care este hotărâtă a ne fi cedată, care are numărul cel mai mare de care din 1919. Prin urmare nu este nicio companie dotată cu material complet în anul 1919, deci cu material nou.

2) O apreciere asupra calității materialului s-ar putea face examinând numărul orelor de serviciu, care dă o notă asupra uzurii materialului. Această apreciere este însă relativă, căci din experiențe, am constatat că printre cele mai bune care sunt acele ce au cel mai mare număr de ore de serviciu, fiind mai des întrebuințate, din cauză că nu se deranjează.

Din tabelele nr. 1, 2, 3 luând media orelor de lucru se vede că Compania 301 este cea mai bine conservată, apoi Compania 302 (Giurgiu) și în urma Compania 303.

Maiorul Goubernard va înlocui cele 6 care ale Companiei 302 Giurgiu subliniate cu roșu, care sunt mai obosite, cu 6 care dintre cele mai bune ale companiei 303.

Rezultă deci că ambele companii (301 și 302) vor avea un material în bună stare de funcționare.

3) Asemenea am mai remarcat că foarte multe din carele Companiei 303 (care a fost pe Nistru) sunt trecute cu radiatoarele crăpate urmând a fi trimise la uzină spre a se înlocui prin altele noi, deoarece reparațiile făcute nu vor dura mult.

Această stare de lucruri este datorită lipsei de remize speciale în Basarabia și a rigorii temperaturii, precum și lipsei de glicerină necesară pentru amestecul cu apa din radiatoare.

Radiatoarele carelor sunt organe foarte importante și foarte greu de înlocuit.

În asemenea condiții subsemnatul este de părere a se accepta propunerea Comandamentului Francez, adică a ne livra Compania 301 Neuschatz cu S.R.D. și Compania 302 (Giurgiu) ambele companii fiind în bună stare de funcționare.

III. Maiorul Goubernard propune a primi încă 5 care, ce au fost scoase din Bosfor unde se încasează [ră] cu un șlep în urma unui accident.

Aceste care ce aparțin Companiei 303 Neuschatz sunt neutilizabile, însă reprezintă un stoc considerabil de piese de schimb.

Avantajul este că ni se va preda ca fier vechi în condiții excepționale de ieftin.

Această propunere rezolvă și problema importantă de a dota fiecare companie cu cel puțin un car de demonstrație, fără de care învățământul tehnic nu se poate face.

Cu onoare supun la cunoștința dumneavoastră cele de mai sus, pentru a decide.

Îmi permit a atrage atenția dumneavoastră asupra necesității de a avea cât mai neîntârziat materialul, căci personalul batalionului este în parte sosit și zilnic corpurile trimit oameni, încât sunt sigur că cel mai târziu la 1 octombrie batalionul va fi încadrat.

Ori posibilitatea de a avea la acea dată cel puțin materialul a două companii, rezolvă problema instrucției prin repartiția stocului disponibil la cele 3 companii spre a se putea instrui personalul. Acest raport s-a înaintat și M.R. (Biroul de Studii).

Comandantul Școlii Carelor de Asalt  
Lt. Colonel Predescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.R., Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, filele  
404-405**

\*  
\*            \*

### **DOCUMENT NR. 8**

Batalionul Carelor de Asalt  
către  
Ministerul de Război  
Direcția III-a Artillerie

Nr. 756 din 25.12.1919

La Nr. 4051

Am onoare a raporta următoarele:

1. Data fixată pentru începerea receptiei materialului este luni 29 ianuarie 1920.

2. Pentru receptia materialului propune următoarele:

Dat fiind valoarea acestui material (circa 50 tancuri, 40-50 alte vehicule, piese de schimb) receptia lui trebuie făcută cu multă atenție și bine păzit, deci Comisia trebuie să aibă la îndemână toate mijloacele necesare.

În acest sens Comisia trebuie să fie compusă din:

- a. Lt.colonel Predescu P.C. Bat. C.A. ca președinte
  - b. Maior Negrescu G. Ajutor tehnic;
  - c. Căpitan Nicolau Alexandru C.C.I – a Membrii
  - d. Căpitan Luca J. idem C.II-a
  - e. Locot. Iliescu G. C. III-a
  - f. Locot. Volceanu I.C.C.IV-a (Reparații și depanaj).
- Membri

Fiecare Comandant de unitate își va lua numărul de ofițeri, reangajați și maeștri dintre aceia care au frecventat școala de tanuri, precum și soldații necesari executării recepției cât și păzirii materialului la Giurgiu și în timpul transportului.

Efectivul total al personalului care va merge la Giurgiu, se ridică circa la:

- 10 ofițeri
- 12 reangajați
- 4 maeștri
- 60 oameni de trupă.

3. Să se intervină la Comandanțul Garnizoanei Giurgiu pentru luarea măsurilor necesare încartiruirii și hrănirii acestui personal. Asemenea ca să se pună la dispoziția Comisiei numărul de oameni necesari pentru ajutorul îmbarcării sau paza materialului.

4. Cum recepția comportă rularea materialului să se aprobe ca Corpul de Tracțiune Automobilă să trimeată urgent la Giurgiu:

- 2500 litri benzină
- 250 litri ulei
- 50 kg valvolină
- 20 kg vaselină

5. Să se intervină chiar de acum la Marele Cartier General ca să ne pună la dispoziție garniturile necesare transportului materialului de la Giurgiu la Târgoviște. Compoziția acestor garnituri și data când trebuie trimise la Giurgiu o voi raporta-o la timp.

Comandanțul Batalionului  
Carelor de Asalt  
Lt. Colonel Predescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.R., Direcția 3 Artillerie, dosar nr. 404, f. 657-658.**

\*  
\*            \*

## **DOCUMENT NR. 9**

Telegramă cifrată

Nr. 1151/27/6/924

Marele Stat Major  
către  
Atașatul Militar Paris-Londra

Interveniți să se cedeze prin prelevare tancuri ușoare, moderne,  
bună stare.

Comunicați cantitatea, modelul, prețul și timpul livrare.

Răspuns urgent.

Idem, din comerț.

General (ss) Iovanovici.

p. Conformitate

Căpitan

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M, Secția 4 Dotare, dosar nr. 87, fila 11.**

\*  
\*            \*

## **DOCUMENT NR.10**

Telegramă

Marelui Stat Major  
Biroul materiale

La Nr. 1151

Londra

1. Ministrul de Război englez poate ceda numai 3 tancuri  
model „Medium a”, preț aproximativ 5000 lire bucate, fără armament.

Tancurile au nevoie de reparații, care vor putea fi făcute, în  
contul nostru, la industria particulară; timp necesar: două-trei luni.

2. În privința tancurilor aflate încă în comerț, mi s-a afirmat de

Ministerul de Război că provine din stocul de război și nu poate fi vândut decât ca fier vechi – voi face investigații.

3. Eventual comanda tancuri la industria particulară nu se poate face fără autorizația guvernului englez.

Colonel Antonescu

Nr. 29

B.C.N. 126/3.VII.924

p. conf. Maior Marinescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 87, f. 12.**

\*  
\*            \*

### **DOCUMENT NR. 11** **Carele de Luptă**

Armata noastră posedă actualmente un batalion de care de luptă (1).

Această dotație este absolut insuficientă, căci față de proporțiile aduse astăzi în armatele occidentale ar trebui să avem cel puțin câte un batalion de fiecare Corp de Armată, adică în total 7 batalioane.

Materialul existent este de tip „Renault”, este vechi și are nevoie absolută de revizuire, al cărei cost se ridică la circa 2.000.000 lei.

În plus, pentru a moderniza acest material este necesar a-l adopta în locul șenilei metalice, șenila de cauciuc „Kegres”, care permite: mărirea vitezei de la 6 km, cât are astăzi, la 12 km, suprimarea tractoarelor și remorcilor port-car necesare transportului carelor pe distanțe mari (Comp. 4-a de transport din batalion), mărirea duratei de serviciu a șenilei.

Adoptarea-șenilei arătate mai sus este în curs de executare și la o parte din carele armatei franceze, care sunt de același tip ale noastre.

Costul schimbării șenilei la cele 75 care ce posedăm (3 din cele 78 sunt greu reparabile) s-ar ridica la circa 65.625.000 lei.

Pentru a spori dotarea armatei în care de luptă, ar trebui procurate unități noi și anume, după cum s-a arătat, ar trebui cumpărate încă 6 batalioane, care împreună cu batalionul existent ar avea un total de 462 care.

Față de această cifră, Marele Stat Major propune, deocamdată, ca un minim, să se procure numai un batalion de care de luptă(2) din același tip ca cele ce posedăm și din care se posedă și armata franceză (Renaul C-V), cărora să li se adopte șenila și a căror valoare, fără armament și instalăție t.f.f., se ridică la suma de 125.047.500 lei;

1. Existente la R.C.L.

<u>Necesar</u> ( după organizarea propusă de R.C.L	<u>În plus la R.C.L.</u>	(2) <u>Organizarea franceză</u>
60 Care de luptă	18 Care de luptă	66 Care de luptă (din car S.t.f.f.
18 Camioane	18 Tractoare	
6 Camionete	13 Rusovici port-car	6 Turisme de leg. pe 6 ro
4 Camioane atelier		6 Camioane de 5 tone
1 Cisternă		8 Camioane de 3 tone
5 Turisme		4 Camioane de 1.800 kg
6 Motociclete cu ataș		12 Camioane de 2 tone
5 Motociclete fără ataș		

În aceste cantități contează și Comp. de transport a Batal.

Reducând vehiculele arătate la nota 3 va rămâne numai suma de 120.682.500 lei.

Recapitulând avem:

- Costul reparației carelor existente .....	2.000.000
- Costul modernizării carelor existente.....	65.626.000
- Costul unui batal. nou procurat, fără armament și instalăție t.f.f.....	125.047.500
- Costul unui batalion, fără vehicule arătate la nota (3).....	120.682.500

Din creditul de lei s-a oferat pentru carele de luptă 20.000.000, pentru a fi astfel întrebuințate:

- Pentru reparațiiile carelor existente.....	2.000.000
- Pentru modernizarea a 20 Care.....	18.000.000

Ministerul de Război a luat măsuri pentru realizarea acestor lucrări.

Rămâne a se efectua

- Pentru modernizarea restului de 55 care.....	30.125.000
- Procurarea unui nou batalion.....	120.682.500

- (3) Din materialul de transport prevăzut în organizația franceză pentru un batalion de Care (punctul 2), nu este nevoie a se mai procura, fiind prea scumpe, cele 6 trăsuri de legătură, ele putând fi înlăciute la mobilizare, prin [lipsă text] de rechiziții precum și cele 12 remorci întrucât există în plus la R.C.L. și R.A.A.

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 87, f. 89.**

\*  
\*            \*

**DOCUMENT NR. 12**

MINISTERUL DE RĂZBOI  
MARELE STAT MAJOR  
Nr. 460  
14.08.1924

**REFERAT**

Sumar:

Relativ la chestiunea carelor de asalt.

În privința carelor de asalt, adică referitor atât la procurarea unui material nou, cât și la transformarea celui existent, - am onoare a refera următoarele:

**1. MATERIAL NOU**

Atașatul militar de la Paris, - căruia i s-a ordonat să facă investigaționi atât la Ministerul de Război francez, cât și la industria privată, raportează:

a) În armata franceză, este adaptat carul de asalt ușor „Renault”, - adică același model ca cel aflat în serviciu la noi.

Ministerul de Război francez a făcut încercări timp de un an, cu un car de asalt vechi „Renault” căruia i-a adoptat, în locul şenetei metalice, o şenetă model „Kegresse” de cauciuc, - procurată de casa „Citroën”.

După experiență de un an, Ministerul a hotărât adaptarea şenetei „Kegresse” la alte 22 care vechi.

După datele fabricii, şeneta „Kegresse” prezintă asupra şenetei metalice, următoarele avantaje:

- Mărirea vitezei până la 15 Km pe oră, adică aproximativ dublarea ei;

- Menajarea carului în timpul marşului, datorită sistemului mai elastic, care are ca rezultat prelungirea vieţii acestei maşini şi rărirea revizuirilor inerente zdruncinăturilor ocasionate de şeneta metalică.

- Şeneta metalică după 500-800 Km de rulaj, se consideră ca scoasă din serviciu; pe când şeneta „Kegresse”, nu a fost scoasă din serviciu nici după 1 500 Km.

Loviturile de infanterie, în şeneta „Kegresse”, o perforează, fără a o scoate din serviciu, pe când o lovitură fericită în articulaţia şenetei metalice, opreşte carul.

- Faptul că şeneta „Kegresse” dă posibilitate carului a se deplasa la distanţe mari pe şosele, fără a le strica şi fără a deteriora carul, - ne dispensează de a transporta carele de asalt pentru concentrare pe camioane.

Toate datele de mai sus, sunt luate din datele fabricii.

Casa „Renault” furnizează carele de asalt, model propriu, adică cu şeneta de metal.

Pentru adaptarea şenetei Kegresse, carele trebuie trecute prin atelierele casei Citroën, care demontează şeneta metalică şi adaptează pe cea de cauciuc.

Ataşatul nostru militar a pus pe cele două fabrici în contact, pentru a furniza care de asalt Renault pe şeneta Kegresse.

Preţurile efertate de casa Renault pentru un batalion de care de asalt sunt următoarele:

66 care.....	a 135.000fr.fr. – 8.910.000
6 trăsuri de legăt. pe 6 roate a 43.000 fr.fr.	– 259.200
6 camioane a 5 tone.....46.000 fr.fr.	– 276.009
8 camioane a 3 tone.....a 42.300 fr.fr.	– 338.400
4 camioane a 1.800 Kg. a 32.550 fr.fr.	– 130.200
12 remorci a 2 tone a 7.500 fr.fr.	– <u>90.000</u>
	10.003

#### NOTĂ:

Prin „car” se înțelege carul simplu, fără armament sau instalări t.f.f..

## **2. MATERIAL DIN TARĂ**

a) Revizuirea carelor După datele Dir. 11 Techn., această operație executată în țară, ar costa aproximativ 1.500.000 lei, față de 20.000.000 lei, cât ar fi costat operațiunea în străinătate.

La aceste cheltuieli, s-ar mai adăuga cheltuielile necesitate de completarea efectivului în maștrii și lucrători, precum și prevederea unui inginer mecanic.

Dir. 11 Techn. nu precizează suma la care se ridică propunerile de mai sus (a se vedea referatul nr. 441/924 al M.St.M.)

b) Adaptarea șenetei Kegresse

După oferta Casei Citroën, adaptarea șenetei Kegresse la un car Renault ar costa 70.000 fr.fr. în Franța, iar la noi s-ar adăuga 5.000 fr.fr. de fiecare car.

Acest preț se majorează cu 20%, în cazul când se comandă mai puțin de 5 șenete.

Propunerile din referatul nr. 441/924 de sub punctul c, referitoare la șeneta Kegresse -, cad, față de propunerile de mai sus.

Rezultatul experiențelor făcute de Ministerul de Război francez, cu șeneta Kegresse, s-a cerut atașatului militar, aşa încât nu mai este nevoie de experiențe în țară la noi și nici nu mai trebuie să se trimită o comisie în Franța, după cum se ceruse în referatul nr. 441/924.

### **3. CONCLUZII**

Față de cele de mai sunt, concluziile ce se pot trage sunt în funcție de creditul ce eventual se acordă.

Așa, din 20.000.000 lei, s-ar putea face:

a) Repararea materialului de care existent la noi în țară, care s-ar ridica la circa 2.000.000 lei.

b) Din restul de 18.000.000 lei, s-ar putea procura:

- fie 10 „care de luptă” noi, sistem Renault, cu șenete Kegresse,  
- fie a se adopta la 20 care de asalt vechi, aflate în serviciu la noi, șeneta Kegresse.

Este de notat că cifrele de mai sus sunt fixate cu aproximare, deoarece M.S.M. nu cunoaște încă datele ce vor fi procurate de atașatul militar\*.

---

\* Prețul unui car de asalt Renault cu șeneta metalică 135000fr.

Prețul unei șenete Kegresse.....70000fr.

Prețul unui car nou, la care s-ar fi adaptat șeneta Kegresse.

În locul celei metalice nu poate întrece cifra de mai sus, adică 135.000 fr.fr. sau pentru 10 care 1.350.000 fr.fr. aproximativ 16.000.000 lei.

Termenul de livrare a carelor noi confectionate este de aproximativ 1 an.

Atașatul Militar nu arată dacă s-ar putea livra material prin prelevare de la Guvernul Francez.

SUBŞEFUL MARELUI STAT MAJOR GENERAL AL ARMATEI

General (ss) Panaitescu

ŞEFUL DIVIZIUNII IV-a  
GENERAL (ss) Iovanovici

REZOLUTIE  
924.VIII.13

Prin Dir. 8-a Armament, se vor lua imediate măsuri, pentru repararea carelor de luptă ce le avem. Restul va fi utilizat pentru adaptarea şenilei „Kegresse”.

A se ține seamă de cifrele din acest referat (ca cheltuieli). Lucrarea este de deosebită urgență.

MINISTRUL DE RĂZBOI  
GENERAL (ss) Mărdărescu

p. conformitate

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 87, filele 27-28.**

\*  
\* \* \*

**DOCUMENT NR. 13**

Proces - verbal nr. 9  
din 11 iulie 1935

Consiliul Superior al Armatei s-a întrunit în ziua de 11.VII. 1935 la Ministerul Apărării Naționale, fiind prezenți:

Ministerul Apărării Naționale General C.A.Adjutant  
Paul ANGELESCU Președinte  
Inspector G-ral de Armată General Divizie Gorski Al. |

Şeful M.St.Major	General Divizie Samsonovici N.
Inspector G-ral de Armată	General Divizie Manu Gh.
Inspector G-ral de Armată	General Divizie Ștefănescu
	Amza C.

Membrii	
Comandantul Corpului II Arm.	General Divizie Prodan N.
Inspector G-ral al Marinei	C.Amiral Bălănescu Ioan
Comandantul Forțelor Aeriene	General Escadră
	Stoicescu Ioan

### Chestiuni la ordinea zilei: Carele de Luptă

Domnul general de corp de Armată Adjutant Paul Angelescu, Ministrul al Apărării Naționale, face o introducere asupra acestei chestiuni; arată diferențele de concepții care se constată în diferite armate asupra diferitelor tipuri de care de luptă, și care se traduc în diferențe asupra clarificării și denumirii lor, în care foarte ușoare, grele; D-sa dă exemple din diferite armate și din literatură și publicistică, conchizând că nu se poate constata o clasare tip, care să permită fixarea unei denumiri corespunzătoare.

D-sa arată că a însărcinat Marele Stat Major să facă propuneră și dă cuvântul Domnului Șef al Marelui Stat Major, spre a citi referatul Marelui Stat Major.

Domnul General de Divizie Inspector General de Armată Samsonovici, Șeful Marelui Stat Major, citește referatul Marelui Stat Major nr. 532 din 10. VII.935, prin care arată că este de părere:

1. Să se adopte pentru armata noastră, în prima urgență:
  - a) Un car de luptă mijlociu, destinat să conlucreze în legătură cu infanteria
  - b) Un car de luptă ușor, care să poată fi întrebuințat de cavalerie, atât în recunoașteri, cât și în luptele cavaleriei, la luarea contactului cu elementele înaintate ale inamicului.
2. În a doua urgență și bine înțeles dacă se vor prevedea noi fonduri, Marele Stat Major este de părere să se adopte și care de luptă grele la dispoziția M.C.G.

În ceea ce privește modelele de adoptat, este necesar să se țină seamă, în privința greutății materialului, de natura teatrului nostru de operațiuni, în special de rezistența podurilor de pe șoselele noastre și, în

același timp, de perfecționările aduse tunului antitanc. (Tunul antitanc francez cal. 25m/m poate perfora la distanță de 1000 m. o placă de oțel de 40mm).

3. Concomitent, este absolut necesar, să se adopte și în armata noastră tunul antitanc, pentru a putea face față atacurilor inamicului dotat cu care de luptă, dotare realizată de toate armatele moderne.

Domnul Ministrul al Apărării Naționale repetă că o clarificare pe noțiunile „ușor” și „greu” nu se poate face.

Pentru a învedera aceasta, Domnia - Sa face o degresiune în domeniul materialului de artilerie, pentru care, din punct de vedere al mobilității, fiecare țară și-a stabilit anumite norme, ținând seama de terenul și animalele de tractiune de care dispune; la noi natura terenului, starea drumurilor și calitatea animalelor fac să avem un indice de mobilitate inferior aceluia al altor țări. Afară de aceasta, fiecare țară are de apărat frunzarii mai lungi sau mai scurte, are obiectivele ei de combătut în câmpul tactic și potrivit lor trebuie să-și organizeze mijloacele de apărare sau de atac.

Domnia-Sa conchide, în consecință, că fiecare țară trebuie să-și aleagă un material adaptat unor serii de factori și de condiții proprii țării respective.

Discuțunea se angajează pe aceste baze, și Consiliul, după ample dezbateri, ajunse la concluzia că:

- pentru recunoașteri și luarea contactului, să adoptăm un car de luptă foarte ușor, de 2000 – 2500 Kg., în ordine de marș;

- pentru conlucrarea în legătură cu infanteria, să adoptăm un car de luptă mijlociu, de 6-9 tone. În ordine de marș.

În cadrul acestor concluzii, Inspectoratul General Technic al Armatei să aducă din străinătate modelele corespunzătoare, pe care să le supună la încercări convenabil organizate, ca să putem aprecia calitățile lor esențiale și să alegem modelele cele mai potrivite condițiilor de la noi; - de asemenea, în paralel, să facă studiile și experiențele necesare pentru adoptarea unui tun antitanc.

### PREȘEDINTE

Ministru Apărării Naționale  
General de Corp Armată Adjutant (ss) P.Angelescu

### MEMBRI:

Inspector G-ral de Armată      General Divizie (ss) Gorski Al.

Şeful Marelui Stat Major	General Divizie (ss) Samsonovici N.
Inspector G-ral Armată	General Divizie (ss) Manu Gh.
Inspector G-ral Armată	General Divizie (ss) C.St.Amza
Comandantul Corp II Armată	General Divizie (ss) Prodan I.
Inspector G-ral al Marinei	C'Amiral (ss) Bălănescu I.
Comandantul Forțelor Aeriene	General Escadră (ss) Stoicescu I.

p. conformitate  
ŞEFUL SERV. SECRET. GENERAL  
Lt.- colonel Pretorian

**C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General al Armatei, dosar nr. 300,  
f. 78-80.**

\*  
\* \* \*

#### **DOCUMENT NR. 14**

MINISTERUL ARMAMENTULUI  
Inspectoratul General Tehnic al Armatei

Nr. 502  
13 august 1935

Ministerul Armamentului  
Inspectoratul General Tehnic al Armatei  
către  
Atașatul Militar Român  
din Polonia

Cu onoare, vi se aduc la cunoștință următoarele:

În scopul de a se achiziționa carele de luptă necesare armatei noastre, Ministerul Armamentului a decis să se țină în țară un concurs, în cursul lunii octombrie 1935.

La acest concurs vor participa diferite case constructoare de specialitate, care vor prezenta pentru experimentare, modelele lor.

Întrucât, în Polonia, fabricarea carelor de luptă după informațiile ce posedăm, aparține fabricilor militare de Stat, invitația de participare la concurs a fost adresată Atașatului Militar Polon la București, care urmează a face invitațiile de rigoare pe lângă Ministerul de Război Polon.

Cele de mai sus vă sunt comunicate pentru informarea dumneavoastră.

În legătură cu această chestiune, veți binevoi a înainta Inspectoratului General Tehnic al Armatei, până la 15 septembrie 1935, un studiu informativ asupra carelor de luptă cu care este dotată actualmente armata polonă și la ce misiuni tactice sunt destinate, asupra ideilor în curs și asupra tipurilor către care se tinde.

Președinte al Consiliului de Miniștri  
și  
Ministru al Armamentului

Inspector General Tehnic al Armatei  
General

**C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General Tehnic al Armatei, dosar nr. 300, f. 106.**

\*  
\* \* \*

## **DOCUMENT NR. 15**

MINISTERUL ARMAMENTULUI  
INSPECTORATUL GENERAL TEHNIC AL ARMATEI  
Nr. 653  
4 octombrie 1935

Serviciul Administrativ

Cu onoare se face cunoscut că prin rezoluția Domnului Președinte al Consiliului de Miniștri și Ministru al Armamentului, pusă pe referatul Nr. 650 Secret din 2 octombrie 1935 al Inspectoratului

General Tehnic al Armatei, s-a aprobat ca o comisie compusă din următorii ofițeri:

Președinte – Lt. Colonel Cassian Gheorghe de la Comisia Schneider;

Membri: maior Pociovălișteanu Aurel din Regt. 7 Art. Grea,  
maior Nestorescu Valerisan – din Direcția Tehnică și  
locotenent Potârniche T. Octavian din Direcția Tehnică,  
să meargă în Franța, Anglia și Italia, pentru a examina  
Materialul de Care de Luptă.

Durata acestei însărcinări va fi de circa 30(treizeci) zile.

Comisia trebuie să plece imediat.

Vă rog a lua măsuri pentru îndeplinirea imediată a formalităților administrative.

D.O.

Şeful Serv. Adjut.

Lt. colonel

N. Russo[??]

**C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General Tehnic al Armatei, dosar nr. 300, f. 90**

\*  
\*            \*

## **DOCUMENT NR. 16**

### **SITUAȚIA**

Invitațiilor și răspunsurilor pentru:

- a) Concursul care de luptă,
- b) Concursul material anticar
- c) Procurare de plăci de blindaj.

**SITUAȚIA INVITAȚIUNILOR ȘI RĂSPUNSUL DIFERITELOR  
CASSE  
PENTRU  
CONCURSUL DE CARE DE LUPTĂ**

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31 octombrie 1935
Renault	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concursul să aibă loc în luna octombrie 1935, amânat ulterior pentru luna noiembrie 1935</li> <li>- se vor prezenta la concurs:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- scrisoarea din 24.VIII.935, prin care arată că a cerut avizul autorităților militare franceze, asupra carelor ce vor fi autorizați să exporțeze</li> </ul>
Vickers	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Care de luptă f. ușoare de 2 – 2,5 tone</li> <li>b) care mijlocii de 6-9 tone</li> <li>c) Carele să fie de cel mai perfectionat tip</li> <li>- până la 10 septembrie 1935, carele să înainteze:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- rapoartele Nr. 649/4.X.35 și 666/9.X.35, ale Atașatului militar naval din Londra, cu scrisoarea Cassei Vickers din 25.IX.935 (original și traduse), prin care comunică că nu poate lua parte la concurs</li> </ul>
Škoda	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ofertă sigilată pentru furnizarea a 100, 200, 300, 400, sau 500 care de fiecare tip</li> <li>b) Descrieri detaliate și caracteristicile carelor ce vor prezenta la concurs</li> <li>c) Caiete de sarcini pentru recepția unei eventuale comenzi</li> <li>- Cheltuielile concursului privesc pe concurenți</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea Nr. 1104/Ar. Din 10.IX.935, își dă adeziunea de participare și cer prelungirea termenului pentru depunerea diferitelor documente.</li> <li>- Scrisoarea Nr. D16/3303 din 11.X.35 (trimisă de ataș. Militar la Praga cu raportul Nr. 461/15.X.35), prin care arată că trimiterea de care în România depinde de permisiunea M.A.N. cehoslovac, dar că pot prezenta modelele de care în fața unei comisii, în</li> </ul>

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31 octombrie 1935
		sediul Uzinelor.
Češkomorawska	<ul style="list-style-type: none"> <li>- M.A. oferă scutire de taxe vamale</li> <li>- concursul nu prezintă nicio obligație pentru M.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea din 13.IX.935, își dau adeziunea de participare și cer prelungirea termenului pentru depunerea ofertelor.</li> <li>- Cu scrisoarea din 27.IX.935 înaintează descrieri pentru următoarele care:           <ul style="list-style-type: none"> <li>Carul P.I. de 2,5 tone</li> <li>Carul A.H. IV de 3 t</li> <li>Carul P II de 6 t</li> <li>Carul P.II a de 8,5 t</li> <li>Carul T.N.H. de 7,5 t</li> </ul>           Cer de asemenea ca M.A. să precizeze carele ce-l interesează mai mult din cele de mai sus.         </li> <li>- Scrisoarea din 14.X.935 (trimisă de atașatul militar la Praga cu raportul Nr. 461/15.10.935), prin care arată că din cauza secretului pe care trebuie să-l păstreze asupra carelor realizate de această casă, ar prefera să le prezinte unei comisii la sediul uzinelor</li> <li>- Scrisoarea Pr. G. 915 din</li> </ul>

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31 octombrie 1935
		23.VIII.935, prin care dau adeziunea de participare, urmând să facă propuneri relative.
Ansaldo Fiat		- Scrisoarea Co.G.925 din 30.IX.35, prin care arată că nu pot lua parte la concurs, dar pot prezenta în Italia, în fața unei comisii, carul ușor rapid, C.V.33.
M.A.N. Polon prin atașatul militar polon la București	Ca în pag. 1-a	S-au primit: a) Descrieri pentru: Carul T.K.S. de 2650 Kg. Carul T.H.3 de 2430 Kg Carul 7 T.P. de 8900 Kg b) O ofertă sigilată c) Un proiect de caiet de sarcini pentru carul T.K.S. Md. 933. Raportul ataș. Militar în Polonia, Nr. 421 din 12.IX.935, prin care raportează că la concursul de care va lua parte o delegație.
Otto Kafka Incorporad New-Zork prin reprezentantul lor B.D. Zissu	Idem	-Scrisoarea d-lui B.D. Zissu, cu descrierea carului Disston Impenetra, de 7438 Kg - Scrisoarea d-lui B.D. Zissu din 7.X.35, arătând că uzinele pe care le reprezintă sunt dispuse să prezinte modele de care de luptă, cu condiția ca acestea, după concurs, să fie comparate de statul român

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31 octombrie 1935
		- Nu s-a primit nimic direct de la Cassa Otto Kafka.

**Situația invitaților și răspunsurilor diferitelor Casse pentru Concursul de materiale anti-car**

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31.10.1935
Skoda		
Zbrojowka	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Concursul să aibă loc în luna noiembrie 1935</li> <li>- Materialul ce se prezintă poate fi sau un tun anticar sau o armă automată, care să răspundă misiunii</li> <li>- Până la 1.X.35, cassele să înainteze:</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea din 19.IX.1935, prin care anunță că nu pot lua parte la concurs, din cauza secretului pe care trebuie să-l păstreze asupra realizărilor lor, iar pe de altă parte termenul fixat este prea scurt.</li> </ul>
Vickers	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Ofertă sigilată în vederea furnizării a 100, 200 sau 300 piese.</li> <li>b) Descrierile detaliate și caracteristicile materialului</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea Nr. 2592 A/0.9 din 25 sept.935, prin care anunță că nu pot lua parte la concurs.</li> </ul>
Solothurn	c) Caiete de sarcini în vederea unei eventuale furnituri	
Oerlikon	- Cassele ofertante să mai aducă:	
Schneider	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Pentru tunuri, cel puțin</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea din 24.VIII.35, prin care comunică că vor anunța ulterior dacă pot lua parte la concurs</li> </ul>

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31.10.1935
	<p>200 lovituri complete</p> <p>b) Pentru armele automate, 4-500 lovituri complete</p> <p>c) Plăci de blindaj pentru verificarea penetrației</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Toate cheltuielile sunt în sarcina casselor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea din 18.X.935, prin care anunță că nu pot lua parte la concurs. Materialul ce au le este necesar la Uzinele pentru studii proprii. Îl pot prezenta unei comisiuni la sediul Uzinelor.</li> <li>Trimit 2 broșuri cu descrierea tunului de 75/47 anticar, bifleche</li> </ul>
Bofors	<ul style="list-style-type: none"> <li>- M.A. oferă scutire de taxe vamale</li> <li>- Concursul nu atrage obligații pentru M.A.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea din 30.VIII.35, prin care comunică:</li> <li>a) Nu poate prezenta materialul în România avându-l angajat pentru experiențe la Uzine.</li> <li>b) Poate prezenta tunul de 37 mm unei comisii la Uzine, fără cheltuieli pentru România.</li> <li>c) Așteaptă hotărârea M.A.</li> <li>d) Alătură descrierea materialului de 37mm</li> </ul>

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31.10.1935
Siderius		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea din 3.IX.35, prin care comunică că au lichidat fabricațiile de război, care au trecut asupra Uzinelor N.V.Dock-Schiedam cere adesiunea M.A. de a trimite invitația acestor Uzine. (Încuințarea M.A. cu Nr. 371 din 12.IX.935).</li> </ul>
Hotchkiss		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Scrisoarea din 12.VIII.35, prin care anunță că vor aviza dacă iau parte la concurs</li> <li>- Scrisoarea din 18.IX.35, prin reprez. Noél Louis. <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Nu pot prezenta materialul afară din Franța</li> <li>b) Pot prezenta unei comisii, la Uzine.</li> <li>- un tun semiautomat de 25 mm</li> <li>- un tun semiautomat de 37 mm</li> <li>- o mitralieră de 20 mm</li> <li>c) Trimit descrieri sumare pentru aceste materiale</li> </ul> </li> </ul>
Madsen		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prin Consulul General din Kopenhaga, cu scrisoarea din 26.VIII.35 comunică:</li> <li>a) Posedă un tun de 37 mm, care va putea fi prezentat mai târziu,</li> </ul>

Cassa invitată	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31.10.1935
		<p>actualmente fiind experimentat în armata daneză</p> <p>b) au o mitralieră de 20mm</p> <p>c) nu pot preciza participarea la concurs</p> <p>d) anexează o broșură descriptivă</p> <p>e) cer ca muniția pentru probe să fie plătită de statul român</p>
M.A.N. Polon prin atașatul militar polon din București		<p>- Raportul atașatului militar în Polonia Nr. 421 din 12.IX.35, prin care raportează că nu va participa nicio delegație poloneză</p>

### **SITUAȚIA INVITAȚIILOR ȘI RĂSPUNSURILOR DIFERITELOR CASSE PENTRU PROCURARE DE BLINDAJE**

Cassa invitată (prin atașații militari)	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31.X.1935
Böhler et Co	<ul style="list-style-type: none"> <li>- S-a cerut atașaților militari din Franța, Anglia, Polonia, Germania, Cehoslovacia, Italia și Austria, să intre în legătură cu casele</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atașatul militar din Austria, cu rap. Nr. 1473 din 28.VIII.935, înaintează oferta Societății Böler, cu prețul în șilingi, din 24.VIII.35.</li> </ul>

Cassa invitată (prin atașații militari)	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31.X.1935
Schoeller Bleckmann	<p>producătoare de blindaje, pentru a obține oferte, care să cuprindă:</p> <p>a) Prețul a câte 10 plăci blindaj de 1.20/1,20m din grosimile: 6, 8, 10, 15, 20, 25, 30, 35 și 40mm.</p> <p>b) Calitățile oțelului să prezinte maximum posibil de rezistență</p> <p>c) Să prevadă termenul cel mai apropiat de livrare.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atașatul militar din Austria, cu raportul Nr. 1477 din 31.VIII.35, înaintează oferta casei Schoeller-Bleckmann DIN 28.VIII.35, care nu oferă decât plăci de grosimea 6, 8 și 10mm.</li> </ul>
Poldina-Hut		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atașatul militar din Cehoslovacia, cu rap. Nr. 420/17.IX.35, înaintează oferta oțelăriilor Poldi (Poldina Hut) din 28.VIII.35, pentru plăci groase de 6, 8, 10, 15 și 20 mm. Plăci mai groase de 20mm nu fabrică.</li> <li>- Livrarea începe în a 6-a săptămână după comandă.</li> <li>- Atașatul militar din Cehoslovacia cu raportul Nr. 431 din 20. IX.935, înaintează oferta casei Poldina Hut, pentru plăci de blindaj din oțel cementa de grosimea: 6, 8, 10, 15 și 20mm.</li> </ul>

Cassa invitată (prin atașații militari)	Ce s-a cerut de M.A.	Ce au înaintat cassele până la 31.X.1935
Vitckovické		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atașatul militar în Cehoslovacia, cu rap. Nr. 420/17.IX.35, înaintea căză oferta uzinelor Vitkovické din 16.IX.35, pentru:           <ul style="list-style-type: none"> <li>- plăci de blindaj din oțel cimentat de grosimea 6, 8, 10 de dimensiunile 600/600m și de grosimile 15, 20, 25, 30, 35 și 40 mm de dimensiunile cerute 1200/1200mm.</li> <li>- plăci de oțel omogen, de dimensiunile cerute</li> <li>- livrarea poate începe după 6-8 săptămâni de la comandă.</li> <li>- Tabel program pentru încercări.</li> </ul> </li> </ul>
Vickers		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atașatul militar din Anglia, cu rap. Nr. 664 din 8. X.35, oferta Cassei Vickers.</li> <li>- Livrarea poate începe după 12 săptămâni de la comandă.</li> </ul>
M.A.N. Polon		Nicio ofertă.

**C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General Tehnic al Armatei, dosar nr. 300, f. 16-20**

\*  
\* \*  
**DOCUMENT NR. 17**

**INSPECTORATUL GENERAL TEHNIC AL ARMATEI**

Intrare Secret

Nr. 1597 din 08.01.1936

Referat

Am onoare a raporta următoarele:

Ca urmare a aprobării Domniei Voastre de a se ține în țară un concurs de care de luptă, în cursul lunii noiembrie 1935, pentru alegerea celor mai bune tipuri de care de luptă, în vederea dotării armatei noastre, Inspectoratul General Tehnic al Armatei a trimis invitații însوțite de condițiile concursului, prin atașații noștri militari – diferitelor case constructoare de care de luptă din străinătate.

La aceste invitații, nicio casă constructoare nu și-a dat adeziunea de a participa la concurs, preferând să prezinte materialul ce fabrică la sediul uzinelor, în fața unei comisii.

Singur M.A.N. Polon, prin Atașatul Militar la București, a răspuns invitației noastre de a lua parte la concursul organizat în țară, trimițând și o ofertă sigilată.

Prin faptul că din lipsă de participanți nu se mai poate ține concursul în țară, s-a instituit o Comisie care să vadă materialul realizat de casele constructoare din străinătate și anume din:

- Franța
- Anglia
- Italia.

Pe baza dispozițiilor primite de la Domnia Voastră, s-a dat ordin acestei Comisii să nu mai meargă în Italia, în schimb să vadă în Elveția materialul realizat de casa Solothurn și în Cehoslovacia de casele Škoda și Českomonavská.

| SUMAR: |

| Comisia de care de luptă să viziteze și Polonia.|

**C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General Tehnic al Armatei, dosar nr. 300, f. 26.**

\*  
\* \* \*

## DOCUMENT NR. 18

C O P I E

**ROMÂNIA**

**MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE**

**INSPECTORATUL GENERAL TEHNIC AL ARMATEI**

**DIRECȚIA FABRICAȚIEI MATERIALELOR DE RĂZBOI**

### Referat

Nr. 2594 F/22.I.938

Atașatul Militar din Franța, cu raportul nr. 42 din 7. I. 938, face cunoscut că scrisoarea D-lui Prim Ministru Tătărăscu către Domnul Daladier (Ministrul Apărării Naționale și al Războiului – Franța) a sosit prin valiza diplomatică, în seara zilei de 23 decembrie 1937.

De asemenea raportează că, în urma intervențiilor făcute, crede că se va răspunde, în curând, în sensul următor:

- Că ni se va da imediat o senileată U.E. și o colecție de piese deosebite.
- Pentru R.35 vom fi rugați să așteptăm realizarea ultimelor îmbunătățiri tehnice.
- Ministerului de Război Francez îi va fi greu să ne vândă multe „carcase și turele”, având în execuție comenzi importante.

Direcția Fabricației Materialelor de Război cu onoare referează:

Ministerul Apărării Naționale are încheiat cu Societățile Furnizoare („N.Malaxa și „Franco-Română”) contractul Nr. 1924/09.XI.937, pentru furnizarea de care de asalt, tractoare sau orice alte vehicule de transport necesare armatei române.

Durata: 1 noiembrie 1937-1 noiembrie 1941

Valoarea comenzi: 500.000.000 lei anual

Pentru punerea în execuție a acestui contract s-au dus tratative la Paris, de către Domnul Subsecretar de Stat General Glatz și Atașatul Militar, cu Ministerul de Război Francez și Statul Major.

În continuare, Domnul Prim Ministru a adresat direct Domnului Ministrul al Apărării Naționale și Războiului Francez o scrisoare (se alătură în copie), prin care, în numele Guvernului Român, cerea a se

autoriza Uzinele Renault și celelalte stabilimente calificate, să colaboreze la realizarea fabricației în țară a automobilelor blindate la Uzinele „N. Malaxa” și „Franco-Română”.

De asemenea, se cere câte un model complet montat din fiecare tip și câte o colecție completă de elemente detașate pentru fiecare tip.

Atașatul nostru militar a primit, la plecarea sa din țară, o copie de pe această scrisoare și ordinul de a urgența satisfacerea.

Atașatul Militar raportează cu Nr. 42 din 7.1.1938 asupra intervențiilor făcute.

Față de cele de mai sus, Direcția Fabricației Materialelor de Război, cu onoare vă rugăm să binevoiți a hotărî.

DIRECTORUL DIR. FABRICAȚIEI  
MATERIALELOR DE RĂZBOI  
GENERAL,

Ss/Şt. Demetrescu

Şeful Biroului 3

Lt. Colonel,

E. Antonescu

|Sumarul:|

Se supune chestiunea intervențiilor făcute în vederea colaborării Uzinelor Franceze pentru realizarea în țară a fabricației de auto-blindate.

27.I.938

Față de răspunsul Atașatului Militar din Franța, suntem siliți să rămânem în aşteptare.

Cum până în prezent Comitetul materialelor de Război nu și-a dat încă avizul asupra adoptării acestor materiale, am dat ordin Direcției Tehnice ca să întocmească un referat în acest scop, care va fi prezentat Domnului Ministru.

I.G.T.

s.s./D. Petrovanu

**C.S.P.A.M.I., fond Ministerul Înzechării Armatei și Producției de Război (în continuare: M.I.A.P.R.), Direcția Tehnică, dosar nr. 1251, f. 19-20**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 19

M.A.N.

Inspectoratul General Tehnic al Armatei  
Direcția Tehnică

05.1938

### Referat

Pentru executarea ordinului Domniei Voastre de a se studia înzestrarea armatei, cu trei tipuri de care:

- carul de recunoaștere,
- carul de însoțire,
- carul de ansamblu,

Direcția Tehnică cu onoare supune cunoștinței și hotărârii Domniei Voastre următoarele:

A. Deziderate și expunerea principală asupra situației carelor de luptă

I. După cum Domnia Voastră bine cunoașteți, în anul 1936, pe baza hotărârii Comitetului Materialelor de Război (Pr. Verbal Nr. 19/936), s-au adoptat și comandat pentru înzestrarea armatei:

- 35 care de luptă R1 (C.K.D.)
- 126 care de luptă R2 (Skoda)

Aceste comenzi au fost completate la 21.XII.1937 cu:

- 200 care de luptă R 35 (Soc. Franco Română și N. Malaxa).

La data de 11 februarie 1938, din ordinul Domnului Ministrul General Antonescu, Inspectoratul General Tehnic al Armatei a întocmit referatul Nr. 2504/938, cu privire la situația carelor de luptă de mai sus, arătând următoarele:

1. Carele de luptă R1 și R2, a căror livrare trebuia să fie terminată în cursul anului 1937, nici până azi nu au prototipurile aprobată, din cauza dificultăților tehnice ce s-au ivit prin supraîncălzirea radiatoarelor.

a) Carele R1 sunt expediate în țară, recepția definitivă depinzând de proba care se va face la vară pe o temperatură de  $+45^{\circ}\text{C}$ .

b) Carele R2, 70 bucăți, se găsesc în curs de recepție, acceptarea lor depinzând de aprobarea prototipului după executarea probei de rulaj în țară, la o temperatură de +45°C.

2. Pentru carele de luptă R35, s-a fixat prin scrisoarea de comandă M.A.N. Nr. 2273 din 21.XII.937, un termen de 4 luni, pentru fixarea prototipului.

Termenul acesta s-a împlinit la 21.IV. 938, fără ca să ni se facă cunoscut vreun rezultat.

În legătură cu aceasta, la pag. 19, s-a arătat că: „Domnul General Gamelin, printr-un ofițer, a rugat atașatul nostru militar să comunice D-lui Ministrul de Război General Antonescu, printre altele, că în mod foarte amical Domnia Sa ne sfătuiește să nu dăm lucrurile peste cap, că să aşteptăm încă puțin, până ce toate îmbunătățirile de adus carului R35 vor fi puse la punct”.

3. Ca [o] concluzie a celor de mai sus și având în vedere că între timp s-au adus îmbunătățiri simțitoare carelor, s-a propus ca chestiunea carelor de luptă în ansamblul ei să fie supusă hotărârii Comitetului Materialelor de Război.

Pe baza ordinului în rezoluție al Domnului Ministru, acest referat a fost trimis Marelui Stat Major, care, la rândul său, l-a supus Comitetului Materialelor de Război, unde, în ședința ținută sub președinția Domnului Ministru, în ziua de 29.III.938, prin Pr. Verbal Nr. 1, s-au hotărât cele ce urmează.

## II.

### Carele de luptă necesare armatei, cu caracteristicile lor

În hotărârile luate de Comitetul Materialelor de Război și consemnate în Pr. Verbal Nr. 1 din 29.III.938, s-au prevăzut pentru dotarea armatei două tipuri de care de luptă, având datele caracteristice arătate mai jos:

1. Carul de recunoaștere, cu următoarele caracteristici:

- Viteză maximă: 50km/oră, iar în teren minimum 15 km/oră
- Armament: un tun de 37 mm și o mitralieră
- Blindajul să reziste la armamentul anticar inferior cal. 15mm de la orice distanță
- Rază de acțiune superioară la 150 km
- Greutate: complet echipat sub 5 tone

- Înălțime mică; echipaj 2 oameni
- Un car din 5 să posede T.F.F.

## 2.Carul de însoțire, cu următoarele caracteristici:

- Viteză maximă: cel puțin 25 km/oră, iar în teren viteză medie minimum 12 km/oră
- Armament: 1 tun de 47 mm și 1 mitralieră în turelă și 1-2 mitraliere în corpul carului
- Blindajul să reziste armamentului anti-car de 37 și 47 mm peste 500m la un unghi de 90°
- Rază de acțiune: minimum 100 km
- Motor Diesel
- Echipaj: 3 oameni
- Carul Cdt. De Bat. Si Cdt de Comp. prevăzut cu post T.F.F., restul cu post radio-recepție.

### III.

Prin „Nota” din 29.IV.938, Direcția Tehnică a supus cunoștinței Domniei Voastre felul cum s-ar putea încadra carele de luptă comandate (arătate în partea I-a a prezentului referat), atât față de cele două tipuri de care de luptă: carul de recunoaștere și carul de însoțire, cât și față de caracteristicile stabilite pentru fiecare tip de car (arătate în partea a II-a a prezentului referat).

Domnia Voastră ați binevoit a ne ordona însă că armata trebuie înzestrată cu trei tipuri de care:

- carul de recunoaștere,
- carul de însoțire,
- carul de ansamblu,

iar la cele raportate a face adnotări care schimbă în parte caracteristicile stabilite.

- a) La carul de recunoaștere:
  - blindajul să fie de 40mm
  - greutatea: complet echipat să fie de 10 la 12 tone
  - cu privire la echipaj 2 oameni: „nu se poate”
- b) La carul de însoțire:
  - cu privire la „armament 1 tun 47mm și 1 mitralieră în turelă și 2-3 mitraliere în corpul carului: „nu se poate”.
  - cu privire la motor Diesel: „nu e condiție”.

Pentru executarea ordinului Domniei Voastre și în scopul de a se putea încheia definitiv această chestiune, împreună cu formele legale ce le necesită, Direcția Tehnică cu onoare vă roagă să binevoiți a aproba să fie din nou supusă Comitetului Materialelor de Război, pentru ratificarea dispozițiilor ce ati binevoit a hotărî.

Este neîndoios că, carele de luptă vor evoluă continuu, făcând progrese în realizarea îmbunătățirilor, dar astă nu însemnează că soluția definitivă să fie amânată, așteptându-se realizarea celui [mai] perfect, care este încă o problemă a viitorului.

Direcția Tehnică apreciază, că aşa cum se prezintă situația azi, totul nu trebuie să se bazeze decât pe realități, caracteristicile unui car să se bazeze pe existent și pe ceea ce va fi posibil să se realizeze, nu pe dorințe irealizabile, iar pentru ceea ce avem deja comandat și nelivrăt, să se ceară îmbunătățirile optime și posibile de realizat.

Din tabele anexă se poate vedea:

- a) Tabelul Nr. 1, caracteristicile carelor de luptă comandate
- b) Tabelul Nr. 2, caracteristicile carelor de luptă a diferitelor state, cunoscute
- c) Tabelul Nr. 3, caracteristicile carelor de luptă văzute de diferite comisii trimise de M.A.N. în străinătate
- d) Tabelul Nr. 4, caracteristicile carelor de luptă apreciate de noi că ar putea forma categoria carelor de ansamblu
- e) Tabelul Nr. 5, încadrarea necesarului pe cele trei tipuri de care de luptă, față de comenzi date și cu completarea necesară.

După cum reiese din ultimul tabel și față de caracteristicile fixate de Comitetul Mat. de Război, carele comandate pot găsi încadrarea:

1. Carul de recunoaștere poate să-l constituie în întregime carul R1

În consecință, se poate completa comanda cu necesarul stabilit, îndeplinindu-se condiția ordonată de Domnia Voastră, ca o parte să se fabrică și în țară de către fabrica ce se va înființa.

2. Carul de însoțire poate să-l constituie cele două care comandate R2 și R35, dacă ultimul a fost pus la punct pe baza experiențelor ce s-au executat în Franță și dacă caracteristicile realizate vor fi acceptate de Marele Stat Major.

3. Carul de ansamblu să fie constituit din care V8H, considerate de noi ca posedând cele mai avantajoase caracteristici, mai ales după modificările pe care uzinele s-au obligat în scris să le realizeze.

Supunând toate acestea la cunoștința Domniei Voastre, cu onoare vă rugăm să binevoiți a hotărî.

DIRECTORUL DIRECȚIEI TEHNICE  
GENERAL NEGREI V.

Şeful Serv. Materiale  
Lt. Colonel Dumitriu Mircea

**C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 1251, f.  
49-54.**

\*  
\*            \*

**DOCUMENT NR. 20**

Notă informativă  
Experimentarea Carului R35

3 iunie 1939

1) Probe executate

- În zilele de 29, 30 mai, 1 și 2 iunie, s-a executat proba de rulaj munte, pe itinerariul București – Târgoviște – Dragoslavele – Rucăr – Bran – Brașov – Sinaia – Păduchiosul – Târgoviște – București (circa 400 km).

- După program, circuitul trebuia executat în 4 zile (circa 100Km. Pe zi) cu etapele: Târgoviște, Bran, Pucioasa, București. În realitate, a fost executat în 5 zile, din motivele arătate mai jos.

2) Observațiuni

a) În cursul etapei București – Târgoviște s-au deteriorat 2 galeți, necesitând înlocuirea lor în timpul parcursului. Înlocuirea a provocat o întârziere de 1 ½ ore.

b) În cursul etapei Târgoviște – Bran s-au produs:

- Ruperea tijei de comandă a schimbătorului de viteză. Repararea nu s-a putut face pe loc, ci la un atelier din Brașov, carul continuând rulajul cu greutate, oprind la fiecare schimbare de viteză.

- Degradarea bulonului punct fix al frânei din dreapta a diferențialului (dispozitiv de direcție). Carul nemaiputând vira, a provocat imobilizarea lui pe pantă, între Podul Dâmbovicioarei - Juvala. Repararea nu s-a putut face în aceeași zi, ci de abia a doua zi, prin înlocuirea piesei degradate cu alta, de la camionul cu piese de rezervă.

- După reparare, carul nu a rulat decât vreo 50 m., încrucișând la primul viraj s-a repetat aceeași degradare la frâna din stânga a diferențialului. Repararea s-a făcut cu o piesă confectionată la Uzinele I.A.R. din Brașov.

- Degradările de mai sus ale dispozitivului de direcție au provocat o imobilizare a carului în şosea, de 24 ore.

- La terminarea etapei, s-a înlocuit un gălete de cauciuc deteriorat, cu altul vechi uzat.

c) În cursul etapei Bran – Petroșița, s-a deteriorat și înlocuit un gălete de cauciuc, cu unul din găleți primiți din Franța cu avionul. Întrerupere o oră.

d) În cursul etapei Petroșița – București, s-a deteriorat și înlocuit un gălete de cauciuc.

Înlocuirea a durat 21 minute.

### 3) CONCLUZII

a) Carul de luptă R35 nu a dat satisfacție în timpul probelor de rulaj de teren și munte.

b) Nesatisfacerile sunt datorate:

- Deteriorării repetitive și prea timpurii a bandajelor de cauciuc ale gălețiilor (roți purtătoare).

- Deteriorărilor frânelor dispozitivelor de direcție.

- Răcirea motorului este insuficientă pentru condițiile de vară din țara noastră. La temperaturi ambiante sub 26°C, la mersul în teren sau pante prelungi, motorul atinge deja temperatura de fierbere.

c) Dacă considerațiuni speciale impun achiziționarea carului R35, ar urma ca să se ceară și impune Uzinelor furnizarea următoarelor ameliorări:

- Modificarea sistemului de propulsie, astfel ca să se remedieze deteriorarea bandajelor de cauciuc (supraîncărcate).

- Modificarea dispoziției benzilor de frânare ale diferențialului, astfel încât să se evite posibilitatea de deformare sau rupere a buloanelor punct fix.

- Ameliorarea sistemului de răcire.

Ameliorarea ambreiajului și a frânei de ambreiaj, astfel încât să se evite dificultățile actuale la schimbarea vitezelor, care au drept consecință ruperea tijei de comandă.

DIRECTORUL DIRECȚIEI TEHNICE  
GENERAL

V. NEGREI

**C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Cabinetul Ministrului, dosar nr. 8,  
filele 97-99.**

\*  
\*            \*

### **DOCUMENT NR. 21**

|20 octombrie 1939|

Astăzi, anul una mie nouă sute treizeci și nouă, luna octombrie, ziua douăzeci;

Prin I.D. nr. 3819/1939 luând ființă în garnizoana Turda, Comandantul Brigăzii 1 Motomecanizată, am hotărât înființarea prezentului registru istoric, în care se vor trece faptele și ordinele a căror importanță merită să fie cunoscute de toți acei care vor servi în acest comandament și să constituie pentru toți o pildă vie, de muncă, cinste, corectitudine și devotament pentru Țară și Rege.

Comand. Brigăzii 1 Motomecanizate  
General

B. Gh. Voiculescu

24 octombrie 1939 – Prin I.D. nr. 3819/20.10.1939, s-a înființat Brigada 1 Motomecanizată, având următoarea organizare:  
- Comandamentul Brigada 1 Motomecanizată, la Turda – nou înființat  
- Batalionul Specialități moto, la Turda, nou înființat  
- Grupul 4 Vânători Moto, la Turda, prin transformarea Regimentului 4 Vânători, Lipcani

- Grupul 10 Vânători Moto, la Alba Iulia, prin transformarea Regimentului 10 Vânători Tighina
- Regimentul 1 Artillerie Moto, la Turda – nou înființat
- Batalionul 1 Care de Luptă, la Turda – nou înființat.

02 noiembrie 1939 – Prin I.D. nr. 3898 din 31.10.1939, Domnul General Voiculescu Const., Comandantul Brigăzii 20 Infanterie a fost mutat și numit pe data de 1.XI.1939 la comanda Brigăzii 1 Motomecanizate.

12 noiembrie 1939 – În ziua de 12 noiembrie 1939, a început să funcționeze Comandamentul Brigăzii într-o sală de la C.R. cu Domnul General Comandant, șeful de stat major Lt.col.Chirchiu Ioan și Căpitanul Săvoiu Eugen.

Prin ordinul M.A.N., Direcția personal nr. 49734 din 10 noiembrie 1939, se face cunoscut că, pentru încadrarea Comandamentului Brigăzii, se fac următoarele mutări:

- Lt. colonel Chirchiu Ioan – ofițer de stat major ca șef de stat major;
- Căpitan Tanu Gh. Ștefan - ofițer de stat major
- Căpitan Vlădescu Ioan - ofițer stagiar
- Căpitan Neda Mihail - din Regimentul 13 Călărași
- Căpitan Angheluș Leon – din Regimentul 10 Roșiori
- Căpitan Săvoiu Eugen - din Grupul Vânători Călări
- Int. maior Videau Ioan - din C.7 A. (M.A.N.-Dir. Control)
- Int. maior Ionescu C. – din M.A.N., Direcția Control

19 noiembrie 1939

- Ad-tor sublt. Nicolăescu Marin – de la Ars. Târgoviște
- Ad-tor sublt. Popescu I. D-tru - de la Batal. 1 Ad-tiv.
- Medic maior Săndulescu Alex. – de la Inst. Geografic.
- În ziua de 19 noiembrie 1939, sala de la C.R. fiind neîncăpătoare, Comandamentul Brigăzii s-a mutat în 3 săli ale Prefecturii Turda.

15 noiembrie 1939

- În conformitate cu Instr. Nr. 12500 din 1 octombrie 1939, pentru repartiția și încorporarea contg. 1940, Brigada urmează a primi recruți astfel:

- Grupul 10 Vânători moto – 548 recruți
- Grupul 4 Vânători moto - 548 recruți
- Reg. 1 Art.moto - 180 recruți

- Completarea efectivelor în oameni ctg. 1939 și gradați instructori se face astfel:

- În conformitate cu ord. M.St.M. 15100 din 28.octombrie 1939 pentru Grupul 4 și 10 Vânători moto de la Regimentul 4 și 10 Vânători;

- În conformitate cu ordinul 12882 din 31 octombrie 1939 pentru Regimentul 1 Art. moto de la Regimentul 1, 38, 35, 42, 33 și 34 Artilerie.

Cazarea oamenilor se face astfel: în cazarma din Turda Grupul 4 Vânători moto și Grupul 10 Vânători moto în cazarma Regimentului 6 Artilerie grea – Regimentul 1 Artilerie moto și Batalionul Specialități moto în cazarma Turda;

24 noiembrie 1939 - În conformitate cu ord. nr. 16994 din 24 noiembrie 1939 al M.St.M., pentru organizarea Batal. Spec. Moto se primesc oameni de la unitățile de geniu și transmisiuni și de la Corpul 7 Armată.  
- Încadrarea cu ofițeri și subofițeri se face de M.A.N. Direcția Personal

- Echiparea oamenilor se face de unitățile ce îi varsă
- sunt mutați pe ziua de 5 decembrie 1939 și se vor prezenta în garnizoana Turda.
- 14 decembrie 1939
- În urma completării efectivelor, la această dată Brigada 1 Motomecanizată dispune de următoarele efective:
- Cartierul Brigăzii – 9 ofițeri – 5 subof. – 19 trupă
  - Batal. Spec. Moto – 14 ofițeri – 18 subof. – 306 trupă
  - Grupul 4 V. moto – 13 ofițeri – 12 subof. – 658 trupă
  - Grupul 10 V.moto – 13 ofițeri – 12 subof. – 631 trupă
  - Reg. 1 Art.moto – 18 ofițeri – 20 subof. – 282 trupă.

Organizarea unităților de instrucție este următoarea:

1. Batal. Spec. moto cu:

1. Comp. cercetare cu: 2 plutoane cercetare  
- una grupă mitralieră.
- 4 Comp. A.B., M.M., A.T. – cadre fără trupă
- 1 comp. Geniu moto cu: 2 plutoane
- 1 comp. depozit și autotransport – 1 pluton
2. Grupul 4 V. moto și 10 V. moto, fiecare cu:
  - 1 comp. pușcași cu: - 5 plut. pușcași  
- 2 plut. Mitraliere
  - 1 comp. specialități cu -1 plut. spec. transm.  
- 1 plut. Arm. Ins. și A.T.  
- 1 plut. cercetași  
- 1 grupă pionieri.

3. Reg. 1 Art. moto – 4 baterii normale de tunuri

- 1 baterie specialități
- 1 baterie depozit.

- Reg. 1 Art. moto și Batal Spec. moto nu au niciun fel de animal, material, vehicul hipo sau auto și armament.

- Gr. 4 și 10 V.moto au numai o parte din materiale și armament

Materialele de instrucție sunt complet lipsă.

4. Batal. C.L. nu a luat ființă.

5. Instrucția unităților din această Brigadă s-a făcut în conformitate cu directivele date de M.St.M. pentru perioada de la 15.11.1939-01.04.1940.

**C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General al Formațiunilor Motomecanizate, dosar nr. 41, filele 1-3.**

\*  
\* \* \*

**DOCUMENT NR. 22**

136

**S c u r t e x t r a s**

de la înființarea Grupului Specialități Moto și până în prezent.

a) Grupul Specialități Moto a luat ființă la data de 20 octombrie 1939 în garnizoana Turda conform Î.D. nr. 3819/1939 și D.M. nr. 49813 din 9.XII.1939.

b) A luat ființă sub denumirea de Batalionul Specialități Moto.

c) A fost unitate nou creată.

d) La înființare a fost organizat astfel:

- Una companie cercetare.

- Una companie A.B. și Mitr. A.A.

- Una companie Geniu Moto compusă din transmisiuni și pionieri.

- Una companie Auto-transport.

e) Nu are nicio decorație de război, neavând nici drapel.

f) La data de 15.VI.1941, Compania de Geniu, este vărsată Batalionului 1 Geniu Moto (nou creat la Divizia Blindată) prin Î.D. nr. 1124/1941.

- La data de 5.X.1941, Batalionul Specialități Moto este dislocat din garnizoana Turda în garnizoana Câmpina conform ordinului telegrafic al Permanentei Diviziei 1-a Blindată nr. 622/1941.

- La data de 5 martie 1942 conform Ordinului M.St.M. nr. 19376/1942, își schimbă denumirea din Batalionul Specialități Moto, în

Grupul Specialități Moto, conf. Tabelului Mod. A și tableei Mod. B. lit.A ediția 1942/43, Grupul Spec. Moto are următoarea organizare:

1. Plot. Circulație (unu)
2. Grupul Cercetare Moto compus din:
  - a.1 comp. specialități
  - b. 2 comp. motocicliști
  - c. 1 comp. vânători purtați
3. Batalionul A.C. compus din:
  - a. 2 comp. A.C.
  - b. 1 comp. A.A.

Iar ca sarcini de mobilizare are:

- a. Ambulanța 101 Moto a Diviziei 1 Blindate.
- b. Secția Auto Sanitară 101 Moto a Diviziei 1 Blindate.
- c. Compania Ateliere a Diviziei 1 Blindate.

Comandantul Grupului Specialități Moto P.S.

V. Enătescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția I Organizare-Mobilizare, dosar nr. 2637, f.136.**

\*

\* \* \*

### **DOCUMENT NR. 23**

135

Extras  
din

Registrul Iсторic al Regimentului 2 Care Luptă

- b) Regimentul a luat ființă la data de 1 noiembrie 1939 în baza I.D. nr. 3818/1939.
- c) Denumirea primită la înființare a fost:  
„Regimentul 2 Care de Luptă”.
- d) A luat ființă prin scindarea Regimentului Carelor de Luptă în:
  - Regimentul 1 Care de Luptă (cu material Skoda).
  - Regimentul 2 Care de Luptă (cu material Renault R.35 și material F.T. 1917).

e) La înființare a fost organizat pe trei batalioane:

- Două batalioane cu material R.35.
- Un batalion cu material F.T.

e) Drapelul Regimentului este decorat cu Ordinul „Steaua României” în grad de ofițer cu spade și panglică de Virtutea Militară. Decorația a fost acordată pentru faptele de arme săvârșite în campania din Basarabia și Ucraina inclusiv ocuparea Odesei.

f) De la înființare, Regimentul nu a suferit nicio modificare cu privire la denumire sau organizare. Prin Î.D. nr. 3818/1939 s-a fixat drept garnizoană orașul Târgu Mureș. Din cauza lipsei de cazărmi Regimentul nu a ocupat această garnizoană decât la data de 13 iunie 1940 și atunci numai cu comanda batalionului I și două companii C.L. întrucât prin Ordinul nr. 3210/1940 al M.St.M. Secția operațiilor Regimentul a fost dislocat în diferite garnizoane în Ardeal astfel:

- La Târgu Mureș – Cdt. Regimentului + Cdt. batalionului I + 2 Companii C.L.

- La Sibiu Cdt. Bat. II + 1 Comp.C.L.
- La Sighișoara una Comp. C.L.
- La Brașov una Comp. C.L.

Începând de la data de 22 septembrie 1940 după terminarea operațiunilor de cedare a Ardealului Regimentul a fost dislocat astfel:

- La Târgoviște Cdt. Regt. + un Batalion C.L.
- La București un Batalion C.L.

Batalionul C.L.F.T. dislocat pe subunități în garnizoanele:

- București – Ploiești – Reșița – Galați – Brașov – Predeal – Cernăuți – Fetești.

La înapoierea în zona interioară după ocuparea Odesei regimentul, conform ordinului M.St.M. Secția I-a nr. 571/B din 26 iunie 1941 prin care se face cunoscut ordinul Domnului Mareșal Ion Antonescu referitor la dislocarea definitivă a Regimentului, ocupă cazarma Sf. Gheorghe în garnizoana București.

Comand. Regimentului 2 Care de Luptă  
Colonel

A. Săndulescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția I Organizare-Mobilizare, dosar nr. 2637, f.135.**



## DOCUMENT NR. 24

### Carele de luptă

Apariția tot mai perfecționată și mai numeroasă a tunurilor de infanterie a făcut ca prestigiul carului de luptă să scadă aproape până la desconsiderație. Vehiculul blindat nu mai poate constitui un instrument temut, decât pentru armatele lipsite de apărare anticar.

În Spania, o greșită folosire a carului, aruncat în atac fără însotire de infanterie și fără protecție de artillerie, a făcut ca de la început să cadă victimă focurilor concentrate ale apărării sau îndrăznelii incendiatorilor urcați pe ele ca pe niște carapace de broaște testoase.

Blindajul carelor ușoare, germane sau italiene s-a dovedit vulnerabil chiar sub gloanțele obișnuite. Astfel de care n-au ce căuta în atacul pozițiilor constituite.

Viteza lor nu folosește prea mult, rupându-le și izolându-le de propria infanterie și obosind personalul ce le deservește, care pierde repede controlul asupra conducerii și se rătăcește. Observatorii militari sunt de acord în a preconiza, pe drept cuvânt, o viteză redusă la 25 km.oră, însă un blindaj care să reziste loviturilor tunurilor obișnuite anticar.

Față însă de materialul modern de apărare, modelele de care cunoscute până în prezent nu mai au în atac nici un efect. Totul este însă ca bateriile anticar să existe în dotația unităților.

#### Motorizarea

Războiul spaniol a pus frâne curentului impetuos de motorizare ce cuprinsese toate armatele Europei. Mijlocul s-a dovedit greoi și primejdios pe teatre de operații lipsite de comunicații. El a fost sancționat tragic de la prima folosire, în fața unor forțe de apărare totuși slabe.

Dacă ideea motorizării totale a unităților, pentru armate din părțile Europene ale României mai poate sta în picioare, ea nu trebuie întrevăzută decât în cadrul unor detașamente reduse, ce n-ar cuprinde formațiuni depășind o sută de vehicule.

Unitățile motorizate s-au dovedit excesiv de vulnerabile în fața aviației de asalt și contraatacurilor simultane de infanterie, dotată cu

îmbelșugate mijloace anticar sau cu artilerie trăgând din linia pușcașilor. De aceea, ele trebuie dotate îndeosebi cu numeroase baterii antiaeriene de tipul celor pe care le-am preconizat pentru infanterie și capabile să întâmpine cu baraje impenetrabile zborul jos și apariția prin surprindere a aviației de asalt.

În orice caz, folosirea unităților motorizate pentru ruperea fronturilor constituite, fronturi dotate cu apărare anticar, nu poate fi întrevăzută.

Încă o dată, tunul și mortierul anticar se dovedesc arme indispensabile și alături de gurile de foc antiaeriene își subliniază valoarea hotărâtoare în războiul modern.

|Sinteză, 1939|

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 2 Informații, dosar nr.805, filele 57-59.**

\*  
\*            \*

## **DOCUMENT NR. 25**

Comisia Militară de Recepție și Control  
la  
„Uzinele Malaxa”

Dare de seamă  
asupra probelor executate cu șenileta prototip  
Malaxa-Renault

Uzinele Malaxa au fabricat o șeniletă cu remorcă în atelierele proprii, care a fost prezentată comisiei la data de 8.XII.1939, când s-a raportat Direcției Tehnice cu nr. 1668/1939.

Pe timpul fabricației, comisia n-a executat niciun control, fiind constituită după punerea șeniletei în fabricație.

Cu excepția arborelui cu came, pinionul de atac și coroanei diferențialului, aparatelor de bord și organelor accesoriei, toate piesele au fost uzinate în atelierele uzinelor.

Probele cu şenileta prototip au început după montarea unei frâne hidraulice, pentru încercarea motorului și au constat, conform programului trimis de Directia Tehnică cu nr. 1061/1940, din:

- prezentarea şeniletei, verificarea dimensiunilor, greutății, construcției în general.

- încercarea motorului și ridicarea caracteristicilor sale.

- verificarea performanțelor.

- o probă de rulaj în teren pe distanță de 500 km.

- o probă de rulaj pe șosea pe distanță de 1500 km.

- demontarea organelor și verificarea uzurii pieselor.

Rezultatele încercărilor și examenelor executate se văd în procesele-verbale nr. 1-9, diagramele și fișele alăturate.

Din verificarea dimensiunilor, încercarea motorului și verificarea performanțelor, rezultă că şenileta prototip este identică cu şeniletele livrate în organe de Uzinele Renault.

Probele de rulaj s-au executat pe un timp ploios în general, temperatura ambientă maximă 28°.

Din cauza timpului și a traseului ales, viteza medie realizată la probele de rulaj în teren a fost 8,2 km/oră, iar la probele de rulaj pe șosea 15-16 km/oră.

Consumul de benzină, urmărit tot timpul probelor, a fost cuprins între 61-71/100 km.

Viteza medie fiind redusă, iar consumul de benzină ridicat, deși curba de consum a motorului a fost aceeași cu a motoarelor de fabricație Renault, comisia a cerut probă comparativă, între şenileta prototip și o şeniletă fabricată de uzinele Renault. Proba s-a executat pe șosea asfaltată și consumul și viteza medie au fost aceleași pentru ambele şenilete și corespunzătoare valorilor optime date în regulamentul armatei franceze.

Pe timpul probelor de rulaj s-au făcut următoarele constatări importante:

- Motorul, ambreiajul, cutia de viteze, diferențialul și organele anexe, au funcționat normal.

- Pieșele suspensiei și sistemului de propulsie au căpătat uzuri pronunțate. Astfel şenilele s-au uzat complet după circa 1600 km de rulaj și au fost schimbate. Din cauza uzurii, pasul şenilei a crescut și coroanele barbotinilor au fost complet uzate după circa 2200 km.

Pieselete suspensiei s-au uzat și jocul căpătat de suspensie îngreunează conducerea.

- Arcurile de fabricație Malaxa nu s-au rupt, pe tot timpul probelor, cu excepția trenurilor de rulaj, unde s-au folosit, cu titlul de experiență, galeți metalici.

- Pentru că galeții cauciucăți în țară se distrugneau cu ușurință, s-au folosit, la ultimul tren de galeți, care este mai solicitat decât ceilalți, galeți metalici.

Cu galeți metalici suspensia devine mai rigidă, mai zgomotoasă, piesele se uzează mai mult, arcurile se rup ușor.

S-au experimentat, de asemenea, diferiți galeți cauciucăți în țară, dând posibilitatea firmelor să-și amelioreze fabricația. Galeții cauciucăți actualmente dau rezultate comparabile cu ale galeșilor Renault.

La demontarea organelor şeniletei s-au făcut următoarele observații mai importante:

- Supapele de evacuare ale cilindrilor 2 și 3 au lucrat la temperatură ridicată și s-au afundat în cilindru cu circa 0,8 mm.

- Tacheții supapelor de evacuare, execuți din oțel și cementați pe suprafața de frecare cu camele, au căpătat rizuri.

- Cuzineții vilbrochenului și bielelor nu s-au comportat bine, compozitia s-a sfărâmat și detașat, defect caracteristic metalului alb supus la solicitări de durată (Ausbröckelungen).

- Coroana diferențialului și pinionul de atac (originale Renault), n-au fost bine montate.

- Nituirea suportilor suspensiei la carcasa n-a fost bine executată, niturile au căpătat joc.

Toate observațiile făcute pe timpul probelor au fost aduse la cunoștință uzinelor prin adresa nr. 1170/1940, cerându-se ameliorările necesare a înlătura defectele constatate. Uzinele au răspuns cu adresa nr. 6602/1940, din care rezultă:

- Asupra defectelor datorate concepției de construcție: nu se poate aduce nicio ameliorare, întrucât ar necesita o construcție complicată și scumpă.

- Asupra defectelor provenite din execuție sau din montaj: se vor lua măsuri de remediere.

Se anexează câte o copie după adresa Comisiei și răspunsul Uzinelor.

Comisia consideră ca satisfăcătoare răspunsurile uzinei, prin care defectele semnalate se pot evita, fie prin bună execuție, fie prin montaj îngrijit.

Comisia apreciază că răspunsurile uzinelor, la punctele de mai jos nu sunt satisfăcătoare:

15. Uzura cârligului de împerechere. Deși cârligul este executat din oțel nichel-crom, tratat, uzura sa este pronunțată și remorca se desprinde de la sine. Uzura pronunțată este datorată șocurilor produse de remorcă. Este necesar a se monta un dispozitiv care să-anunțe pe conductor că remorca s-a desprins. Se va prevedea, de asemenea, un stoc mai important de piese de rezervă.

17. Respectarea toleranțelor prevăzute pe desen: Uzinele fac rezerve în ceea ce privește piesele costisoitoare, cum este cazul vilbrochenului, unde toleranțele n-au fost respectate, este cu atât mai necesară o execuție îngrijită, atât pentru interșanjabilitate, cât și pentru buna funcționare.

18. Uzura tacheților supapelor de evacuare poate fi o consecință a faptului că supapele au lucrat la temperatură ridicată, mai ales că uzura este mai pronunțată la cilindrul 2 și 3, unde condițiile de răcirea supapelor sunt mai dezavantajoase. Rămâne deci de stabilit, dacă defectul este propriu acestui cilindru sau în general, răcirea supapelor de evacuare este defectuoasă (cu motoare fabricate [de] uzinele Renault nu s-au executat probe de durată).

20. Vilbrochenul are numai 2 paliere, care sunt deci mult solicitate. Atât compozitiv, cât și execuția cuzineților trebuie să fie de foarte bună calitate și trebuie deci verificat pe un alt motor.

În ceea ce privește piesele sistemului de propulsione și suspensie, comisia apreciază că uzura pronunțată se datorează și faptului că aproape pe toată durata rulajului, timpul a fost ploios, iar apa băltoacelor șoseelor, care poartă în suspensie particule fine de praf, pătrunde cu ușurință între suprafețele de frecare, mai ales că suspensia este joasă.

#### CONCLUZII:

Din rezultatele probelor și examenelor executate asupra șeniletei prototip, comisiunea conchide:

- Șenileta prototip, executată de uzinele Malaxa este identică cu șeniletele Renault;

- Caracteristicile motorului sunt identice cu ale motoarelor de fabricație Renault și conforme prescripțiunilor de recepție ale armatei franceze;
- Performanțele șeniletei prototip sunt aceleași cu ale șeniletelor Renault;
  - Funcționarea organelor a fost normală pe tot timpul probelor;
  - Uzura șenilelor, barbotinilor și elementelor suspensiei, accentuată; aceste piese trebuie schimbate după 1600-2000 km de rulaj pe șosea;
  - Compoziția și execuția cuzineților nu corespund eforturilor la care sunt supuse lagărele vilbrochenului și bielelor;
  - Supapele de evacuare au lucrat la temperatură anormală și scaunul supapelor s-a deformat.
  - Pinionul de atac al coroanei diferențialului, original Renault, prezintă puncte unde stratul de cimentare a sărit;
  - În execuția pieselor motorului nu s-au respectat toleranțele prescrise de constructor.
  - S-au constatat defecte de montaj la montarea carcasei, unde niturile s-au slăbit, la montarea trenurilor de rulaj, la montarea transmisiei.

Din ansamblul concluziunilor de mai sus, rezultă că șenileta prototip nu a dat completă satisfacție.

#### Propuneri:

Față de concluziile de mai sus, comisia propune:

- Întrucât Uzinele Malaxa au 80 de motoare livrate de uzinele Renault (în urma aprobării M.I.A.) să se aprobe, pe răspunderea Uzinelor, trecerea la fabricarea în serie a tuturor organelor, mai puțin motorul, pentru 80 șenilete;

- Pentru a verifica eficacitatea ameliorărilor propuse în execuția motorului, să se procedeze concomitent la fabricarea a 5 motoare, din care unul luat la întâmplare, să fie montat pe o șeniletă executată de Uzine. Șenileta astfel echipată, să repete probele executate de prototip, în urma cărora, se va proceda la demontare și verificarea uzurilor și stării pieselor.

În felul acesta se va verifica eficacitatea ameliorărilor aduse atât motorului, cât și celorlalte organe ale șeniletei.

Dacă în urma repetării probelor de prototip, rezultatele sunt satisfăcătoare, să se aprobe fabricația în serie a motoarelor, precum și a organelor pentru restul de 94 șenilete.

### TABEL

#### **comparativ între dimensiunile și greutățile șeniletei Renault și prototipul Malaxa**

DIMENSIUNI	Material Renault		Prototip Malaxa	
	Tractor	Remorcă	Tractor	Remorcă
Lungimea maximă	2800 mm	2590 mm	2860 mm	2600 mm
Lățimea maximă	1740 mm	1610 mm	1790 mm	1610 mm
Înălțimea maximă	1250 mm	780 mm	1270 mm	795 mm
Lărgimea căii (între axele șenilelor)	1530 mm	1396 mm	1528 mm	1400 mm
Platforma de încărcare:				
Lungimea	1450 mm	1450 mm	1450 mm	1452 mm
Lățimea	600 mm	1100 mm	600 mm	1103 mm
Înălțimea	350 mm	350 mm	375 mm	350 mm
Spațiul liber de la pământ	300 mm	150 mm	310 mm	-
Greutate (în ordine de marș, fără sarcină utilă și echipaj)	2760	776	2754	764
Numărul patinelor șenilei	132	79	132	79

| ... |

COMISIA DE RECEPȚIE LA  
UZINELE „MALAXA”

SECȚIA AUTOVEHICULE

### PROCES-VERBAL Nr. 3

Astăzi, 5 iunie 1940

Noi, cpt. ing. I. Nițescu, delegatul Comisiei de Recepție la Uzinele Malaxa și ing. M. Georgescu, delegatul Uzinelor Malaxa, am procedat la examinarea rezultatelor obținute pe timpul probelor de rulaj în tren, cu șenileta prototip UE, construită în Uzinele Malaxa.

Proba s-a executat pe poligonul de instrucție Ghencea, parcurgându-se în total 500 km.

Circuitul a fost fixat de comun acord și a constat conform schiței alăturate dintr-un circuit în teren natural (pășune) de 4600 m lungime și un circuit cu obstacole de 700 m lungime, format din șanțuri cu profile diferite, la distanță de 30-80 m unul de altul.

Comisia a hotărât ca la fiecare circuit mare, să se parcurgă de trei ori circuitul cu obstacole, astfel încât raportul între parcursul în teren natural și teren cu obstacole a fost de 2,2 iar lungimea totală a unui parcurs 6700 m.

Greutatea șeniletei a fost 3180 kg., iar greutatea remorcii de 1324 kg. în total 4504 kg. (în ordine de marș, fără echipaj).

În vederea experimentării galetilor bandajați în țară, șenileta a fost echipată cu galeti proveniți de la firmele Mira și Nicolau.

Gararea șeniletei s-a făcut pe timp probelor, la Arsenalul Geniului, șenileta fiind sigilată și dată în primirea șefului de post.

Condițiunile de rulaj și observațiunile pe timpul probei se văd în alăturările fișe zilnice de rulaj, din care rezultă următoarele obsevațiuni:

1/ Funcționarea tuturor organelor șeniletei a fost în general normală.

2/ Timpul a fost în general ploios, iar terenul desfundat. Viteza medie realizată a variat între 6 km/oră și 9,7 km/oră obținându-se o medie generală de 8,2 km/oră. Tot timpul s-a folosit reductorul de viteze.

3/ Consumul de benzină a variat, după teren, între 83 și 138 1/100km, sau 7,6-9,9 1/oră. Consumul de ulei la motor a fost de 0,530 1/100 km., iar consumul de apă 0,370 1/100 km.

4/ Temperatura maximă ambiantă a fost 27°. Temperatura maximă a apei de răcire 90°.

5/ S-au constatat pierderi de ulei la motor și cutia de viteze.

6/ Acumulatorul a pierdut, pe tot timpul probelor 1 l. electrolit.

7/ Galetii cauciucăți în țară nu dau rezultate, se distrug mult prea repede, cu toate că viteza a fost redusă. Cu ocazia înlocuirii galetilor s-a constat că cheile din lada de scule a șeniletei nu corespund dimensiunilor și nu pot fi întrebuită.

S-a constatat de asemenea, că foile de arc principale nu permit întotdeauna înlocuirea galetilor fără o prealabilă ajustare.

8/ Cârligul de tracțiune s-a întepenit și manevra lui n-a mai fost posibilă. La demontare s-a constatat că întepenirea s-a datorat noroiului pătruns în suportul cârligului.

9/ Galetii de ghidaj au căpătat joc lateral.

La terminarea probei de rulaj, şenileta a fost condusă la uzine, s-a spălat, s-a schimbat uleiul la motor, cutie de viteze, diferențial, s-a luat jocul lateral al galeților de ghidaj, s-au curățat filtrele de ulei.

S-a constatat că filtrul de ulei al diferențialului se demontează greu din cauza unui defect de montaj.

Date fiind rezultatele obținute la proba de rulaj în teren comisia apreciază că probele sunt satisfăcătoare. Observațiile făcute pe timpul probelor vor fi urmărite de uzine la fabricația în serie.

Drept care am încheiat prezentul proces-verbal în 6 exemplare.

**COMISIA DE RECEPȚIE  
UZINELE MALAXA**  
/ss indescifrabil/  
/ ss indescifrabil/

### **PROCES-VERBAL Nr. 29**

Astăzi, anul 1940, luna iunie, ziua 22.

Noi, cpt. ing. I. Nițescu, delegatul Comisiei de Recepție la Uzinele Malaxa și ing. M. Georgescu, delegatul Uzinelor Malaxa, am procedat la executarea probei de rulaj cu şenilele prototip, pe distanță de 447 km, iar în zilele de 18, 19 și 20 iunie 1940 şenileta a fost încărcată cu 400 kg sarcină utilă, iar remorca cu 600 kg.

Traseul parcurs este cel din schița alăturată, fixat anterior, cu excepția porțiunii: Poenari – Tigveni – Curtea de Argeș, care nu s-a putut parcurge din cauza unui pod luat de ape, în comuna Poenari. Circuitul a fost închis parcurgându-se înapoi distanța Pitești-Poenari și apoi pe șoseaua națională Pitești-Curtea de Argeș, șosea pietruită și gudronată, în foarte bună stare.

Cu excepția porțiunilor de șosea națională și șosea pavată, starea drumului a fost foarte rea. În urma ploilor torențiale din regiunea deluroasă, șoselele au fost mâncate de ape, pietrișul spălat, iar în regiunea de ses noroi, gropile pline cu apă. Din aceste cauze, n-a fost posibil să obțină viteza medie mare.

Executarea probelor a decurs conform fișelor zilnice alăturate.

Pe timpul probelor s-au făcut următoarele constatări:

1/ Funcționarea motorului și transmisiei a fost normală. Viteza medie, pe tot lungul parcursului a fost 15,5 km/oră. Consumul mediu de

benzină a fost 70,3 1/100 km, iar consumul de ulei de motor 0,460 1/100 km.

2/ Suspensia. La trenurile posterioare s-au folosit, cu titlul de experiență, galeti metalici.

- Mersul cu galeti metalici este pronuntat mai zgomotos, suspensia mai rigidă.

- Lamele principale de arc de la galetii metalici s-au rupt după un rulaj de cca. 350 km. (aceleași arcuri suportaseră un rulaj, cu galeti cauciucati, de 500 km în teren și 650 km pe șosea).

- În timpul gresării, axul unui galet de ghidaj s-a rupt, galetul a fost înlocuit.

- Șenilele s-au uzat complet și întinderea lor, prin înlăturarea unui număr de patine, nu mai este posibilă.

3/ Diferite. Garnitura de la ieșirea apei din motor s-a deteriorat și motorul pierde apă.

- Suportii aripei drepte spate (port cric) s-au rupt și aripa s-a detașat.

4/ Remorca. Trenul de rulaj al remorcii a căpătat joc la axa remorcii, precum și la rulmenții roțiilor.

- Roata din față – dreapta – a ieșit din ghidajul șenilei și pintenii de ghidaj au tăiat complet cauciucul, într-un plan median al roții. S-a continuat drumul până la sfârșit (130 km) cu aceeași roată.

La terminarea parcursului, șenileta a fost spălată și verificată. Pentru continuarea probei s-au făcut următoarele reparații și înlocuiri.

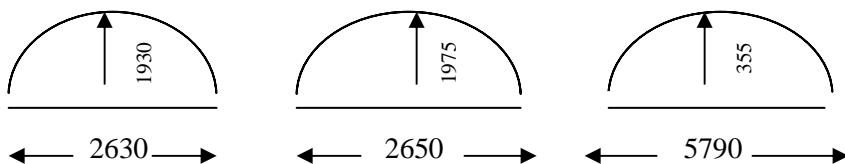
### Şenileta

- S-a constatat că șenilele și coroanele dințate sunt foarte uzate. S-au scos șenilele și s-a măsurat săgeata lor (întinse și capetele apropiate cât permite jocul), găsindu-se săgețile din figura de mai jos:

Dreapta

Stânga

Şenila în stare nouă



Până la uzura lor, s-au înlăturat, pentru a se putea întinde, câte 9 patine din fiecare șenilă. Dat fiind că șenilele nu se mai puteau folosi, au fost înlocuite, la tractor, prin șenile noi.

- S-au înlocuit lamele principale de la arcurile trenurilor posterioare. S-au montat pe partea stângă galeti de experimentare ai

firmei „Mira”, iar pe partea dreaptă galeți metalici. S-a înlocuit axul central și o bridă la arcul interior al trenului posterior din stânga.

- S-a luat jocul axial al trenului posterior dreapta.
- S-au înlocuit două buloane la suportul trenului posterior dreapta.
- S-au pus garnituri noi la colectorul de ieșirea apei din motor.
- S-au strâns buloanele suportului schimbătorului de viteză.
- S-a spălat filtrul de aer.
- S-a schimbat uleiul motorului și diferențialului.
- S-a suflat radiatorul în aer comprimat.
- S-a reparat oleometrul.
- S-a înlocuit indicatorul de benzină.
- S-au înlocuit suporții aripei drepte.
- S-a înlocuit talpa cârligului.

Pentru a se putea experimenta adaptarea acumulatorului fabricat în țară de „Fabrica Tudor”, s-a montat un acumulator Tudor, în locul acumulatorului SAFT.

#### Remorca

- S-a înlocuit roata din față, dreapta.
- S-a luat jocul rulmenților.
- S-au scos câte 3 patine la fiecare șenilă.
- S-a analizat suportul galetului de ghidaj, în secțiunea de rupere și s-a constatat, prin analiză metalografică, că materialul prezintă segregării în secțiunea de rupere. Ruperea se datorează deci unui defect de material.

Drept care am încheiat prezentul proces-verbal.

COMISIA DE RECEPȚIE  
UZINELE MALAXA  
/ss indescifrabil/  
/ ss indescifrabil/

COMISIA DE RECEPȚIE ȘI CONTROL  
LA  
„UZINELE MALAXA”

## PROCES-VERBAL Nr. 30

Astăzi, anul 1940, luna iunie, ziua 22.

Noi, cpt. ing. I. Nițescu, delegatul Comisiei de Recepție și ing. M. Georgescu, delegatul Uzinelor Malaxa, am procedat la verificarea stării seniletei după proba de rulaj și a uzurii pieselor.

La demontarea punții motrice (motor, cutie de viteze, diferențial) s-a constatat că organele au fost bine fixate și punctele de sprijin n-au cedat.

Pe fundul carcasei s-a găsit un strat gros de noroi uscat, sub radiator-ventilator și noroi amestecat cu ulei sub puntea motrice (porțiuni inaccesibile curățătului) pătruns în carcasa, s-au format din praful și apa infiltrate pe timpul probelor în interiorul carcasei.

S-a procedat la demontarea organelor, verificarea jocurilor, verificarea uzurii.

### I. MOTORUL

Cotele pieselor motorului au fost verificate înainte de începerea probei de rulaj și s-au găsit cotele din fișele alăturate, înscrise sub titlul „înainte”. După proba de rulaj s-au găsit cotele înscrise sub titlul „după”. Din diferența cotelor astfel măsurate s-a dedus uzura pieselor, după cum urmează:

a) Blocul cilindrilor: toleranțele prevăzute pe desen n-au fost respectate la uzinare; cota prevăzută pe desen este: și s-au găsit cote până la  $75 - 0,024$ . Conicitatea maximă admisă este 0,02, s-a găsit 0,04.

Uzura maximă constatătă în planul primului segment, la poziția de punct mort superior, este de  $0,131$  m/m (la cilindrul 1), iar pe restul cilindrului, maxim  $0,083$  m/m.

Raportată la rulajul efectuat și condițiunile de execuție, uzura este normală.

Suprafața cilindrilor este în foarte bună stare, pe toată lungimea.

Sediul supapelor de eșapament, la cilindrul 3 și 2 s-a adâncit de  $0,8$  m/mm, supapele s-au afundat în masa fontei.

Palierele arborelui cu came: în bună stare.

Ghidurile supapelor: în bună stare.

b) Pistoanele: Aspectul: în bună stare, fără urme de zgârieturi.

Depozitul de calamină pe fundul pistonului: maxim  $0,8$  m/m, la cilindrul 2, strat dur, neuniform.

Segmentii: perfect polisați, fără urme de zgârieturi, jocul maxim între capete, datorită uzurii, 0,8 mm, la primul segment.

Bolțurile: în bună stare, uzură neapreciabilă.

c) Bielele:

Aspect (fotografiile nr. 3, 4, 5 și 6, corpul și capacul bieelor).

La cuzineții bieelor nr. 1 și 2 s-a produs sfârâmarea și detașarea compoziției după corpul bielei.

Cuzineții bieelor nr. 3 și 4 (fotografii nr. 5 și 6), au lucrat mai bine, se observă ușoare crăpături în masa compoziției.

Bucșele picioarelor bieelor: au fost uzinate la un diametrul mai mare cu 0,01 mm decât prevede desenul de construcție, iar uzura găsită a fost 0,01 mm. (Măsurătoarea s-a făcut cu ajutorul calibrelor).

d) Vilbrochenul:

Toleranțele de uzinaj au fost depășite; aspectul normal, fără urme de zgârieturi. Uzura maximă, după proba de rulaj, 0,01 mm.

Cuzineții (fig. 1 și 2): cuzineții palierului nr. 1, de partea distribuției complet distrus; compoziția sfârâmată și detașată, iar la capătul exterior ruptă și neaderentă la cuzinet.

Cuzinetul superior al palierului nr. 2 prezintă un început de sfârâmare și detașare în jurul canalelor de ungere.

e) Supapele:

Supapele de evacuare de la cilindrul 2 și 3 care sunt alăturate, au lucrat la temperatură ridicată, s-au îngropat în cilindru cu cca 0,8 mm, iar suprafața de închidere a supapei cu depozite de calamină, închiderea defectuoasă. Tijele supapelor în bună stare.

f) Tacheții, au fost execuții din oțel, cu capul cimentat, nu din fontă specială, cum prevede desenul. Tacheții de comanda supapelor de evacuare prezintă rizuri circulare; tachetul supapei de evacuare de la cilindrul nr. 2 are capul uzat pe o adâncime de 0,3 mm (fig. 13).

Tijele tacheților în bună stare.

g) Arborele cu came: original Renault; ușoare rizuri pe camele de evacuare.

h) Pompa de ulei: Arborele de comandă ușoare rizuri în regiunea bucșei superioare.

i) Pompa de apă: arborele pompei ușoare rizuri în regiunea presse-etupei.

j) Distributia: în bună stare.

k) Dinamul: rotorul a căpătat joc axial.

l) Demarorul: rotorul a căpătat joc axial; pinionul și coroana de lansare în bună stare.

m) Ventilatorul: în bună stare; rulmenții au căpătat joc.

## II. TRANSMISIA

Ambreiajul: în bună stare, garniturile prezintă foarte puțină uzură.

Cutia de viteze: turbina de întoarcere a uleiului a axului primar a frecat puțin în carterul ambreiajului.

Rulmentul Hyat al axei secundare are 3 rulouri distruse. La cutia cu 4 viteze acest rulment nu există.

Pinioanele cutiei de viteze sunt în bună stare.

Diferențialul: pinionul și coroana diferențialului sunt originale Renault. După cum se vede în fotografia nr. 8 și nr. 11 flancul dintilor coroanei prezintă uzură către rădăcina dintelui, iar dintii pinionului de atac prezintă porțiuni cu stratul de ciment sărit. La demontare s-a constatat un joc axial al pinionului de atac. Restul pieselor diferențialului, inclusiv organele de direcție sunt în bună stare.

## III. SUSPENSA ȘI SISTEMUL DE PROPULSIUNE

Coroanele dințate ale barbotinilor complet uzate. În fotografia nr. 7 și nr. 12 se văd dintii unei coroane uzată și a unei coroane noi.

Şenilele se pot încă folosi (a doua pereche de şenile).

Trenurile de rulaj au joc pronunțat.

Din cauza jocului, suportii arcurilor au izbit în longeron și s-au uzat. Crestăturile amenajate în acești suporti au fost deformate de bucșa de distanță dintre cele 2 arcuri ale trenului de rulaj. Din această cauză, arcurile au oscilat în jurul bulonului de fixarea arcurilor și capetele bulonului s-au uzat (fig. 6).

Bucșa de distanță s-a uzat, iar la trenul cu galeți metalici de experimentare s-a gripat chiar. Uzura a mers până la 0,95 mm (fig. 10).

Bucșele din suportul trenului de rulaj prezintă, după un rulaj de 1200 km, o uzură de 0,7-1 mm (piesele sunt cianurate stratul de cimentare având 0,2 mm grosime).

Din înșirarea uzurilor constatate, a rezultat jocul pronunțat al trenurilor de rulaj.

Rulmenții galețiilor și ai roților de întindere au căpătat joc.

#### **IV. Carcasa**

Niturile care fixează suportii longeronilor la carcasa s-au slăbit. Înlocuirea niturilor nu se poate face decât după completa demontare a șeniletei.

Suportii din spate ai longeronilor au fost atinși și tăiați de pintenii de ghidaj ai șenilei.

Cârligul de tracțiune este uzat, deși a fost înlocuit o dată.

#### **V. Remorca**

Şenilele: pentru întinderea șenilei, s-au scos, pe tot timpul probelor, câte 7 patine de fiecare șenilă; săgeata șenilei a fost găsită 840 mm (sägeata în stare nouă este 125 mm).

La arcul stâng s-au rupt două lame.

Ochiul de împerechere uzat circa 1/3 din grosimea sa.

Bucșa de bronz interioară-dreaptă a osiei spartă.

Buloanele de arcuri și bucșele arcurilor puțin uzate.

Rulmenții roților au joc.

### **ÎN CONCLUZIE**

- în uzinarea pieselor nu s-au respectat toleranțele prevăzute pe desenele de construcție;

- montajul organelor nu a fost executat totdeauna în bune condiții (rezultă din felul cum au călcat pinionul și coroana de atac, din uzura bulonului de fixarea arcurilor).

- execuția cuzineților nu corespunde solicitărilor la care sunt supuși.

- supapele de evacuare de la cilindrul 2 și 3 lucrează la temperatură anormală și uzează sediul.

- suspensia și sistemul de propulsie se uzează repede.

- suportii suspensiei n-au fost bine nituiți la carcasa.

Drept care am încheiat prezentul proces-verbal în 6 exemplare.

COMISIA DE RECEPȚIE  
Cpt. ing.  
I. Nițescu

UZINELE MALAXA  
Inginer  
Marius Georgescu

**C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție, Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar nr.49, f. 1-5, 16, 22-23, 35-37, 43-45, 49-51, 55-66**

\*  
\*            \*

### **DOCUMENT NR. 26**

**C O P I E**

General Ioan Antonescu  
Conducătorul Statului Român  
și  
Președintele Consiliului de Miniștri

Asupra raportului Domnului Ministru Secretar de Stat la Departamentul Apărării Naționale, cu Nr. 26.356/A din 22 februarie 1941.

În baza dispozițiunilor Decretelor Legii Nr. 3052 din 5 septembrie și Nr. 3072 din 7 septembrie 1940;

**AM DECRETAT SI DECRETĂM:**

Art. 1. – Pe ziua de 1 martie 1941, Brigada 1 Motomecanizată se transformă în Divizia 1 Blindată.

Art. 2. – Organizarea de pace a acestei Divizii este:

- Comandamentul Diviziei, (prin transformarea Comandamentului Brigăzii 1 Motomecanizată).

- 2 Regimete Vâنători Motorizate, (prin transformarea actualelor Grupuri de Vânători Motorizate).

- Regimentul 1 Artillerie Motorizat,
- Regimentul 1 Care Luptă,
- Regimentul 2 Care Luptă,
- Batalionul 1 Specialități Motomecanizat,

- Batalionul 1 Geniu Motorizat (nou înființat).

Art. 3. – Totodată Grupul 11 Vânători Motorizat își schimbă denumirea în Regimentul 3 Motorizat, iar Grupul 4 Vânători Motorizat în Regimentul 4 Vânători Motorizat.

Art. 4. – Domnul Ministru Secretar de Stat al Apărării Naționale este însărcinat cu executarea acestui Decret.

Dat în București la 17 aprilie 1941.

CONDUCĂTORUL STATULUI ROMÂN  
și  
PREȘEDINTELE CONSILIULUI DE MINIȘTRI  
General,  
Ion Antonescu

MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE  
Gl. de C.A.Adj.  
ss.I.Iacobici

Nr. 1124 p. conformitate  
ŞEFUL BIROULUI 2 ORG.  
Maior ss indescifrabil  
DOMNULE GENERAL

Învățăminte trase din operațiunile militare desfășurate recent pe teatrele de operațiuni din Polonia și Franța, au dovedit în mod evident că o Mare Unitate Motomecanizată trebuie să dispună, pe lângă o mare putere de foc și de elemente puternice blindate cu care să sfărâme de la început orice rezistență.

Față de aceste concluzii și având și având în vedere și misiunile probabile ce vor reveni unei astfel de Mari Unități pe teatrele noastre de operațiuni, se propune reorganizarea Brigăzii 1 Motomecanizată și transformarea ei în Divizie Blindată conform graficului anexat.

Astfel organizată Divizia Blindată a devenit o Mare Unitate strategică cu mai multe resurse de putere, fiind dotată din timp de pace cu 2 Regimenter Care de Luptă și 1 Divizion Tunuri Lungi pentru a putea acționa cât mai adânc în dispozitivul advers.

Poate opera în perfecte condiții pe cont propriu, poate să-și procure informații și să-și garanteze siguranța.

Este capabilă să acționeze în orice situație strategică sau tactică.

Organizarea unităților și elementelor componente s-a făcut pe sistemul binar, pentru ca la nevoie și în special în zonele lipsite de comunicații, Divizia Blindată să poată fi scindată în 2 Brigăzi Blidate.

Pentru timp de pace, în scopul de a satisface nevoile de instrucție și mobilizare, s-au creat:

- 1 Batalion Specialități Motomecanizat care are misiunea de a forma pentru mobilizare elementele Grupului de Cercetare, Batalionul de Motocicliști și unitățile de A.A. și A.C.

- 1 Batalion Geniu Motorizat care la mobilizare va forma unitățile de pionieri și transmisiuni ale Diviziei.

Totodată, pentru a se putea păstra tradiția Regimentelor decorate în timpul războiului cu „Ordinul Mihai Viteazul” și a se face și o unificare a acestor denumiri, se propune schimbarea Regimentului 11 Vânători Motorizat în Regimentul 3 Vânători Motorizat, iar a Grupului 4 Vânători Motorizat în Regimentul 4 Vânători Motorizat.

În baza dispozițiunilor Decretelor Legii Nr. 3052 din 5 septembrie și Nr. 3072 din 7 septembrie 1940, avem onoarea a vă înainta pentru aprobare și semnătura Domniei Voastre, alăturatul Decret.

Primiți, vă rugăm Domnule General asigurarea înaltei noastre considerații.

**MINISTRUL APĂRĂRII NAȚIONALE**

General de C.A. Adjutant,

ss.I. Iacobici

**SUBSECRETAR DE STAT AL ARMATEI DE USCAT PE  
LÂNGĂ DEPARTAMENTUL APĂRĂRII NAȚIONALE**

General de Divizie ss. Pantazi

p. **ŞEFUL MARELUI STAT MAJOR**

General, ss. N. Tătăranu

Nr. 26.356/A din 22 februarie 1941

**C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 27, f. 49**

\*  
\* \* \*

## **DOCUMENT NR. 27**

Anexa nr.1

### **ORDINEA DE BĂTAIE**

a

Comandamentului Diviziei 1 Blindată la data de 20 mai 1941

General de Divizie	N. Stoenescu	Comandanțul Diviziei
General de Brigadă	I. Sion	Comandanțul Secund
Lt. Colonel	N. Cristea	Şef de Stat Major
Lt. Colonel	M. Vlădescu	Şeful Biroului 4
Maior	I. Mavrichi	Şeful Biroului 3 și locțiitor ca Şef al Biroului 2
Căpitan	R. Bărbăcioru	Şeful Biroului 1
Maior Intd.	I. Videan	Şeful Serv. Intendenței
Medic Maior	Ilie Șt. Popescu	Şeful Serv. Sanitar

---

### **ŞEFUL DE STAT MAJOR**

Lt. Colonel,

N. Cristea

Şeful Biroului 1 Mob-Org.

Căpitan,

R. Bărbăcioru

Divizia 1 Blindată

**Anexa Nr.2**

St. Major

Bir.1

### **ORDINEA DE BĂTAIE**

a

Unităților în subordine la data de 20 mai 1941, până la comandă de  
batalion

(Divizion și companii specialitate)

### REGIMENTUL 1 CARE LUPTĂ

Colonel Emilian Ionescu	Comandantul Regimentului
Lt. Col. Cristache Iliescu	Comandant Secund
Maior, Gh. Spirescu	Comandant Batalion 1 C.L.
Lt.col. Runcceanu Virgil	Comandant Bat. 2 C.L.

### REGIMENTUL 2 CARE LUPTĂ

Colonel Săndulescu Aurel	Comandantul Regimentului
Lt.col. Nicolescu D. Ioan	Comandant Secund
Maior Badea R. Marin	Comand. Bat. 1 C.L. R.35
Maior Popescu Nicolae	Comand. Bat. 2 C.L. R.35
Maior Popescu Victor	Comand. Bat. Independ. F.T. 1917
Căpitan Sălăceanu Alex.	Cdt. Comp. Arm.Spec.A.A. și A.C.Reg.
Căpitan Vulcan Petru	Cdt. Comp. Arm.Spec. A.A. și A.C. Bat. I,R35
Căpitan Cociu Ioan	Cdt. Arm.Spec. A.A. și A.C.Bat. II, R.35

### REGIMENTUL 3 VÂNĂTORI MOTO

Colonel Nistor Constant.	Comandantul Regimentului
Lt.col. Petrea Gheorghe	Comandant Secund
Maior Șerban Gheorghe	Comand. Bat.I.
Maior Radulian Ioan	Comandant Bat. II

### REGIMENTUL 4 VÂNĂTORI MOTO

Lt.col. Popescu Gheorghe	Comandantul Regimentului
Maior Roman Traian	Comandant Bat. I
Maior Cotuțiu Teodor	Comandant Bat. II

### REGIMENTUL 1 ARTILERIE MOTO

Colonel Constantinescu V.Gh.	Comandantul Regimentului
Lt. Col. Hulubei Laurențiu	Comandant Secund
Maior Niculescu Ștefan	Comandantul Divizionului I.

Maior Tețu C.Constantin  
Maior Ghiorghiade Ștefan

Comandantul Divizionului II.  
Comandantul Divizionului III.

### BAT. SPECIALITĂȚI MOTO

Lt. Col. Oprescu Nicolae	Comandantul Batalionului
Maior Enătescu Virgil	Ajutor
Căpitan Picioroga Dumitru	Comand. Comp. Motocicliști
Căpitan Anghelescu Leon	Comand. Companie 1 A.A.
Căpitan Popescu Trifon	Comand. Companiei A.C.
Căpitan Duțescu Emilian	Comand. Comp. 2 A.A.
Căpitan Hristescu Liviu	Comand. Comp. 2 A.C.

### BATALIONUL 1 GENIU MOTO

Lt. Col. Bădiceanu Ioan	Comandantul Batalionului
Căpitan Popa Ioan	Comand. Comp. Pionieri
Căpitan Olteanu Pompiliu	Comandantul Comp. Transmisiuni
Căpitan Busuioc Ștefan	Comandantul Secției Material Pod.
Şeful de stat major	Şeful Biroului 1 Org-Mob.
Lt.col.	Căpitan
N. Cristea	R. Bărbăcioru

**C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 40, filele 144-146.**

\*  
\*            \*

### **DOCUMENT NR. 28**

30 august 1941

**MEMORIU**  
adresat de Generalul Ioan Sion  
Domnului Mareșal Ioan Antonescu

A. La 16 mai 1941, am fost numit comandant secund, al Diviziei 1-a Blindată.

Comandant era Domnul General Stoenescu N., care îndeplinind funcția de ministru de finanțe, a lipsit tot timpul.

Divizia 1-a Blindată se compunea la acea dată din:

- Regimentul 1 Care Luptă cu Care R.2; circa 85 Care erau în serviciu, restul până la 115 Care se găseau la Ploiești în reparație, iar 10 Care la Președinția Consiliului de Miniștrii și 4 Care la C.I. Moto-mecanizat.

Cele 85 care în serviciu depășiseră limita maximă de rulaj (circa 5.000 km.) și trebuiau toate să fie trecute prin ateliere de specialitate pentru a fi complet revăzute.

- Regimentul 2 Care, aflat în întregime la București, în permanență în stare de alarmă, pentru a putea reacționa contra legionarilor.

- Regimentele 3 și 4 Vânători în Târgoviște, cu câte 2 batalioane vânători, dar cu vehicule, numai pentru cca. 70% din câte un batalion.

- Regimentul 1 Artilerie, cu 3 Divizioane (2 Divizioane Ob. și 1 Divizion T.L.) cu vehicule numai pentru o parte din piese.

- Una Companie A.A. la Ploiești, înființată de câteva săptămâni, numai cu piese A.A. și o parte din tractoare.

- Material pentru o Companie A.C., fără tractoare și cu instrucția în curs.

Restul unităților Diviziei nu au existat, adică:

- Batalionul Pionieri, cu detaș. pod;
- Comp. Transmisiuni;
- Grup de Cercetare, cu:

- Grup Comandă;
- 2 Comp. Motocicliști;
- 1 Comp. Purtată;
- Unitate A.C.;
- Trenuri.

- Plutoane de Circulație (la Divizie și regimenter);
- Servicii de aprovizionare, cu benzină, muniții, piese de schimb, hrană, ambulanță, autosanitare, depanare, ateliere de reparații, etc.;

- Nicio unitate din Divizie nu dispunea de materialele și vehiculele, care să formeze Grupele de Comandă, precum și trenurile de muniții și hrană ale regimentelor, batalioanelor, divizioane, companii, baterii.

- Motociclete, deși trebuiau să fie la mobilizare circa 800 bucăți, nu se găseau asupra unităților Diviziei, decât circa 100 și acestea în mare parte, fără cauciucuri, unele uzate sau chiar în stare de nefuncționare.

- Lipseau circa 800 cauciucuri de la roțile mașinilor aflate asupra unităților, iar cauciucuri de rezervă nu existau la nicio mașină sau motocicletă.

- Lipseau complet atelierele de reparații ale unităților (regimente, batalioane, divizioane);

- Lipsea complet personalul tehnic specializat, care să poată face supravegherea tehnică a materialului, controlul și micile reparații.

- Lipseau complet maiștrii specialiști în motoare, electricitate etc.; numai 3-4 maiștri foarte slabii erau la toate unitățile diviziei.

- Șoferii specializați pe mașini de război (Tatra, Skoda) erau numai în proporție de circa 25%.

- Motocicliștii erau pregătiți numai 10%.

- Complet lipseau aparatele de transmisiuni radio.

- Aparatele de radio de pe Care, în stare de nefuncționare.

- Materiale de întreținere, în cantități foarte mici.

- Instrucția, în special a specialiștilor, foarte precară, motivată de faptul că, până în ultimul timp, se repartizaseră vehicule pentru instrucție în număr foarte redus (câteva care pe regiment și câteva autotracțoare sau motociclete) precum și carburanți în cantități foarte mici.

- Specialiști: radio, pionieri, pontonieri, mecanici, telefoane și radio nu existau.

- Aproape 80% din materialele ce trebuiau să intre în compunerea vehiculelor specializate, lipseau: cutii pentru transport muniției, mortiere, butoiae benzинă, bidoane benzинă pentru Care și motociclete, aparatura pentru trăsurile de pionieri etc.

- Lipsea complet materialul de pontonieri și trăsurile care să-l transporte.

- Lipseau regulamentele tactice și în parte cele tehnice.

Aceasta era în general situația Diviziei Blindate la data de 16 mai 1941, adică numai cu o lună înainte de plecarea Diviziei Blindate la război.

După o muncă titanică, timp de o lună, depusă zi și noapte de subsemnatul împreună cu Statul Major al Diviziei, Comandanții de unități și ofițerii misiunii germane și cu sprijinul continuu al domnului General Ioanițiu Șeful M.St.M. reușim să punem în marș spre zona de operații Divizia Blindată românească, care în ziua plecării avea încă lipsuri destul de mari, cantitative și calitative.

Astfel:

- circa 80% șoferi mobilizați nu cunoșteau mașinile de război specializează;
- circa 90% din motocicliști cu o instrucție numai de 10-15 zile.
- lipsiți de aproape 70% din aparatelor radio.
- lipsiți de toate cauciucurile de rezervă, iar circa 30% din roțile mașinilor nu aveau decât un singur rând de cauciucuri (acolo unde roțile sunt duble).
- lipseau aproape 80% din autovehiculele comandanților ce trebuiau să meargă în mașinile de trupă sau pe motociclete.
- nu s-au putut lua din lipsă de vehicule șoferi și motocicliști:
  - una companie anticar,
  - una companie motocicliști din Gr. Cercetare,
  - circa 75% din unitățile de transmisiuni,
  - detașamentul de poduri,
  - o companie de pionieri,
  - parte din servicii,
  - atelierele de reparații (în special din lipsa personalului: maiștri, lucrători).

Totuși pentru că situația cerea să mergem și cu dorința tuturor, de a arăta, că și armata română poate avea o divizie blindată care să contribuie la făurirea României Mari – fără a precupea un minut de odihnă – ne-am avântat cu toții în bătălie.

Convinși că la baza existenței acestei M.U. stă în mare parte materialul, cu toții, de la comandant până la ultimul șofer – în limita posibilităților – am pus toată grijă, spre a-l păstra în cele mai bune condiții posibile.

Marșurile continui de noapte, cu șoferi și motocicliști neinstruiți, noroaiele și drumurile grele din Basarabia, precum și faptul că, mare parte din vehicule erau fără să fi făcut rodajul (unele sosind la unități

chiar după plecarea din garnizoane) au făcut ca materialele să sufere mult.

Rezultatul material, la finele primei perioade de acțiune, adică după circa 1 ½ lună se cunoaște:

- circa 10% din Care de luptă scoase din serviciu, cu defecte provocate de lupte;
- circa 50% Care scoase din luptă, cu defecte provocate de uzaj, eforturi, praf, noroi;
- circa 10% din camioane cu defecte provenite din accidente sau pene diferite. Organizând la Chișinău atelierele de reparații, s-au putut pune în stare de funcționare:
  - 80% din Carele stricate;
  - 95% din autovehicule.

La data de 5 august a.c., când Divizia Blindată trebuia să treacă Nistrul, pentru noi operațiuni în Ucraina, situația materialului este următoarea:

- din 105 Care luptă, pleacă cu 70;
- are în reparații circa 6% din autovehicule;
- a lăsat detașamentul de poduri la Criuleni din ordinul Armatei a IV-a și cu aprobatarea M.C.G..

Mașinile (tip Skoda specializate) au fost utilizate la diferite transporturi de materiale, care astăzi au stricăciuni mari. (Anexe nr.1, 2,3).

- A reluat sub ordine Regimentul 2 Care luptă, pe care M.C.G. îl împărțise la Divizii în prima perioadă a campaniei și care la această dată mai dispune de 44 care , bune de luptă.

#### B. La 5 august a.c. Divizia trece Nistrul

- La 8 august primim ordinul Armatei a IV-a, transmis prin Corpul 5 Armată să trimitem Regimentul 2 Care la Corpul 3 Armată. (Anexa nr. 5).

- La 9 august a.c. primim ordinul Corpului 5 Armată (Anexa nr. 6) să punem 1 batalion infanterie la dispoziția Brigăzii Cavalerie General Manafu.

Potrivit principiului, a nu fărâmița unitățile diviziei, am cerut revenirea asupra ordinului dat. Primim ordinul Anexa nr.6 bis.

Am trimis atunci șeful de Stat Major la domnul General Sion, să-l roage să revină asupra măsurii și să-i spună că ordinul domnului general Antonescu este a nu da nicio unitate din divizie, care să fie întrebuințată separat.

Cu mare greutate, domnul general Sion a revocat ordinul (declarația lt.col. Cristea, Șef de Stat Major, anexa nr.7).

- La 11 august Corpul 5 Armată, prin ordinul adresat direct Regimentului 1 Care Luptă și Regimentului 1 Artillerie, ordonă ca o companie Care de luptă și Divizionul T.L. 105 mm, să fie puse imediat la dispoziția Brigăzii Cavalerie General Manafu.

Comandanții regimentelor execută ordinele, dar imediat îmi raportează.

Cer imediat Corpului 5 Armată să înapoieze aceste unități, luate fără a fi cerute prin divizie, la care Corpul 5 Armată prin ordinul de operații și cel anexat la nr.8 ordonă ca aceste unități să rămână sub ordinele Brigăzii G-1 Manafu.

- Văzând că Corpul 5 Armată nu revine asupra ordinelor date și primind ordinul armatei de a grupa Divizia într-o nouă zonă, în vederea altor operațiuni, cu raportul anexă nr.9, cer din nou ca toate elementele diviziei să fie înapoiate, arătând care este și dorința Domnului General Antonescu.

Drept răspuns Corpul 5 Armată trimite ordinele Anexele nr.10 și 11 din care se vede că, potrivit ordinului Armatei IV-a, rămân la dispoziția Brigăzii G-1 Manafu:

- 1 Comp. Care luptă,
- Diviz. T.L. 105mm,

- La 15 august arăt Corpului 5 Armată, că din rea întrebuițare din cele 10 Care ale companiei date Brigăzii G-1, Manafu, 7 au fost scoase din serviciu, și rugăm a înapoia compania (Anexa nr. 12).

- La 15 august, dau ordin Diviz. II/R.1 Art. care operase în sectorul Brig. G-1 Manafu, să se deplaseze, întrucât divizia primise o nouă misiune.

Generalul Manafu nu lasă liber Divizionul (Anexa nr. 13).

- La 14 august, când primesc ordinul ca Divizia să se grupeze într-o nouă zonă, în vederea altor operațiuni și cum unitățile se găseau încă împrăștiate și aveau nevoie de un mic repaus, pentru curățirea și întreținerea materialului, cer Armatei a IV-a, cu raportul Anexat nr. 14, să se acorde 2 zile repaus, pentru regrupare și întreținerea materialului.

Arăt în raport că acesta este și ordinul Domnului General Antonescu.

Rezultatul este ordinul anexa nr. 15.

- La 15 august, văzând că nu s-au înapoiat încă Diviziei mijloacele luate și anume:
  - 1 Companie Care Luptă date Brigăzii G-1 Manafu, și
  - 1 Divizion T.L.;

Că, o companie Care de luptă R.2, abia reparată la Chișinău, fuseseră luate din ordinul Armatei a IV-a și trimise la Corpul 3 Armată, fac raportul nr. 21.330 din 15.VIII. (anexa nr. 16) către Armata a IV-a și M.C.G. și le trimit cu lt. Col. Benedict Otto, însotit și de maiorul german Klingspor, și le dau ordin, ca primul să caute să convingă pe cei în drept, a renunța la fărâmîțarea Diviziei, iar pe Maiorul german, ca și el la rândul lui, prin misiunea germană pe lângă Armata a IV-a, să se opună la această măsură (se anexează raportul lt. col. Benedict Otto-anexa nr. 17).

Răspunsuri nu am primit nici de la Armata a IV-a și nici de la M.C.G.

- La 16 august suntem convocați la Comandamentul Corpului 3 Armată de Domnul General Ciupercă Comandantul Armatei a IV-a, care spune că este ordinul Domnului General Antonescu, ca în ziua de 17 august să se execute un atac asupra Odessei și că Regimentul 1 Care Luptă, va concura ca unitate de sprijin, cu Divizia 11-a Infanterie.

Îi spun care este ordinul Domnului General Antonescu, să nu se întrebuinteze Divizia pe fracțiuni, dar Domnia sa închide discuția spunându-mi că, atât ordinul cât și planul de atac sunt ale Domnului General Antonescu, iar mie nu-mi revine decât sarcina de a executa.

- Ordinul de operații al Corpului 3 Armată (anexa nr. 18) prevedea că Divizia Blindată este mijloc suplimentar al Div. 11-a Infanterie.

În această situație, nu-mi rămânea de făcut decât a lua toate măsurile, ca în cadrul ideii de manevră a Div. 11-a, Regimentul 1 Care Luptă sprijinit de artleria Diviziei Blidate și Comp. de Pionieri, să facă maximum de efort pentru reușita operațiunilor.

Măsurile luate, felul cum s-au desfășurat operațiunile și rezultatele pentru Carele Diviziei Blidate s-au raportat M.C.G. cu nr. (anexa nr. 19).

Am rugat M.C.G. ca acest raport să fie adus și la cunoștința Domnului General Antonescu.

În concluzie:

Subsemnatul în calitate de Comandant al Diviziei 1 Blindate, în operațiunile din Ucraina am făcut tot ce mi-a stat în putință pentru ca, fără a leza disciplina și mai ales căutând a evita eventuale eșecuri operative, să insist ca Divizia 1 Blindată să fie întrebuințată conform principiilor consacrate până la ora actuală și mai ales să nu fie fărâmîțată.

Pierderile materiale care s-au produs nu pot fi atribuite subsemnatului.

Rog respectuos pe Domnul Mareșal Antonescu, care necunoscând adevarul a hotărât ca Domnul General Schmidt să ia comanda Diviziei, iar subsemnatul să trec secund, să revină asupra măsurii luate, lăsându-mă să îndeplineșc și mai departe funcțiunea ce am avut-o la Divizia 1-a Blindată.

Este absolută nevoie să se spulbere o atmosferă nemeritată, care s-a creat în jurul persoanei mele, a ofițerilor Diviziei și a întregii Divizii.

Aduc respectuos la cunoștința Domnului Mareșal Antonescu, că în urma ultimelor măsuri, au apărut ofițeri, care din invidie sau alte motive, bârfesc acțiunile acestei Divizii.

Rog respectuos, să fiu repus cât mai neîntârziat, subsemnatul și întreaga Divizie, la locul nostru bine meritat.

Armata și Țara vor avea numai de câștigat, de pe urma acestui act de dreptate.

General Ioan Sion

30 august 1941, Chișinău

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 3 Operații, dosar nr. 1986, filele 161-163**

\*

\* \* \*

**DOCUMENT NR. 29**

DIVIZIA 1 BLINDATĂ  
STAT MAJOR – BIROUL 1  
Intrare nr. 4764  
1941 luna noiembrie ziua 28  
Nr. 486

1941 luna XI ziua 28  
Regimentul 2 Care de Luptă

Serviciul Tehnic  
Către  
Divizia 1 Blindată  
Stat Major

Pentru executarea ord. dumneavoastră 4764 din 26 XI. 1941 relativ la posibilitățile de reorganizare a unităților de care și stadiul reparațiilor,

Am onoare a raporta:

1. Reparațiile C.L. R. 35 – cad în sarcina M.A.N. Direcția Superioară a Moto – Mec.

Alăturat se înaintează copie după Procesul Verbal încheiat de Comisia instituită – din care reiese situația C.L. la revenirea lor din operațiuni.

2. Reparațiile C.L. R.35 comportă două operațiuni de importanță:

a) Repararea motoarelor

- Se poate face de orice uzină sau atelier calificat. Uzinele Malaxa, care au lucrat șenilete, pot efectua repararea motoarelor C.L. R.35 fiind aproape identice cu acele ale șeniletelor;

- În prezent 8 C.L. R. 35 sunt la „Leonida” spre demontare, în scopul de a se stabili în mod general nevoie de reparații - posibilități de piese de schimb – materiale necesitate – mâna de lucru – cost, etc.

- Maior Ghiulai este însărcinat ca ulterior să avizeze asupra timpului necesar reparațiilor.

- M.A.N. Dir. Moto-Mec. – m-a însărcinat cu ordinul nr...a lua contact cu Uzinele Malaxa, Reșița – Vulcan etc. pentru a vedea posibilitățile de reparare – aceasta în scopul ca mai multe ateliere sau uzine să lucreze concomitent la reparații.

b) Repararea sau înlocuirea trenului de rulaj

Regimentul cu rapoartele Nr. 4896/1941 și Nr. 4949/1941 a făcut propuneri în acest scop și urmează a se hotărî asupra lor.

Oricare ar fi situația și timpul necesitat reparării, Regimentul nu va putea repara decât maximum 64 C.L. R.35.

- cele cu uzura motoarelor și trenul de rulaj.
- cele cu perforări în blindaj.

3.Cu acest număr de care se pot constitui circa 6 Companii a 10 C.L. și un platon rezervă la Comanda regimentului.

#### 4. Personal specializat

Regimentul are posibilități de încadrare a unităților rezultate în urma repunerii în serviciu a C.L. cu ofițeri activi-rezervă – subofițeri și echipaže.

#### 5. Chestiunea Companiilor de Arm. Special

Prin tabela de încadrare se prevede:

- 1 companie Arm. Sp. la regiment
- 2 companii Arm. Sp. la batalioane.

Întrucât nu avem posibilități de material avem numai 12 tunuri a.c. – cu raportul nr. 371/1941 către M.St.M. Secția I-a am propus ca la Regimentul 2 Care Luptă să nu rămână decât una Companie Arm. Sp. a 3 plutoane corespunzător celor 2 batalioane și la regiment.

#### 6. Chestiunea dotării cu autovehicule

În prezent Regimentul are 47 Tatre – care nu pot acoperi nevoiele regimentului – rog a se revedea dotarea cu Tatre prin o echivalare în cadrul Diviziei.

Alăturat, prin tabel, se arată deficitul în autovehicule Tatra necesare Regimentului.

Comandantul Regimentului 2 Care Luptă  
Colonel

A. Săndulescu

#### PROCES-VERBAL

- București, 17 octombrie 1941-

Noi:

- colonel Aurel Săndulescu, Comandantul Regimentului 2 Care Luptă; Maior Constantin Prejbeanu, șeful Serv. Tehnic al Regimentului 2 Care Luptă, maior inginer Constantin Ghilai, delegat al Direcției Superioare a Motomecanizării și

- inginer Nicolae Coșulschi, delegat al Direcției Superioare a Motomecanizării:

ne-am constituit în comisie conform ordinului Direcției Superioare a Motomecanizării și am procedat la examinarea carelor de luptă R. 35 Renault ale Regimentului 2 Care de Luptă în scop de a se deduce reparațiile ce sunt necesare a se efectua pentru repunerea în bună stare de funcționare și întrebuințarea acestui material, mijloacele și posibilitățile de execuție ale acestor reparații.

Modul de execuție al examinării efectuate, constatările, rezultatele și concluziile ce rezultă sunt cele ce urmează:

## I.

Examinarea s-a referit la un număr de 61 Care Luptă aflate în prezent în București în cazarma Malmaison, restul de 14 care găsindu-se:

- 10 în compunerea Detașamentului Rapid de la Odessa.
- 3 ca material de școală la Centrul de instrucție Moto-mecanizat.
- 1 în reparație la Atelierul Leonida.

Cele 61 care existente la Regimentul 2 Care Luptă se clasează astfel:

- 11 care incendiate (între care s-a socotit și unul în curs de aducere de peste Nistru).
- 11 care cu câte una sau mai multe lovituri de proiectile A.C. ce au provocat fie perforări ale blindajului cu explozie interioară, fie perforări ale blindajului și deteriorarea motorului sau organele sale anexe vitale.
- 39 care fără a prezenta lovituri de armament A.C. sau care prezintă lovituri cu nu au putut produce deteriorări importante.

Regimentul arată că cele 10 care aflate la Odessa au fost alese dintre cele mai bune patru având motoare noi înlocuite pe zonă; starea lor actuală în urma luptelor nu este cunoscută încă.

În ceea ce privește numărul de km. de rulaj, al carelor neincendiate considerați după carele al căror înregistrator kilometric este încă în funcțiune, este cuprins între circa 2000 km. și circa 3500 km.

## II.

1. În ceea ce privește cele 11 Care incendiate Comisia a putut constata:

Incendierea a fost provocată prin explozia interioară a proiectilelor anti-car inamice, după perforarea blindajului și aprinderea rezervorului de benzină.

La toate aceste care, din cauza incendiului și exploziilor proiectilelor proprii toate amenajamentele și accesoriile interioare din camera personalului (instalația electrică, țevărie, cabluri, comenzi, rezervoare, accesoriile motorului) au fost distruse fiind transformate în fierărie arsă și deformată.

Organele grupului moto propulsor aflate în interior, adică motorul, schimbătorul de viteze, transmisia longitudinală și diferențialul – au suferit deteriorări vizibile ale părților exterioare (topirea părților de aluminiu și a organelor accesoriei, deformări, arderi de garnituri, țevi etc.) astfel încât nu mai sunt decât foarte greu sau deloc reparate.

Organele exterioare cutiei blindate, adică sistemul de propulsie nu au avut de suferit prin incendiere, aceste organe găsindu-se în stare de uzură și cu deteriorările pe care le avea în momentul incendierii. O parte din piesele sistemului de propulsie au fost deja demontate și utilizate de către regiment, pe zonă ca piese de schimb la celelalte.

Cât privește blindajul care la acest car este din oțel turnat cu o rezistență relativ redusă ( $100-10 \text{ kg.m.m}^2$ ) dat fiind și grosimea de 40 mm care a împiedicat ridicarea temperaturii, Comisia apreciază că nu a putut fi influențat mult în condițiile sale de rezistență la pătrundere. Pentru deplină edificare ar rămâne totuși să se execute probe de duritate Brinell asupra lui.

Față de starea lor, Comisia constată că pentru a fi reparate cele 11 care incendiate R.35 ar trebui să fie mai întâi demontate complet și apoi reconstruite de la început din piesele existente utilizând numai piesele încă în stare bună și neuzate ale sistemului de propulsie și blindajul în cazul când acesta nu este alterat de incendiu. Toate celelalte organe – motor, transmisie, instalație, amenajamente, armament – trebuie să fie înlocuite cu altele noi.

Pentru aceste motive Comisia apreciază că repararea carelor incendiate nu este posibilă decât numai la fabrica constructoare (Renault) Paris, în cazul când aceasta mai execută în prezent astfel de lucrări.

Pentru a se putea însă lua hotărârea asupra posibilităților reale de înfăptuire a reparării celor 11 care, a rentabilității acestei reparații și a timpului cât va dura este necesar ca ele să fie examineate mai întâi de un delegat specialist autorizat al fabricii Renault.

Pentru cazul că repararea nu este posibilă, sau este prea tardivă și se renunță la ea, Comisia propune ca cele 11 care incindiate să fie demontate, iar piesele interioare și exterioare nedeteriorate și în stare de uzură convenabilă să fie utilizate ca piese de schimb pentru celelalte care și ca material intuitiv pentru instrucția tehnică a personalului.

2. Pentru a se trage concluzii asupra stării de uzură și a necesităților de reparație ce rezultă pentru carele incindiate s-a procedat la:

- examinarea unui număr de opt motoare demontate, de la opt care cu diferite cifre de rulaj și măsurarea uzurii maxime a cilindrilor, examinarea stării de uzură a pistoanelor, lagărelor, etc.

- controlul stării de uzură a sistemului de propulsie prin examinarea profilului dinților roțiilor motrice și a modului de angrenare a șenilei, la un număr de 10 care alese la întâmplare dintre cele mai mult rulate precum și numărătoarea patinelor eliminate pentru compensarea alungirii prin uzură, la aceleași care.

- verificarea uzurii a articulațiilor șenilelor, a ferestrelor de angrenare și a proeminențelor de ghidaj la un număr de 4 șenile demontate de la patru care diferite.

- examinarea modului de comportare a șenilelor în mers efectuată asupra unui car cu un rulaj de circa 3000 km cu scop de a se determina modul de angrenare, eventuale scăpări ale dinților roțiilor motrice eventuale tendințe de deraiere la viraje.

Ca rezultate ale operațiunilor de mai sus s-au putut constata următoarele:

- că uzurile cilindrilor la motoarele carelor ce au depășit un rulaj de circa 2500 Km. ating sau depășesc toleranța de 0,2mm. admisă de fabrică pentru uzură, necesitând astfel realizarea cilindrilor și înlocuirea pistoanelor (vezi „Manual de Reparation” pag. 39).

- deschiderea dintre capetele segmentelor introduși (segmenti superiori) este de ordinul a 3-5 mm ceea ce denotă și necesitatea de înlocuirea lor chiar în cazul când nu s-ar aplica realizarea cilindrilor.

- dinților roțiilor motrice este uzat la unele din care capetele dinților fiind mult subțiate din cauza lungirii pasului șenilelor provocate de uzura articulațiilor al căror joc în gaură este de ordinul 2-3mm.

Prin numărătoare s-a putut constata că numărul de patine eliminate pentru a compensa uzura la un rulaj de 2500-3000 km. este de 6-9 patine.

Săgeata unei șenile întinse pe sol și recurbată lateral atât cât permite este de ordinul a 2,50 m, ceea ce relevă și pe această cale uzura exagerată a articulațiilor.

- Mersul carului este acompaniat de pocnituri în momentul virajelor ceea ce denotă angrenări incorecte ale șenilelor din cauza uzurii lor și tendonța de deraiere manifestată prin încălcări ale proeminențelor de ghidaj pe flancurile roților motrice sau de întindere.

Aceasta explică deraieri frecvente a[le] șenilelor ce se arată de către regiment că au fost înregistrate în teren, în luptă care au provocat imobilizarea carului și au trebuit să fie remediate chiar sub focul inamic.

La carele aflate la regiment, toate blindajele de cauciuc ale roților purtătoare sunt degradate; circa 80% din roți nu mai au deloc cauciuc și ar trebui să ruleze direct pe janta metalică a bandajului. Regimentul arată că din stocul de 500 găleți noi primiți recent din Germania s-au echipat cele 10 care aflate la Odessa iar restul există încă în magazie.

3. Comisia s-a sesizat de constatăriile Regimentului 2 Care de Luptă care relevă că tunurile de 37 mm. Puteaux Md. 1918 ce armează carele au fost obiectul a foarte frecvente incidente de funcționare în lupte și în special nereveniri în baterie ale țevii cu întăpenirea blocului închizător.

Totodată se ia act de observația că în ultimele lupte aceste tunuri au dat dovedă de o mare lipsă de precizie și de eficacitate chiar la distanțele mici (sub 500 m) ceea ce impune apropierea exagerată a carului de țintă și explică loviturile eficace și în număr mare ale tunurilor anti-car inamice, primite de aceste care.

Pentru a se putea aprecia starea de uzură a gurilor de foc s-a procedat la măsurătorile interiorului țevii la un număr de 6 tunuri alese la întâmplare. Măsurătorile au fost efectuate de Arsenalul Armatei, rezultatele fiind cuprinse în foile de măsurători anexate.

Prin adresa nr. 54488/1941 Arsenalul armatei arată că față de rezultatul măsurătorilor lipsa de precizie a tunurilor nu se datorează țevilor, acestea nefiind degradate și probabil muniției.

### **III.** **Concluzii și propuneri**

Pe baza rezultatelor și considerațiunilor de mai sus Comisia apreciază și propune în concluzie următoarele:

1) Carele incendiate nu sunt reparabile decât numai la fabrica constructoare Renault din Franța. În acest scop trebuie luat mai întâi avizul fabricii în ceea ce privește posibilitatea de reparare și rentabilitatea și durata reparării.

În caz de nereparare, Comisia propune că aceste care să fie demontate pentru recuperarea pieselor rămase încă în stare bună și ca material intuitiv pentru instruirea tehnică.

2) Carele avariate de proiectile sunt reparabile în țară în ipoteza că se vor putea obține piesele de schimb originale și organele interioare avariate și distruse.

În ceea ce privește perforările din blindaje acestea sunt reparabile prin aplicare de dopuri și petice sudate electric sau prin înlocuirea plăcilor respective cu altele împrumutate de la carele incendiate.

3) Atât carele avariate de proiectile cât și restul neavariate au nevoie de o revizuire generală adică de demontarea integrală a mecanismelor (motor, schimbător de viteze, diferențial și sistem de propulsie), examinarea pieselor și efectuarea înlocuirilor și reparațiunilor necesare după caz.

4) După cum rezultă din măsurătorile efectuate, uzura cilindrilor avansează aproximativ cu cantitatea de 0,01mm. pentru 100 Km. adică cu 0,1mm pentru 1000 Km.

Cum limita de uzură prescrisă de instrucțiunile pentru reparații a fabricii este de 0,2 mm pentru a se asigura buna funcționare a motoarelor pentru un rulaj viitor de circa 1000 km. va fi necesar a se proceda la rectificarea cilindrilor și înlocuirea pistoanelor pentru toate motoarele a căror uzură maximă în cilindri a atins sau a depășit valoarea de 0,1mm.

După cum se vede din tabel această uzură de 0,1mm este atinsă de toate cele 8 motoare demontate și măsurate astfel încât, în concluzie, recondiționarea motoarelor va trebui să cuprindă rectificarea cilindrilor și înlocuirea pistoanelor la aproape toate carele R.35.

În aceste condiții comisia apreciază că revizuirea și repararea motoarelor precum și a cutiilor de viteze și diferențialelor trebuie executată neapărat de un atelier de specialitate bine utilizat și încadrat cu personal pregătit, cum ar fi Atelierele Leonida sau altele echivalente.

5) În ceea ce privește sistemul de propulsie, reparația trebuie să comporte înlocuirea de șenile și de cardane de roți motrice la o bună parte din care, în afară de piese secundare ca bucle de balansatoare, axe și rulmenți de rulouri etc.

Deși schimbarea șenilelor și a coroanelor dințate nu se impune neapărat acum pentru toate carele, având în vedere că uzura acestor organe merge foarte accelerat la acest tip de car Comisia apreciază că este nimerit a se achiziționa chiar după acum șenile complete și roți motrice pentru toate carele (scăzând pe cele incendiate).

6) În ceea ce privește carele cu deteriorări ale blindajului, dat fiind că operațiunile blindajului sunt operațiuni dificile care necesită personal calificat și utilizat de Atelier fix, Comisia opinează ca aceste care să fie reparate în întregime la ateliere particulare adică atât în ceea ce privește mecanismul motor cât și blindajul și sistemul de propulsie.

7) Pentru urgentarea lucrării Comisia apreciază că sistemul de propulsie al carelor ce nu au deteriorări de blindaje va putea să fie reparat de către Regimentul 2 Care Luptă cu personalul și mijloacele de atelier organice, operațiunea constând aproape exclusiv în înlocuirea de piese relativ ușor de efectuat.

Revizuirea și repararea motoarelor, a cutiilor de viteze și diferențialelor urmează a se efectua și pentru aceste care de către atelierele particulare, demontajul lor de pe care și remontajul rămânând să fie făcut de către regiment.

8) Întrucât revizuirea și repararea carelor este condiționată de existența pieselor de schimb necesare, Comisia apreciază că este potrivit a se face mai întâi intervențiile necesare și a se lua informații dacă în principiu se vor obține acestea urmând ca numai după aceea să se treacă la demontajul carelor, rectificarea cilindrilor etc.. Acestea deoarece:

- pe deoarete, cota la care se vor rectifica cilindrii este determinată de cota pistoanelor supradimensionate se vor găsi,

- în caz că nu s-ar putea procura piesele necesare este preferabil a se economisi un demontaj și un remontaj care nu ar putea decât să producă deteriorări și consumuri de materiale accesoriai (garnituri, șuruburi, siguranțe etc.) fără nici un folos.

9) În cazul când nu s-ar putea obține piesele de schimb necesare sau când în legătură cu considerațiuni de ordin tehnico-tactic (inferioritatea armamentului viteză redusă, lipsa mijloacelor de transmisie etc.) s-ar lua hotărârea de a se rezerva acest material numai pentru misiuni de interior, Comisia opinează că repararea ar putea fi amânată, pentru acest fel de misiuni o parte din material putând încă face față și în starea actuală.

10) În ceea ce privește localul, Comisia constată că atât remizele cât și atelierul Regimentului 2 Care Luptă sunt lipsite de calorifere sau alt mijloc de încălzire.

În această situație se apreciază că în cursul lunilor de toamnă și iarnă nu va fi posibil a se lucra în aceste localuri.

În remizele mari lucrul pe timp de iarnă va fi încă mult îngreunat și din cauza lipsei de luminozitate.

Pentru a se putea face față va fi necesar să se instaleze încă un număr de lămpi suplimentare, iluminatul actual electric fiind cu totul insuficient.

11) Pentru lămurirea cauzelor lipsei de precizie a tunurilor, comisia consideră nimerit ca chestiunea să fie luată în studiu de către Direcția Tehnică pentru a se vedea dacă aceasta nu se datorește stării muniției 37mm Puteaux.

În orice caz este necesar ca tot armamentul Carelor R.35 atât tunurile cât și puștile mitraliere să fie văzute și reparate de Arsenalul Armatei.

Drept pentru care am încheiat prezentul proces-verbal în trei exemplare semnate.

Președintele Comisiei  
Colonel (ss) Săndulescu

Maior inginer (ss) C. Ghiulai

Inginer (ss) N. Coșulschi

Maior (ss) C. Prejbeanu

p. conformitate  
Şeful Serviciului Tehnic  
Maior  
C. Prejbeanu

---

Copie după ordinul Regimentului 2 Care de Luptă nr. 4896 din 25 noiembrie 1941.

Către  
Ministerul Apărării Naționale  
Direcția Superioară a Moto Mecanizări:

Am onoarea a raporta următoarele:

Regimentul 2 Care Luptă a fost înființat în noiembrie 1939 din 41 Care Luptă provenite din Franța și 34 Care Luptă provenite din Polonia.

Unitățile regimentului, cu acest material au participat:

- a) în Transilvania iunie-septembrie 1940
- b) în acțiunile contra rebelilor ianuarie 1941
- c) în campania contra Rusiei sovietice iunie-octombrie 1941.

În prezent materialul se găsește în următoarea stare:

- 11 Care Luptă R.35 – perforate și incendiate
- 11 Care Luptă R.35 – numai perforate
- 53 Care Luptă R.35 – cu nevoi de reparații provenite din uzură de funcționare.

Reparațiile necesare carelor se pot clasa în 2 categorii .

### I. REPARATII NECESARE MOTOARELOR

- Aceste reparații se pot face în orice atelier calificat.
- Pentru urgentarea acestor reparații este necesar a se repartiza carele la mai multe ateliere.
  - La Leonida - unde sunt în prezent 8 care luptă.
  - La Malaxa - unde s-au construit șeniletele, care au tot motoare Renault.
  - La alte ateliere sau uzine.

### II. REPARAȚII NECESARE TRENULUI DE RULAJ

Această reparație se poate face:

- a) prin turnarea și recondiționarea de patine ceea ce comportă timp-material și una uzină ce poate executa asemenea lucrări mai practic și ușor ar fi dacă s-ar putea obține numărul necesar de patine pentru trenul de rulaj de la uzinele constructoare Renault.

În cazul când acest lucru nu s-ar putea obține trebuie recurs la mijloace proprii ce se pot realiza în țară.

### CUM S-A PROCEDAT DE CĂTRE FRANCEZI ÎN ATARE SITUATIE

În urma investigațiilor ce Regimentul a înțeles să facă la diferite uzine, fabrica Vulcan are în serviciu pe ing. Marius Georgescu care a lucrat mult timp în uzinele Renault participând la construcția carelor R.35.

În armata franceză chestiunea trenului de rulaj uzat s-a obținut după cum urmează.

a) patinele și bolțurile de patine ale trenului de rulaj nu au suferit nici o modificare și au fost mai departe întrebuințați în starea de uzură în care s-au găsit.

S-a recurs însă la modificarea barbotinului (gentei cu dinți a roți motrice) prin confectionare de barbotine un număr de 27 dinți în loc de 28 de dinți.

Această transformare a readus întrebuițarea șenilelor trenului de rulaj în funcțiune pentru alți câteva mii kilometri. În consecință, Regimentul propune această soluție care are avantajul că repune în serviciu:

- cele 53 Care Luptă R.35 cu nevoi de reparație la motor
- cele 11 Care Luptă R.35 ce au suferit perforări.

Față de această propunere a Regimentului, am onoare a vă ruga să binevoiți a ordona studierea acestei propunerii în scop de a se trece în cel mai scurt timp prin lucrare de oferte și întocmirea caietului de sarcini.

Chestiunea materialului-oțel crom nichel din care urmează să se confectioneze barbotinele necesare-aceasta se poate obține din barbotinele existente care urmează a se returna, iar la nevoie din blindajul carelor incendiate și care urmează a fi transformate în piese de schimb.

Comandantul Regimentului 2 Care de Luptă  
Colonel

A. Săndulescu

Pentru conformitate

Şeful Serv. Tehnic

Maior

C. Prejbeanu

---

Copie după ordinul Regimentului 2 Care de Luptă nr. 4949 din 25 noiembrie 1941.

Către  
Ministerul Apărării Naționale

Direcțiunea Superioară a Moto Mecanizării

Urmare la Raportul nr. 4896 relativ la urgentarea reparațiilor Carelor de Luptă R.35.

Am onoare a raporta:

I. Chestiunea reparării motoarelor

- În prezent Regimentul are un număr de 8 Care de Luptă R. 35 în atelierele Leonida

- Pentru urgentarea reparațiilor regimentul propune a se intra în legătură cu uzinele Malaxa în vederea reparării unui alt stoc mai mare de care.

- Uzinele Malaxa au fabricat şenilete pentru care lucru au ingineri și lucrători specializați în uzinele Renault și care au participat și la fabricarea Carului R.35.

II. Chestiunea trenului de rulaj

- În prezent toate Carele de Luptă R. 35 au nevoie de schimbarea trenului de rulaj, aceasta fiind în parte uzat și nemaicorespunzând unei bune funcționări.

- Pentru repunere în funcțiune este nevoie numai de construirea de barbotine (roata dințată motrice) cu un dintă mai puțin decât cele originale.

- Aceasta comportă următoarele operațuni:

a) Turnarea și obținerea tutelor forjate și tratate termic din oțel crom nichel.

Materialul oțel se găsește la Reșița sau Pol din Brașov, unde se poate interveni, sau Malaxa, din materialul din care s-au construit șeniletele.

b) Strunjirea și frezarea dinților barbotinului se poate executa la fabrica Vulcan, unde se găsește inginerul Marius Gheorgescu ce a lucrat timp îndelungat în uzinele Renault chiar la aceste Care R.35.

- Pentru a se vedea compoziția oțelului se poate interveni la uzinele franco-române București, unde se găsește inginerul Brisean care are desenele Carului R.35 și toate analizele de oțel ale organelor carului.

Licența carului R.35 este proprietatea Statului Român deci se pot obține toate desenele și toate analizele de la sus-numita fabrică.

Comandantul Regimentului 2 Care de Luptă

Colonel

A. Săndulescu

Şeful Serviciului Tehnic

Maior, C. Prejbeanu

**C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 27, filele 513-521.**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 30

Tabel

Cu dislocarea Comandamentului Diviziei I-a Blindată și unităților în subordine, la data de 29.XII.1941.

Nr. crt.	Denumirea unităților	Garnizoana unde este dislocată	Obs.
1.	Comandamentul Div. I-a Blindată și Cartierul	București, str. Anton Pann Nr. 44	Efective 66
2.	Regimentul 1 Care Luptă	Târgoviște	600
3.	Regimentul 2 Care Luptă	București	500
4.	Regimentul 3 Vânători Moto	Târgoviște	500
5.	Regimentul 4 Vânători Moto	București	500
6.	Regimentul 1 Artillerie Moto	București	450
7.	Batalionul Specialități Moto	Câmpina	300
8.	Batalionul Geniu Moto	Pitești	177
NOTĂ: Companii de garnizoană nu avem concentrare sau mobilizate			Efective M.St.M.

Şeful De Stat Major  
Lt. col.

N. Cristea

Şeful Biroului 1 Mob.-Org.  
Căpitan

R. Bărbăcioru

**C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 27, fila 359.**

\*  
\*            \*

## **DOCUMENT NR. 31**

**SUBSECRETARIATUL DE STAT AL ÎNZESTRĂRII ARMATEI  
DIRECȚIA SUPERIOARĂ TEHNICĂ**

**DIRECȚIA TEHNICĂ**

**Nr. 501530 T din 24 iunie 1942**

**SUMAR:**

Relativ la fabricarea

în țară a carelor de luptă și  
autoblindatelor.

M.D.R. a prezentat S.S.I.A.  
care notă asupra studiilor ce-au făcut  
și din informațiile date de ing. Ioan,  
rezultă ca urmare fabricarea autotractorului  
n. H.P.Z., a unui tank de 20 tone Mercedes  
și un autocamion Ford și un autoturism Ford.  
Vom discuta chestiunea ce dl. S.S.I.A.  
la înapoiere și apoi vom da răspuns.

**REFERAT**

Cu nr. 343.848/11.06.1942, Marele Stat  
Major Secția a IV-a și Subsecretariatului de Stat  
al Înzestrării Armatei să studieze modalitatea  
fabricării în țară a carelor de luptă și  
autoblindatelor, întrucât are informații că Statul  
German nu poate livra asemenea materiale.

În conformitate cu rezoluțiile puse pe  
această adresă, Direcția Tehnică cu onoare  
referă,

Din informațiile ce avem o Comisie  
specială a Subsecretariatului de Stat al Înzestrării  
Armatei formată din reprezentanții industriei  
din țară și un delegat al Subsecretariatului de  
Stat al Înzestrării Armatei au vizitat mai multe  
industrii din străinătate, în vederea cumpărării

unei licențe pentru fabricarea în țară a unui car de luptă.

Direcția Tehnică nu a luat parte la lucrările acestei comisii și nu cunoaște concluziile la care s-a ajuns în această chestiune.

Asupra posibilităților de fabricare în țară a carelor blindate, Direcția Tehnică apreciază:

Uzinele Rogifer au fost utilizate și au pregătit lucrul pentru fabricarea șeniletei Renault. Pe baza acestui utilaj, Uzinele Rogifer, Reșița și Ford, au luat în studiu fabricarea tractorului agricol rus „Stalinez”.

Subsecretariatul de Stat al Înzechării Armatei a hotărât să se experimenteze și să se definească performanțele tractorului Stalinez, tip militar, pentru a se lua o hotărâre relativă la fabricarea acestui tractor în țară.

După cum s-a arătat cu referatul Nr. 510.949/10.VI.1942, experimentarea tractorului a fost întreruptă din cauza unui accident. Probele s-au reluat cu un tractor sosit de la Odessa și sunt în curs.

Marele Stat Major cere însă fabricarea carelor de luptă și a autoblindajelor. Direcția Tehnică apreciază că nu se poate trece direct la fabricarea acestor materiale, ci este necesar să se facă toate eforturile să se înceapă cu fabricarea tractorului Stalinez, luându-se în paralel în studiu fabricarea unui car de luptă mijlociu și a unui car de luptă ușor.

În acest scop, urmează să se cumpără licența fabricării unui car de luptă mijlociu.

În ceea ce privește carul de luptă ușor, fostele Uzine Malaxa urmau să fabrice carul R-1. În acest scop și-au procurat planurile și desenele de execuție, de la Uzinele C.K.D., iar un car R-1 a fost adus pentru a fi demontat și a servi ca model, la fabricarea pieselor.

Întrucât s-a hotărât ulterior să se renunțe la fabricarea acestui car, carul model a fost dat Centrului de Instrucție al Moto-mecanizării, pentru a fi folosit la instrucție.

Direcția Tehnică apreciază că se poate relua studiul fabricării acestui car, întrucât posedăm deja desenele de execuție.

În concluzie, Direcția Tehnică apreciază că nu se poate trece direct la fabricarea autovehiculelor blindate, ci industriile angajate în această chestiune să pregătească fabricarea tractorului Stalinez și să ducă în paralel, studii pentru fabricarea autovehiculelor blindate.

Întrucât Direcția Tehnică nu cunoaște toate lucrările Subsecretariatului de Stat al Înzechării Armatei, referitoare la fabricarea carelor de luptă, nu poate întocmi un proiect de răspuns la adresa Marelui Stat Major.

Supunând cunoștinței dumneavoastră cele de mai sus, cu onoare vă rugăm, să binevoiți, a hotărî.

DIRECTORUL DIRECȚIEI TEHNICE

General de Divizie

V. Negrei

/ŞEFUL SERVICIULUI MOTORIZĂRII  
Maior ing.Iosif Nițescu

C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr.1966, f.15-17

\*

\* \* \*

## DOCUMENT NR. 32

MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE  
SUBSECRETARIATUL DE STAT AL ARMATEI DE USCAT  
Direcția Superioară a Motomecanizării

## JURNAL DE OPERAȚII

Perioada III-a

1 iulie 1942-30 septembrie 1942

### DARE DE SEAMĂ

cu privire la starea materialului motomecanizat la  
data de 1 iulie 1942

#### A. Starea materialului auto.

În cursul lunii iunie a.c. toate atelierele auto de la Vest de Nistru, - ale Armatei și particulare – au lucrat la menținerea în bună stare a materialului auto aparținând unităților aflate la Vest de Nistru, material folosit la serviciile curente și la școala conductorilor precum și la executarea reparațiilor autovehiculelor foste ale evreilor, cele înapoiate de la Serviciul Statistic și cele venite de la Est de Nistru pentru reparații grele. Atelierele Ford – Română, Atelierele metalurgice Skoda – Tatra, Atelierele Praga și Societatea Leonida au făcut excepție și au continuat să execute repararea autovehiculelor Marilor Unități de la Vest de Nistru greu deteriorate rămase din luna mai în aceste ateliere.

În perioada de timp 1-30 iunie a.c. s-au executat următoarele reparații principale, în afară de lucrări curente: 56 autotractoare; 390 autocamioane; 49 autocamionete; 295 autoturisme; 57 motociclete; 2 Care de Luptă R.1; 5 Care de Luptă R.2; 6 Care de Luptă R.35.

La data de 1 iulie situația materialului motomecanizat al Armatei este bun în toate Marile Unități, măsurile luate pentru o bună folosire și întreținere a autovehiculelor și pentru asigurarea la timp a reparațiilor în atelierele mobile proprii sau fixe aflate pe teren, au determinat păstrarea întregului material în stare mai bună. Se evidențiază o grija deosebită pentru acest material și un control real condus de ofițerii controlorii ai Direcției pregătiți în acest scop.

Lista pieselor de schimb este singurul obstacol în păstrarea întregului material în serviciu. Toate intervențiile au fost continuu făcute, fără nici un rezultat.

Cu mașinile, piesele de schimb și cauciucurile captureate, unitățile Corpului 6 Armată, Corpului 7 Armată, Corpului Vânători de Munte și Regimentele purtate de cavalerie și-au completat în orice caz toate nevoile de transport. Surplusul oprit de unele Divizii în mai mare cantitate va fi un impediment deoarece cantitatea carburanților primiți din depozitele germane va fi limitată la necesarul autovehiculelor din

compunerea normală; din aceste motive va fi nevoie să se retragă tot materialul auto ce nu va putea fi folosit în operațiunile ulterioare normal și cu ușurință și Detașamentele capturi vor lucra în acest sens.

Analizând reparațiile executate în cursul lunii iunie și starea materialului la 1 iulie a.c. rezultă ceea ce se arată în graficele anexate și anume:

- Corpul 5 Armată ... Șeniletele sunt în curs de predare...

- Divizia Blindată dispune de materialul întreg de război în perfectă stare, bine înțeles cu excepția Carelor de Luptă. Într-adevăr și ultimele 29 tractoare sunt reparate și din ele 27 vor fi recepționate rămânând ultimele 2 aproape distruse să fie refăcute radical. Carele de Luptă în bună stare depășesc necesarul Regimentului și s-a trecut la constituirea eșalonului de rezervă. Cum a sosit un nou stoc de 10 piese din cele 25 comandate și cum restul se expediază la 15 iulie a.c. rezultă că în prezent sunt 104. Care de Luptă în bună stare și la finele lunii iulie Divizia va dispune de 118 Care de Luptă, plus 5 sosite de la Pilsen.

- Carele de Luptă R.35 au intrat în faza realizării. Aproape toate piesele comandate în țară au fost primite și s-a trecut la reparații și montarea Carelor refăcute complet.

B. Măsuri mai importante luate în cursul acestei luni.

- Continuat cu transformarea autosanitarelor Ford-Canadian. Din 66 primite de la înapoiat 48 transformate.

- Din Germania au sosit: ... 25 perechi șenile pentru Carul de Luptă R.35...

C. Situatia materialului capturat.

Din Basarabia, Bucovina și regiunea Odessa s-a recuperat materialul arătat în tabelul anexă. Printr-o dare de seamă separată s-a înaintat în detaliu situația materialului capturat din Odessa, situație care va fi îndreptată prin măsurile hotărâte de Domnul Subsecretar al Înzechării, în urma celor constatațe pe loc.

Din restul Transnistriei s-a strâns până la 21 iunie un număr de 11 tancuri, 29 tanchete, 18 autoblindate, 10 tractoare și camioane și circa 50 vagoane piese diferite rezultate din demontare.

Din regiunile Harcov și Crimeea nu se poate raporta în mod clar și precis ceea ce s-a putut recupera, deoarece toate Marile Unități au oprit cât au putut luce, tot ce a fost în bună stare. Corpurile de Armată au constituit anumite parcuri ce s-au putut strângi și urmează să se mai recupereze material numeros ce se găsește încă în tren. E important că tot materialul auto lăsat de Divizii are lipsuri din piesele vitale, care trebuie

fabricate și cere timp precum și cauciucuri. Până la finele lunii iunie nu s-a putut aduna și expedia nici un material, deoarece nu era precizat dreptul forțelor române de a lua în proprietate materialul pe care l-au capturat.

Echipe de ostași specialiști au fost trimiși în ambele zone și în prezent au intrat în compunerea Detașamentelor Marelui Stat Major (Z.I.).

Iulie 1942

#### A. LUCRĂRI EXECUTATE

##### 1) Organizare

- S-a propus și s-a aprobat ca paza Depozitelor de carburanți de front și de rezervă să fie date în seama Batalioanelor de Instrucție și Reparații Auto, prin înființarea unei companii de pază carburanți de fiecare Batalion.

- S-au trecut la executarea înființării atelierelor fixe de reparații auto Brașov și Timișoara, recepționându-se localurile respective. În prezent se dotează aceste ateliere cu utilajul necesar.

- S-au inspectat Batalioanele 1, 2 și 4 Instrucție și Reparații Auto la lucrările de mobilizare, echipamentul și materialul auto necesar la mobilizare.

- S-au mobilizat: Secția 102 autocisterne de către Batalionul 4 Instrucție și Reparații Auto și Depozitul carburanți nr. 44 mobil de către Batalionul 2 Instrucție și reparații auto.

##### 2) Instrucție

- S-a întocmit Decretul – Lege pentru înființarea Școlii de Subofițeri tehnici auto și submaiștri militari mecanici pentru trupele motorizate.

- Idem pentru înființarea și funcționarea a 6 gimnazii industriale pe lângă unitățile de instrucție auto din subordinea Direcției.

- S-au întocmit instrucțiunile cu privire la instrucția tehnică și de luptă a Batalionului de Pionieri motorizat.

- S-a întocmit Decizia Ministerială pentru examinarea candidaților Școlii de Ofițeri Mecanici.

- Idem pentru examinarea candidaților Școlii de Subofițeri Tehnici și Submaiștri militari mecanici.

- S-au chemat de la unități la Batalioanele de Instrucție și Reparații Auto oamenii necesari pentru a urma cursurile de formare și specializare conductori auto, seria 5-a.

- S-au examinat conductorii auto seria 4-a care au obținut permise militare de conducere auto.

### 3) Dotare

#### Materiale auto noi sosite din străinătate.

- 50 autocamioane Klockner Deutz care sunt în curs de rodare, după care vor fi distribuite la unitățile operative;

- 10 autocamioane Skoda idem;

- 2 autoateliere Skoda idem;

- 10 Care de Luptă distribuite la Regimentul 1 Care Luptă;

- 100 autocamioane Mercedes în curs de rodare la Batalionul 4 Instrucție și Reparații Auto după care vor fi distribuite unităților operative;

- 6 autoturisme Praga idem.

#### Distribuții de autovehicule noi.

- 121 autocamioane diferite noi, rodate la unități operative;

- 23 autoturisme Horch și Stöewer și Ford Taunus la Comandamentele Diviziilor operative;

- 5 motociclete B.M.W. idem.

#### Distribuții de mașini de la o unitate la alta pentru egalare și completarea deficitelor.

- 111 autocamioane

- 1 autocisternă

- 1 autoatelier

- 3 autosanitare

- 5 autoturisme și

- 20 motociclete

#### Autovehicule distribuite la unități provenite din capturi:

- 18 autocamioane

- 1 autocisternă

#### Autovehicule evreiești și de rechiziție distribuite la unități:

- 9 autoturisme.

#### Materialele și piese de schimb primite din străinătate în depozitele Directiei:

- 9 vagoane și 32 lăzi diferite piese schimb pentru mașina Skoda, Scintilla, Tatra și motocicleta Zündapp.

Piese de schimb din țară:

- 3 vagoane de la firma Ford
- 1 vagon de la diferite firme.

Cauciucuri

Primită din Germania

- 100 bucăți de 975/20 și 1500 buc. de 32/6

Primită din țară

- 1093 bucăți de 32/6 și 600 bucăți diferite dimensiuni.

Materiale expediate pe front

- 3 vagoane piese de schimb pentru mașina Ford
- 4 vagoane pentru diferite mașini și
- 1 vagon cu oțel pentru arcuri.
- 600 bucăți de cauciucuri 975/20, 150 bucăți de 30/5 și
- 300 bucăți diferite dimensiuni.
- 15 stații de vulcanizare, 36 de stații de întreținere.

Autovehicule echipate cu cauciucuri

- 170 camioane Mercedes Benz cu 7 cauciucuri
- 503 camioane Mercedes Benz cu 4 cauciucuri și
- 70 camioane Klocner Deutz cu 7 cauciucuri
- 20 camioane Klocner Deutz cu 4 cauciucuri
- 110 camioane Ford cu un rând de cauciucuri și
- 31 motociclete B.M.W. idem.

Carburanți

- S-au trimis în cursul lunii iunie, următoarele trenuri de carburanți:

- La Depozitul carburanți Kerson 5 trenuri cu o capacitate de 1652 tone.

- La Depozitul carburanți Trihati și Zaporaje 2 trenuri cu o capacitate de 264 tone, 55 butoaie uleiuri gargoyle din care 4642 kg. BB., 300 kg.B și 2000 kg. arctic.

- S-a expediat Regimentului 1 Care Luptă pentru Divizia Blindată 57 butoaie ulei gargoyle mobiloil BE. în greutate neto de 10.064 kg.

- S-a înființat depozitele de carburanți Varvarovka în care s-au depozitat până în prezent 360 tone produse petrolifere în 2000 butoaie de zinc.

- S-a înființat depozitul de carburanți Zaporaje în care s-au expediat până în prezent 228,8 tone produse petrolifere.

- S-a întocmit și aprobat Decizia Ministerială și Convențiunea cu Soc. Distribuția pentru rechiziționarea și predarea depozitelor de produse petrolifere din Moldova, Bucovina și Basarabia, fostă proprietate evreiască.

- S-a întocmit și înaintat la Președinția Consiliului de Miniștri, M.A.N. Cabinet și Marelui Stat Major Darea de Seamă cu situația carburanților și depozitelor din baza materială.

- Idem situația stocurilor de carburanți și stadiul construcției depozitelor de carburanți subterane din interior.

#### IV. Adunarea, clasarea, întreținerea și repararea materialului propriu sau capturat.

- Material blindat sovietic adunat din Transnistria de către echipele trimise conform ordinului Marelui Stat Major Nr. 87037/1942 și expediat către depozitele din țară:

- 5 tancuri reformate
- 24 tanchete reformate
- 4 autoblindate reformate
- 16 șașiuri reformate
- 2 tanchete de reparat și
- 4 vagoane fier vechi.

Se continuă lucrul pentru identificarea întregului material aflat încă pe teren.

#### Reparării

În cursul lunii iunie s-au reparat în atelierele particulare și militare sub controlul Direcției superioare a Motomecanizării următoarele autovehicule:

- 53 tractoare
- 147 camioane și camionete
- 3 Care Luptă R.2
- 138 autoturisme diferite
- 21 motociclete
- 13 șenilete

#### Lucrările administrative

- S-a intervenit la Ministerul Apărării Naționale Direcția Contabilității pentru repartizarea sumei de lei 195.969.111 reprezentând

cota de credit necesară întreținerii și reparațiilor autovehiculelor armatei pe luna august 1942.

- S-a intervenit la Ministerul Apărării Naționale Direcția Domeniilor Militare ca să aprobe devizele pentru procurarea uneltelor și materialului contra incendiului, urgent necesar Depozitului Parc al Armatei Târgoviște care în prezent este complet lipsit de asemenea materiale.

S-a obținut ca să se confectioneze de A.P.A.C.A. 230 perechi de bocanci diferite mărimi pentru copii de trupă și s-a cerut aprobarea pentru a se repartiza și bluze și chiloți necesari acestor copii la unitățile din subordine.

- S-a stabilit cantitățile de carburanți primite de Guvernământul Transnistriei contra bonuri tip M.A.N. în vederea lichidării lor din gestiune.

- S-a cerut la Ministerul de Finanțe Direcția Mișcării Fondurilor să se facă decontarea valorii acestor carburanți pe seama Guvernământului Transnistriei.

- S-a urmărit și stabilit – în parte – cantitățile de carburanți preluate de depozitele Soc. Distribuția de la depozitele pe roate ale armatei, în vederea urmăririi decontării și lichidării acestor cantități din gestiune.

## VI. Cazarea trupelor și depozitarea mat. Armatei.

Se prezintă în condiții bune.

### B. GREUTĂȚI ÎNTÂMPINATE

#### 1). Organizare-Mobilizare

- Batalioanele de Instrucție și Reparații Auto au mari deficite în personal inferior specializat auto pe mașini.

#### 2). Dotare

- Rodarea autocamioanelor noi, ce trebuie distribuite la unități se face cu greutate, din cauza lipsei de personal inferior de conducere.

#### 3). Adunarea materialului capturat

- Ca și în luna trecută nu s-a putut executa în ritmul dorit din cauza lipsei de mijloace pentru tractare și transport precum și a personalului redus de care se dispune.

## **DARE DE SEAMĂ**

cuprinzând

- 1). Situația și starea materialului auto, situația și activitatea atelierelor auto militare.
- 2). Înfăptuirile în formarea cadrelor specializate și conductorilor auto.
- 3) Materialul auto sosit, rodat și repartizat.
- 4). Situația carburanților.
- 5) Situația materialului capturat.

### A

#### **SITUATIA SI STAREA MATERIALULUI AUTO,** **SITUATIA AUTOATELIERELOR MILITARE**

Situată numerică a materialului motorizat și mecanizat proprietatea armatei este arătată în tabelul anexă nr. 1.

Starea acestui material se menține la fel ca la finele lunii iunie a.c.. În cursul lunii iulie atelierele fixe și mobile auto au fost folosite în mod judicios pentru menținerea autovehiculelor în stare de folosire, dovedindu-se o înțelegere a răspunderi la toate cadrele din unitățile și formațiunile motomecanizate.

Prezența ofițerilor controlori specializați ai Ministerului Apărării Naționale pe lângă Corpurile de Armată a dat rezultate foarte bune și asigură luarea la timp a măsurilor necesare pentru înlăturarea stării rele la unități.

##### **1. Situația la Est de Bug**

Situata materialului auto aparținând Marilor Unități de pe coasta de Nord a Mării de Azov și din Crimeea a fost verificată de Directorul Superior al Motomecanizării însotit de ofițerii controlori respectivi și acest material se găsește în bună stare de întrebuințare.

- 1). Pe coasta de Nord a Mării de Azov.
  - a). La Comandamentul Armatei a 3-a

Armata a 3-a a sosit Mariupol fără mijloace de transport proprii și numai cu autovehiculele Cartierului, deoarece Batalionul 4 autotransport a fost oprit în Transnistria de Marele Stat Major pentru a fi înlocuit.

Batalionul 3 Auto organizat și dotat cu material nou de către Direcție, fiind mobilizat și pregătit, s-a dispus trimiterea lui urgentă pe C.F. ceea ce s-a executat din ziua de 11 august.

Toate autoturismele sunt în bună stare. Cum până la sosirea Batalionului 3 autotransport cu atelierul său mobil, nu va dispune de ateliere, întreținerea curentă a mașinilor se execută în atelierul propriu organizat de Cartier.

b) La Comandamentul Corpului de cavalerie

La Compania autotransport cu 60 autocamioane Mercedes, Secția auto a Cartierului, Compania de poliție, Batalionul de pionieri și Escadronul transmisiuni, autovehiculele au fost găsite în stare bună de folosire. Atelierul mobil completat cu secții noi de mașini unelte a fost fixat și organizat pentru a da un randament mare, ceea ce a permis repararea la timp a autovehiculelor panate sau deteriorate.

Față de tabelele de dotare, toate unitățile și formațiunile auto sunt în deficit, dar existentul este fixat de Marele Stat Major. Cu materialul capturat s-au completat nevoile în condiții bune. Are personal de conducere auto lipsă din cauza pierderilor inerente pe timp de un an și s-a dispus imediat completare a acestor lipsuri.

Starea cauciucurilor – dacă în prezent este încă bună – trebuie să constituie prima grija în aprovisionarea materialului auto și în acest scop se așteaptă acordul pe baza căruia Depozitele germane de pe front să poată înlocui cauciucurile reformate.

c) Divizia 6-a Cavalerie

La această Mare Unitate starea materialului auto a fost foarte rea la 1 aprilie când din 79 autovehicule nu erau bune decât 28. Lipsa unui atelier mobil propriu a fost una din cauzele acestei stări.

Înființarea și organizarea unui atelier auto foarte bogat și bine dotat a permis repararea autovehiculelor și la începutul luni august toate autovehiculele au fost găsite bune, vopsite kaki și în ordine. În plus Divizia și-a completat toate nevoile cu autocamioane capturi în foarte bună stare.

d) Divizia 5-a Cavalerie

Și-a organizat un atelier mobil care a fost completat și dotat de ofițerul controlor, aşa că reparațiile să fie asigurate la timp și bine. Autovehiculele și Carele de Luptă ale acestei Mari Unități sunt în bună stare și bine întreținute.

e) Divizia 9-a Cavalerie

A sosit în zona Corpului de Cavalerie dotată cu un atelier mare Matra Werke și cu tot materialul auto bine îngrijit și în stare bună de folosire. Are necompletat deficitul în autovehicule față de dotarea fixată de Marele Stat Major, aceasta deoarece nu a avut ocazia de a captura material auto sovietic.

Am dispus ca ofițerul controlor să înființeze și organizeze un atelier propriu mai mobil, urmând ca atelierul Matra să fie dat înapoi Corpului 1 Armată.

f) Regimentul 2 Artillerie Grea

Situația acestei unități este foarte bună, toate autotracțioarele fiind în perfectă stare. A primit pentru autotracțioarele Skoda toate cauciucurile lipsă și dispune de ateliere mobile foarte bine dotate și încadrate.

g) Comandamentul Corpului 2 Armată

Fiind venit din Transnistria unde a avut toate posibilitățile să-și pună în ordine și să-și completeze autovehiculele, are o situație bună. Autovehiculele rechiziționate deși sunt în stare de funcționare, au nevoie de cauciucuri noi și sunt puțin rezistente deși au necesitat cheltuieli pentru a fi folosite.

## 2. În Crimeea

a) Corpul Vânătorilor de Munte

Întreg materialul se găsește în bună stare, aceasta datorită unei bune organizări a operațiilor într-un atelier foarte bine organizat pentru orice fel de operații ca turnări de piese și recondiționări de motoare. În graficul alăturat se arată starea materialului pe categorii. Este de remarcat faptul că pe timpul operațiilor de la Sevastopol nici o mașină nu a fost panată și toate transporturile au funcționat perfect sub supravegherea intensă a ofițerului controlor.

b) Divizia 8-a Cavalerie

Atât Regimentul purtat cât și Compania auto și Compania de cercetare, au materialul auto și Carele de Luptă în bună stare. La autocamioanele Praga e nevoie de o revizuire generală a motoarelor, deoarece consumul de ulei e mărit.

Această Divizie a avut în luna aprilie puține autovehicule în bună stare; organizarea unui atelier propriu foarte bine dotat și trei autocamioane capturi a permis repunerea întregului parc de autovehicule în ordine. În atelier se execută orice lucrări.

Divizia mai dispune și de un bogat depozit de piese de schimb, din țară și capturi.

c) Comandamentul Corpului 7 Armată

La acest Comandament întreținerea materialului auto bine asigurată prin atelierul mobil Matra care e folosit cu un foarte bun randament. Compania autotransport are autovehiculele în bună stare și bine întreținute.

d) Detașamentul Corne (Korne)

Și la aceste două Regimenter purtate este aceiași situație bună. Atelierele sunt bine organizate și cu autovehiculele capturate sunt completate deficitele și nevoile complimentare. Întreg materialul este în stare bună însă toate autocamioanele Praga trebuie complet revizuite în care scop s-au făcut propuneri Marelui Stat Major. Pentru această revizuire s-a căutat să se procure piesele de schimb comandate în Germania care nu ne-au sosit și s-a reușit să se fabrice în țară și la Mariupol într-o uzină sovietică de Care de Luptă piesele necesare în prima urgență.

3. Între Doneț și Don

Corpul 6 Armată

Activitatea intensă a acestui Corp de Armată atât în faza defensivă cât și în înaintarea – spre Don a cerut o folosire continuă a materialului auto. Întreținerea și repararea autovehiculelor accidentate s-a făcut cu mai multe greutăți însă capturile au permis completarea nevoilor și astfel folosirea autovehiculelor în condiții mai normale.

Neputându-se inspecta materialul auto, din cauza continuei deplasării, stare lui rezulta din raportul trimis de ofițerul controlor pe baza căror constatări s-au luat următoarele măsuri:

- Gresarea mașinilor să se facă la timp.

- Acidul de la acumulatori lipsă-să fie pus și să nu se înlocuiască cu apă simplă.

- Să se execute controlul și întreținerea mașinilor la terminarea unei mișcări; să nu se negligeze această operație din cauza oboseli personalului conductor.

- Atelierele să lucreze pe echipe și să fie aprovizionate la timp cu materialul necesar, în care scop să se organizeze câte o dubă cu piesele de schimb la fiecare atelier.

- Să se pună numerele noi de circulație și să se înregistreze mașinile capturi care nu au nici un număr.

- Să se termine cu uniformizarea mașinilor prin vopsirea lor în culoarea kaki.

- Să se facă inspecția mașinilor înainte de încolonare.

Întregul material auto din Marile Unități ale Corpului 6 Armată este în stare de întrebuințare, dar nu se cunoaște proporția celui aflat în ateliere; numai după ce unitățile vor termina faza actuală a operațiunilor se va putea cunoaște situația precisă.

Regimentul 1 Artilerie Grea găsit cu materialul auto în ordine și în bună stare. Atelierele au fost în plină activitate.

## 2. Situatia la Vest de Bug

Toate Marile Unități care nu au plecat, dispun de tot materialul reparat, vopsit și în stare bună.

### 1) Divizia Blindată

Din graficele alăturate se vede că nu se mai găsesc în ateliere decât:

- 12 autotracțoare reparate și pentru care s-a așteptat numai sosirea pistoanelor și a unor sisteme de ansamblu distruse. S-au fabricat pistoanele în țară, s-a făcut proba de rezistență și s-a dispus montarea definitivă, cu acest material, aşa că și majoritatea acestor autotracțoare să poată fi luate de unități la plecare.

- 31 autotracțoare Tatra și Skoda care au fost folosite în aplicație și instrucție se găsesc în atelierele unităților și au numai ușoare reparații. Față de totalul de 669 mașini, reprezintă proporția de 6,3% care este cu totul redusă sub normal.

- 76 autocamionete capturi care sunt în stare de folosire, dar nu au fost revizuite și nu au suferit reparații radicale. Sunt trecute acum în ateliere pentru aceste operații. În realitate majoritatea din ele vor încadra unitățile la plecare și o mică parte vor fi lăsate la P.S. pentru serviciu și instrucție.

- 21 autoturisme, 12 auto tous-terrains și 31 motociclete care au fost folosite la școala recruiților și în aplicații și sunt în reparații curente.

Situatia Carelor de Luptă R.2 este foarte bună și corespunde planului de bază al reparațiilor. În prezent se dispune de 137 Care de Luptă reparate radical și numai deci cu 15 mai mult decât necesitatea Diviziei Blindate cu rezerva respectivă. În prezent se mai găsesc în Uzinele Metalurgice ultimele 7 Care de Luptă care vor suferi radicale reparații fiind cele mai accidentate și cu sisteme întregi distruse. și acestea vor fi puse în bună stare cel mult până la 15 septembrie. În cursul

lunii iulie 7 Care de Luptă din cele reparate au fost din nou scoase din serviciu de Regiment cu ocazia formării noilor conductori de Care și au fost din nou reparate de Uzinele Metalurgice.

Repararea și repunerea în stare bună a Carelor de Luptă R.35 se continuă în Atelierele „Leonida” cu piesele de schimb fabricate în țară. 16 Care de Luptă sunt date Regimentului, cu ele fiind dotate plutoanele de școală trimise de Marele Stat Major pentru instruirea noului contingent. Randamentul reparării este de 7 Care lunar dacă se găsește sârma electrică necesară și dacă chiulasele se pot fabrica în țară. Reparațiile se fac foarte greu din cauză că aceste Care sunt foarte variate în construcție și piesele trebuie confectionate și finisate separat pentru fiecare Car în parte. Procurarea acestor Care de Luptă din Franța s-a făcut în faza tatonărilor și atât cele din țara noastră, cât și cele din fosta armată polonă diferă între ele.

### 2) Corpul 1 Armată

Situația arătată în graficul alăturat se referă la Comandamentul Corpului 1 Armată plecat, la Marile Unități încă neplecate și la Regimentul 6 Artillerie Grea. Din acest grafic reiese că tot materialul auto este în foarte bună stare. În ateliere se găsesc numai 21 autocamioane și 11 autoturisme, parte din cauza serviciului și majoritatea venite de pe front pentru reparat.

### 3) Corpul 3 Armată

Starea materialului este foarte bună. Toate autotracțoarele, autoturismele tous-terrains, motocicletele și șeniletele sunt reparate și în perfectă stare; din 148 autocamioane și 118 autoturisme sunt 28 autovehicule intrate în ateliere din cauza întrebuințării continue pentru aprovizionări și diferite alte transporturi ordonate de garnizoană.

### 4) Corpul 4 Armată

Și în această Mare Unitate, autovehiculele sunt în stare bună, după cum se arată prin graficul anexă. Cele 6 autotracțoare din 146 și 20 camioane din 187, aflate în ateliere sunt rezultatul transporturilor continue ce se ordonă pentru asigurarea nevoilor de aprovizionare și instrucție.

### 5) Corpul 5 Armată

Starea întregului material auto este foarte bună după cum rezultă din graficul respectiv.

Cele 6 șenilete aflate în uzinele „Rogifer” sunt reparate și primite de unități.

### 3. Concluzii

Constatările rezultate din inspecția făcută la toate Marile Unități de la Est de Bug – cu excepția Corpului 6 Armată – permit să se conchidă că în acest an de război materialul auto este folosit și îngrijit în condiții normale. Atât conducătorii auto cât mai ales ofițerii și subofițerii comandanți ai unităților și formațiunilor au ajuns să cunoască cauzele care au făcut să ajungem în toamna anului 1941, cu aproape tot materialul auto scos din serviciu și să aplice toate măsurile necesare pentru a se dispune permanent de autovehicule în stare de întrebuințare.

Completarea dotării cu material capturat a fost o cauză în plus care a făcut să se păstreze autovehiculele în stare bună.

Autovehiculele Praga (continuu menținute pe front), din dotarea Corpului de Cavalerie deși sunt în stare de a fi folosite, au nevoie de o revizuire generală și de recondiționare a motoarelor, operație care nu se poate face decât, în ordinea eșalonării, la Mariupol unde e o uzină mare care fabrică piesele necesare, sau la Tiraspol unde este organizat un atelier militar mare de gradul 1 cu toate posibilitățile pentru orice reparații grele. Dacă aceste autovehicule vor fi folosite în această stare desigur că motoarele lor vor primi uzuri și mai mari și recondiționarea lor va cere mult mai multe piese de schimb care nu ne vin din Germania și trebuie fabricate în țară.

În schița anexă se arată dislocarea tuturor atelierelor mobile și fixe auto ale armatei. În afară de aceste ateliere fiecare Divizie și unitate motorizată dispune de câte un atelier improvizat pe autocamioane dotat cu mașini unelte și material prim cu care să poată executa orice lucrări de gradul 2.

## B

### INFĂPTUIRILE ÎN FORMAREA ȘI INSTRUIREA CADRELOR SPECIALIZATE ȘI CONDUCTORILOR AUTO MILITARI ȘI

#### CIVILI

#### I

##### Formarea și instruirea cadrelor

La finele lunii iulie a.c. Școlile de ofițeri activi și rezervă, de subofițeri activi și rezervă și de submaiștri activi și rezervă au continuat activitatea cu următoarele efective:

Nr. crt.	Denumirea şcolii	Categoria	Anul	Efectiv	Observaţii
1.	Şcoala Ofițeri Mecanici	Activi	I	115	+ În stagiu în atelierele mari auto
		Rezervă	I	40	
2.	Şcoala Subofițeri tehnici auto	Activi	I	167	
			II	392	
		Rezervă	I	83	
3.	Şcoala de submaiştri auto	Activi	I	71	
			II	97 +)	
		Rezervă	I	95	

Elevii Şcolii de ofițeri au terminat stagiiile în atelierele mari auto, stagii care au fost de 3 luni pentru elevii Şcolii ofițeri activi și de 2 luni pentru ceilalți. În prezent se găsesc în concediu de 30 zile.

Toți elevii Şcolii de Subofițeri au continuat cursurile practice și aplicații în Școală.

Elevii Şcolii de submaiștri sunt în stagiu în atelierele mari auto.

În plus, s-a intervenit și s-a reușit să se ducă în Batalioanele de Instrucție auto 371 absolvenți ai Liceelor industriale specializați în electro-mecanică și meserile legate de reparațiile materialului auto. Aceștia dovediți foarte slabii la lucru practic, prin stagiu cu plată în atelierele noastre timp de 3 luni vor deveni buni meseriași auto și la încorporare vor fi repartizați unităților motomecanizate auto. Seria I cu 224 elevi termină practica la 1 septembrie.

De asemenea s-a intervenit și s-a admis de Marele Stat Major ca 1/3 din absolvenții Școlii Politehnice să fie repartizați motorizării și să facă stagiu militar în Școala militară de ofițeri. Rezultatul este foarte bun deoarece, încazarmați timp de 4 luni jumătate, au devenit elemente de valoare pentru încadrarea unităților motomecanizate ca ofițeri de rezervă tehnici. La 15 august vor trece la stagiu în aceste unități pentru o durată de 2 luni.

## II Formarea conductorilor auto

1) Pentru formarea conductorilor auto militari, seria 5-a și-a continuat cursurile în Batalioanele de Instrucție auto ale Direcției și la 30 august absolvenții se vor prezenta la unitățile de origine pentru a dubla

pe conductorii vechi. Seria 5-a fiind formată numai din contingente 1942 și 1943, s-a căutat să se treacă la pregătirea elementelor tinere pentru mânuirea materialului auto.

La Batalioanele de Instrucție Auto în seria 5-a se pregătesc 2565 elemente repartizate astfel:

Nr. crt.	Unitatea	Cursurile				Total
		Formare auto	Specializare auto	Formare moto	Vulcanizatori	
1.	Batalionul 1 Instrucție Auto	343	209	135	-	705
2.	Batalionul 2 Instrucție Auto	410	100	68	59	637
3.	Batalionul 3 Instrucție Auto	324	231	116	-	671
4.	Batalionul 4 Instrucție Auto	197	267	88	-	552
5.	T O T A L	1274	807	425	59	2565

Pe lângă aceste elemente, s-au mai organizat pe baza Directivelor date inițial și cursuri de formare în Regimentele motomecanizate aflate în țară, care au avut posibilități ca cele ale Diviziei Blindate și Regimentele de Artillerie Grea.

În cursul unui an, până la 1 iunie a.c. s-au format 7347 elemente după cum se arată în anexa Nr. 1.

2) Pentru formarea conductorilor auto civili, Comitetul – condus de Direcție, după trecerea Școlilor particulare și de Stat la Ministerul Apărării Naționale, a continuat cu organizarea și controlul cursurilor, cu care ocazie s-a constatat că la unele școli nu s-a părăsit vechea mentalitate de a specula elevii și a se trage maximum de profit neglijând cursurile propriu zise. Pentru stăvilitarea acestui rău, s-au luat măsuri legale de constrângere. De asemenea, sunt Directori de licee industriale care au dat dovedă de indiferență sau neînțelegerea misiunii lor și pentru

îndreptare, cei vinovați au fost sancționați prin Ministerul Culturii Naționale.

Prima serie de absolvenți sub noua organizare a școlilor a ieșit la finele trimestrului aprilie – la 1 iulie a.c. – și rezultatul este relativ bun dacă se are în vedere că ne găsim la prima etapă spre îndreptare. Din 721 înscriși la examen a reușit un număr de 508 adică 70%.

Pentru viitor s-au luat măsuri represive, închizându-se școlile care au dat rezultate negative la examen sau care nu s-au organizat conform dispozițiunilor legale.

În tabelul de mai jos se arată ce școli au rămas să formeze conductori auto și vor rămâne în trimestru octombrie:

Nr. crt.	Perioada	Licee industriale	Gimnaziu industriale	Școli particulare
1.	1 iulie – 30 septembrie	14	13	20
2.	1 octombrie – 20 decembrie	13	3	12

Problema formării unui număr mare de conductori auto este rezolvată și nu mai constituie o grija pentru viitor.

În prezent în unitățile armatei se găsesc identificați și utilizați 30.600 conductori auto și în cursul acestui an au fost formați de unitățile armatei încă 5.000 conductori auto. Dacă se ține seamă că trimestrial se pregătesc alte 2.000 elemente în Batalioanele de Instrucție și Reparații Auto și dacă se mai adaugă ceea ce se mai formează continuu în Regimentele motomecanizate, rezultă în mod precis că nu mai e nevoie să lăsăm să activeze școli, care în loc să formeze elemente bune, nu fac decât să spolieze populația fără nici o conștiință a răspunderii și a cinstei.

Pe aceste motive Comitetul atașat Ministerului Apărării Naționale a decis să eliminate toate școlile care nu sunt organizate și încadrate bine și să lase numai un număr care însă să poată corespunde misiunii. Se va urmări organizarea școlilor de conductori numai în școlile de Stat care să fie subordonate Autorităților.

### III

Pentru continuarea pregătirii și specializării ofițerilor și subofițerilor aflați în prezent în unitățile motomecanizate sau care vor fi repartizați după absolvirea școlilor de ofițeri și subofițeri, s-a propus și

Marele Stat Major a aprobat și decis următoarea organizare a pregăririi cadrelor pentru motomecanizare:

- Ofițerii și subofițerii ce absolvesc cursurile Școlilor de ofițeri infanterie, artillerie, cavalerie și geniu și se repartizează unităților motomecanizate, vor urma un curs de specializare de 6 luni la Centrul de Instrucție Motomecanizat cu începere de la 1 aprilie 1943.

- Ofițerii și subofițerii aflați în unitățile motomecanizate și nespecializați vor urma cursuri de câte 3 luni la Centrul de Instrucție Motomecanizat de la 1 octombrie 1942.

#### IV

Pentru formarea viitorilor meseriași bine specializați pentru atelierele unităților motorizate, Școlile actuale de ucenici se transformă în sase Școli tehnice industriale militare auto cu o durată de 6 ani; elevii vor intra în aceste școli cu examen și vor fi primiți numai cei de 13-14 ani absolvenți ai cursului superior primar.

#### V

Pentru ca instrucția în unitățile motomecanizate să se facă pe aceleași principii s-au difuzat următoarele instrucțiuni:

a) Instrucțiuni tipărite și difuzate la unități:

- Instrucțiuni asupra circulației pe drumuri în campanie;
- Instrucțiuni pentru întrebuițarea unităților și mijloacelor anticar;
- Norme pentru îndrumarea instrucției individuale și a echipajului în unitățile Carelor de Luptă;
- Norme pentru îndrumarea instrucției tehnice și de luptă a grupei de infanterie motorizată, a grupei mitraliere din unitățile de infanterie moto și cavalerie purtată.
- Instrucțiuni provizorii pentru funcționarea și administrarea atelierelor de reparații auto.

b) De asemenea sunt întocmite și urmează a fi tipărite:

- Instrucțiuni provizorii pentru instrucția tehnică și de luptă a unităților de Care de Luptă.
- Instrucțiuni provizorii pentru instrucția tehnică și de luptă a unităților de infanterie și cavalerie purtată.
- Instrucțiuni provizorii pentru instrucția tehnică și de luptă a unităților de motocicliști.

c) În fine sunt elaborate și se examinează:

- Instrucțiuni provizorii pentru instrucția tehnică și de luptă a grupurilor de cercetare ale Marilor Unități.
- Instrucțiuni provizorii pentru întrebuințarea unităților de auto-blindate.
- Instrucțiuni provizorii pentru instrucția tehnică și de luptă a Batalionului de pionieri motorizat (înaintat Marelui Stat Major Secția 5-a).
  - d) Sunt în curs de elaborare:
  - Instrucțiuni provizorii pentru instrucția tehnică a unităților de artilerie motorizată.
  - Manualul cunoașterea autovehiculelor pe roate și şenile.

## VI Concluzii

Se continuă cu toată intensitatea pentru organizarea în condiții cât mai bune a cadrelor și conductorilor auto.

## **C** **MATERIAL AUTO SOSIT, RODAT ȘI REPARTIZAT**

- 1) În cursul lunii iulie au mai sosit următoarele materiale:
  - 50 autocamioane Klokner Deutz fără cauciucuri, ce sunt în curs de rodaj.
  - 10 autocamioane Skoda pentru macarale.
  - 2 autoateliere Skoda fără cauciucuri ce s-au rodat.
  - 10 Care de Luptă R.2 reparate
  - 100 Autoturisme Mercedes fără cauciucuri care au trecut în rodaj.

În acest timp s-au repartizat autovehiculele din tabelul anexă Nr. 1.

În anexa Nr. 2 se arată situația autovehiculelor sosite în cursul ultimului an față de ceea ce s-a comandat.

2) În ultima lună au mai sosit în țară 4 vagoane cu piese de schimb Skoda, 2 lăzi piese de schimb A.D.G.R. și 1 vagon cu piese de schimb Ford.

Nu s-a primit nimic din comenzi referitoare la materialul Praga, comenzi făcute încă din luna octombrie 1942.

Până a se elimina această situație grea s-au dus tratative cu industriile mari din țară pentru a asigura fabricarea și procurarea tuturor pieselor necesare mașinilor armatei. Studiile sunt în curs, deoarece lipsesc planurile acestor piese și nu se cunoaște calitatea materialului folosit în fabricație și felul de tratare a lui.

**C.S.P.A.M.I., fond Direcția Superioară a Motomecanizării, dosar nr. 265, f. 1-26**

\*  
\*      \*

### **DOCUMENT Nr. 33**

SUBSECRET. DE STAT AL ÎNZESTRĂRII ARMATEI  
**DIRECȚIA SUPERIOARĂ TEHNICĂ**  
**DIRECȚIA TEHNICĂ**

Nr. 502220T din 22 iulie 1942

S.III.I.N.

#### **R E F E R A T**

##### **SUMAR**

Relativ la punerea în bună stare a carelor de luptă captureate de la ruși. Dosar 35G.

Cu adresa Nr. 347.659/14.VII.1942 Marele Stat Major face cunoscut că la Regimentul 2 Care de Luptă sunt 28

care sovietice și în curs de strângere alte 91 bucăți și cere să se cerceteze mai întâi carele aflate la Regimentul 2 Care de Luptă și a se raporta rezultatul și Marelui Stat Major.

Totodată să se arate concluziile la care s-a ajuns, în ceea ce privește modalitatea fabricării în țară a carelor de luptă.

La această chestiune Direcția Tehnică cu onoare referă:

Cu referatul Nr. 501.630/24.06.1942, Direcția Tehnică a propus, față de

cererea Marelui Stat Major:

- de a se pune în stare de funcționare materialul blindat;
- de a se folosi blindajele materialelor provenite din capturi la fabricarea în țară a carelor și autoblindatelor, ca asemenea materiale să fie adunate într-un parc în jurul Bucureștilor, pentru a fi verificate și cercetate amănușit.

Dumneavoastră ați fost de acord cu propunerea Direcției Tehnice și cu Nr. 501.530/27.VI.1942, s-a făcut cunoscut Marelui Stat Major.

Ca urmare a propunerilor noastre, Marele Stat Major ne face cunoscut că s-a adunat o parte din care și cere să fie cercetate.

Pentru executarea ordinului Marelui Stat Major, Direcția Tehnică cu onoare propune a se numi o Comisie formată din:

- Lt. col. ing. C. Ghilai ca delegat al Direcției Superioare a Moto-Mecanizării,
- Maior ing. Iosif Nițescu ca delegat al Direcției Tehnice,
- Un delegat al Regimentului 2 Care de Luptă care să cerceteze carele de luptă sovietice parcate la Regimentul 2 Care de Luptă și să facă propuneri de punerea lor în serviciu.

În acest scop s-a întocmit alăturatul proiect de adresă, către Direcția Superioară a Moto-Mecanizării pentru a da ordin lt. col. ing. Constantin Ghilai să ia contact cu Direcția Tehnică, în această

chestiune, precum și Regimentului 2 Care de Luptă pentru a numi un delegat, și pe care cu onoare vă rugăm să binevoiți a-l semna, în cazul când sunteți de acord.

DIRECTORUL DIRECȚIEI TEHNICE  
GENERAL DE DIVIZIE,

V. NEGREI  
ŞEFUL SERVICIULUI  
MOTORIZĂRII  
Lt. Colonel,

Paul CESIANU

### MEMORIU

Relativ la carele sovietice de diferite modele aflate depozitate în curtea Regimentului 2 Care Luptă (Malmaison).

Conf. Ord. M.A.N. Direcția Superioară a Moto-Mecanizării toate carele provenite din capturi au fost îndrumate la Regimentul 2 Care de Luptă unde urma să se execute o triere în vederea reparării.

Cu începere din luna martie a sosit în regiment un număr de care de luptă aşa cum au putut fi ridicate din diferite localități din Basarabia și Transnistria.

Cu începere din luna mai a [u] început să sosească și piese, grupuri de organe, șenile, unele bune, altele deteriorate etc. expediate de către Comisiile de capturi.

În prezent un căpitan cu 60 ostași din acest regiment se găsește în diferite localități din Transnistria având misiunea de a ridica și îndruma la acest regiment materialul blindat sovietic.

Conf. Ord. M.A.N. Dir. Sup. Moto-Mec. nr. 49.643 din 7.VIII.1942 s-a instituit o comisie de acord cu S.S.I.A. pentru studiul posibilităților reparării carelor rusești provenite din capturi.

Subsemnatul cu raportul nr. 9650 din 10.VIII.1942 am solicitat de a face parte și eu din această comisie la începerea operațiilor.

Dir. Sup. Moto. Mecanizării cu Ord. nr. 54201 din 27.VIII.1942, după 17 zile comunică că s-a aprobat a face parte și subsemnatul.

În ziua de 28.VIII.1942, m-am prezentat la Direcția Tehnică domnului general Negrei, raportând ordinul superior de participare în comisie.

Membrii din comisia de clasare lt.col. inginer Ghiulai Constantin și maiorul inginer Nițescu Iosif raportează domnului general Negrei că lucrările de clasare sunt gata nemairămânând decât ca subsemnatul să ia cunoștință de ele și eventual, de a face propuneri sau lucrare în legătură cu chestiunea reparării carelor rusești și studiul posibilităților.

În ziua de 1 septembrie la Dir. Tehnică am luat cunoștință de dosarul Comisiei.

Întrucât repararea carelor rusești privește în mare măsură completarea materialului necesar Regimentului 2 Care Luptă și întrucât subsemnatul prin împrejurările arătate, nu am putut participa la lucrările comisiei nici ca președinte, după cum impunea gradul și vechimea de 17 ani în unitățile de care și nici ca membru, mai jos raportează următoarele:

I. Regimentul 2 Care de Luptă este dotat cu Carul R.35 – fabricație Franceză-cu următoarele caracteristici:

- a) car de însoțire a infanteriei
- b) nu poate intra în constituirea M.U. Blidate
- c) viteza și armament adecvat misiunii de însoțire.
  - tun scurt 360 m viteza secundă
  - pușcă mitralieră Z.B. adaptată prin înlocuirea mitralierei Raibelle, pentru unificarea muniției.
- d) blindaj până la 40m/m la turelă.
- e) suficiente organe de vedere.
  - un episod frontal.
  - două diascoape laterale.
  - mai multe deschideri de observare.
- f) insuficiente organe de transmisie.
  - comanda se execută prin exemplul comandantului.
  - nu are radio deși este prevăzut cu toate necesarele instalații.

Regimentul 2 Care de Luptă a intrat în campanie cu 73 Care Luptă R.35, constituite în 2 batalioane a 3 companii, fiecare companie a 3 plutoane, fiecare pluton a 3 care.

În urma pierderilor din campanie:

- 11 Care distruse prin lovire și incendiere,

- 11 Care distruse prin loviri în aparatele principale.

Situația în prezent a celor 53 Care în curs de reparație dau următoarea posibilitate de organizare:

- 2 batalioane a 2 companii fiecare batalion. Total = 52 Care; Compania pe 4 Plutoane (în loc de 3) Total = 13 Care.

Se propune compania pe 13 piese nu pe 10 cum era în trecut deoarece Regimentul fiind de însotirea infanteriei va fi chemat în foarte multe ocazii să acționeze pe companii la divizii, ori compania pe 13 care constituia în 4 plutoane este mai preferată decât Compania de 10 care constituia pe 3 plutoane, deoarece al 4 - [lea] platon va constitui o rezervă:

- tactică, în mâna comandantului pentru prelungiri, colmatări, eforturi prelungite etc.

- tehnică prin înlocuirea de care din linia luptătoare.

Din războiul trecut s-a ajuns la concluzia că în majoritatea cazurilor 1 – 2 care se vor găsi fie în reparație, revizuire, pană de teren etc.

În concluzie:

Pentru a se reveni la dotarea normală a Regimentului de 73 care în prezent se dispune de un deficit de 22 Care.

Pentru acoperirea acestui deficit, Regimentul face următoarea propunere:

a) De a se completa deficitul prin Carul sovietic T.26 care are caracteristici asemănătoare sau mai bune decât Carul R.35 sau Skoda R.2, fiind un bun Car de însotire a infanteriei.

b) Caracteristicile Carului Sovietic T.26

- Viteză – 30 km pe oră.

- Un bun tren de rulaj/dispune și de șenile de înlocuire.

- Un bun și puternic armament.

- Tun 45 m/m. A.C.

- 1-2 mitraliere 7,62 m/m.

- Un blindaj suficient până la cca. 20m/m.

- Cu posibilități de adaptarea aparatelor de radio.

Se posedă Carul Sovietic T.26 în multe exemplare până în prezent.

5 Care....T.26 Model A.

4 Care.....T.26 Model B.

8 Care....T.26 Model C.

Toate aceste modele nu diferă decât ca forma turelei, celelalte caracteristici fiind comune.

### III.

Potențial de reparare:

Carul T.26 ce se posedă în curtea cazărmii în 17 exemplare după aspectul exterior:

- Trenul de rulaj în perfecte condițiuni.

- Este posibil ca și motorul și organele anexe să nu fie uzate încrucișat acest material a fost capturat în primele luni de război.

- În general toate carele au aceleași lipsuri:

- Magnetoul.
- Carburatoare.
- Electromotoare.
- Dinamuri.
- Acumulatoare etc.

Se posedă însă de fiecare câte un exemplar care ar servi de model sau eventual rămâne a se vedea dacă nu se poate adapta organe similare ce s-ar putea găsi în comerț sau confecționat de uzine.

Motoarele nu ar avea nevoie de recondiționare schimbări de pistoane, segmenti, lagăre, biele etc.

În concluzie:

Acest Car T.26 este un Car bun de însoțirea infanteriei, îl avem în mai multe exemplare și prin repararea și punerea în serviciu ar putea completa lipsurile Regimentului 2 Care de Luptă.

Desigur că acest Car T.26 nu este cel mai modern, este însă un bun Car de însoțirea infanteriei.

Armata Sovietică mai posedă:

- Carul T.34 de sprijin 26 tone.
- Carul B.T. „Crystie” de ansamblu 14 tone.
- Carul B.T. „Crystie” de ansamblu 14 tone.
- Carul T.35 „Valentina” de 26 tone.
- „Matilda” de 16 tone, ce sunt care crucișătoare și de vânătoare în câmpul tactic.
- Carul K.W. 1 de 44 și 52 tone, care sunt Cuirasate ale câmpului tactic, având respectiv tun de 75m/m și tun de 152 m/m sau 120m/m.

Un număr din aceste tipuri de care se posedă și de acest Regiment.

În armata sovietică Carul T.26 fiind fabricat în mare masă și mult întrebuințat și fiind cunoscut că sovieticii au deținut întâia etatea în fabricația carelor și în superioritatea calităților lor, până în cursul războiului, se poate aprecia că acest car are bune calități.

Potențială de reparare și punere în funcțiune a Carului T.26.

Fiind vorba de completări de piese ce în prezent sunt lipsă fie distruse de sovietici la capturare, fie prin înstrăinare de către ostașii noștri, iar nu de conceput un car, apreciez că: personalul tehnic al nostru și făcându-se apel la industria noastră nu cu prea mari greutăți din procura și asambla, piesele lipsă iar la nevoie, făcându-se apel și la industria din Cehia sau din Germania.

În ceea ce privește armamentul deși este posibil să se fi capturat și multă muniție totuși acest armament să fie înlocuit cu armamentul propriu al armatei noastre – tun Skoda – mitralieră Z.B., aceasta pentru unificarea muniției.

Oricare ar fi situația trebuie însă voit și stăruit în repararea carelor capturi, pentru completarea Regimentului, sau pentru crearea de noi unități de care, atât de necesare armatei noastre, deoarece se presupune că în prezent valoarea unei armate este în mare parte deținută prin numărul unităților de care și de aviație ce posedă, ori a avea cât mai multe care și mai ales de însoțirea infanteriei înseamnă a crucea viețile infanteriștilor noștri și de a avea mai puține cimitire de eroi.

Că în reparația carelor capturi vor interveni și greutăți, acestea se pot înlătura, în tot cazul nu trebuie să rămână contemplativ cu brațele încrucișate în fața acestui prețios material capturat.

În armata germană s-au pus în serviciu nu după multă vreme Carele de Luptă R.35, capturate de la francezi, modificându-li-se turela și armamentul, cu care material s-a participat în operațiile Generalului Rommel, cu știutele succese.

Trebuie organizată și începută repararea carelor capturi – din informație fiind vorba de câteva sute – care material ne va trebui în anul viitor pentru operațiuni posibile în Est sau West întrucât știut este că dacă aliații noștri germanii era să ne dea care – ne dădeau – ori dacă împrejurările au făcut să nu aibă disponibilități este bine ca repararea carelor capturi să fie o preocupare esențială a industriei noastre sau a organelor superioare.

Oricare ar fi situația, apreciată de comisia instituită, subsemnatul propun a fi convocați delegații întreprinderilor particulare care eventual să-și spună cuvântul relativ la posibilitățile de repararea carelor T.26 și chiar a se face apel și la marile industrie cehe sau la atelierele din Transnistria de la Odessa – Rostov etc. unde au fost industrii de fabricarea carelor și unde s-ar putea completa lipsurile acestor care T.26 și eventual efectua repararea lor.

Comand. Reg.2 Care de Luptă  
Colonel  
A. Săndulescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr.1966, f.21-22; 28-30**

\*  
\* \* \*

#### **DOCUMENT NR. 34**

MARELE STAT MAJOR  
Secția 4-a  
Nr. 354.661 din 1 august 1942

Marele Stat Major  
Secția 4-a  
către  
Cabinetul Militar al Conducătorului Statului

La Nr. 7.406/M.1. din 8 iulie 1942, referitor la situația carelor de luptă și autoblindatelor rusești, am onoare a raporta Domnului Mareșal:

1. Până în prezent s-au recuperat din Basarabia, Bucovina și Odessa și depozitat în diferite centre, următorul material blindat:

	Reparabile	Reform.	Total
a. - tancuri de diferite tipuri	35	27	62
- tanchete	38	34	72
- şenilete	35	3	38
- autoblindate	10	8	18

b. În afară de acestea mai sunt în curs de ridicare de pe aceste teritorii următoarele:

- tancuri diferite	80
- tanchete	12

Adică în total 92 blindate, toate reformate și arse din care nu se mai poate recupera decât o mică cantitate de piese de schimb.

c. Din materialul blindat strâns s-a reparat și pus în funcțiune:

- 1 tanc
- 5 tanchete
- 4 șenilete
- 2 anfibii
- 5 blindate

Total 17 care sunt în funcțiune la diferite Comandamente și Mari Unități pentru școală și paza interioară.

d. Numărul redus al carelor de luptă repuse în stare de folosire, se datorează stării extrem de rea a materialului capturat și lipsa totală a pieselor vitale care trebuie fabricate, deoarece nu se pot procura pe altă cale.

2. S-au luat măsuri ca materialul adunat aflat la mai multe depozite, să fie evacuat numai la Regimentul 2 Care Luptă pentru a fi triat și reparat, urmând ca după această operațiune să se constituie în unități, pe tipuri și categorii.

Până în prezent, s-a evacuat la acel Regiment, 29 Care de Luptă, 41 tanchete și 5 autoblindate.

3. Strângerea materialului blindat aflat încă pe teren continuă sub supravegherea Comandamentului Etapelor de Est, conform instrucțiunilor Marelui Stat Major date în acest sens.

4. Materialul blindat capturat în luptele de la Kerci și Harcov nu ne este încă cunoscut cu precizie.

Din datele pe care le avem până acum, rezultă că nu s-au putut strânge decât 4 care blindate.

În regiunea Parpaci mai există un număr de care ce n-a putut fi încă socotit, din cauză că sunt plasate în mijlocul unor întinse câmpuri de mine.

Deminarea acestora este în curs.

În prezent avem pe teren Organizațiile Z.1., trimise în regiunile Harcov și Kerci, încă de la data de 15 iulie 1942, cu misiunea de a strânge și evacua în interior materialele captureate de tot felul.

**ŞEFUL MARELUI STAT MAJOR  
GENERAL**

I. Șteflea

Şeful Secției 4-a  
Colonel

C.O. Nestorescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 379, f. 91-92.**

\*  
\*        \*

### **DOCUMENT NR. 35**

LEGAȚIA GERMANĂ  
Atașatul Militar

București 1 septembrie 1942

Prea Stimate Domnule General,

Din ordinul Comandamentului Suprem al Armatei Germane, am onoare a vă comunica următoarele:

Führerul a ordonat să se dea tancuri Armatei Române. Pentru luarea în primire a acestor tancuri și pentru instruirea cu noile arme și cu nou material, este necesar să se prezinte cât se poate de curând la școala de tancuri din Wünsdorf, doi ofițeri, 12 subofițeri și 60 oameni, printre care 15 conducători de tancuri deja instruiți.

Vă rog, prea Stimate Domnule General, să-mi comunicați data când veți dispune de acești ofițeri, subofițeri și oameni să plece în Germania. Atașatul Militar German, va da cu placere orice fel de sprijin pentru pregătirea călătoriei.

Cu asigurarea înaltei mele considerațiuni rămân prea stimate  
Domnule General.

Al Dvs. devotat  
Colonel Spalcke

DOMNULUI GENERAL ȘTEFLEA  
Şef al Marelui Stat Major Român  
prin  
M.St.M. Secția II-a, Bir.Leg.Ext.

pentru conformitate,  
Şeful Biroului Mobilizarea Armatei  
Maior  
ss indescifrabil

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 379, f. 154.**

\*  
\* \* \*

### **DOCUMENT NR. 36**

MARELE STAT MAJOR  
Secția I  
Biroul 3 Mobilizare  
Nr. 97420 din 3 septembrie 1942

Marele Stat Major  
către  
Secția 4

Cu onoare rugăm să binevoiți a dispune de urgență următoarele:

1. REGIMENTUL 2 CARE LUPTĂ va constitui imediat un detașament format din 2 ofițeri, 12 subofițeri și 60 oameni, destinat a pleca în Germania la Școala de Tancuri din Wünsdorf pentru instruire și primire de material.

2. DETAȘAMENTUL va fi încadrat cu personal perfect instruit și echipat complet cu efecte noi.

Din cei 60 oameni, 15 vor fi conducători de tancuri perfect instruiți.

Alegerea personalului, echiparea și dotarea detașamentului se va face sub răspunderea personală a Comandamentului Regimentului 2 Care Luptă.

3. GATA DE TRANSPORT cu începere de la 5 septembrie ora 8 dimineața.

Pentru îndeplinirea formalităților necesare transportului Regimentului 2 Care Luptă va numi un ofițer superior care să ia imediat legătura cu Secțiile 2 și 6 din Marele Stat Major.

Regimentul 2 Care Luptă va raporta situația detașamentului la 4 septembrie 1942 ora 19 prin curier.

Comunicat: Perm. Divizia 1 Blindată și Regimentul 2 Care Luptă.

SUBŞEFUL MARELUI STAT MAJOR  
GENERAL I. Arhip

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 379, f. 155**

\*  
\* \* \*

### **DOCUMENT NR. 37**

MARELE STAT MAJOR  
Secția 4-a  
Nr. 363.264 din 11 septembrie 1942

Marele Stat Major  
Secția 4-a  
Cabinetul Militar al Conducătorului Statului

La nr. 8.905/M1 din 06 septembrie 1942, privitor la Divizia Blindată, am onoare a raporta Domnului Mareșal Conducător, următoarele:

1. Referitor la apărarea anticar grea

- Divizia Blindată a plecat cu 72 tunuri Schneider 47 mm.

Aceste tunuri pătrund un blindaj de 40 mm sub  $60^{\circ}$  la distanță de 97 m și sunt din cele mai bune pe care le avem în dotarea armatei noastre.

- Pentru apărarea anticar grea, Misiunea Militară Germană, la cererea Marelui Stat Major, a intervenit în ziua de 09 septembrie 1942 către Marele Cartier General German, cu rugămîntea de a aproba să se pună la dispoziția Grupului de Armate Român, 1 Divizion A.A. de 88 mm din cele cu experiență în lupta terestră. S-a cerut de asemenea dotarea Diviziei Blindate, cât se poate de grabnic, cu 6 piese anticar (mot. Z) de 75 mm.

#### 2. Referitor la carele de luptă germane.

- Ni s-au promis sigur 12 care de luptă tonaj 22 tone dintre care:
  - 6 de tipul III, armate cu câte 1 tun scurt de 75 mm și 3 mitraliere;
  - 6 de tipul IV, armate cu câte 1 tun lung de 75 mm și 3 mitraliere.

- Detașamentul ce va încadra aceste tancuri a fost format de Regimentul 2 Care de Luptă și a plecat în ziua de 10 septembrie 1942 în Germania, la Școala de tanuri din Wünsdorf, pentru instrucție și primirea materialului.

- Din informațiile pe care le avem, această unitate de tanuri nu va fi trimisă în țară, ci direct pe front la Divizia Blindată.

#### 3. Referitor la angajarea Diviziei Blindate.

Colonelul Mardare a obținut, promisiuni verbale de la Grupul de Armate B., în sensul că, Divizia Blindată nu va fi angajată decât după ordinele Grupului de Armate Român.

**ŞEFUL MARELUI STAT MAJOR**

General

B. Șteflea

Şeful Secției 4-a

Colonel

C. Nestorescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 379, f. 146.**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 38

Nr. 513846T din decembrie 1942

Cabinetul Militar al Domnului Mareșal  
Conducător al Statului

### OBIECT:

Referitor la posibilitățile  
de întrebuințare a materialului  
blindat capturat.

Dosar: 51C

Relativ la posibilitățile de întrebuințarea materialului blindat capturat, avem onoare a refera:

Direcția Superioară a Moto-mecanizării a examinat starea materialului blindat capturat de la ruși și depozitat la: Târgoviște, București și Odesa.

Din studiile făcute de Direcția Superioară a Moto-mecanizării, rezultă că din totalul de 175 care de luptă capturate, de diferite tipuri, începând de la 2 tone până la 44 tone, nu se pot recupera decât 27 care ușoare de 6 tone, tip T 60, care ar putea fi transformate în tunuri de asalt, dacă încercările care sunt în curs vor da rezultate.

Restul carelor au lipsuri și degradări aşa de mari, că nu se pot recupera, întrucât nu s-a capturat nici un depozit de piese de schimb, pentru aceste care.

MINISTRUL INZ. ARM. ȘI PROD. DE RĂZBOI  
General de Divizie

Gh. Dobre

DIRECTOR SUPERIOR TECHNIC  
General de Divizie Ing.

D. Petrovan

**C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr. 1966, f.  
102**

\*  
\*      \*

## **DOCUMENT NR. 39**

**MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE  
SUBSECRETARIATUL DE STAT AL ARMATEI DE USCĂT  
Direcția Superioară a Motomecanizării**

Nr. 135149 din 30 ianuarie 1943

Biroul 4  
3 februarie 1943

**MARELE STAT MAJOR  
- Cabinet -**

În cadrul executării ordinelor Nr. 389148 din 19 ianuarie și Nr. 390.890 din 25 ianuarie 1943, am onoare a vă prezenta următoarele informații:

- 1) Transformarea Carelor T 60 sovietice în care de asalt.
  - a) Reparația acestor Care e începută în Atelierele Leonida unde în prezent se găsesc în lucru nouă din ele. Conform planului de lucru stabilit de Ateliere și aprobat de Ministerul Înzechării Armatei și Producției de Război, repararea și transformarea propriu zisă a carelor de luptă este eșalonată între jumătatea lunii februarie și sfârșitul lunii aprilie a.c. când vor trebui să fie gata toate cele 33 Care, dacă nu va interveni nerespectarea termenelor de livrare de către Subfurnizorii din țară și întârzierea sosirii din Germania a materialelor accesori.
    - b) Transformarea și adaptarea tunurilor de 76,2 mm Md.36 sovietice se execută odată cu repararea lor în Arsenalul Armatei căruia i s-a predat modelul. S-au executat toate desenele și se lucrează efectiv. Pentru placă de susținere a tunului s-au cerut oferte și comanda va fi dată la primirea lor.
    - c) Pe măsură ce Carele de luptă vor fi scoase reparate și transformate din Atelierele Leonida, ele vor fi predate Arsenalului pentru montarea tunului transformat și a scutului existent.
  - 2) Situată reală a Carelor de luptă sovietice de 32 tone.

În realitate sunt numai două Care de luptă T 34 din care unul de 26 T și celălalt de 32 T având blindajul întărit. Al treilea car nu există; Centrul de Instrucție al Cavaleriei a raportat inițial din eroare existența unui Car de 32 T cerând și repararea, însă fiind adus în București s-a constatat că acest Car [este] de tip B.T. Cristie de 14T. În prezent se găsește la Regimentul 2 Care de Luptă și va fi reparat după terminarea repunerii în bună stare a celor 33 Care T 60.

Din cele două C.L.T. 34, unul nu este în stare de funcționare deoarece are cutia de viteză cu pinioanele deteriorate, defect sistematic rezultat din insuficiența ambreiajului, Până în prezent nu s-a putut găsi soluția fabricării acestor pinioane deoarece mașinile de frezat din țară sunt insuficiente. Al doilea C.L.T.34 de 32 T-încă în funcțiune se utilizează ca tractor pentru transportul pe șosea, la Dadilov, al C.L.K.W.1 de 44 T ce nu poate fi reparat și cu care urmează să se execute tragerile de verificare cu materialul anticar.

Cu ocazia tractării, din cauza efortului prea mare, motorul a fost defectat și a fost înlocuit cu cel de la al 2-lea car. Își la acest car în funcțiune cutia de viteză nu mai are mult până la ieșirea din funcțiune.

Montarea pe aceste C.L.T.34-dacă ar fi în stare bună-a unui tun de 120 sau 150 mm nu este posibilă, deoarece:

- nu avem nici un afet de tun cu frână scurtă specială pentru Care de luptă;
- trebuie construită altă turelă, ceea ce nu se poate executa în țară.

### 3) Îmbunătățirea armamentului la C.L.R.35

Această operație a fost studiată de colonelul Ghiulai și propusă de Direcție Domnului Ministru, încă din luna decembrie. S-a dispus realizarea acestei lucrări de către Direcție după terminarea transformării C.L.T.60.

Totuși studiul a fost început, se continuă și e posibil ca în două săptămâni să se execute primele trageri de încercare.

Soluția definitivă este montarea tunului de 45 mm a.c. sovietic, luat de pe C.L. B.T. și T 26 captureate, prin modificarea actualei turele la partea din față.

Pușca mitralieră Z.B. rămâne neschimbată, înlocuindu-se luneta cu una din cele 700 rămase disponibile de la fortificațiile de Vest ce se va scurta.

Lucrarea se face cu mare greutate. Carele astfel modernizate vor avea în spațiu redus din interior câte un număr redus de 30-35 proiectile

de 45 mm, deoarece acest proiectil este de patru ori mai mare decât cel de 37 mm Puteaux.

Montarea P.M. ruse de 7,62 mm cu încărcătoare de 60 cartușe, sau a unei mitraliere Z.B. cu benzi-propunere făcută de Regimentul 2 Care Luptă-nu este posibilă din cauza spațiului redus în turelă și deci imposibilitatea plasării muniției.

#### 4) Modernizarea Carelor de Luptă R 2

Acest Car de luptă nu mai poate răspunde posibilităților actuale de acțiune ale adversarului din cauza blindajului foarte redus și a armamentului.

Blindajul nu poate fi întărit în țară și în plus această operație cere verificarea dacă sistemele totale de propulsie și mișcare (motor, diferențial, cutie viteze) pot răspunde unui tonaj mare. Cum materialul anticar sovietic de la 45 mm în sus pătrunde sigur blindajul carelor de luptă R 2, acestea nu mai pot rămâne în compunerea Regimentelor de C.L. și deci nici în Divizia Blindată.

Pe baza acestor considerații, Domnul Ministrul a ordonat să se disponă aducerea în țară a C.L.R 2, ce se mai poate repara și folosi, ceea ce s-a raportat Marelui Stat Major de Direcție cu Nr. 18.536 din 16 ianuarie 1943.

Acest C.L. poate fi transformate în Care de asalt prin montarea tunurilor a.c. de 76,2, la fel ca și la Carele T 60, bine înțeles scoțându-se tunurile actuale de 37,2 mm Skoda.

Repararea acestor C.L. pe zona actuală a Diviziei Blindate nu poate fi executată. Aceste Care sunt cu motoarele recondiționate și acum trebuie o nouă recondiționare, operație foarte delicată ce trebuie executată cu toată atenția de specialiștii fabricii; de aceea este nevoie absolută să se trimită în orice caz aceste Care la Ploiești.

Nici o măsură nu e posibilă din partea noastră pentru executarea acestui lucru în situația actuală și nici atelierele germane nu vor aduce specialiști Uzinelor Skoda în acest scop.

DIRECTORUL SUPERIOR AL MOTOMECHANIZĂRII  
GENERAL DE DIVIZIE

A. Nicolaescu

C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 379, f. 310-312.

\*  
\* \* \*

## DOCUMENT NR: 40

DIVIZIA 1 BLINDATĂ

Stat Major

Bir. 3

1 martie 1943

Şeful de Stat Major al Diviziei 1 Blindate

Maior

ss indescifrabil

### 1 martie 1943

Din cauza drumurilor impracticabile Divizia a rămas în comuna KATARGI urmând să se pună în marş în dimineaţa zilei de 2 martie 1943.

Starea timpului: staţionară.

Starea drumurilor: foarte rea.

### 2 martie 1943

La ora 4 eșalonul 1 s-a pus în mişcare pe un drum desfundat şi impracticabil parcurgând 60 km în 12 ore.

În cursul acestei zile nici un alt eveniment important.

Starea atmosferică: staţionară.

Starea drumurilor: foarte rea.

### 3 martie 1943

Divizia a trecut Nistrul prin punctul Tiraspol sosind în Tighina în seara acestei zile către orele 20, după un marş foarte obositor.

Starea atmosferică: staţionară.

Starea drumurilor: foarte rea.

Dispozitivul de staţionare al Diviziei în garnizoana Tighina ca în schiță alăturată.

### 4 martie 1943

Unităţile îşi revizuiesc materialul şi pregătesc eșalonul de impedimente ce urmează a pleca pe C.F. în garnizoanele de mobilizare.

### 5-6-7-8 şi 9 martie 1943

În cursul acestor zile Domnul General Comandant al Diviziei a trecut în revistă unităţile şi formaţiunile de Serviciu ale Diviziei, rostind următoarele cuvinte:

- „Voi, care ați avut norocul să vă întoarceți în țară venind de pe front, sănătoși și întregi, aveți datoria să arătați și să treziți în sufletul ostașilor care nu au fost încă pe front și la întreaga populație cu care veniți în contact, toată încrederea în puterea noastră actuală și în sfârșitul victorios al războiului, prin disciplina voastră, prin atitudinea și ținuta voastră ostășească, prin purtarea voastră exemplară și printr-o îngrijire perfectă a materialului și armamentului cu care ne întoarcem de pe front”.

Divizia 1 Blindată a intervenit la M.St.M. cu Nr. 42032 din 5 martie 1943 pentru a se aproba plecarea Diviziei în garnizoanele de reședință, pe roate și cu trenul în care scop s-au cerut 4 garnituri.

### 10 martie 1943

Divizia a terminat carantina de 14 zile, deparazitarea oamenilor și organizarea unităților în vederea deplasării.

Până la această dată nu s-a primit nici un rezultat de la M.St.M. relativ la deplasarea Diviziei în garnizoanele de mobilizare.

### 11 martie 1943

Urmare la Nr. 42032 din 5 martie 1943 s-a intervenit din nou la M.St.M. cu Nr. 42053 din 10 martie 1943 cerându-se aprobarea de a pleca pe roate cu întreaga Divizie, în cazul când nu se aprobă deplasarea pe 2 eșaloane (cu trenul și pe jos).

În acest scop Colonel Beldiceanu a plecat în după amiaza zilei la București.

În cursul acestei zile a avut loc un concert dat de corul armatei, la care au participat toți ofițerii, subofițerii și trupa Diviziei.

La ora 12 Dl. Prefect și Dl. Primar al orașului Tighina au vizitat pe Domnul General Comandant al Diviziei.

### 12 martie 1943

Unitățile își continuă instrucția disciplinară și punerea la punct a mașinilor ce au nevoie de mici reparații.

### 13 martie 1943

A început demobilizarea ofițerilor de rezervă.

Delegații M.St.M. Secția Propagandei, continuă cu culegerea faptelor reale, a ofițerilor, subofițerilor și trupei Diviziei, pe timpul operațiunilor.

### 14-21 martie 1943

Nici un eveniment important.

### 22 martie 1943

Armata IV cu Nr. 37905/1943 face cunoscut deplasarea Diviziei în garnizoanele de mobilizare, începând din ziua de 23 martie 1943.

Transportul se va executa pe C.F.

### 23 martie 1943

La ora 9,50 eșalonul I din R.4 Vt. Moto a plecat din garnizoana Tighina în garnizoana București.

La ora 15,50 s-a pus în mișcare eșalonului II din R.4 Vt. Moto și eșalonul I din compania de ateliere.

La ora 21,50 a plecat restul companiei de ateliere și compania de transmisiuni cu destinația București.

### 24 martie 1943

La ora 9,50 a plecat din garnizoana Tighina cu direcția București eșalonul I din coloana 101 muniție și coloana 101 subzistență.

La ora 15,50 a plecat pe aceeași direcție Cartierul Diviziei și restul coloanei 101 muniție.

La ora 21,50 s-a deplasat pe aceeași direcție Reg. 1 Art-Moto și compania de poliție.

### 25 martie 1943

La ora 9,50, eșalonul I, din Grup. Spec. Moto s-a deplasat din garnizoana Tighina, la Câmpina.

La ora 15,50 a plecat pe aceeași direcție restul din Grupul Spec. Moto Ambulanța Moto și Grup. Aprov. Subzistențe.

La ora 21,50 a plecat garnitura pentru Târgoviște compusă din eșalonul I, al Reg. 3 Vt. Moto.

### 26 martie 1943

La ora 9,50 s-a pus în mișcare pe direcția Târgoviște restul Reg. 3 Vt. Moto și coloana 102 Carburanți.

La ora 15,50 a plecat Reg. R.1.C.L. eșalonul I și la ora 21,50 eșalonul II din R.1.C.L. și Bat. P.Moto.

Colonel Beldiceanu supraveghează plecarea tuturor trenurilor.

În cursul acestei zile la ora 5 Reg. 4 Vt. Moto a sosit în garnizoana Bucureşti, iar la ora 20 Comp. de Transmisiuni și Comp. de Ateliere.

27 martie 1943

La ora 17 a sosit în garnizoana Bucureşti Cartierul Diviziei.

28 martie 1943

La ora 5 Regimentul 1 Artillerie Moto a sosit în garnizoana de mobilizare.

Tot în cursul acestei zile la ora 17,30 Grupul Specialități Moto a sosit în Garnizoana Câmpina.

29 Martie 1943

Regimentul 3 Vânători Moto a sosit în garnizoana Târgovişte la ora 15, iar Regimentul 1 Care Luptă a sosit în aceeași garnizoană la ora 5 și ora 17.

30 martie 1943

La ora 5 Batalionul Geniu Moto a sosit în garnizoana Piteşti.

31 martie 1943

Unitățile și-au reluat activitatea pregătindu-se în vederea sosirii recruiților contingentului 1944.

Şef de Stat Major

Maior,

Petre Dumitrescu

Şeful Biroului 3

Căpitan

N. Iorgulescu

V A Z U T

COMANDANTUL DIVIZIEI 1 BLINDATE

General

Gheorghe Radu

**C.S.P.A.M.I., Colecția Armata Română în Războiul Antihitlerist (în continuare: A.R.R.A), fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 5, f. 1-4.**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 41

MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE  
SUBSECRETARIATUL DE STAT AL ARMATEI DE USCĂT  
Direcția Superioară a Motomecanizării

A

Situată și Starea Materialului Motorizat și Mecanizat  
la data de 15 Aprilie 1943

În cursul lunii aprilie 1943, s-a putut executa controlul amănunțit al întregului material motorizat și mecanizat, prin ofițerii controlorii auto ai Ministerului Apărării Naționale, exceptie făcând unitățile din Crimeea și Cuban.

Situata este bine cunoscută și verificată cu Marele Stat Major care posedă date asemănătoare. Analizând expunerea numerică din tabelele anexă Nr. 1 la 5 inclusiv și graficele anexă Nr. 6 la 10 inclusiv, se pot face următoarele concluzii:

1) Corpurile Teritoriale, unitățile și formațiile rămase în anul 1942 în interior și în Transnistria, cu excepția aeronaucăii, dispun în total de:

- autotractoare..... 300 din care 225 în bună stare
- autocamioane, autocamionete normale..... 2636 din care 1596 în bună stare
- autoturisme normale ..... 2145 din care 1160 în bună stare
- autoturisme orice teren ..... 184 din care 170 în bună stare
- motociclete ..... 744 din care 487 în bună stare
- care luptă din care 54 R.35 și 62 F.T. .. 140 din care 136 în bună stare.

Starea întregului material rămas la Vest de Bug este în curs de îmbunătățire prin reparațiile ce sunt organizate și se execută cu intensitate crescândă. Procentul de 50% la 65% corespunzător materialului în bună stare, care pentru autoturisme orice teren și Care de luptă, ajunge la 95%, este datorită stării rele a autovehiculelor rechiziționate în ultimele luni și care în prezent sunt în curs de verificare și triere; cele ce se pot folosi vor fi trecute în proprietatea armatei și reparate, iar restul restituite proprietarilor.

2) Armata operativă aflată la Est de Bug în anul 1942, exclusiv Aeronautica, Divizia Blindată și unitățile din Crimeea și Cuban, dispune de următorul material motorizat și blindat:

- autotractoare ..... 885 din care 493 în stare bună
- autocamioane, autocamionete normale ... 2625 din care 1446 în stare bună
- autoturisme normale ..... 753 din care 405 în stare bună
- autoturisme orice teren ..... 227 din care 135 în stare bună
- motociclete ..... 413 din care 220 în stare bună.

Starea acestui material este destul de rea: 45% din existent mai trebuie să fie reparat, sau în total 2204 autovehicule și motociclete într-un total de 4903 existent. Repararea materialului auto se execută cu toată intensitatea, sub conducerea și controlul Direcției, ajungându-se la rezultate bune, ce se vor arăta în graficul Nr. 5.

3) Aeronautica a suferit mai puține pierderi și materialul auto este în stare mai bună: astfel dispune de:

- autotractoare ..... 928 din care 745 în bună stare
- autocamioane și autocamionete normale .... 2149 din care 1476 în bună stare
- autoturisme normale ..... 321 din care 165 în bună stare
- autoturisme orice teren ..... -
- motociclete ..... 442 din care 248 în bună stare.

Starea materialului auto este bună, deoarece din 3840 autovehicule și motociclete, 2634 sunt în bună stare, deci 70%. Pentru punerea în bună stare a tuturor autovehiculelor, sunt luate măsurile necesare.

4) Divizia Blindată (anexa Nr. 3) cu unitățile organice și operative, a rămas cu următorul material motorizat și blindat:

- autotractoare și autocamioane orice teren ... 288 din care 61 în bună stare
- autocamioane, și autocamionete normale ..... 359 din care 181 în bună stare
- autoturisme normale ..... 32 din care 12 în bună stare
- autoturisme orice teren ..... 57 din care 29 în bună stare
- motociclete ..... 162 din care 13 în bună stare
- care luptă din care R 2, T 3, T 4 ..... 61 din care 15 în bună stare
- autoblindate ..... 15 din care 12 în bună stare.

În total din 736 autovehicule, 47% sunt în bună stare, din 162 motociclete numai 7% sunt în bună stare și din 59 Care de luptă 25% sunt bune. Reparațiile se execută normal.

5) Artillerie Grea motorizată (anexa Nr. 4) dispune în prezent de următorul material auto și moto:

- autotracțioare ..... 693 din care 390 în bună stare
- autocamioane și autocamionete normale ..... 159 din care 84 în bună stare
- autoturisme normale ..... 51 din care 29 în bună stare
- autoturisme orice teren ..... 71 din care 43 în bună stare
- motociclete ..... 67 din care 30 în bună stare.

În total Artilleria dispune în prezent de 693 autotracțioare și 281 autovehicule din celelalte tipuri, deci de 974 autovehicule, din care 546 sunt în bună stare; rezultă că trebuie reparate 45% din existentul actual. Reparațiile sunt organizate în Uzinele din Ploiești unde s-au adus noi lucrători slovaci.

Motocicletele se repară în atelierele din București și Băneasa.

Centralizând întregul material motorizat și blindat, fără cel aflat în prezent în Crimeea și Cuban, rezultă că în prezent motomecanizarea armatei noastre se sprijină pe următoarele autovehicule, motociclete și Care de luptă, afară de cele noi încă nedistribuite:

- autovehicule de toate tipurile ..... 14.851 din care 8.832 în bună stare
- motociclete ..... 1.828 din care 998 în bună stare
- care de luptă ..... 207 din care 159 în bună stare.

În realitate în compunerea Regimentelor de Care de luptă, sunt numai 59 Care luptă R.2 din care numai 15 sunt în bună stare și 54 Care luptă R.35, deci un total de 113, la care se vor adăuga cei 34 Vânători de Care. Restul carelor sunt modele vechi (F.T. de la Școli, Capturi și Centrul de Instrucție Motomecanizat). Se adaugă 2 Care T.3 și T.4.

Făcând proporția, se vede că în stare de reparat sunt în prezent:

- 59% din autovehiculele existente
- 54% din motocicletele existente
- 77% din carele de luptă existente.

**DIRECTORUL SUPERIOR AL MOTOMECHANIZĂRII  
GENERAL DE DIVIZIE**

A. Nicolaescu

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 540, f. 28-29**

\*  
\*            \*

## DOCUMENT NR: 42

MARELE STAT MAJOR

SECȚIA IV-a

Biroul 5

C.S.Z.

Ordin Circular Nr. 632880  
din 4 august 1943

Cu onoare vă facem cunoscut următoarele:

1. Marele Stat Major a luat măsuri să expedieze de la front care de luptă deteriorate, provenite din capturi pentru desăvârșirea instrucției ofițerilor, subofițerilor și trupei din întreaga Armată.

2. Unitățile care primesc care de luptă sunt cele indicate mai jos:

1. – Reg. 8 Vânători	Cernăuți	1 car luptă
2. – Reg. 4 Pionieri Munte	Rădăuți	1 car luptă
3. – Reg. 13 Infanterie	Iași	1 car luptă
4. – Reg. 6 Vânători	Bălți	1 car luptă
5. – Reg. 10 Vânători	Chișinău	1 car luptă
6. – Reg. 15 Infanterie	P. Neamț	1 car luptă
7. – Reg. 25 Infanterie	Vaslui	1 car luptă
8. – Reg. 10 Infanterie	Focșani	1 car luptă
9. – Reg. 3 Pionieri	Galați	1 car luptă
10. – Reg. Inf. Marină	Reni	1 car luptă
11. – Reg. 33 Infanterie	Tulcea	1 car luptă
12. – Reg. 40 Infanterie	Medgidia	1 car luptă
13. – Reg. 9 Infanterie	R. Sărat	1 car luptă
14. – Reg. 8 Infanterie	Buzău	1 car luptă
15. – Reg. 2 Pionieri	București	1 car luptă*)
		Otopeni
16. – Reg. 20 Infanterie	T. Măgurele	1 car luptă
17. – Bat. 3 V-tori Munte	Brașov	1 car luptă
18. – Bat. 1 V-tori Munte	Sinaia	1 car luptă

19. – Bat. 4 V-tori Munte	Predeal	1 car luptă
20. – Reg. 1 Infanterie	Craiova	1 car luptă
21. – Reg. 18 V-tori Munte	Tg. Jiu	1 car luptă
22. – Reg. 94 V-tori Munte	Orșova	1 car luptă
23. – C.I. Artillerie	Mihai Bravu	3 care luptă cele mai grele
24. – C.I. Artillerie, pentru	Detașamentul anti-car	7 care luptă de toate gamele
25. – Reg. 5 Vânători	Timișoara	1 car luptă
26. – Reg. 93 Infanterie	Arad	1 car luptă
27. – Reg. 92 Infanterie	Orăştie	1 car luptă
28. – Bat. 7 V-tori Munte	Deva	1 car luptă
29. – Reg. 91 Infanterie	Alba Iulia	1 car luptă
30. – Bat. 8 V-tori Munte	Aiud	1 car luptă
31. – Reg. 93 Infanterie	Turda	1 car luptă
32. – Reg. 82 Infanterie	Târnăveni	1 car luptă
33. – Bat. 3 Pionieri Munte	Brad	1 car luptă
34. – Bat. 10 V-tori Munte	Hațeg	1 car luptă
35. – Bat. 9 V-tori Munte	Vulcan	1 car luptă
36. – Reg. 31 Infanterie	Calafat	1 car luptă
37. – C.I. Geniu	R. Vâlcea	3 care luptă cele mai grele
38. – C.I. Infanterie	Făgăraș	3 care luptă cele mai grele
39. – C.I. Cavalerie	Sibiu	3 care luptă cele mai grele
40. – Marină	Constanța	1 car luptă
41. – Reg. 24 Infanterie	Tecuci	1 car luptă
42. – Reg. 39 Infanterie	Florești	1 car luptă
43. – C.I. Sărata	Sărata	1 car luptă
44. – Reg. 11 Infanterie	Ismail	1 car luptă
45. – Reg. 27 Infanterie	Bacău	1 car luptă
46. – Reg. 32 Infanterie	Mizil	1 car luptă

Total 60 care luptă

3. Distribuția carelor de luptă se va face astfel:

- în prima urgență Detaș. Anti-car (C.I. al Art.) și Centrelor de Instrucție ale armelor;

- în a doua urgență Regimentelor de Infanterie (vânători munte) și cavalerie;

- în a treia urgență restul unităților.

4. Expediția de la front a carelor de luptă se face prin grija Armatei III-a care este rugată a face toate diligențele necesare, pe lângă autoritățile germane, pentru obținerea vagoanelor necesare.

5. Montarea lor se face prin grija Direcției Superioare a Motomecanizării, la ordinul Marelui Stat Major și pe măsura introducerii materialului în țară.

6. Comandanții de garnizoană sunt rugați a lua măsuri pentru a se recunoaște locul unde vor fi instalate carele de luptă în aşa fel ca ele să servească la instrucție tuturor trupelor din garnizoană, precum și la diferite trageri contra carelor de luptă (material A.C., artilerie etc.).

7. Regimentele mai sus arătate sunt obligate a lua în primire și a menține acest material în cele mai optime condiții, astfel ca ele să servească cât mai mult timp la instrucția în armată.

8. Comandanții de garnizoană sunt rugați a raporta data când aceste care de luptă au fost instalate pe terenurile de instrucție, indicând și pe o schiță amplasamentul lor.

9. Direcția Superioară a Motomecanizării va lua măsuri ca să aibă pregătite din vreme echipele de sudori și montatori, care vor lucra în țară la montarea carelor de luptă.

10. Prezentul ordin a fost comunicat tuturor Comandamentelor, corpuriilor și serviciilor din interior pentru executare, iar pentru cele operative spre știință.

**SUBŞEFUL MARELUI STAT MAJOR  
GENERAL (ss) I. Arhip**

p. **ŞEFUL SECTIEI IV-a**

**Lt. Colonel**

**C.S. Zălaru**

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 625, f. 330**

\*  
\* \*  
**DOCUMENT NR. 43**

Proces - verbal  
din 28 octombrie 1943

Subsemnații: Dl. Cpt. Sânbotoș Ghe. din partea Comisiei de Control și Recepție de pe lângă Uzinele Rogifer-Malaxa și Dl. Inginer Vereș Radu, Director al Uzinelor Rogifer-Malaxa, constatăm că:

Din cauza urgenței lucrărilor ordonate de Cabinetul Militar al Conducătorului, pentru executarea cu precădere față de orice altă comandă a pieselor necesare pentru completarea celor 3 modele de piese de tip „Mareșal”, au fost lăsate la o parte, respectiv întrerupte, lucrările următoare ale Uzinelor Rogifer-Malaxa.

**1. Turnătoria și Modelăria**

- a) Lucrările de confectionare a modelelor necesare tractoarelor S.T.Z. 1000 ore lucrătoare (8 zile complet și 6 zile parțial).
- b) Lucrările de turnătorie.

Lucrările de turnare a pieselor necesare tractoarelor au fost întârziate întâi cu 12 zile din cauza lipsei de modele, plus 280 ore de lucru prin intercalarea turnării de piese necesare celor 3 modele tip „Mareșal” ( $5 \frac{1}{2}$  zile).

**2. Atelierul Mecanic**

A întrerupt lucrările de confectionarea dispozitivelor necesare punerii în lucru a seriei de tractoare S.T.Z. timp de 12 zile.

A întârziat prelucrarea pieselor de tractor seria prototip, cu şapte zile din cauza perturbațiunilor produse în programele de fabricație prin intercalarea pieselor extra urgente acelor 3 modele tip „Mareșal”.

A întrerupt fabricația de motoare necesare automotoarelor comandate de R.A.-C.F.R. timp de 12 zile la orizontale.

A întârziat fabricația de locomotive la prelucrarea pieselor schimbătorului de viteză și a arborilor de culise, cu 14 zile.

**3. Atelierul MF.8**, accesoriile de bombe Brandt 60 și-a întrerupt complet activitatea pe timp de 25 zile lucrătoare, personalul lui fiind pus în întregime la dispoziție Atelierului de Montaj al pieselor tip „Mareșal”.

**4. Serviciul Tehnic**, și-a întrerupt lucrările la tractorul S.T.Z. și la echipamentele de motoare ale automotoarelor C.F.R. de repetate ori, pentru a executa cu precădere lucrările necesare modelelor tip „Mareșal”.

Personalul technic a lucrat între 5 august 1943 și 23 octombrie 1943 în total 11931 ore, fiind detașat de la Serv. Fabricație de Tractoare, Serv. Technic Motoare și Technic Automotoare.

Drept care s-a încheiat prezentul proces-verbal în 6 exemplare, pentru a servi la justificarea întârzierilor cauzate Uzinelor Rogifer în diversele domenii de fabricație de la începerea lucrărilor până astăzi.

București 27 octombrie 1943.

Cpt. Sânbotin Ghe.  
Delegatul Comisiei de Control și  
Recepție pe lângă Uzinele Rogifer-Malaxa

Dir. Ing. Vereș Radu  
Delegatul Uzinelor  
Rogifer-Malaxa

**C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție Uzina „Malaxa”-Tohan, dosar nr. 141, f. 2**

\*  
\*        \*

**DOCUMENT NR. 44**

MINISTERUL DE RĂZBOI  
Direcția Superioară a Motomecanizării

D A R E D E S E A M Ă  
asupra  
stării materialului motorizat și mecanizat la data de 1 ianuarie 1944  
și  
a carburanților la această dată  
STAREA MATERIALULUI MOTORIZAT ȘI BLINDAT LA 1  
ianuarie 1944

I. Reparațiile executate în lunile noiembrie și decembrie 1943  
până la 20 decembrie 1943 când a încetat lucru în ateliere.

1) Starea materialului motomecanizat.

În perioada de timp de la 1 noiembrie 1943 până la finele anului au fost activate reparațiile executate în atelierele militare fixe și în cele particulare, urgentându-se în special reparațiile Diviziilor din prima urgență (Div. 5 și 8 Cavalerie, Div. 7, 8 și 15 Infanterie) și a unităților fixate prin ordinul nr. 109.835 din 29 noiembrie 1943 al Cabinetului

Militar al Conducătorului Statului și al Marelui Stat Major cu Nr. 664.217 din 5 decembrie 1943, unități destinate să organizeze coloane, în prima urgență, care să participe la evacuarea în caz de bombardament a regiunilor atinse.

De asemenea s-a continuat intens cu repararea mașinilor de război ale Diviziei Blindate și Regimentelor de Artillerie Greia, pentru care au fost create noi posibilități.

Deși în aceste 2 luni nevoie de aprovizionare pentru iarnă și de transport al materialelor și ale munițiilor au cerut folosirea autovehiculelor, organizarea acestor transporturi a făcut ca numărul autovehiculelor intrate din nou în reparație să fie mult scăzut.

În tabelele anexe Nr. 1, 2, 3 și 4 se poate vedea în detaliu situația reală a autovehiculelor armatei la finele anului 1943.

Din analiza acestei situații se pot face următoarele concluzii:

a) Situatia autovehiculelor în toate Marile Unități din țară și de pe front:

Detalii	Numărul mașinilor în bună stare				Observații
	1.XI.1943	La %	1.I.1944	la %	
Autotracțioare	524	70	670	82	*)Mărit existențul cu 42. **)Idem cu 4.
Autocamioane-camionete	2688	72	3046	76,6	
Autoturisme normale	716	65,5	757	71	
Autoturisme orice teren	137	65	169	74,5	
Motociclete	295	62	323*	61,50	
Care de luptă	20	65	29**	82,7	
Şenilete capturi rusești	26	65	32	80	
Total	4406	66,3	5026	75,50	

Rezultă că în acest interval de 50 zile de lucru s-au reparat 597 autovehicule, ceea ce corespunde posibilităților reale, deoarece autovehiculele rămase în reparație au fost cele care au necesitat reparații grele prin revizuiri complete ale fiecărei mașini. Au fost puține motociclete reparate din cauza lipsei pieselor de schimb. În prezent și piesele au fost primite.

b) Situatia materialului auto aflat asupra Subsecretariatelor de Stat ale Aerului și Marinei și asupra unităților și Școlilor din interior.

D e t a l i i	Numărul mașinilor în bună stare				Observații
	1.XI.1943	la %	1.I.1944	la %	
Autotractoare	773	70	1015*	59	*)618 la S.S.A. - 901
Autocamioane-camionete	3264	69	2711	61,51	
Autoturisme normale	1204	69	1158	66,98	- 55
Idem orice teren	90	76	88	84,6	- 13
Motociclete	912	63	852	64,1	- 129
T o t a l	6243	71	5824	67	

Din analiza acestei situații ar rezulta că starea materialului din interior nu este îmbunătățită; în realitate, procentajul acesta rezultă din faptul că autovehiculele reparate au fost repartizate în cursul acestor două luni Marilor Unități și unităților; au fost primite mașinile intrate în patrimoniul Statului prin rechiziție toate în stare de reparat. În orice caz, reparațiile autovehiculelor din interior au fost fixate de Marele Stat Major în urgență 2-a.

### c) Situația materialului auto al Diviziei Blindate.

D e t a l i i	Numărul mașinilor în bună stare				Observații
	1.XI.1943	la %	1.I.1944	la %	
Autotractoare	288	58	333	84,7	
Autocamioane-camionete	356	69	374	72,34	
Autoturisme normale	30	59	35	64,7	
Autoturisme orice teren	52	57	67	72,8	
Motociclete	145	55	150	57,69	
Remorci	-	-	126	64	
T o t a l	811	59,6	1085	83,25	

La sfârșitul lunii august, situația materialului auto aflat în dotarea Diviziei Blindate era rea. De la 1 mai 1943 la 1 septembrie 1943 – timp de patru luni – s-au reparat 166 autovehicule; în lunile septembrie-octombrie 1943 au fost puse în bună stare 301 autovehicule, iar în noiembrie și 20 zile din decembrie, 143 mașini.

d) Situatia Carelor de luptă.

Tipul	Total existent	Bune	De reparat	Observații
R.1.	34	7	7	
R.2.	64	13	51	
R.35	54	54	-	
38 T german	20	-	20	Se transformă 40 în tunuri anticar pe şenile.
T.34 rus	2	-	2*	Se modernizează 30 C.L. aduse din Crimeea
T.3 german	1	1	-	* Necesară rep. grele.
T.4 german	19	19	-	Cu tun de 75 mm scurt.
T.60 rus	34	34	-	Cu tun de 75 mm anticar.
F.T. francez	62	50	12	Transformate în tunuri anticar pe şenile.
Tun asalt T.3	4	4	-	
<b>Total</b>	<b>264</b>	<b>172</b>	<b>92</b>	

e) Situatia autovehiculelor Regimentelor de Art. Grea.

Detalii	Numărul mașinilor în bună stare				Observații
	1.XI.1943	La %	1.I.1944	la %	
Autotracțoare	591	71,63	716	96,6	
Autocamioane-camionete	109	65,56	177	78,6	
Autoturisme normale	33	66	46	78	
Autoturisme orice teren	71	68,94	81	77,10	
Motociclete	42	50,33	51	63,7	
<b>Total</b>	<b>846</b>	<b>64,49</b>	<b>1071</b>	<b>78,8</b>	

Astfel în aceste două luni progresul reparațiilor materialului Regimentelor de Artillerie Grea a fost semnificativ, deoarece s-au reparat 225 autovehicule, din care 45 autotracțoare Skoda.

II. Situatia reparațiilor executate

Analizându-se randamentul atelierelor auto militare și particulare, exceptându-se atelierele Marilor Unități și ale Regimentelor, se pot trage următoarele concluzii prezentate în detaliu în anexele Nr. 5, 6, 7 și 8.

a) În lunile noiembrie și decembrie au fost executate reparațiile după cum urmează:

Luna	Atelierele folosite de Direcție		Total
	Militare-15	Particulare-59	
Noiembrie 1943	704	781	1485
Decembrie 1943	317	596	913
Total	1021	1377	2398

Au rămas în ateliere pentru a fi reparate la finele anului 1943.

Noiembrie 1943	875	951	1826
Decembrie 1943	622	895	1517
Total	1497	1846	3343

Din aceste date rezultă că în 15 ateliere militare s-au reparat în ambele luni 1021 autovehicule, pe când în 59 ateliere particulare numai 1377 autovehicule. De asemenea rezultă că numărul autovehiculelor rămase în reparatie la finele anului 1943 este mai mare decât numărul celor reparate în cele 50 de zile, deci punerea lor în bună stare nu se va putea face înainte de 1 martie 1944.

b) În graficul Nr. 9 se poate vedea modul cum numărul mașinilor ce trebuie reparate a descrescut în ultimele două luni.

c) Dacă se analizează situația, în parte, se observă că numărul autovehiculelor ce mai trebuie reparate, față de totalul existent a crescut, astfel:

#### La Marile Unități operative:

Detalii	Autotractoare			Camioane-camionete		
	Total existent	De reparat	Procent	Total existent	De reparat	Procent
Total de la 1.XI.1943	750	226	30	3759	1071	28
Total de la 1.I.1944	817	147	18	3874	868	22,4

Turisme normale			Turisme orice teren		
Total existent	De reparat	Procent	Total existent	De reparat	Procent
1093	377	34,5	210	73	35
1067	310	29	228	59	25,5

Turisme normale			Turisme orice teren		
Total existent	De reparat	Procent	Total existent	De reparat	Procent
1093	377	34,5	210	73	35
1067	310	29	228	59	25,5

Motociclete			Total		
Total existent	De reparat	Procent	Total existent	De reparat	Procent
483	186	38	6215	1933	30,62
525	202	38,5	6511	1586	24,36

La Comandamentele din interior S.S.A.U. și S.S.A. și S.S.M.

Detalii	Autotracțoare			Camioane-camionete		
	Total existent	De reparat	Procent	Total existent	De reparat	Procent
Total de la 1.XI.1943	1103	330	30	4741	1477	31
Total de la 1.I.1944	1718	703	41	3840	1129	38,4

Turisme normale			Turisme orice teren		
Total existent	De reparat	Procent	Total existent	De reparat	Procent
1768	564	31,3	117	27	23
1713	555	33,02	104	16	15,4

Motociclete			Total		
Total existent	De reparat	Procent	Total existent	De reparat	Procent
1458	546	37	9187	2944	32
1329	477	35,9	2704	2880	33

Din acest tabel ultim reiese că procentul în autovehicule ce trebuie reparate față de existent este în creștere; în realitate în afară de autotracțoarele S.S.A. aduse în reparații de pe front, la celelalte categorii de mașini se vede că numărul celor ce mai trebuie reparate s-a micșorat.

Proportia față de existent este mai mare deoarece, materialul reparat a fost distribuit.

Trecând la cercetarea situației Diviziei Blindate se poate vedea că ritmul a fost menținut:

Detalii	Numărul mașinilor reparate		Observații
	Octombrie	Noiembrie - 20 Decembrie	
Autotractoare	62	101	S-a urmărit repararea autotractoarelor în prima urgență
Autocamioane-camionete	55	22	
Autoturisme normale	2	2	
Autoturisme orice teren	15	14	
Motociclete	41	4	
Total	175	143	

În ceea ce privește reparațiile executate reparațiile executate în Regimentele de Artillerie Grea se poate spune că rezultatele sunt foarte bune. Autotractoarele Skoda au fost foarte greu uzate și foarte neîngrijite; cum piesele de schimb au fost primite cu multă greutate și în cantități reduse, eforturile au fost mari:

Detalii	Numărul mașinilor reparate		Observații
	Octombrie	Noiembrie-20 Decembrie	
Autotractoare	79	42	Reparații grele
Autocamioane-camioane	6	68	
Autoturisme normale	9	13	
Turisme orice teren	9	10	
Motociclete	4	9	
Total	107	142	

Pentru a se vedea progresul reparațiilor la Diviziile 5 și 8 Cavalerie, care au trecut în prima urgență, în tabelul de mai jos se arată numărul de autovehicule reparate în cursul celor două luni:

Detalii	Numărul mașinilor reparate		Observații	
	1 Noiembrie-20 Decembrie			
	Divizia 5 Cavalerie	Divizia 8 Cavalerie		
Autotractoare	29	7	Rămase de reparat: Divizia 5 Cavalerie=82 Divizia 8	
Autocamioane-camionete	41	31		
Autoturisme normale	4	3		
Turisme normale	4	-		

Turisme orice teren Motociclete	15	7	Cavalerie=120
Total	94	48	

### C o n c l u z i i

1) Randamentul atelierelor militare fixe, mobile și particulare a fost menținut și în ultimele două luni ale anului trecut.

Reparațiile autotracțoarelor Skoda și Tatra au putut crește pentru că piesele de schimb au sosit în cursul lunii octombrie 1943.

Reparațiile motocicletelor au fost foarte reduse din cauza lipsei pieselor de schimb. Cum acestea au sosit la 4 ianuarie 1944, lucrul va progresă și randamentul va crește repede.

Atelierele fixe de regiment, organizate de Direcție au început să execute și ele reparații de gradul 1 și 2, contribuind astfel la punerea materialului în bună stare.

2) Autovehiculele reparate în cele 15 ateliere militare fixe reprezintă 74% față de numărul celor reparate în 59 ateliere particulare, între care sunt socotite și marile ateliere Ford, Leonida, etc.

3) Punerea în bună stare a autovehiculelor celor două Divizii de Cavalerie moto progresează multumitor și pentru a putea urgenta reparațiile autotracțoarelor Praga R.V., s-au mai utilizat, afară de atelierul C.K.D. și atelierele Leonida și Lemaître.

S-a intervenit la Comisia Militară de la Berlin ca cele 17 tone de piese de schimb Praga R.V. să fie urgent trimise; de îndată ce vom avea aceste piese, reparațiile vor progesa mult.

4) În urma măsurilor luate și a controlului executat, numărul autovehiculelor ce au avut nevoie de noi reparații din cauza rulajului, a crescut.

5) Greutățile întâmpinate în reparații sunt mai mari pentru autovehiculele americane, provenite din rechiziții pentru care stocul pieselor de schimb este aproape dispărut și nu poate fi reîmprospătat.

6) Toate autovehiculele aflate în reparații trebuie revizuite în ansamblu și pentru punerea lor în bună stare necesită lucrări grele cu înlocuire de piese și sisteme principale.

**DIRECTORUL SUPERIOR AL MOTOMECHANIZĂRII  
GENERAL A. Nicolaescu**

**C.S.P.A.M.I., Colecția A.R.R.A., fond Ministerul de Război.Cabinet,  
dosar nr. 134, f. 119-126.**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 45

MARELE STAT MAJOR

SECTIA 4-a

Biroul 5

N.C./C.

Nr. 681.620 din 21 ianuarie 1944

### N O T Ă

Obiect: Propunerea Direcției Super. A Motomecanizării de a demonta carele de luptă captură aduse din Crimeea și repartizate unităților pentru instrucție.

---

**DIRECȚIA SUPERIOARĂ A MOTOMECHANIZĂRII cu Nr.  
153.308/1944, arată că Domnul Ministrul de Război a hotărât la 22  
decembrie 1943, transformarea a 40 care de luptă R 2 în tunuri anticar pe  
șenile și începerea imediată a lucrului.**

Pentru această transformare are nevoie de blindaje laminate de 15-20 mm grosime și cere să le demonteze de la carele de luptă capturi B.T. Cristy și T.26, care au fost repartizate la diferite unități pentru instrucție.

Totodată, propune aducerea carelor de luptă la București, deoarece tăierea blindajelor la unități nu se poate face în bune condiții.

Potrivit ordinului Domnului MAREȘAL ca fiecare unitate să aibă cel puțin un car de luptă pentru instrucție, Marele Stat Major a adus de pe front și din Crimeea, cu eforturi pe care Direcția Super. A Motomecanizării, nici nu le bănuiește, un număr de 60 care de luptă captură reformate, care au fost repartizate Centrelor de Instrucție și unităților din tot cuprinsul țării.

A aduce acum toate aceste care de luptă la București pentru a fi tăiate și să le ia blindajele, în împrejurările actuale, este o operație foarte grea și în același timp răpește unităților avantajul instruirii pe aceste care.

Acum nu putem da nici vagoane pentru transportul lor.

În cazul când se renunță la instrucția pe aceste care de luptă, ele neputând a fi transportate acum la București, rămâne ca o echipă specială pentru demontarea blindajelor, să se ducă acolo unde se găsesc carele.

Rugăm să binevoiți a hotărî.

**ŞEFUL SECTIEI IV-a**

Colonel

C. Nestorescu

Subșeful S. IV-a pt. Serv.

Lt. Colonel

C.S. Zăluțu

**C.S.P.A.M.I., fond M.St.M., Secția 4 Dotare, dosar nr. 625, f. 31.**

\*

\* \* \*

### **DOCUMENT NR. 46**

1008/57 col.

Din Dir. M. Serv. M. 2 Mf. și M. 3

București, 12/2.1944

Foarte Urgent

D-lor Inspectorii Conducători și Insp. M. Timișoara, Arad, București și Brașov și şefii stațiilor Reșița, Hunedoara, Titan, Dârste, Ploiești Sud și Jegălia

---

Vă comunicăm, mai jos, stațiile și societățile care vor încărca transporturi speciale foarte urgente:

- 1) Stația Reșița Fabrică de către Societatea „Reșița”
- 2) Stația Hunedoara Uz. de Fier ale Statului Hunedoara
- 3) Stația Titan de către Societatea „Rogifer”
- 4) Stația Dârste de către Societatea „Astra”
- 5) Stația Ploiești Sud de către Societatea „Concordia”
- 6) Stația Jegălia de către Poligonul de Tragere

a) Toate aceste transporturi se vor denumi prescurtat „Transporturi Mareșal”. Încărcarea se va face cu scrisori de trăsură și foi de drum la greutate de cel puțin 4.00 kg. Vagoanele se vor da din oficiu de către stațiuni, imediat ce se vor cere la gări și înaintea oricărora altor transporturi, luându-se chiar vagoanele destinate altor încărcări și în afară de orice cote și ca excepție de la orice restricție.

b) Pentru vagoanele ce se vor încadra cu cel puțin 4.000 kg., dacă fabricile sus-menționate vor avea și alte măsuri de transportat

pentru același destinatar și destinație, se va permite completarea până la tonajul vagonului.

c) Pentru cunoașterea acestor transporturi (Mareșal), delegații militari de pe lângă întreprinderile sus-menționate vor depune la stațiuni odată cu documentele de transport, certificate de transport conform modelului alăturat, care sunt considerate ca imprimate strict socruite și care s-au predat Comisariatului General al Industriei Metalurgice și de Armament, pentru a fi distribuite d-lor delegați de la Comisiile de Recepție de pe lângă sus-zisele Industrii.

d) La încărcare se va avea în vedere să se dea sigur vagoane înzestrare cu frână automată sau cel puțin conductă de trecere.

În lipsă de astfel de vagoane, pentru a nu se întârziează încărcarea și expedierea, se vor încărca și în vagoane fără instalații de frână automată, însă vagoanele acestea trebuie să îndeplinească condiții de a circula cu trenuri de persoane și rapide de coletărie, la care urmează să se atașeze la urma trenului, în condițiile fixate de Instrucția de Mișcare și Remorcă

e) Expedierea acestor transporturi se va face pe liniile principale numai cu trenurile rapide de coletărie, iar pe liniile unde nu circulă trenuri, cu trenuri de persoane.

f) Introducerea în trenurile rapide de coletărie a acestor transporturi, se va face, chiar dacă nu este tonaj, scoțând din tren alte vagoane colective sau vagoane izolate pentru care s-au dat aprobări a circula cu trenurile rapide de coletărie

Aceste transporturi se vor aviza ca brută pentru trenurile rapide de coletărie și se vor considera la aceste trebură ca atare.

g) Recunoașterea acestor transporturi de către personalul de stație, magazie, control etc. se va face după certificatele de transport ce însotesc transportul și care trebuie să fie lipite durabil la scrisoarea de trăsură.

h) Pentru ca aceste transporturi să poată circula de la stația de predare la destinație în condiții absolut normale, adică fără nicio întârziere, se înființează în acest scop la Insp. de Mișcare București, Brașov, Arad, Timișoara și Craiova, o evidență specială care va fi ținută cu toată grijă și controlată zilnic de Inspectoratul Ajutor însărcinat cu circulația.

În această evidență se vor trece:

- Stația de încărcare;
- Numărul vagonului;
- Stația de destinație;

- Trenul și data cu care a fost expediat din stația de încărcare;
- Data, ora și trenul cu care vagonul a tranzitat pe Inspecția vecină;
- Numărul dispoziției cu data și ora când vagonul a fost predat (avizat) inspecției vecine pentru urmărire;
- Datele de sosire la destinație.

O evidență specială cu aceleași date de mai sus se ține și la Serv.

#### M. 2 Mărfuri Biroul trenurilor rapide de coletărie.

Toate aceste date vor fi comunicate din oficiu între orele 17-19 în fiecare zi Serviciul M. 2 Mărfuri Bir. trenurilor rapide de coletărie, telefon 565.

Inspecțiile de Mișcare vor organiza aceste mijloace de urmărire, spre a avea datele la zi și absolut exacte.

Neglijențele în circulația acestor transporturi, dacă nu sunt semnalate, sau comunicările de date greșite, privesc direct pe organul care are însărcinarea să facă controlul acestor evidențe.

Şefii de magazii și şefii de gară vor instrui personalul de tren și magazie, pentru respectarea normelor de mai sus, în ceea ce privește procedarea la încărcare și expedierea acestor transporturi.

Taxarea se va face conform tarifului.

Inspecțiile M., de asemenea, vor verifica prin organele de control de secție, dacă personalul respectiv este instruit, cunoaște aceste dispoziții și procedează conform cu aceste dispoziții.

Confirmăți primirea prezentei telegrame la Serv. M. 2 Mărfuri și M. 3.

**DIRECTORUL GENERAL C.F.R.**

ss/C. Păunescu

p. conformitate,

**DIRECTORUL MIȘCĂRII**

ss/ Tr. Buradescu

**C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție, Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar nr. 147, f. 100-101**

\*  
\* \* \*

## **DOCUMENT NR. 47**

COMISIA DE CONTROL ȘI SUPRAVEGHERE  
LA UZINELE „ROGIFER”

Nr. 165 din 18.II.1944

Comisia „Lt. Col. Drăghescu Paul”  
către  
Fabrica de Muniții (Dl. Director Vereș)

Pentru păstrarea secretului construcției „Armei Mareșal”, cu onoare vă rugăm a lua următoarele măsuri:

1) Nici o persoană străină de Atel. de Experiențe, nu are voie a intra în atelier [ul] Comisiei Militare.

2) Personalul care lucrează în Atel. de Experiențe, să aibă asupra sa o insignă – pentru a fi recunoscut.

Am intervenit la Comand. Militar al Uzinei, pentru a se da conseimne severe santineelor de la intrare, care nu vor lăsa pe nimeni să intre în atelier, fără insignă sau dacă nu e însoțit de un membru din Comisia Militară.

**PREȘEDINTELE COMISIEI**

Cpt. Ing. Sârbotin Gh.

**C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție Uzina „Malaxa”-Tohanu, dosar nr. 130, f. 41**

\*  
\* \* \*

## **DOCUMENT NR. 48**

**ATELIERUL CARE DE LUPTĂ**

Situație

Pentru realizarea carelor de luptă, cerute de Cabinetul Militar, au fost întrebuințate piese după cum urmează:

### Carul 00

- Carcasa, executată la Uzinele „MALAXA”.
- Cutia şasiu, de la şenilele ruse, modificată.
- Motor, Ford – 8-85 HP.
- Radiator, Ford.
- Ventilator, executat la Uzinele „MALAXA”.
- Reductorul, de la şeniletă rusă.
- Ambreiajul, de la şeniletă rusă.
- Cutia de viteze, Ford.
- Diferențialul, de la şeniletă rusă.
- Transmisia, de la şeniletă rusă.
- Suspensia de la şeniletă rusă modificată.
- Propulsia de la şeniletă rusă modificată.
- Tunul de 121,9 mm rus.
- Echipamentul electric și aparate de bord, executate la Uzinele „MALAXA”.

### Carul 01

- Carcasa executată la Uzinele „MALAXA”.
- Cutia şasiului, de la şeniletă rusă – modificată.
- Motor, Ford – 8-85 HP și Buik de 140 HP.
- Radiator, executat la Uzinele „MALAXA”.
- Ventilator executat la Uzinele „MALAXA”.
- Reductorul, de la şeniletă rusă.
- Transmisia, de la şeniletă rusă – modificată.
- Suspensia de la şeniletă rusă – modificată.
- Propulsia de la şeniletă rusă – modificată.
- Tunul de 121,9 mm rus.
- Echipamentul electric și aparate de bord, executate la Uzinele „MALAXA”.

### Carul 02

- Carcasa executată la Uzinele „MALAXA”.
- Cutia şasiului, executată la Uzinele „MALAXA”.
- Motor, Opel-Blitz și Buick de 140 HP.
- Radiator, executat la Uzinele „MALAXA”.
- Ventilator, executat la Uzinele „MALAXA”.
- Reductor, de la şeniletă rusă.
- Ambreiaj, de la şeniletă rusă.
- Cutie de viteze Opel-Blitz și Buick.
- Diferențialul, de la şeniletă rusă.

- Transmisia, de la șenileta rusă modificată.
- Suspensia, de la șenileta rusă modificată.
- Propulsia de la șenileta rusă modificată.

#### Carul 03

- Carcasa, executată la Uzinele „MALAXA”.
- Cutia șasiului executată la Uzinele „MALAXA”.
- Motor, Opel-Blitz 75 HP.
- Radiator, executat la Uzinele „MALAXA”.
- Ventilator, executat la Uzinele „MALAXA”.
- Reductor, de la șenileta rusă.
- Transmisia, de la șenileta rusă, modificată.
- Suspensia, de la șenileta rusă, modificată.
- Propulsia, de la șenileta rusă, modificată.
- Tunul de 121,9 mm rus.
- Echipamentul electric și aparatele de bord, executate la Uzinele „MALAXA”.

#### Carul 04

- Carcasa, executată la Uzinele „MALAXA”.
- Cutia șasiului executată la Uzinele „MALAXA”.
- Motor, Hotchkiss de 120 HP.
- Radiator, Hotchkiss.
- Ventilator, Hotchkiss.
- Reductorul de la T 60.
- Ambreiaj de la T 60.
- Cutia de viteze Hotchkiss.
- Diferențial T 60.
- Transmisie T 60.
- Suspensie, executată la Uzinele „MALAXA”.
- Roți alergătoare de la T 60.
- Brațe tărâtoare de la T 60.
- Șenilă T 60.
- Ansamblul barbotinei T 60.
- Tun a.c. de 75 mm.

ŞEFUL ATELIERULUI  
Racolța Petre

17.III.1944

C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție Uzina  
„Malaxa”-Tohan, dosar nr. 141, f. 343-344

\*  
\*      \*

**DOCUMENT NR. 49**  
**TABEL**

De vagoanele necesare Uzinelor „Rogifer”, Fabrica Turnătorii, pentru transportul materialelor, necesare fabricației piesei „M”

Nr crt	Materialul de transportat	Greutatea Kg. sau tone	Nr. de vag. necesare	Pozitia fractului și data pt. fiecare vagon	Stația de încărcare	Stația de destinație
1.	Pământ roșu de la Firma „Maicatide” Constanța	-	2	62 și 64 din 17.IV.1944	Basarabi, jud. Constanța	Halta Titan
2.	Cărămizi refractare, de la Firma Heinrich Kunz, Comarnic	-	2	80 și 82 din 20.IV.1944	Comarnic, jud. Prahova	Halta Titan
3.	Pământ Ohaba, de la Gavril Moraru, Șinca Veche, Făgăraș	-	15	222-224 din 16.XI.1943. 222-238 (10 vag.) din 13.XII.1943 și 96-100 (3 vag.) din 9.V.1944	Șinca Veche – Făgăraș	Halta Titan

**Rezoluție:**

| 25 mai 1944: S-a eliberat. |

**Fond Comisia Militară de Control și Recepție, Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar nr.147, f. 58**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 50 TABEL

De vagoanele necesare Uzinelor „Rogifer” Fabrica Turnătorii, pentru transportul materialelor, necesare fabricației piesei „M”

Nr crt	Materialul de transportat	Greutatea Kg. sau tone	Nr. de vag. necesare	Pozitia fractului și data pt. fiecare vagon	Stația de încărcare	Stația de destinație
1.	Pământ refractar de la Firma „Quarțul Românesc” Sarmizegetusa	-	5	84, 86, 88, 90 și 92 din 21.IV.1944	Sarmizegetusa – Huneodara	Halta Titan

Rezoluție:  
| 26 mai 1944: Eliberat. |

**Fond Comisia Militară de Control și Recepție Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar 147, f. 75**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 51

Ministerul Înzechării Armatei și al Producției de Război  
Comisariatul General pentru Industria Metalurgică și de Armament

Nr. Dvs.  
18970/29.V

Nr. Nostru  
Prof. C./SE

Data  
29.V.1944

Am onoare a vă comunica că pentru desăvârșirea lucrării pentru piesa „M”, în afară de d-l. ing. Bârsu Ion, am mai delegat și pe d-nii ingineri:

Cușută Stefan  
Stamatescu Corneliu  
Mitescu Emil

Poșulescu Z. Ion  
Dumitrescu Alex.

Am dat acestor ingineri toate indicațiile asupra modului de procedare, pentru ca lucrarea să prezinte toată seriozitatea cuvenită.

D-SALE

D-lui Lt. colonel

DRĂGHIESCU PAUL

Soc. „Rogifer”

## COMISAR GENERAL

/ss/ Indescifrabil

**Fond Comisia Militară de Control și Recepție, Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar nr. 130, f. 126**

\*

DOCUMENT NR 52

**COMISIA DE CONTROL ȘI SUPRAVEGHERE  
LA UZINELE „ROGIFER”  
Nr. 817 din 7 iulie 1944**

Comisia de Control și Supraveghere  
(Lt.Col. Drăghiescu Paul)  
către  
Comandamentul Militar al Uzinei „Rogifer”  
și  
Comandamentul „M”

Am onoarea a raporta următoarele:

În ziua de 3 iulie 1944, cu ocazia bombardamentului efectuat asupra Uzinelor „Rogifer”, mai multe bombe incendiare au căzut în Atelierul de Tancuri, pătrunzând prin acoperis.

Soldatul jand. Turcerscu Cristea care în acel moment era de santinelă și se găsea în adăpostul special al santinelei, observând fum în ușa atelierului, a părăsit adăpostul și, disprețuind moartea, a intrat în atelier.

Punând nisip pe prima bombă incendiарă, a reușit să stingă. Desi în acel moment mai cădea bombe și a fost usor rănit de o schijă la

cap, totuși a pătruns mai adânc în atelier, unde a reușit să stingă un început de incendiu la birourile Comisiei. În urmă, văzând încă fum în fundul atelierului, s-a dus și acolo unde se declanșase incendiu la o serie de aparate de sudat și bancuri de lucru. A scos aparatele de sudat din regiunea focului și, cu lopata cu nisip, a reușit să localizeze și acel început de incendiu.

După ce a reușit să stingă focurile de la Atel. de tancuri, a mers la magazia de materiale a fabricii, unde focul era deja apreciabil, și a început, cu o rangă de fier, să localizeze focarele de incendiu, împreună și cu alți lucrători veniți atunci.

Numitul soldat a arătat, prin aceasta, un deosebit curaj și spirit de sacrificiu, dar, pe lângă aceasta, numitul soldat a salvat de la distrugere totală întreg Atel. de tancuri, cu tot utilajul pentru piesa „M”, precum și birourile cu arhiva.

Pentru această merituoasă faptă, propun ca soldatul jandarm Turcescu Cristea, din Garda Uzinelor „Rogifer”, aparținând Centrului 9 Instrucție Jandarmi Găești, să fie citat prin ordin de zi și recompensat prin decorare și înaintare în grad, acordându-i-se totodată și un premiu material de 10.000 lei.

**PREȘEDINTELE COMISIEI**

Lt. col. Drăghiescu Paul

**C.S.P.A.M.I., fond Comisia Militară de Control și Recepție, Uzina „Malaxa” – Tohan, dosar nr. 130, f. 140**

\*  
\* \* \*

**DOCUMENT NR. 53**  
**Dispozițiunile**

Date de Domnul Mareșal Antonescu în audiența de la 18 iulie 1944, Domnului General C.A. Gh. Rozin referitor la:

**I. ORGANIZAREA ȘI INSTRUIREA ARMEI BLINDATE**

**II. FABRICAȚIA V.C. TIP „M”**

**III CONTROLUL VEHICULELOR AUTO ȘI AL CIRCULAȚIEI LOR, ÎN ÎNTREAGA TAȚĂ**

## IV. ÎNCADRAREA COMANDAMENTULUI TRUPELOR MOTOMECHANIZAT

### I. ORGANIZAREA ȘI INSTRUIREA ARMEI BLINDATE

#### 1. Divizia 1-a Blindată

Domnul Mareșal a aprobat măsurile luate pentru întărirea pe front a Diviziei 1-a Blindată, cu unitățile care-i mai lipseau și a ordonat ca să se facă – împreună cu Marele Stat Major – toate eforturile necesare pentru ca Divizia să fie întărită cu ceea ce îi mai lipsește, adică:

- artillerie de 150mm;
- antiaeriană grea de 78 mm;
- restul de camioane.

#### 2. Divizia 2-a Blindată

Domnul Mareșal a aprobat măsurile luate de comun acord cu Marele Stat Major pentru organizare și care corespund cu hotărârile din Consiliul de Colaborare (29 iunie 1944), adică:

a) Detașamentul Hârșova-Cernavodă va cuprinde Regimentul 12 Roșiori destinat a deveni purtat și un divizion Regimentul 3 Artillerie Călăreată, destinat a deveni moto. În plus, efectivul unui batalion mixt blindat compus din: 2 companii tancuri T. 4 și compania tunuri asalt.

Încadrarea batalionului blindat se va face:

- a) Cu una comandă de divizion blindat și cadrele necesare de la Regimentul 4 Roșiori Blindat;
- b) Cu echipaje de la Divizia 1-a Blindată, destinate de Comand. Trupelor Blidate.

Acestui Grup Blindat i se va ataşa un Grup special de instructori germani, care se vor lua dintre instructorii care se trimit în mod special de generalul Guderian pentru întărirea instrucției specialiștilor în Arma Blindată.

b) Grosul Diviziei 2-a Blindată se va instala – de comun acord cu Marele Stat Major – în zona Târgoviște și București, în aşa fel grupat încât să se poată face o cât mai intensă instrucție a specialiștilor și a unităților de luptă, prin colaborare cu Centrele de Instrucție:

Domnul General Rozin va stabili împreună cu Marele Stat Major și va da ordinele necesare pentru transformarea Diviziei 8-a Cavalerie în

Divizia 2-a Blindată și dislocarea acesteia în zona arătată, în scopul de a realiza cât mai neîntârziat unități gata de luptă.

- c) În ceea ce privește dotarea, ea se va realiza în felul următor:
- a) pentru trăsurile blindate, până la un efectiv egal cu al Div. 1 Blindate, prin sosire din Germania;
  - b) pentru trăsurile tout-terrain din:
    - camioanele Marnon și Ford „tout-terrain”, actualmente în curs de asamblarea la uzinele „Ford”, precum și din
    - economii ce s-ar mai putea face la M.U. de pe front, sau la Regimentele Art. Grea, sau la Diviziile de Cavalerie întoarse de pe front (6-a și 9-a).
  - c) Pentru camioanele obișnuite: prin livrările din Germania și producția proprie, iar până la sosirea acestora, prin recuperările pe care Comand. Trupelor Blindate le va realiza cu ocazia recensământului.
  - d) Pentru mijloace radio: inițial prin mijloacele radio devenite disponibile la divizia blindată, care primește material nou, ulterior din materialul german care se va cere neîntârziat prin Colonelul Knabe.

### 3. Divizia 3-a Blindată

Va lua ființă prin transformarea Div. 5 Cav., de îndată ce aceasta va putea fi scoasă de pe front și adusă spre interior.

În acest scop, toți specialiștii Div. 1-a Blindate se vor înlătura neîntârziat, prin grija Marelui Stat Major și a Comand. Trupelor Blindate, în aşa fel încât să poată continua intens instrucția de specialitate.

Această instrucție se va urma cu toți specialiștii Diviziei 3-a Blindată, care se vor aduce în acest scop din actuala zonă de dislocare Filiași și se vor grupa după dispozițiunile Comand. Trupelor Blindate în zona Târgoviște, unde se vor instrui în strânsă legătură cu Centr. de Instrucție.

### 4. Elementele neindivizionate ale Corpului Blindat

Domnul Mareșal a aprobat și a ordonat a se studia, de pe acum, organizarea elementelor neindiv. necesare pentru introducerea în bătălie a M.U. blindate, grupate.

În prima urgență:

- Comandamente operative;
- Transmisiunile – Pionierii;

Ulterior, după formarea Div. 3-a Blindate, restul necesar pentru bătălie, adică:

- Artillerie;
- D-oane Vânători „Mareșal”;
- D-oane de întărire de 120 mm;
- unități de baraj și
- coloanele de transport.

### 5. Scoala Comandamentului

Comandamentul Trupelor Blindate va îngriji de realizarea instrucției operative, tactice și de luptă a întregului aparat de conducere a trupelor blindate, prin luarea măsurilor celor mai oportune, adică:

- a) Cursurile practice de informaționi, la Centrul de Instrucție;
- b) Aplicaționi cu cadrele și transmisiunile pentru exercitarea într-un ansamblu de unități blindate, fie independent, fie în legătură cu M.U.;
- c) Aplicaționi cu trageri de luptă;
- d) Trimiteri de echipe numeroase de comandanți, ofițeri subalterni și specialiști, la școlile respective din Germania, potrivit înțelegerii ce s-a stabilit în acest scop cu Generalul Guderian.
- e) Trimiteri de echipe la aplicațiunile diviziilor blindate dinapoi frontului.

### 6. Centrul de Instrucție al Armatei

a) Se va grupa totalitatea operațiunilor sale în zona Târgoviște, unde se va așeza dispersat, în aşa fel ca să poată folosi în cele mai bune condiționi: localurile disponibile din Târgoviște, satele din împrejurimi și câmpurile de instrucție și tragere ce se pot găsi sau amenaja.

Centrul se va dota cât mai bogat posibil cu unități proprii, care trebuie să fie unități de luptă complet constituite cu material modern și armament care trebuie să-i aparțină în mod definitiv.

Până la realizarea unor unități complet instruite și capabile a face toate demonstrațiile necesare, se vor detașa la Centru, din disponibilul rămas după completarea Diviziei Blindate, unitățile de specialitate, cu tot ce le este necesar.

- b) La Centrul de Instrucție se vor folosi în largă măsură:

Instructorii germani specialiști pentru tancuri, tunuri de asalt, S.P.N., radio (ofițeri și subofițeri), pe care-i va trimite Generalul

Guderian, conform înțelegерii ce s-a stabilit, precum și toți ofițerii români promoția 1944, care au urmat în Germania timp de 2 ani Școlile de tancuri, tunuri de asalt, S.P.N. etc.

c) În paralel cu instrucția personalului necesar Diviziilor 2-a și 3-a Blindate, Centrul de Instrucție va organiza o școală de subofițeri, care trebuie să facă parte integrantă din Centrul de Instrucție al Armei, aşa după cum este cazul cu toate școlile de subofițeri din celelalte arme.

Înființarea acestei școli este foarte urgentă, fiind reclamată în special de nevoile de încadrare a Divizionului de Vânători de Care „M”.

#### 7. Școala de ofițeri și arme blindate

Potrivit Directivelor date anterior de domnul Mareșal Conducător (în ziua de 18.VI.1944), școlile de cavalerie (ofițeri activi și de rezervă), urmează să fie transformate treptat în școli ale armei blindate. Dat fiind, reorganizarea și proiectul de dezvoltarea armei blindate (un Corp blindat cu 3-4 divizii), această transformare trebuie să înceapă chiar în acest an.

Marele Stat Major împreună cu Comandamentul Trupelor Motomecanizate va întocmi proiectul de transformare în cel mai scurt timp.

Noua dislocare a C.I.M.M. în regiunea Târgoviște va permite o bună funcționare a Școlii de Ofițeri din Târgoviște, putându-se folosi materialele și personalul de instrucție calificat, ale Centrului de Instrucție Blindat.

#### II. FABRICATIA V.C. TIP „M”

1. Domnul Mareșal a luat cunoștință de expunerea făcută asupra stadiului fabricației și a aprobat începerea omologării provizorii impuse de felul în care se desfășoară fabricația.

Domnia Sa a aprobat măsurile de evacuare în zona Sibiu a celor fabrici din Uzinele Rogifer care sunt în legătură cu fabricația piesei „M” și a ordonat ca împreună cu Marele Stat Major și cu Aviația să se ia măsuri pentru camuflarea și protecția aeriană.

2. Domnul Mareșal a aprobat, în principiu, organizarea unităților de care prezentată de Domnul General Rozin în urma înțelegерii cu Marele Stat Major, conform graficului de organizare prezentat, precum și constituirea de îndată a primelor 7 divizioane, și anume:

a) Divizionul E-Divizion de experiență, compus din 12 care „Mareșal” Null-serie și cele 15 care 38 T., ce vor veni din Germania.

b) Divizioanele 1-6, repartizate câte 2 Diviziilor 1, 2 și 3 Blindate.

3. Pentru urgentarea organizației Divizionul „M”, Comandamentul Trupelor Motomecanizate va trimite ofițerii și echipele necesare în Germania, însotite de câțiva ingineri ai fabricii, cu îndoială scop:

- De a cunoaște cât mai din vreme toate particularitățile carului 38 T și a lua măsuri pregătitoare pentru instrucție;

- De a folosi pentru construcția noastră perfecționările pe care le-am putea adapta în cursul fabricației.

4. În scopul de a asigura fabricația carului, oricare ar fi evenimentele, Generalul Rozin va lua toate măsurile oportune, potrivit situației, pentru a urgența aducerea în țară a motoarelor Hotchkiss.

De asemenea, împreună și de acord cu Domnul General Dobre, se vor lua măsuri pentru a se procura și motoarele de rezervă asupra cărora Domnul General Rozin a stabilit o înțelegere de principiu cu Generalul Guderian.

Aceste motoare se vor procura în cantități cât mai mari, chiar în cazul când ducerea motoarelor Hotchkiss rămâne complet asigurată până la sfârșit.

Ele vor servi ulterior pentru alte realizări.

### III. CONTROLUL AUTOVEHICULELOR SI AL CIRCULATIEI LOR

#### 1. Circulația și întreținerea autovehiculelor militare

a) În scopul de:

- a reglementa și a pune în cea mai perfectă ordine, toată circulația autovehiculelor militare;
- a realiza întreținerea lor în cele mai bune condiții;
- a restrângă întrebuințarea tracțiunii auto numai pentru acele stocuri pentru care este absolută nevoie, aplicând în toate celelalte cazuri tracțiunea hipo,

Comandamentul Trupelor Blindate va da un ordin general pe întreaga Armată, în care va prevedea măsurile necesare.

Chiar unitățile care sunt complet motorizate, nu vor mai folosi autovehicule pentru transporturile de gospodărie internă, sau pe distanțe reduse, ci vor introduce pentru acest scop trăsurile hipo.

Marele Stat Major, prin Comandamentele de Corpuri de Armată operative și teritoriale, va lua măsuri ca să se doteze toate formațiunile

auto cu trăsurile hipo-trăsuri de tip militar – necesare, precum și caii necesari. La nevoie, se vor destina căruțe de rechiziție.

b) Odată cu recensământul trăsurilor auto din economia generală (industrii, întreprinderi și particulari), Comandamentul Trupelor Blindate va da dispoziții – de acord cu Marele Stat Major – pentru executarea unui recensământ general al tuturor autovehiculelor la Armata de operațiuni și la toate unitățile militare din interior.

2. În scopul reglementării, ușurării și simplificării circulației pe traseele cu trafic intens, este necesar a se despărți circulația auto de circulația hipo și să se destine fiecareia din ele câte un itinerar.

În acest scop, Comandamentul Trupelor Blindate va studia și propune următoarele realizări:

a) Pentru început și cu titlul de încercare, această măsură se va lăua pe următoarele trasee:

- București – Ploiești – Câmpina;
- București – Pitești;
- București – Oltenița;
- București – Giurgiu;
- Dârste – Brașov – Sibiu – Alba Iulia.

Măsura se va lăua de acord cu Ministerul Afacerilor Interne, cu prefectii județelor respective, cu Ministerul Comunicațiilor, cu Marele Stat Major, în ce privește trăsurile hipo militare.

În acest scop, Comandamentul Trupelor Motomecanizate va convoca la o întrunire pe reprezentanții acestor autorități, calificați a lăua hotărârile necesare. Vor stabili planul de realizare conform instrucțiunilor date Domnului General Rozin și vor propune concluziile hotărârii Domnului Mareșal.

b) Pentru mai târziu, se va studia dezvoltarea și extinderea acestei măsuri la cât mai multe din traseele cu circulații intense, aplicându-se după situații și posibilități, una din următoarele măsuri:

- sau organizarea același traseu în aşa fel încât pe el să se poată scurge (cu totul separat una de alta) atât circulația auto intensă, cât și circulația hipo intensă;
- sau itinerarii separate pentru fiecare fel de circulație.

3. Restrângerea circulației auto la strictul necesar pentru următoarele autorități și organizații:

a) Guvernământul Transnistriei, Secretariatul General al Bunurilor Alimentare și Industriale, Guvernământ Basarabiei, județele evacuate din Moldova de Nord.

b) Toate Ministerele, cu organele dependente ale lor.

Principiu:

- se va lăsa fiecărei autorități numai atât cât este strict necesar pentru funcționare. Se va restrânge la maximum numărul de autovehicule lăsate la dispoziție;

- se va introduce tracțiunea hipo unde este nevoie.

Întregul disponibil realizat se va destina pentru a forma fie coloane de trăsuri de diferite categorii, în folosul transporturilor militare și economice urgente, fie rezerve de mijloace (autovehicule, piese de schimb, cauciucuri, șoferi etc.)

Procedeu:

Comandamentul Trupelor Motomecanizate va convoca pe rând – de acord cu Domnul Ministrul Vlădescu – autoritățile respective, care vor trebui să prezinte situația de autovehicule și mijloace auto de tot felul aflate asupra lor, precum și justificarea documentată a nevoilor lor și a întrebuițării fiecărui autovehicul.

Domnul General Rozin va decide, conform instrucțiunilor ce i-am dat, ce anume autovehicule pot să mai rămână asupra fiecărei autorități, apoi de acord cu Domnul Ministrul Vlădescu, va da ordinul necesar pentru predarea în bună regulă a întregului disponibil către Comandamentului Trupelor Motorizate.

Fiecărei autorități sau întreprinderi i se va lăsa ceea ce îi este absolut necesar pentru a îndeplini misiunea ce are și potrivit situației sale.

După stabilirea acordului pe bază de documente, Comandamentul Trupelor Motomecanizate va controla pe teren realitatea prin ofițeri delegați.

4. Pentru amenajarea și crăparea șoseelor asfaltate Comand. Trupelor Motomec. va lua măsuri, ca trăsurile blindate grele (tancuri, tunuri asalt) să nu folosească niciodată, decât numai pentru a le traversa, traseul șoseelor asfaltate, pe care le strică din cauza șenilelor de oțel.

Trăsurile blindate grele nu vor folosi decât traseele obişnuite sau pietruite.

5. Pentru recuperarea celor 160 camioane date cu împrumut de către Guvernământul Transnistriei (Generalul Potopeanu) Trupelor Germane, se vor lua măsuri de recuperare.

În acest scop, se va interveni – de comun acord cu Marele Stat Major – la Misiunea Germană, la Comandamentul German și la Generalul Schörner. În cazul când rezultatul nu va fi satisfăcător, se va interveni la O.K.N.. La nevoie, se va căuta o soluție de compromis, cerând să ni se dea în schimbul acestor mașini un număr egal sau chiar mai mic, de la numeroasele formațiuni de transport germane existente pe teritoriul țării, în afara zonei de operațiuni.

#### IV. ÎNCADRAREA COMANDAMENTULUI TRUPELOR MOTOMECHANIZATE

Pentru executarea tuturor misiunilor ce i s-au încredințat și în special pentru:

- Organizarea și instrucția cât mai rapidă a Diviziilor Blindate, a Centrului de Instrucție al Armatei și a Școlilor de ofițeri și subofițeri;
- Asigurarea fabricației vânătorului de care „Mareșal,” în orice fel de împrejurări;
- Organizarea și instruirea cât mai rapidă a Divizioanelor de Care „Mareșal” și pentru trimiterea lor în luptă;
- Recuperarea de mijloace auto în folosul nevoilor militare, prin restrângerea la strictul necesar în toate celealte sectoare (autorități de stat, instituții, industrie și particulari);

Comandamentul Trupelor Motomecanizate se va încadra, pe baza organizării ce a prezentat și pe care Domnul Mareșal a aprobat-o.

p. Conformitate

Şeful Biroului 7

Maior

Gh. Buzea

**C.S.P.A.M.I, Colecția A.R.R.A., fond Ministerul de Război. Cabinet,  
dosar nr.120, f. 752-762**

\*  
\*      \*  
**DOCUMENT NR. 54**

Comandamentul Trupelor Motomecanizate  
Stat Major  
către  
Divizia 8-a Cavalerie Moto  
Stat Major

Anexa  
Nr. 3 bis  
26 iulie 1944

În conformitate cu ordinul M. St. Major Nr..... 1944;  
Cu onoare se face cunoscut:

I. Se constituie, pe data prezentului ordin, Divizia 2-a Blindată – din Divizia 8-a Cavalerie Moto.

II. Organizarea Diviziei 2-a Blindată, va fi aceea pe care o are în prezent Divizia 1-a Blindată deplasat operativ, cu aceleasi completări care sunt prevăzute a fi realizate și pentru Divizia 1 Blindată.

III. Organizarea va cuprinde:

1) 1 Comandament Divizie, cu statul major, serviciile și elementele de comandă prevăzute la o Divizie Blindată germană. În eventualitatea că nu se poate asigura o dotare completă, se va asigura un Comandament de Divizie Blindată, conform tabelei Md. A. Română în vigoare.

2) 1 Grup cercetare Blindat – constituit de Regimentul 2 Călărași. În lipsă de A.B., se va dota cu mașini S.P.W., având:

- 1 escadron comandă și 1 escadron cercetare S.P.W., organizate după Tabela Md. A. întocmită de Divizia 1 Blindată.
- 1 escadron armament greu cu mașini S.P.W., având organizarea după tabela germană.

3) 1 Divizion Transmisiuni Moto, cu 1 escadron telefonic și 1 escadron radio, organizate după tabela germană. Până la realizarea elementelor blindate ce intră în compunerea acestor unități, se va realiza un escadron transmisiuni moto, conform tableei Md. A de la Divizia Blindată, constituit din actualul escadron de transmisiuni divizionar.

4) 1 Divizion Pionieri Moto cu 1 escadron comandă și 1 escadron pionieri moto, organizat, după tabela Md. A. în vigoare, de către Escadronul 44 Pionieri Escadronul 44 Pionieri. Ulterior, Escadronul Pionieri Blindat și Coloana Pod K. se vor organiza după tabela germană.

5) 2 Divizioane Vânători de Care Mareșal, cu 2 Baterii Comandă și 3 Baterii a 3 secții a câte 3 piese (Total 64 piese), organizate după tabelele Md. A ce se vor primi de la acest Comandament. Aceste două divizioane se vor constitui de Regimentul 2 Călărași. Până la realizarea acestor 2 divizioane anticar Mareșal, se va înființa 1 divizion anticar tractat 75 mm Reșița, organizat după Tabela Md. A a Divizionului Anticar, întocmită de Divizia 1-a Blindată. Acest Divizion se va constitui tot de Regimentul 2 Călărași, sau de Regimentul 3 Artilerie Călăreață, după propunerea Diviziei.

6) 2 Regimete Roșiori Moto, constituite conform Tabelei Md. A, de la Divizia 1 Blindată, de către Regimetele 2 Călărași și 12 Roșiori, cu deosebirea că, la unul din regimete se va prevedea 1 Divizion Vânători Blindat, organizat după Tabela Germană, în locul unui Divizion Roșiori Moto.

7) 1 Regiment care Luptă (55 C.L. și 31 T. Asalt) constituie de Regimentul 4 Roșiori, cu:

- 1 Escadron Comandă și
- 1 Divizion Care Luptă a 3 escadroane a câte 3 plutoane a 4 Care Luptă și 1 Divizion Asalt a 3 Baterii a 3 secții și câte 3 piese. Organizarea se face după Tabela Md. A întocmită de Divizia 1-a Blindată și adaptată la numărul Carelor de Luptă și Tunurilor de Asalt și a materialului nou ce intră în dotare.

8) 1 Regiment Artilerie Moto, constituie din Regimentul 3 Artilerie Călăreață, cu:

- 1 Baterie comandă;
  - 2 divizioane obuziere 100 mm a 3 baterii;
  - 1 Divizion mixt greu cu 1 baterie tunuri lungi 105 mm
- și
- 2 Baterii obuziere 150 mm.

Organizarea se va face după Tabela Md. A în vigoare a unui regiment artilerie moto, adaptată la noul material.

9) 1 Divizion Artillerie A.A., a cărui organizare și dotare se va ordona ulterior.

10) Formațiunile de servicii divizionale după Tabela Md. A. respective, reduse la nevoie, conform tabelelor întocmite de Divizia 1 Blindată, pentru faza comprimată.

IV. Pentru păstrarea tradiției, toate Regimentele Diviziei 2-a Blindată vor păstra denumirea și numărul actualelor regimete ale Diviziei 8-a Cavalerie.

V. Pe baza și ca urmare a celor de mai sus, pe data de 25 iulie 1944, se constituie Divizia 2-a Blindată – prin transformarea și completarea Diviziei 8-a Cavalerie Moto – în felul următor:

1) Comandamentul Div. 8 Cavalerie Moto, devine Comandamentul Diviziei 2-a Blindate.

2) Regimentul 2 Călărași constituie:

- Grupul 44 Cercetare;
- 2 divizioane V-tor Care Mareșal.

3) Regimentul 4 Roșiori constituie:

- Regimentul 4 Roșiori Blindat;

4) Regimentul 3 Călărași constituie:

- Regimentul 3 Călărași Purtat,
- Detașam. 44 Auto Transport,
- Secția 44 Auto sanitară.

5) Regimentul 12 Roșiori constituie:

- Regimentul 12 Roșiori Purtat;

6) Regimentul 3 Artilerie Călăreață constituie:

- Regimentul 3 Artilerie Moto,
- Diviz. A.C. Moto 75 Reșița;

7) Escadronul 42 Pionieri devine:

- Divizionul 42 Pionieri Moto.

8) Escadronul 42 Transmisiuni devine:

- Escadronul 42 Transmisiuni Moto.

9) Unitățile antiaeriene vor fi date prin grija Marelui Stat Major.

VI. Comandamentul Trupelor Motomecanizate și Divizia 2-a Blindată, vor întocmi tabele Md. A., care vor avea de bază Tabelele Md. A în vigoare ale Diviziei 1 Blindată și cu modificările sau completările de dotare ce se prevăd.

Tabelele Md. A. nou întocmite se vor prezenta de Divizie la 1 August 1944 și vor fi înaintate la Marele Stat Major, spre aprobare.

Pe baza lor, se va trece la întocmirea noilor lucrări de mobilizare, care intră în vigoare pe data de .....1944;

#### VII. ARMAMENT, ECHIPAMENTUL, TRĂSURILE BLINDATE, AUTO DE TOT FELUL, MUNIȚIUNILE, MATERIALE DIVERSE

Dotarea materială a unităților va fi făcută pe baza tabelelor și a planului de dotare, ce vor fi întocmite de acest Comandament și aprobată de M.St.M.

În raport de aceste tabele, de planul de dotare și de existentul la Divizia 8-a Cavalerie Moto, se va stabili:

- necesarul,
- deficitele și completarea lor;
- materiale ce trebuie vărsate.

#### VIII. MOBILITARE TRANZITORIE

Până la întocmirea noilor lucrări de mobilizare și perfecționarea lor, Divizia 8-a Cavalerie Moto va avea asigurată mobilizarea conform actualelor lucrări.

Data când va intra în vigoare noua mobilizare (blindată) se va ordona de acest Comandament.

COMANDAMENTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE  
GENERAL DE CORP DE ARMATĂ,

Gh. Rozin

Şeful de Stat Major  
Colonel I. Bungescu.

**C.S.P.A.M.I, Colecția A.R.R.A., fond Ministerul de Război. Cabinet,  
dosar nr.120, f. f. 728-731**

\*  
\* \* \*

**DOCUMENT NR. 55**

MARELE STAT MAJOR

Secția I-a

Bir. 3 Mob. Armatei

14 august 1944

Domnul Ministrul de Război cere rezultatul la 15 august 1944.

NOTA – STUDIU

relativ la

REORGANIZAREA TRUPELOR MOTO-MECANIZARE  
MARELE STAT MAJOR

Secția I-a

Nr. 62.720

Marele Stat Major  
către  
Ministerul de Război  
Cabinet

La nr. 21.381 din 5 august 1944;

Referitor la Darea de seamă prezentată de Comand. Trupe Motomecanizate și trimisă Marelui Stat major cu numărul de mai sus,

Am onoarea a raporta DOMNULUI MINISTRU:

1) LA DATA ACTUALĂ, Comand. Trupe Motomec. are:

- Comandamentul Trupe M.M. cu organizarea similară a unui Comandament de Armă. Când acesta devine operativ, ia ființă Partea Sedentară a Cdm. Trupe M.M.;

- Două Regimete Anticar (1 Art. Grän. A.C și 36 Artilerie A.C.).

- Regt. 8 Pion. Moto, care mobilizează Batalioanele Pion. Moto ale Diviziilor 1 Blindată, 8 Cav. Blindată și 5 Cavalerie Moto;

- Divizia 1 Blindată;

- Diviza 8 Cav. Blindată (în curs de transformare).

- Divizia 5 Cav. Moto.

- Centrul Instr. Motomec., pentru formarea specialiștilor.

Prin ordinul M.R. – Cabinet nr. 21.040/1944, s-au pus sub ordinele Cdm. Trupe Motomec.:

- Dir. Sup. Motomec., cu toate elementele în subordine;

- Serv. Circulație Auto din M.I.A.P.R.

2) COMAND. TRUPE MOTOMEC., prin Darea de seamă prezentată, arată că dorește:

- Să organizeze un Comandament complet independent, care să primească directive de la Conducătorul Statului, fiind subordonat direct M.R. și care „SĂ COLABOREZE” cu M.St.M.

Acestui Comandament să i se subordoneze direct:

a) Directia Sup. Motomec. reorganizată, din care să se scoată școlile tehnice auto, care să formeze o Direcție separată.

b) Un corp Blindat, care să conducă din toate punctele de vedere M.U. Blinde și care să aibă:

- Comandamentul,

- 4 Divizii Blindate;

- unități speciale de baraj,

- unități vânători care „Mareșal”,

- E.N.I., care să cuprindă: un grup de cercetare, un Btl. Transmisiuni, un Btl. Pionieri, 3-4 divizioane anticar, un Reg. A.G. Moto, un divizion aruncătoare moto, un divizion antiaerian,

- servicii similare unui Corp de Armată.

c) Un Comandament al armei Vt. Care Mareșal, care să se ocupe cu dotarea și instrucția unităților vânători de care, ce vor intra în compunerea Corpului Blindat.

d) O Directie a Școlilor Motomecanizare, care să aibă în subordine 2 școli de ofițeri și subofițeri blindate plus școlile tehnice existente.

e) Centrul de Instrucție Motomec. - existent;

f) În organizarea propusă pentru o Divizie Blindată, Cdm. Trupe Motomec. propune ca, pornind de la tipul de Divizie existent astăzi (Divizia 1 Blindată), să treacă printr-o fază intermedieră, ajungând la o divizie tip, care necesită un număr mare de autovehicule, orice teren, și vehicule blindate.

### 3) FAȚĂ DE SITUAȚIA ACTUALĂ și de POSIBILITĂȚILE de dotare cu armament, autovehicule și blindate.

#### Propunem:

a) Comandamentul Trupelor Motomecanizate să rămână cu organizarea și atribuțiunile pe care le are în prezent în calitate de Comandament unic pentru întreaga motomecanizare a armatei și economiei naționale.

Fiind un Comandament militar similar unui Cdm. De Corp de Armată, trebuie să rămână subordonat organelor legale ale statului și, în consecință, este și în subordinea M.St.Major.

În cazul când posibilitățile de dotare vor permite blindarea totală a Div. 8 Cav. Blindată și 5 Cav. Moto și nevoie vor cere întrebuitarea lor în cadrul unui Corp Blindat, Comand. Trupelor Motomecanizate va deveni Comandament operativ al Corpului, iar atribuțiunile în legătură cu teritoriul (mobilizare, instrucție, dotare) vor trece asupra P.S. a Cdm. Trupe Motomecanizate care va avea în subordine elementele rămase pe teritoriu.

În consecință, nu este cazul să se creeze un Comandament de Corp Blindat în organizarea de pace, separat de Cdm. Trupe Motomecanizare și subordonat acestuia.

b) În cazul când nevoie vor cere și posibilitățile de dotare vor permite MOBILIZAREA CDM. TRUPE MOTOMECHANIZATE DE CORP BLINDAT și întrebuitarea lui operativă, acesta va putea avea în compunerea sa:

- Comandamentul, identic cu cel al unui C.A., realizat prin mobilizarea Cdm. Trupe Motomecanizate.

- 3-4 Divizii Blindate: Divizia 1 Blindată existentă, Div. 8 Cav. Blindată în curs de transformare, Div. 5 cavalerie Moto ce urmează a fi blindată în viitor;

- Eventual, a patra Divizie Blindată, care va fi realizată prin transformarea uneia din Diviziile existente (cavalerie sau infanterie), ce se va stabili mai târziu, când se va primi materialul necesar de la

germani, pentru care dl. General Rozin a raportat **DOMNULUI MAREŞAL** că „a obținut promisiuni”.

- 2-3 regimete anticar (unități de baraj): Regt. 1 Art. Grăniceri existent, Regt. 36 Art. A.C. în curs de transformare, Regt. 5 Art. Căl. ce urmează a fi transformat în A.C. după înlocuire.

- Unități de vânători care „Mareșal”, ce se vor putea organiza și dota de Cdm. Trupe Motomec. și care vor intra fie în compunerea E.N.I. Corp Blindat, fie în compunerea Diviziilor Blindate.

- Eventual, formațiuni de servicii din rezerva M.C.G., aflate în prezent la Armată.

c) Unități de vânători care „Mareșal”, vor intra în compunerea Corpului Blindat ca E.N.I., sau în compunerea Diviziilor Blindate (conform propunerii Cdm. Trupe Motomec. făcute cu nr. 12.473 din 25 iulie 1944) și, în consecință, dotarea și instrucția unităților de vânători care revine direct Cdm. Trupe Motomec. și Diviziilor respective.

În consecință, nu este cazul a se crea „un Comandament al armei vânători care «Mareșal»”, ale cărui atribuțiuni s-ar suprapune peste cele normale ale Cdm. M.U. respective.

d) Scolile de ofițeri, subofițeri și maștri tehnici auto, existente în prezent, sunt subordonate Dir. Sup.Motomec.

- Ofițerii și subofițerii necesari încadrării trupelor blindate și conducerii lor pe câmpul de luptă se recrutează din ofițerii și subofițerii celorlalte arme și sunt specializați la Centrul de Instrucție M.M. sau în M.U. Blindate respective.

În consecință, nu este cazul a se înființa o Direcție a Scolilor Motomecanizate, și nici școli separate de ofițeri și subofițeri pentru blindate.

Atribuțiunile ce ar reveni Direcției Scolilor M.U. (propusă a se înființa de Cdm. Trupe M.M.) revin normal prin organizarea actuală, Dir. Superioră M.M. și C.I. Motomec. și, în concluzie, nu este cazul a se crea o nouă Direcție.

e) Suntem de acord cu propunerile, în ceea ce privește C.I.M.M.

f) Relativ la organizarea unei Divizii Blindate, suntem de acord cu propunerile Cdm. Trupe Motomec., însă cu următoarele condiții:

- Să se mențină organizarea actuală a Diviziei 1 Blindate.

- Să se transforme progresiv (în raport cu posibilitățile de dotare) Divizia 8 Cav. în Divizia 8 Cav. Blindată, cu organizare similară Diviziei 1 Blindată, procedându-se aşa încât această M.U. să fie continuu întrebuințată.

- Să se treacă la transformarea Div. 5 Cav. Moto în Divizia 5 Cav. Blindată, numai după ce se va termina organizarea și dotarea Div. 8 Cav. Blindată.

- Ulterior, să se treacă la tipul de organizare a Diviziei Blindate propus pentru faza intermediară și apoi pentru faza finală, transformându-se, tot pe rând, mai întâi Div. 1 Blindată, în raport cu posibilitățile de procurare a materialului.

- După ce se vor realiza cele 3 Divizii, cu dotarea din faza finală, se va trece la realizarea celei de-a patra Divizii Blindate.

4) Se înapoiază Darea de Seamă a Comandamentului Trupelor Motomecanizate.

ŞEFUL MARELUI STAT MAJOR  
GENERAL

/ss/ indescifrabil

**C.S.P.A.M.I, Colecția A.R.R.A., fond Ministerul de Război. Cabinet,  
dosar nr.120, f. 767-771**

\*  
\* \* \*

### **DOCUMENT NR. 56**

COMANDAMENTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE  
STAT MAJOR

Nota  
pentru  
Situația Actuală a Diviziei 8-a Blindată  
Comandamentul Trupelor Motomechanizate  
- Comandantul -

Nr. 180.050  
17 august 1944

către  
Ministerul De Război  
Cabinet

La ordinul nr. 20210/1944, am onoare a raporta următoarele:

1) Darea de seamă (nr. 12474/1944), întocmită de acest Comandament și predată personal Domnului Ministrului de Război, cuprindea și măsurile luate pentru transformarea Diviziei 8-a Cavalerie Moto în Divizie Blindată.

2) Se înaintează, alăturat, nota cu situația actuală a Diviziei 8-a Blindată și prevederile făcute pentru realizarea acestei Mari Unități.

## COMADANTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE

General de Corp de Armată

Gh. ROZIN

## COMANDAMENTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE

Stat Major

### NOTA

pentru

Situată actuală a Diviziei 8-a Blindată

#### I. ORGANIZAREA DIVIZIEI

##### 1) Divizia tip

Având de bază ultimele concluzii la care au ajuns germanii cu privire la organizarea Diviziilor Blinde și ținând seamă de specificul teatrelor de operațiuni probabile, acest Comandament și-a propus ca Diviziile Blinde Române să aibă, într-o ultimă fază, organizarea arătată în graficul A nr. 1 anexat\*.

Această organizare implică un număr mare și variat de autovehicule, care depășește posibilitățile noastre actuale de dotare.

##### 2) Divizia Blindată ce se propune a se realiza

Ținând seamă de posibilitățile noastre actuale de dotare și de cele ce vom avea într-un viitor apropiat, acest Comandament și-a propus realizarea unei Divizii Blinde, ce reprezintă o soluție intermediară față de Divizia tip, cu organizarea și dotarea ce se arată în graficul B. nr. 2 anexat\*.

Această organizare ține seamă de organizarea Diviziei I-a Blindată, deplasată operativ (graficul nr. 3), precum și de a organica de

---

\* Anexele nu se publică

bază actuală a Diviziei 8-a Cavalerie Moto, având în plus avantajul că permite foarte ușor ajungerea la organizarea prevăzută pentru Divizia tip, atunci când posibilitățile noastre de dotare cu autovehicule ne vor permite.

## **II. SITUATIA ACTUALĂ A DIVIZIEI 8-a CAVALERIE MOTO ȘI PREVEDERI ÎN VEDEREA TRANSFORMĂRII ÎN DIVIZIE BLINDATĂ**

### **1) Organizarea**

a) S-au făcut propuneri la M.St.M pentru a se da aprobarea de principiu, ca Diviziile Blindate române să aibă organizarea arătată în graficul A. nr. 1, iar până la realizarea acesteia, cea arătată în graficul B. nr. 2\*.

b) S-a intervenit la M.St.M. pentru a se da imediat ordin de constituire a Diviziei 8-a Blindată, din Divizia 8-a Cavalerie Moto, având de bază organizarea propusă în graficul nr. 2 B, în care scop s-a înaintat la M.St.M. spre aprobare (anexa nr. 3 bis)\*.

c) S-a hotărât ca actualele unități ale Diviziei 8-a Cavalerie Moto să-și păstreze numărul unității respective și nomenclatura specifică Cavaleriei, urmând ca actualele unități să se transforme astfel:

- Reg. 4 Roșiori în Reg. 4 Roșiori Blindat
- Reg. 3 Călărași în Reg. 3 Călărași Purtat;
- Reg. 12 Roșiori în Reg. 12 Roșiori Purtat;
- Reg. 2 Călărași în Grup 2 Cercetare Blindat;
- Reg. 3 Art. Căl. în Reg. 3 Artillerie Moto.

### **2) Mobilizarea**

a) Având de bază tabelele Md. A ale Diviziei I-a Blindată și tabelele germane pentru o parte din unități, s-au întocmit majoritatea noilor tabele Md. A ale Diviziei Blindată, rezultate din noua organizare, astfel încât mobilizarea, unităților să fie pregătită cât mai din timp.

Până la definitivarea noilor lucrări de mobilizare ce decurg și până la aprobarea noilor tabele Md. A de către M.St.M., Divizia 8-a Cavalerie Moto va avea organizarea conform actualelor lucrări.

b) Au fost repartizate, în cadrul Diviziei și în funcție de posibilitățile de încadrare ale unităților, diferitele sarcini de mobilizare astfel încât Divizia 8-a Blindată să se poată mobiliza cu toate unitățile și formațiunile de servicii ce decurg din noua organizare.

### **3) Încadrarea**

Problema de încadrare ce se pune pentru Divizia 8-a Blindată, este personalul specializat, de diferite categorii.

Încadrarea Diviziei 8-a Blindată cu cadrele necesare în ofițeri și subofițeri, precum și cu trupă specializată, se va asigura prin:

a) Personalul deja specializat la diferite centre de instrucție ale armei blindate germane I la C.I.M.M., care se arată în anexa nr. 4.

b) Personalul carist deja instruit pe noile Care de Luptă și tunurile de asalt, disponibil la Divizia I-a Blindată în interior.

c) Personalul ce se trimite la specializare în Germania și pe lângă C.I.M.M. sau Batalioanele de Instrucție și Reparații Auto.

d) Dirijarea instrucției tuturor unităților Diviziei 8-a Cavalerie Moto, din instrucție hipo și infanteristică, în instrucție specifică unișilor motomecanizate.

### **4) Instrucția**

a) La 10 iunie 1944 s-a înființat un Centru de Instrucție pentru transmisiunile unităților blindate, la care s-au format și instructorii necesari Diviziei 8-a Blindată.

Acest centru a durat până la 6 august 1944, când formarea instructorilor a fost terminată și s-au întors la unități.

b) Cu începere de la 6 august crt., tot personalul Diviziei 8-a Cavalerie Moto a trecut la o instrucție totală motomecanizată, în care scop s-a reorganizat astfel instrucția pe lângă C.I.M.M., încât toate unitățile Diviziei să poată beneficia de materialul existent în țară și necesar instrucției.

c) S-a cerut aprobarea la M.St.M., ca dislocarea actuală a unităților Diviziei 8-a Cavalerie Moto să fie modificată aşa cum se arată în anexa nr. 5.

Aceasta pentru ca unitățile să se poată grupa în jurul subcentrelor respective ale C.I.M.M. și pentru ca instrucția să se poată face aşa cum s-a arătat mai sus, satisfăcându-se în același timp ordinul privitor la intervenția pentru ordinea interioară.

În anexa nr. 5 se arată și dislocarea C.I.M.M. cu diferitele subcentre.

d) S-a intervenit și sunt în curs de sosire ofițeri, subofițeri și trupă specializați în diferite ramuri de instrucție, care vor servi ca instructori la diferite subcentre.

### **5) Dotarea**

a) Actualmente, Divizia 8-a Cavalerie Moto dispune de 30 care Luptă T.4 și 20 tunuri asalt.

Cu ce se mai găsește în interior și urmează a se mai primi, se poate spune că dotarea Regimentului de care Luptă al Diviziei 8-a Blindată (55 C.L. și 31 T. Asalt) va fi asigurată, probabil, înainte ca această mare unitate să poată deveni operativă.

Tot materialul blindat ce va sosi din Germania, va fi dat Diviziei 8- Blindată, pentru completarea dotării și desăvârșirea instrucției.

b) Dotarea materială a Diviziei 8-a Blindată cu restul de mașini specializate și diverse materiale, nu poate fi asigurată decât prin livrări din Germania.

În acest sens, am obținut o aprobare de principiu a D-lui General Guderian, cu ocazia vizitei ce am făcut în cursul lunii iunie crt.

Urmează ca prin M.St.M. să se facă comenziile necesare în Germania.

c) Dotarea cu autocamioane se pare că este mai grea și ea este în funcție de rezultatul recensământului autovehiculelor ce se va face și de livrările din Germania a diferitelor categorii de autocamioane.

### **III. ETAPELE DE REALIZARE PENTRU TRANSFORMAREA DIVIZIEI 8-a CAVALERIE MOTO ÎN DIVIZIA 8-a BLINDATĂ**

1) Actualmente, este în curs de constituire un Detașament Blindat – cu organizarea arătată în graficul anexă nr. 6.

Acest Detașament se va deplasa în curând pe zona de operațiuni.

Pentru dotarea acestui Detașament ar fi necesare autovehiculele arătate în situația numerică anexă la graficul nr. 7.

Din lipsă de autovehicule, acest Detașament nu a putut fi mobilizat, încât el va pleca pe zona de operațiuni în următoarea situație:

a) Comanda Detașamentului va dispune de un Stat Major redus și Serviciile respective, disponând de strictul necesar în autovehicule pentru executarea comenzi și trai.

b) Grupul de Cercetare va avea comanda și trenul constituită de Reg. 2 Călărași Cercetare, iar Plutonul Moto și Plot. Blindat, complet dotat și încadrat de Grupul Specialiști Moto P.S. al Diviziei 1-a Blindată.

c) Divizionul Blindat, constituit din I/R. 4 R. Blindat, se organizează cu 2 Escadroane Care Luptă (total 30 C.L.) și 2 Escadroane Tunuri de Asalt (total 20 Tunuri Asalt).

Dispune de dotarea completă în C.L. și Tunuri Asalt și i s-a asigurat pentru tren un strict necesar de autovehicule.

Echipajele pentru Carele de Luptă sunt formate din personal instruit, iar echipajele Tunurilor de Asalt din personal în curs de instruire, fiind luate din personalul Diviziei 1-a Blindat rămas disponibil după satisfacerea nevoilor Div. 1-a Blindată Operativă.

Divizionul Blindat, se va transporta din Dobrogea direct pe zona de operațiuni, trimițându-se din interior (Târgoviște) restul de material și personal pentru completarea dotării și încadrării.

d) Regimentul 12 Roșiori Purtat, din lipsă de autovehicule, formează o unitate pe jos, iar trenurile hipo.

Se va deplasa pe zonă cu C.F., direct din Dobrogea. Se urmărește ca din primele autovehicule ce se vor putea realiza, să se motorizeze 1-2 Escadroane.

e) Regimentul 3 Artillerie cu dotare hipo, se deplasează din Dobrogea direct pe zona de operațiuni.

Pentru motorizare, afară de autovehicule, este necesar să i se schimbe și materialul de artillerie, care nu dispune de suficientă suspensie elastică.

f) Divizionul 44 Aruncătoare – cu dotare hipo – pleacă din actuala zonă de dislocare a Diviziei, urmând a se transporta cu C.F.

Este de reținut că, din lipsă de autovehicule, detașamentul nu formează o unitate motomecanizată, iar din dotarea diferită (auto, hipo și pe jos) rezultă că nu reprezintă o unitate care să aibă o acțiune unitară pe câmpul de luptă, decât pentru anumite misiuni, care nu impun deplasări rapide și nici capacitate manevrică.

Instrucția Detașamentului se va continua pe zona de operațiuni, cu instructori germani specialiști, ce vor fi luati din fostul personal instructor al Diviziei 1-a Blidate Operative.

În acest scop, s-a dat ordin ca să fie trimis pe zona de operațiuni Comandantul Reg. 4 Roșiori Blindat, pentru a asigura primirea personalului instructor german.

Până la completa întrunire a echipajelor române, s-a asigurat încadrarea Carelor de Luptă și Tunurilor de Asalt cu echipaje germane, astfel încât Divizionul Blindat să reprezinte o unitate operativă, chiar înainte ca personalul român să fie complet instruit.

2) Ulterior, pe măsura dotării și instruirii personalului, urmează a lua ființă succesiv M.U. Blidate, cu organizarea arătată în graficele nr. 3, nr. 2 și nr. 1.

COMANDAMENTUL SUPERIOR MOTOMECHANIZATE  
General de Corp de Armată

GH. ROZIN

**C.S.P.A.M.I, Colecția A.R.R.A., fond Ministerul de Război. Cabinet,  
dosar nr.120, f. 717-724**

\*  
\*            \*

### **DOCUMENT NR. 57**

DIVIZIA 1 BLINDATĂ  
DETAȘAMENTUL COL. CONSTANTINESCU

Jurnal de Operații  
de la 21 august 1944 la 23 august 1944

21 AUGUST 1944

La ora 10, pe baza ordinului dat de Divizia 1 Blindată, se constituie Detașamentul Colonel Constantinescu, având în subordine:

- Regimentul 4 Vânători Moto,
- Regimentul 1 Artilerie Moto,
- Toate carele de luptă și blindatele aflate în zona Sinești și în cursul de regrupare în zona Bara-Boghicea,
- Divizionul 101 A.C. Reșița (3 baterii);
- Compania S.P.W.,
- Grupul de cercetare al Diviziei,
- Bateria T.A.C.A.M.

Misiunea detașamentului a fost următoarea:

Să asigure flancul drept al C. 5. A, aflat în zona Crucea Goești-Lungani.

În acest scop, va ocupa și apăra satele Stornești-Sinești, împiedicând o eventuală pătrundere a inamicului în direcția Piscul Bogășului-Nistia-Slobozia.

În caz de atac puternic al inamicului, detașamentul urma să opună rezistențe succesive pe înlățimile N. Piscul Rogașului, apoi pe Piscul Rogașului.

Detașamentul urma să se găsească complet instalat pe poziția inițială de la Stornești-Sinești cu începere de la ora 13.

Până la ora 13,30, detașamentul a fost organizat și instalat pe poziție în dispozitivul arătat în schița anexă nr. 1 și care în esență cuprindea:

1. R. 4 Vt. Moto, sub ordinele col. Petrea ocupă cu:

- Batal. II latura de N. a satului Sinești;
- Batal. I satul Stornești;

- Grupul German – Maior Brausch, dispunând de 10 tunuri asalt și efectivul unui batalion redus, ocupă liziera de E a satului Sinești;

- Un pluton pușcași pe D. Jugastru, flancgardă pe dreapta, opunându-se infiltrărilor de forțe inamice din direcția Mădârjac-Piscul Rogașului.

2. Divizionul 101 A.C. Reșița a format trei baraje anticari:

- pe lizierele N. a satelor Stornești-Sinești;
- Piscul Rogașului;
- spărtura de la Nistia.

3. Reg. 1 Art. Moto, cu 3 divizioane în poziție (8 baterii), sprijină acțiunea detașamentului.

4. În rezerva detașamentului, toate blindatele aflate în zonă, inclusiv bateria T.A.C.A.M., în zona împădurită de la Piscul Rogașului.

5. Postul de comandă al Detașamentului la Piscul Rogașului.

Între orele 14-18, s-a executat:

- Completarea dispozitivului infanterie, prin ocuparea cu Batal. I/R. 4 Vt. Moto a satului Stornești, care era lipsit de orice apărare.

- Ajustarea tragerilor de artillerie.
- Instalarea barajelor anticar.

- Constituirea și amplasarea rezervelor, astfel ca intervenția lor să fie asigurată la momentul oportun și în cele mai bune condiții.

În prima jumătate a nopții de 21/22 august 1944, în satul Sinești s-au schimbat vii focuri de arme automate, incendiindu-se mai multe case.

## 22 AUGUST 1944

Către orele 1, un ofițer agent de la Divizie aduce ordinul ca, dacă inamicul atacă puternic la Sinești, să se păstreze poziția actuală până la

ora 6, după care, sub protecția unităților Diviziei 13 Infanterie, aflate pe Piscul Rogașului, Detașamentul să se replieze și regrupeze în zona Boghicea-Bara-Stanița.

Comandanții de unități, chemeți la P.C. al subsemnatului, au primit în cursul nopții ordine de la mine, în sensul celor ordonate de Divizie.

În tot acest timp, în Sinești au loc violente trageri de arme automate, lucru care indică un atac sigur, care urma să se declanșeze către revârsatul zorilor.

Cu începere de la ora 4, fracțiuni inamice încep să se infiltreze pe valea care separă satele Stornești de Sinești și pe pantele de N. ale satului Sinești.

La cererea infanteriei, prin semnale de rachetă, se intervine cu tot focul artileriei, executându-se puternice trageri de oprire în fața dispozitivului de infanterie amic.

La lumina zilei, o coloană motorizată inamică venind dinspre Crucea către Sinești, este prinsă sub focul eficace al Divizionului Greu, întârziindu-i mișcarea și producându-i pierderi sigure, tragerile putând fi continuu observate de pe Piscul Rogașului.

Inamicul reușind să se infiltreze în Sinești și în intervalul dintre Sinești și Stornești, se ordonă replierea detașamentului, operație care s-a executat în cele mai bune condiții și fără pierderi de materiale.

Operația a fost condusă în toate amănuntele de către subsemnatul, unitățile fiind scoase din luptă succesiv și în ordinea impusă de necesitățile operative.

Încolonarea Detașamentului pentru regruparea în zona Boghicea-Bara s-a făcut în foarte bune condiții, fără a se da naștere la blocări de șosele sau în întârzieri de orice fel.

Datorită acestui lucru, Detașamentul, deși violent atacat de aviația inamică pe timpul deplasării în mai multe rânduri, s-a putut regrupa, până la ora 9,30, în zona ordonată, cu pierderi insensibile de oameni și materiale.

Către ora 10, pe când P.C. al Detașamentului se găsea la Bara, se primesc informații că inamicul a rupt frontul în sectorul Diviziei 13 Infanterie, pe direcția Cristești-Boghicea, și că ar fi reușit să ajungă la liziera de Sud a pădurii D., la Trei Parale.

Față de această situație am ordonat:

- Grupul de Cercetare să procure informații asupra inamicului de pe direcțiile Hândrești-Oțeleni, Buda-D. la Trei Parale.

- Reg. 4 Vt. Moto, care se afla în Boghicea să ocupe imediat înălțimile N. Boghicea, opunându-se unei eventuale pătrunderi ale inamicului în direcția Bara-Sanga.

- Elemente din Comp. Poliție și T.A.C.A.M. să supravegheze direcția Oțeleni-Bara.

- Reg. 1 Art. Moto să sprijine în totalitate acțiunea Reg. 4 Vt. Moto.

- O rezervă de blindate la Bara – la dispoziția detașamentului.

- Informații procurate de Grupul de Cercetare au arătat că D. la Trei Parale nu fusese ocupat de inamic în cursul dimineții.

Către ora 12,30 am fost chemat la P.C. al Domnului general Korne, la Ghidion.

Noua misiune a detașamentului era de a ocupa linia Slobozia – înălțimile N. Pd. Dumbrava Curată, opunându-se pătrunderii inamicului în direcția Bara.

Recunoașterile în vederea ocupării acestei poziții, urmău să fie executate cu începere de la ora 16.

La această oră, se primesc informații sigure că inamicul a rupt frontul ocupat de R. 22 D. și că a ajuns la liziera de sud a pădurii D. la Trei Parale.

Față de această nouă situație am hotărât ca Detașamentul să rămână pe pozițiile N- Boghicea – ocupate din cursul dimineții – spre a face față inamicului dinspre N., acoperindu-mă împre Slobozia, unde fusese semnalat inamicul.

Către ora 19, inamicul debușând din P. la Trei Parale, pe baza ordinului radio primit de la C. 5 A., am dat ordin Reg. 4 Vt. Moto să contraatace sprijinit de blindatele disponibile și totalitatea artilleriei, în direcția D. la Trei Parale, spre a azvârli pe inamic în pădure.

Contraatacul s-a declanșat în bune condiții, reușind să respingă elementele inamice în interiorul pădurii.

În cursul nopții, către ora 23, inamicul reia atacul în zona Boghicea, din direcțiile D. la Trei Parale și Slobozia.

Atacul dinspre Slobozia reușește să întoarcă dreapta Reg. 4 Vt. Moto, care începe să se retragă sub protecția focurilor de artillerie.

## 23 AUGUST 1944

La ora 1, întreg dispozitivul detașamentului se găsește în cursul de mișcare spre Sud și Vest, în urma:

- acțiunii inamicului de la Boghicea, ordinului primit de la C. 5 A, ca să ne retragem la Vest de Siret, sub protecția a 2 capete de pod la Sagna și Adjudeni

Am hotărât ca aceste capete de pod să fie ocupate de Reg. 4 Vt. Moto, care se retrăgea de la Boghicea.

La ora 1,30 noaptea, am întâlnit pe col. Petrea – Cdt. Reg. 4 Vt. Moto – la Bara, unde am discutat noua situație, rămânând ca el să-și dea dispozițiunile necesare comandanților de batalioane.

Din formațiunile primite ulterior am aflat că a fost luat prizonier de ruși între Bara și Sagna.

**C.S.P.A.M.I., Colectia A.R.R.A., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 5, f. 133, 135-136.**

\*

\* \* \*

## **DOCUMENT NR. 58**

Nr. 33.003

1944, luna August, ziua 27

Comandamentul Trupelor Motomecanizate  
către  
Marele Stat Major  
Secția III-a

Am onoarea a raporta următoarele referitoare la executarea misiunii operative primite de acest Comandament prin ordinul dvs. nr. 678.591 din 24.VIII.1944:

1. Prin ordinul de mai sus mi se puneau la dispoziție următoarele forțe:

- Divizia 8-a Cavalerie Moto;
- Divizia I-a Blindată, ce urma a veni de pe front;
- Detașamentul Motomecanizat al Centrului de Instrucție Motomecanizat;
- Eventuale alte unități.

Toate aceste forțe urmau să constituie o grupare la ordinul Marelui Stat Major.

2. Prin ordinul nr. 678.596 din 24.VIII.1944 și ca urmare la ordinul nr. 678.591 cu aceeași dată, mi s-a ordonat ca forțele puse la dispoziție să fie astfel grupate ca să poată interveni pentru degajarea Capitalei, în special în regiunea vest și nord vest.

3. Din forțele indicate mai sus, nu mi s-au pus la dispoziție decât următoarele unități:

a) Detașamentul Blindat General Nicolescu cu unități din Centrul de Instrucție Motomecanizat.

Compunerea în detaliu a acestui Detașament s-a raportat dvs., prin nota din noaptea de 23/24.VIII. a.c. Acest comandament nu avusese niciun ordin prealabil ca să formeze din elementele Centrului de Instrucție Motomecanizat unități operative; totuși, a dat ordin și dispoziții centrului, care au făcut posibilă constituirea detașamentului în forma de mai sus.

b) Detașamentul General Drajna, cu unități ce erau puse la dispoziție treptat, în prezent de valoarea a 2 batalioane.

4. Deplasarea Detașamentului Blindat, din regiunea de reședință Târgoviște, în regiunea Buftea-Mogoșoaia, s-a făcut în noaptea de 23/24 VIII.a.c. și în dimineață de 24.VIII.a.c. pe baza propunerilor făcute dvs.

În seara de 24.VIII.a.c., gruparea detașamentului s-a realizat în zona Mogoșoaia, gata de luptă.

Chiar în cursul zilei de 24.VIII.a.c., pe timpul deplasării către Mogoșoaia, detașamentul a fost obligat să intervină cu partea din forțe în zona Buftea și Mogoșoaia.

Prin ordinul Marelui Stat Major s-a organizat Comandamentul Apărării Militare a Capitalei, împărțind forțele în 2 grupe:

- una interior sub ordinele Generalului Constantin,
- una în exterior, sub ordinele subsemnatului.

Domnul General Teodorescu Iosif, comandanțul militar al Capitalei, a fost numit cu coordonarea acestor 2 grupe de forțe.

Pentru operațiunile din ziua de 25.VIII și pe baza propunerilor acestui Comandament, de acord cu domnul General Teodorescu Iosif, detașamentul a executat două operațiuni:

- curățirea zonei Fabricii de Zahăr Chitila,
- interceptarea șoselei naționale București-Ploiești în regiunea km. 20 și ținerea sub foc a șoselei în dreptul aerodromului Otopeni,

având dispozitivul grupat și orientat în vederea cuceririi terenului de aviație Otopeni.

Pentru ziua de 26.VIII. a.c., s-a executat operațiunea de cucerire a aeroportului Otopeni, cu următoarele rezultate:

- interceptarea șoselei la nord de aeroportul Otopeni;
- cucerirea unei importante părți din aeroport și ținerea sub foc a întregului teren de aviație;
- distrugerea mai multor avioane grele de transport germane, care au aterizat în cursul dimineții de 26.VIII. a.c.; ca o completare a acestei distrugerii, bombardamentul aerian anglo-american a incendiat și distrus un număr de 15 Junkers de transport și 3 avioane Gigant cu 6 motoare;
- cucerirea părții de nord a satului Odăile;

Ca urmare a acestei operațiuni s-a constituit un front defensiv de încercuire la vest și la nord de Otopeni, completat cu înaintarea de la est a Regimentului 40 Infanterie.

Concomitent cu acest operațiuni Detașamentul General Drajna a executat:

- ocuparea și curățirea Fabricii de Zahăr Chitila;
- ocuparea aeroportului Romeo Popescu (Batalionul de recrui din Regimentul 2 Vâlcea și Batalionul de recrui din Regimentul 3 Olt);
- curățirea definitivă și stăpânirea șoselei Mogoșoaia-Grivița-București.

#### În cursul zilei de 27.VIII.a.c.

- Detașamentul Blindat General Nicolescu a continuat atacul aeroportului și satului Otopeni spre sud.

Această operațiune urma să se execute în conlucrare strânsă cu Regimentul 40 Infanterie, care trebuia să atace regiunea Otopeni de la est la vest.

Curățirea satului Otopeni și a cazărmii pionierilor nu a putut fi executată din trei motive esențiale:

- instalarea prizonierilor români, circa 150 ofițeri și 1.500 trupă, a făcut imposibilă distrugerea cu artleria a cuiburilor de rezistență de la cazarma pionierilor, instalate în perimetru acelui cazarmă;
- valoarea slabă a unităților de recrui, foarte impresionabile la focul armelor automate și lipsite complet de instrucție în cadrul unităților superioare grupei;

- nu s-a putut realiza o bună coordonare între Detașamentul Blindat și Regimentul 40 Infanterie de sub comanda General Constantin, lipsindu-i unitatea de Comandament și complet mijloacele de transmisiuni;

- Detașamentul General Drajna a realizat:

- despresurarea și cucerirea a două baterii antiaeriene aflate de trei zile ocupate de inamic;
- curățirea zonei satului Străulești până la liziera de vest a Pd. Băneasa.

În cursul acestor operațiuni s-au luat circa 700 prizonieri.

Apreciem că rezultatele obținute de Detașamentul Blindat, deși nu s-a ajuns la curățirea definitivă a regiunii Otopeni, au fost foarte importante.

De asemenea, raportăm că numai datorită acestui Detașament s-a putut restabili situația în nordul Capitalei și pe comunicația principală București-Ploiești.

Deși nu s-a curățit complet zona Otopeni, s-a realizat încercuirea inamicului și inutilizarea de către aviația grea inamică a acestui aeroport.

Intervenția Detașamentului General Drajna a mărit zona curățită la vest Pd. Băneasa și a asigurat circulația pe comunicații Mogoșoaia-Grivița-București și Chitila-București.

În după-amiază zilei de azi, a avut lor la P.C. al acestui Comandament o conferință cu domnul General Teodorescu Iosif, cu care ocazie mi s-au comunicat următoarele:

- Marele Stat Major intenționează să deplaseze foarte urgent Detașamentul Blindat, ce urmează a fi pus sub comanda General Gârbea, pentru operațiuni mai îndepărtate;

- Detașamentul Blindat intră sub ordinele General Constantin, pentru operațiuni din ziua de 28.VIII.a.c..

De asemenea, Detașamentul General Drajna, format din două Batalioane, intră sub aceeași comandă.

În urma acestei hotărâri care urmează să fie apreciată de dvs., subsemnatul nu mai am sub ordine nicio unitate, și în consecință, misiunea operativă ordonată de dvs. a luat sfârșit astă seară.

Pentru operațiunile care urmează, subsemnatul fac următoarele propuneri, în situația de a fi dirijat și urmărit în foarte de aproape operațiunile din zilele de 23-27.VIII.a.c.:

a) Pentru curățirea definitivă și capturarea elementelor inamice de la Otopeni și cazarma pionierilor:

- Să se retragă înspre Est, Nord și Vest încercuirea realizată, în scopul de a se crea limite de siguranță necesare și a se executa cu concursul aviației anglo-americane un bombardament masiv de distrugere materială și completă anihilare morală.

Această operațiune trebuie să fie precedată de un ultimatum dat garnizoanei încercuite.

După acest bombardament de distrugere, curătirea ar deveni foarte ușoară realizându-se astfel un mare avantaj în economisirea forțelor, în special a celor blindate, de care avem mare nevoie.

b) În cazul că nu se poate realiza acest deziderat, propunem ca să se pună sub comanda Generalului Nicolescu, comandantul Detașamentului Blindat toate elementele care conlucrează pentru același scop, în speță Regimentul 40 Infanterie cu artillerie de sprijin respectivă, pentru a se realiza o operațiune bine pregătită și cât mai bine coordonată.

În acest caz, Detașamentul urmează să mai fie completat, cu valoarea unui Batalion și cu 2-3 baterii de artillerie, de preferință grele.

Atragem atenția că blindatele să fie întrebuită cu mare prudență, pentru a se cruța acest material greu de înlocuit.

În luptele de ieri și azi s-au distrus de artilleria a.c.a. inamice de 88, în total 5 care de luptă T.V., care au fost complet perforate prin ambele blindaje.

Aeroportul N.E. Otopeni are la cele 4 colțuri, câte 1 tun de 88 în adăpost betonat și câte 6-8 tunuri Gustlof de 20 mm.

Putem risca pierderea totală a tancurilor?

Cred că ar fi de neierită; altele nu mai avem.

c) Pentru conducerea viitoarelor operațiuni Comandamentul Trupelor Motomecanizate va trebui să fie organizat și dotat în consecință, nu ca până în prezent, când a trebuit să facă unei situații de război cu organizare de pace, cu o dotare în mijloace de transmisiuni inexistentă; de asemenea, fără niciun element neîndivizionat și cu Statul Major absolut incomplet.

Comandamentul are nevoie a fi complet mobilizat pentru a conduce operativ în stil mare.

d) Este indispensabil ca să se asigure Detașamentului Blindat un minimum de misiuni de recunoaștere aeriană și de însoțire în luptă.

Lipsa de informații mai ales asupra dispozitivului și armamentului de care dispune inamicul poate avea consecințe foarte grele, ducând la pierderi mari în personal și material, foarte greu de înlocuit.

**COMANDAMENTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE  
GENERAL DE CORP DE ARMĂTĂ**

**GH. ROZIN**

**Şeful de Stat Major**

**Colonel**

**I. Bungescu**

**C.S.P.A.M.I., Colecția A.R.R.A, fond Corpul Motomecanizat, dosar  
nr.13, f. 65-70.**

\*

\* \* \*

**DOCUMENT NR. 59**

**COMANDAMENTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE**

**Stat Major**

**Biroul 3**

**29 august 1944**

**Bucureşti**

**RAPORT OPERATIV**

**pentru ziua de 29 august 1944**

**I. ACTIVITATEA INAMICULUI**

Inamicul încercuit la Ploieşti a continuat a se organiza defensiv.

La parlamentarii trimişi Generalului Guderna, Comandantul Diviziei A.A. Germane din zona Ploieşti, s-a răspuns că numai autorizaţia Führerului poate determina predarea. La termenul dat pentru răspuns (ora 12) s-a răspuns că vor lupta.

La ora 12.05 podul peste Prahova (Sud Puchenii) a fost aruncat în aer.

**II. MODIFICĂRI ÎN ORGANIZAREA COMANDAMENTULUI**

Corpul Blindat are sub ordine:

1. Detaşamentul Blindat General Nicolescu compus din:

- 1 plot. Cercetare
- 1 plot. C.L. (3 Care T IV)
- 1 secţie T. Asalt
- 1 batal. Infanterie (2 companii + 1 plot. Armament Greu)

- 1 baterie T.A.C.A.M.
  - 1 baterie A.C. Reșița
  - 2 posturi Radio.
2. Divizia 8-a Cavalerie Blindată.
  3. Divizia 9-a Infanterie.
  4. Gruparea Lt.Colonel Marinescu compusă din:
    - Batalionul Recruți Regimentul 10 V-tori;
    - Batalionul Recruți Regimentul 27 Inf.

5. Regimentul de Gardă al Conducătorului pus la dispoziție în întregime în seara de 29 August 1944.

### III. OPERAȚIUNI EXECUTATE.

1. În dimineața zilei, Gruparea Lt.Colonel Marinescu, a parlamentat cu trupele germane din regiunea Ploiești, pentru a se preda. Nu s-a atins scopul urmărit.

Pentru eliberarea trecerii de la Miroslăvești, s-a montat un atac cu unitatea Lt.Col.Marinescu, sub conducerea Generalului Ceaușu.

Atacul s-a dat la ora 20, reușind a întoarce rezistențele de pe râul Prahova.

Gruparea Blindată General Nicolescu, a executat marșul spre zona Brașov, începând de la ora 7, pe itinerariul: Tigănești, Luparia, Poenarii Vechi, Poenarii Burchii, Sirna, Cocorăștii Colți, Măneștii, Filipeștii Târg, Călinești, Cocorăștii Capri, Bobolia, Câmpina, Predeal.

La ora 24, Detașamentul era în marș spre Predeal, prin BREAZA. Marșul s-a executat fără incidente.

Divizia 8-a Cavalerie Blindată, a executat marș spre Câmpina cu următoarele unități:

- Regimentul 3 Artillerie Moto – Hipo de la Băneasa la **ȚIGĂNEȘTI**.

Eșaloanele Hipo ale Diviziei (trenurile regimentelor 4 Roșiori, 2 Călărași, parte din cele ale Regimentului 3 Călărași, Ambulanța Veterinară, Divizionul 44 Aruncătoare), de la București la CATUNUL, BUTIMANUL prin BUFTEA.

- Divizionul II/ Regimentul 3 Călărași aflat în BUCUREȘTI, a fost transportat auto de la ora 13 la CÂMPINA pe itinerariul Detașamentului Blindat General Nicolescu.

Restul Diviziei a 8-a Cavalerie Blindată, a rămas în staționare așteptând transportul auto sau C.F. astfel:

- Regimentul 4 Roșiori, la MILITARI. Vor fi transportați auto.
- Regimentul 2 Călărași la CÂMPINA.
- Regimentul 12 Roșiori îmbarcat pe C.F. la SCROVIȘTEA având 2 escadroane la BUFTEA neîmbarcate.

- E.N.I. și F.S. la BĂNEASA.

Divizia 9-a Infanterie, a staționat cu unitățile sosite la Nord – București astfel:

- Eșalonul precursor la AFUMAȚI.
  - Comanda + 2 Batalioane/Regimentul 40 Infanterie la TUNARI.
  - 2 Batalioane/Regimentul 34 Infanterie în TUNARI și ȘTEFĂNEȘTI.
  - 1 Divizion/Regimentul 13 Artillerie în TUNARI.
  - 1 Baterie A.C. 75 mm. în AFUMAȚI.
  - 1 Companie A.A.+2 Secții A.A. în AFUMAȚI.
  - 1 Companie aruncătoare suplimentare 120 mm în AFUMAȚI.
- Restul unităților în curs de transport cu C.F. de la Constanța spre BUCUREȘTI.

Divizionul 52 Artillerie Grea independent, prezentată în dimineața zilei, a fost dirijat spre ȚIGĂNEȘTI, unde a intrat în acțiune, în sprijinul grupării Lt.Colonel Marinescu.

#### IV. SITUATIA LA SFÂRSITUL ZILEI.

Se arată în schiță alăturată.

#### V. PIERDERI, CAPTURI.

- a). Un ofițer rănit – Cpt. Mucha Șerban din Reg.C.I.M.M. –
- b). S-au capturat 350 prizonieri, 4 tunuri AA 88mm și numeros armament automat.

### COMANDANTUL CORPULUI BLINDAT

General de Corp de Armată,

Gh. ROZIN

**C.S.P.A.M.I., Colecția A.R.R.A, fond Corpul Motomecanizat, dosar nr.15, f.26-28**

\*  
\*      \*

## DOCUMENT NR. 60

COMANDAMENTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE

COMANDANTUL

Nr.260415

22 septembrie 1944

Reorganizarea Armei Blindate și Motorizarea

### A. ARMA BLINDATĂ

I. Planul initial prevedea organizarea a 4 Divizii blindate și a unui Centru de Instrucție a Armei Blindate.

#### II. La data de 23 August existau în ființă:

a) Două Divizii Blindate:

- Divizia I-a: organizare, instrucție, dotare complet terminate (100 tancuri).

- Divizia 8-a Cav. Moto: organizarea și instrucția terminate; dotarea cu material blindat aproape completă (60 tancuri), iar cu mijloace auto jumătate terminată.

b) Centrul de Instrucția al Armei Blindate: organizarea aproape completă; material blindat de valoarea a 2 companii blindate.

c) Divizia 5-a Cav. Moto: angajată în operațiuni ca Mare Unitate de Cavalerie. Personalul specialist pentru blindate la Centrul de Instrucție. Materialul blindat urma să sosească în luna septembrie.

#### III. Situația actuală.

În urma desfășurării evenimentelor care au urmat după bătăliile din Moldova, situația este următoarea:

a) Divizia I-a Blindată: aproape totalitatea materialului blindat rămas în Moldova. Se bănuiește că un număr de cca. 20 de tancuri, încadrate, s-ar găsi în luptă, în regiunea S. Gheorghe-Toplița. Restul unităților în curs de afliere spre zona interioară a Diviziei Blindate, unde parte din ele au și sosit și s-a început reconstituirea.

b) Divizia 8-a Cav. Moto: materialul blindat al acesteia se află la Tecuci. După ordinele M.St.M. a fost preluat de germani, în ultimele zile, pentru a interveni în bătălie. Nu se știe încă situația lui.

Unitățile luptătoare ale Div. 8-a Cav. Oto, care se găseau în jurul Bucureștiului, au luat parte la acțiunea de la București (23-29 august) luptând la Băneasa. Apoi au plecat în Transilvania, unde la 4 septembrie acționează pe Târnave și pe Mureș.

c) Divizia 5-a Cavalerie s-a retras după luptele din Moldova. Resturile ei se găsesc în Muntenia.

d) Centrul de Instrucție al Trupelor Blindate s-a transformat de mine într-un Detașament Blindat. Componere: 2 Companii tancuri, 2 Batalioane Infanterie moto, 2 Baterii artilerie grea, sub comanda Generalului Niculescu. Acest Detașament, alarmat în noaptea de 23 August, a acționat din dimineața de 24 August în luptele din jurul Capitalei, în special la Otopeni și la Pădurea Băneasa, în spatele trupelor germane, unde a suferit pierderi serioase (4 tancuri distruse), apoi a fost trimis la Brașov, pentru a ține închis defileul în fața Predealului. Din primele zile a fost îndrumat în Transilvania, unde, cu începere de la 4 septembrie, acționează în luptele de pe Târnave și Mureș.

e) În afară de aceste unități, există în regiunea Părților Sedentare aproape totalitatea unităților de recruți, cu instructorii lor, iar la Centrul de Instrucție al Armei Blindate, un număr apreciabil de diverși specialiști (pentru tancuri și telegrafie fără fir).

#### IV. Reorganizarea armei blindate

1) În cadrul organizării noi ce va căpăta armata, cred că unul din elementele esențiale va fi format din arma blindată.

Nicio greutate nu trebuie să ne îndepărteze de la hotărârea fermă de a realiza această armă, a cărei importanță covârșitoare în operațiuni și în bătălii s-a arătat până la evidență absolută, iar noi am simțit-o și în ultima bătălie pe care trupele noastre au susținut-o, din Moldova.

Caracterul unei adevărate armate moderne trebuie să fie determinat de arma blindată, aşa cum este cazul cu toate armatele importante ale lumii: americană, engleză, rusă și germană.

Faptul că noi nu avem încă suficient dezvoltată o industrie capabilă să fabrice singură tancurile și astfel ne găsim într-o stare de dependență față de Aliați, nu trebuie deloc să ne descurajeze. Situațiile politice se transformă atât de repede, încât posibilități la care uneori nici nu ne putem gândi, devin pe neașteptate realitate.

În afară de aceasta, prin contactul ce am avut în ultimul timp cu industriile române, mi-am format convingerea că în țara noastră sunt

posibile realizări mult mai mari decât se crede în mod general, în ce privește arma blindată.

2) Scopul urmărit trebuie deci să fie:

A realiza cu orice preț arma blindată, care trebuie să formeze în viitor structura de bază a oștirii românești: adică aproximativ 1/3 din numărul Marilor Unități.

Este bine înțeles că realizările nu vor putea fi decât treptate, dar scopul final și etapele succesive de urmat trebuie să fie clar și precis fixate. Numai cu această condiție vom putea să rezolvăm această mare problemă a armatei noastre, învingând noianul de greutăți de tot felul, pe care le vom întâlni desigur la fiecare pas.

3) Astfel fiind, cred că prima etapă trebuie să cuprindă 3 Divizii blindate.

Realizarea se va face pe următoarele baze:

a) Prima Divizie se va obține prin contopirea Detașamentului Blindat General Niculescu, cu resturile Div. 1-a Blindată, venită din Moldova.

b) A doua Divizie se va obține din Divizia 8-a Cav. Moto, care se va întări cu specialiștii necesari proprii, aflați la Centrul de Instrucție și Partea Sedentară.

c) A treia Divizie se va obține din Div. 5-a Cav. Întărită cu specialiștii proprii de la tancuri și T.F.F., aflați la Partea Sedentară și la Centrul de Instrucție. (Detalii de execuție Anexa 1)\*.

4) În ce privește materialul blindat

Materialul existent astăzi în mâinile noastre permite organizarea cel mult a unui Batalion blindat, de 2-3 companii.

Materialul viitor se va putea obține astfel:

a) Din materialul nostru rămas în Moldova, arătând Comandamentului Rus că a fost material românesc (cca. 90 tancuri la Divizia 1-a Blindată și cca. 60 tancuri la Div. 2).

b) De la Aliați, în măsurile înțelegerilor ce se vor face cu aceștia.

5) Artillerie se va realiza:

- parte din materialul rămas în Moldova și

---

\* Anexele nu se publică

- parte din materialul existent astăzi și gata de tracțiune moto (cca. 70 tunuri de 76,2, transformate și puse la punct, gata de întrebuițare) la Fabricile Astra-Brașov.

6) Transmisiunile se pot organiza pe cale similară, din ceea ce a rămas și există pe teritoriu. Majoritatea va fi din mijloacele ce se vor putea obține de la Aliați.

\*  
\* \* \*

Ca încheiere, din cele mai sus și din studiul Anexei, rezultă:

a) În ceea ce privește personalul (ofițeri, specialiști și trupa), avem posibilități foarte bune pentru a realiza 3 Divizii blindate, în special dacă ținem seamă de toți ofițerii și specialiștii care au fost instruiți în Germania sau în școlile noastre și care trebuie cu toții strânși de unde se găsesc și aduși la arma blindată.

b) În ce privește materialul specific unităților blindate, adică tancuri și transmisiuni fără fir, avem următoarele posibilități:

- tancuri: un Batalion blindat;
- transmisiuni necesare, pentru aproape 2 Divizii.

Restul, la ambele categorii, va trebui procurat prin înțelegere cu Aliații. Concomitent, va începe să se valorifice posibilitățile care există în industria noastră proprie. Aceasta, atât ca o problemă actuală, cât și, mai ales, ca o problemă de viitor.

c) În scopul de a păși la realizări complete, se va proceda mai întâi la un recensământ general, în care se va stabili tot existentul în:

- ofițeri,
- specialiști formați pentru trupele blindate
- trupă instruită,
- material blindat,
- artilerie,
- materiale diverse,

după care se va ști exact: câte unități se pot realiza și în ce interval de timp; ce trebuie să luăm de la Aliați.

V. În ce privește modul general de reorganizare a armei blindate, el va difera după cum ne vom hotărî pentru una din cele două soluții:

Soluția I:

Unitățile de bază, care sunt:

- Detașamentul blindat General Niculescu și
- Divizia 8-a Cav. Moto,

vor rămâne în operațiuni și vor fi completate acolo, pe loc, din ceea ce se va putea recupera din Moldova, sau obține de la Aliați.

Acest procedeu corespunde bine cu hotărârea de a avea un număr mai mare de trupe în operațiunile ce se duc actualmente în Transilvania, dar constituie o mare greutate pentru scopul final, adică realizarea unei arme blindate, complet dotată și uniform instruită.

### Soluția a II-a:

Retragerea trupelor din operațiuni, deîndată ce situația va permite, a Detașamentului General Niculescu și a Div. 8-a Cav. Moto, aducerea lor în zone de dispersare foarte largi, contopirea lor cu unități omogene, cu disponibilul din țară, uniform încadrate și gata a putea primi și întrebuiența imediat armamentul specific, atunci când se va realiza o înțelegere cu Aliații.

Acest procedeu prezintă cel mai mare avantaj pentru dezvoltarea viitoare a armei, iar scoaterea din luptă a acestor 2 unități se poate ușor realiza, prin înlocuirea lor cu alte M.U., deîndată ce diviziile de recruți aflate în Transilvania s-au contopit cu diviziile corespunzătoare și mai puternice.

În ce privește a 3-a Divizie Blindată, Div. 5-a Cav. Moto, care nu se găsește trimis în Transilvania, procedeul va fi același, în orice fel de împrejurare, adică ultimul.

## B. MOTORIZAREA ARMATEI ÎN GENERAL

### I. Situația înainte de începerea bătăliilor din Moldova

Din situațiile Marelui Stat Major, privitoare la vehiculele cu tracțiune mecanică din armată, rezultau mari deficite la toate categoriile:

#### 1) La armata operativă:

- 1200 autoturisme (45%);
- 7000 autocamioane (65%);
- 100 autoateliere (50%);
- 280 autocisterne (70%);
- 1400 tractoare (70%);
- 4200 motociclete (80%).

2) Crearea celor 4 divizii blindate, propuse de Comandamentul Trupelor Motomecanizate, mărea deficitul în mijloace, cu încă:

- 200 care de luptă;
- 1200 autoturisme *tout terrain*;
- 3790 autocamioane;
- 70 autoateliere;
- 250 autocisterne.

3) Rezultă că ne găseam atunci cu un deficit total de:

- 310 care de luptă\*;
- 900 S.P.W. deferite;
- 1200 turisme *tout terrain* și amfibii;
- 1100 turisme obișnuite;
- 10800 camioane de toate categoriile;
- 180 autoateliere;
- 230 autocisterne;
- 1800 tractoare diferite.

## II. Pozibilități de realizare (iulie 1944).

1) Din comenziile în țară și străinătate rezultă că sunt asigurate și urmează a se livra:

- 4600 camioane;
- 60 autoateliere;
- 1700 tractoare;

2) Din informațiile luate de la M.St.M., rezultă că pe teritoriu se găseau în stare de funcționare, la Instituțiile de Stat și particulare:

- 13000 turisme;
- 3900 autocamioane și camionete;
- 1200 autobuze.

Procedând la rechiziții suplimentare, se puteau realiza următoarele:

- acoperirea deficitului în turisme;
- disponibil de 700 camioane (20% din existent);

3) În urma recensământului efectuat în lunile iulie-august, prin grija Comandamentului și potrivit înțelegerii luate cu Direcțiunea Controlului Industriei de Război (General Cassian), s-a constatat că se

\* Tinând seamă de tot necesarul pentru Centrul de Instrucție și o mică rezervă inițială la material.

pot aplica tuturor autorităților, industriilor, instituțiilor, întreprinderilor de stat și particulare, cote de prelevare, variind între 10-50%. S-a ajuns la concluzia că pot fi ridicate și folosite un număr aproximativ de:

- 300 autocamioane;
- 250 autocamionete;
- 120 autobuze;
- 100 turisme.

Instituțiile, autoritățile și întreprinderile de stat și particulare, cărora urmează să li se rechiziționeze numărul necesar de autovehicule, sunt arătate în Anexa nr. 2\*\*.

\*  
\*            \*

Din comparație între necesarul stabilit pentru începutul lunii august și posibilitățile de satisfacere din mijloacele proprii, rezultă atunci că este nevoie de o intervenție puternică din afară, pentru a realiza motorizarea și diviziile blindate.

Caracterul acestei situații nu s-a putut îmbunătăți, din contră, din cauza pierderilor din Moldova și a cedărilor de materiale auto către Armata Rusă, situația este mai grea.

Va trebui deci să procedăm astfel:

- a) Recensământ urgent pentru a stabili:
  - ce avem la trupe;
  - ce mai putem lua din economia țării.
- b) Stabilirea dezvoltării generale a armatei blindate și a motorizării, adică necesarul.
- c) Din aceste două elemente vom putea deduce ceea ce trebuie să cerem Aliaților, sau ce putem face cu mijloacele noastre.

III. În rezumat, ansamblul motorizării cuprinde următoarele probleme importante:

- a) Organizarea, dotarea și pregătirea pentru luptă a 3 divizii blindate, tip românesc.  
Idem organizarea și dotarea C.I. Motomecanizat;  
Realizarea unităților de Vâنători de Care, ce vor intra în compunerea Diviziilor Blindate, cât și în restul M.U. ale armatei.
- b) Completarea deficitelor auto la unitățile de pe front și

---

\*\* NU se publică

Crearea de coloane de transport la dispoziția Comandamentului (M.St.M și Armata), pentru a face față diferitelor nevoi, atât militare, cât și ale economiei naționale.

c) Omogenizarea mijloacelor cu tracțiune mecanică, în special la M.U. de pe front, pentru a ușura repartițiile și aprovizionarea cu piese de schimb.

Cel puțin pe C.A. se va urmări standardizarea tipurilor de vehicule.

d) Crearea de rezerve mijloace auto.

e) Organizarea unui sistem complet de ateliere de întreținere și reparație și de depozite de piese de schimb.

f) Toate comenzile în legătură cu vehiculele cu tracțiunea mecanică și piese de schimb necesare acestora (atât în țară, cât și în străinătate), vor fi date cu acordul Comandamentului Trupelor Motomecanizate.

g) Acele părți din întreprinderile industriale, care lucrează sau pot fi capabile să lucreze la vehicule cu tracțiune mecanizată, sau piese pentru asemenea vehicule, să fie coordonate prin grijă Comandamentului.

h) Reparațiile se vor face după un plan de ansamblu stabilit de Comandament, urmându-se ca ordine de urgență:

- nevoile frontului;
- unitățile de interior;
- economia generală a țării;
- economia particulară.

### ORGANIZAREA COMANDAMENTULUI

1) În cadrul hotărârii de principiu ce se va lua asupra armei blindate, va trebui ca toate problemele în legătură cu motorizarea, mai sus-enumerate, să fie soluționate numai prin Comandamentul Trupelor Motomecanizate, ca organ al Marelui Stat Major și Ministerului de Război.

2) În acest scop, este necesar ca în cadrul Comandamentului Trupelor Motomecanizate să se concentreze toate organele de execuție, care se ocupă – azi – separat, de diferitele chestiuni în legătură cu motorizarea.

Aceste organe sunt:

- a) Direcția Superioară a Motomecanizării, cu toate anexele ei.
- b) Delegați din birourile respective ale M.St.M;

c) Idem din Direcția Fabricație Armament și Trăsuri de Război (M.I.A.P.R.);

### PERSONALUL

1) Față de pregătirea și tehnica necesară personalului ce încadrează unitățile blindate și motorizate, se impun următoarele:

a) Elevii absolvenți ai Școlilor Politehnice și Liceelor Industriale să fie repartizați Comandamentului Trupelor Motomecanizate, în proporție cât de mare, pentru a forma cadrele tinere și pricepute ale armatei.

b) Recrutarea personalului pentru arma blindată să se facă pe baze psihotehnice, lucru convenit cu șeful Secției I-a M.St.M.

Personalul specialist armei motomecanizate (șoferi, tractoriști, electricieni etc.) să fie recrutat din întreaga țară.

c) Tot personalul care a fost în arma blindată și care este mutat în alte arme, să revină armei blindate.

Marele Stat Major să recupereze și să pună la dispoziția Comandamentului Trupelor Motomecanizate întreg personalul specialist, care se află la alte arme și nu este folosit potrivit specialității sale.

### C. PROBLEME DIVERSE

În afara chestiunilor mai sus-enumerate, în cadrul motorizării armatei și armei blindate, există următoarele probleme:

#### I. Ateliere de reparatii pentru tancuri și trăsuri auto.

După recensământul general al atelierelor militare existente, ele se vor grupa în aşa fel încât să li se asigure un randament maxim, pentru reparațiile care vor fi masive, în urma reintrării materialului din Moldova.

În scopul de a putea face față tuturor acestor reparații, va trebui ca atelierele particulare să fie folosite mai intens decât până în prezent.

În acest scop, va fi necesar ca:

- atelierele mari să fie chemate să funcționeze pe o bază de colaborare;

- atelierele mici să fie grupate și strâns dirijate, în aşa fel ca din disponibilul lor în mașinării și personal să rezulte un randament corespunzător.

II. Problema pieselor de schimb devine de foarte mare importanță, pentru repunerea în funcțiune a materialului venit din Moldova.

a) În ce privește tancurile, există depozite de piese de schimb suficiente, cumpărate anterior din Germania și depozitate în țară.

b) În ce privește însă piesele de schimb pentru vehicule auto, cantitatea lor fiind în general insuficientă, trebuie să se procedeze de urgență la organizarea fabricării pieselor de schimb în țară și aceasta în legătură cu standardizarea tipului de autovehicule pe M.U.

### III. Problema benzinei și cauciucurilor

Aceste două probleme vor trebui reexaminate, comparându-se existentul, care ne-a rămas, cu obligațiile noi ce avem prin armistițiu. Apoi, va trebui să procedăm la organizarea unor depozite de benzină și cauciucuri, care să poată satisface în mod curent nevoile operative și de instrucție.

\*  
\* \* \*

Pentru soluționarea practică și rapidă a tuturor problemelor cuprinse în realizarea scopului propus: reorganizarea armei blindate și motorizarea, este necesar o angrenare practică a lucrului tuturor organelor chemate să participe.

În acest scop, am onoarea a propune ca să aibă loc la minister sau la M.St.M., sub președinția domnului ministru, o convocare la care să participe:

- Ministerul,
- Marele Stat Major (cu secțiile respective),
- comandanțul Trupelor Motomecanizate,
- directorul Motomecanizării,
- un reprezentat al M.I.A.P.R..

În acest fel se va obține o unitate de vedere completă și se vor asigura realizări practice și rapide, corespunzătoare situației actuale.

**COMANDANTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE  
GENERAL DE CORP DE ARMATĂ**

Gh. Rozin

**C.S.P.A.M.I., Colecția A.R.R.A, fond Ministerul de Război. Cabinet,  
dosar nr. 120, f. 617-627**

\*  
\* \* \*

## DOCUMENT NR. 61

Comandamentul Trupelor Motomecanizate

Comandantul

Nr. 260415 din 22 Septembrie 1944

General Gh. Rozin

Comandantul Trupelor Motomecanizate

către

Domnul General de Corp de Armată Racoviță

Ministrul de Război

La ordinul Domniei Voastre verbal din ziua de 19 IX de a studia și face propuneri pentru reorganizarea armei blindate, pe baza situației în care ne aflăm,

Am onoare a prezenta alăturatul studiu „Reorganizarea armei blindate și motorizarea”, cuprinzând problemele ce se pun:

- atât pentru refacerea, instrucția și dotarea cu armament a Diviziilor Blindate;
- cât și pentru motorizarea armatei în general.

În scopul de a putea realiza o cât mai grabnică rezolvare a ansamblului de probleme, cât și pentru a garanta o execuție rapidă prin angrenarea practică a lucrului multiplelor organe chemate la colaborare;

Am onoare a propune ca, după hotărârea de principiu a D-Voastre, să aibă loc la minister, sau la M.St.M., sub președinția dumneavoastră, o convocare, la care să participe:

- Ministerul,
- Marele Stat Major,
- Subsemnatul,
- Direcția Motomecanizării.

În felul acesta, scurtând corespondența și printr-un schimb de vederi al tuturor organelor, se va obține o unitate de acțiune completă, din care vor rezulta realizări practice și repezi, corespunzătoare situației de față.

**COMANDANTUL TRUPELOR MOTOMECHANIZATE  
GENERAL DE CORP DE ARMATĂ**

Gh. Rozin

[Rezoluție:]

„Studiul reprezintă dorința de a organiza 2 divizii blindate. În realitate trebuie să știm precis de cât material dispunem pentru că numai în acest mod pot spune că am organizat ceva.

Trebuie:

1. Un centru de instrucție care să pregătească cadrele, inclusiv toți specialiștii.
2. Să se organizeze unitățile operative.  
Să mi se arate realitatea".  
Vă rugăm să binevoiți a dispune de urmăre.

D.O.  
DIRECTOR DE CABINET  
COLONEL,

A. Balaban

**C.S.P.A.M.I., Colecția A.R.R.A, fond Ministerul de Război. Cabinet,  
dosar nr. 120, fila 615-616.**

\*  
\* \* \*

**DOCUMENT NR. 62**  
**DIVIZIA 1 BLINDATĂ**

Proces-verbal

Astăzi, anul una mie nouăsute patruzeci și patru, luna noiembrie, ziua 30;

Noi, general Niculescu Gheorghe, comandantul Diviziei 1-a Blindată, împreună cu maior C. Durican, șeful de Stat major al Diviziei și lt. col. C. Mihăilescu, delegatul Marelui Stat Major, am constatat că operațiunile de desființarea M.St.M. au fost în întregime executate.

S-au desființat următoarele unități din Divizia Blindată:

- Regimentul 3 Vt. Moto – Târgoviște;
- Regimentul 4 Vt. Moto – București;
- Regimentul 1 Art. Moto – București;

- Regimentul 1 C. L. – Bucureşti;
- Grupul Specialităţi Moto – Câmpina;
- Cartierul Div. Blindate – Bucureşti.

Regimentul 2 Care Luptă rămâne în ființă la dispoziția Inspectoratului General al Motomecanizării.

Formațiunile de servicii ale Diviziei, fiind sarcini de mobilizare ale Regimentelor, au fost desființate odată cu acestea.

Întocmit astăzi, 30 noiembrie 1944, în Bucureşti.

## COMANDANTUL DIVIZIEI 1-A BLINDATE

General Gh. Nicolescu

Şeful de Stat Major  
Maior C. Durican

Delegatul Marelui Stat Major  
Lt. Colonel C. Mihăilescu

## C.S.P.A.M.I., fond Divizia 1 Blindată, dosar nr. 879, f. 7

\*  
\* \* \*

## DOCUMENT NR. 63

INSPECTORATUL GENERAL A MOTOMECHANIZĂRII  
Stat Major Biroul 3

NOTA  
Nr. 30.111 din 13.XII.1944

1) La data de 1 decembrie a.c., Regimentul 1 C.L. s-a contopit cu Regimentul 2 C.L., conform Instrucțiunilor nr. 70.200 ale M.St.M.

Dotarea acestor unități cu material blindat a fost diferită:

- Reg. 1 C.L. a fost dotat cu Care de Luptă germane Tip IV și Tunuri de Asalt germane (material modern).

- Reg. 2 C.L. este dotat în majoritate cu C.L. R. 35 și T. 38 (material vechi).

2) Prin contopirea unităților, pentru satisfacerea nevoilor de încadrare cu ofițeri, subofițeri și trupă, Regimentul 2 C.L. propune să facă un ciclu de instrucție de 20 zile cu personalul Regimentului 1 C.L. pe Carele R. 35 și T. 38 (material vechi).

3) Având în vedere că personalul Reg. 2 C.L. este instruit pe materiale vechi (R. 35 și T. 38), credem că ar fi necesar ca cel puțin cadrele să fie instruite pe Care noi moderne (Tip IV și Tunuri de Asalt).

4) Ca urmare, propunem:

- cadrele celor două regimete contopite să cunoască toate C.L. aflate în prezent în dotare, insistându-se în special asupra C.L. Tip IV și Tunurile de Asalt moderne;

- echipajele trupă primite și prezente de la Reg. 1 C.L., care au fost instruite pe material modern, să continue instrucția pe acest material, de care dispunem de altfel în mică măsură și Reg. 2 C.L. (4 C.L. Tip IV și 3 Tunuri de Asalt);

- materialul vechi aflat la Reg. 2 C.L. să rămână încadrat cu echipajele instruite deja pe acest material.

5) Rugăm a se aproba în acest sens propunerea făcută de Reg. 2 C.L.

**ŞEFUL DE STAT MAJOR**

Colonel M. Stănculescu

Şeful Bir. 3 Instrucție

Maior R. Bărbucioru

**C.S.P.A.M.I., fond Inspectoratul General al Forțelor Motomecanizate, dosar nr. 300, f. 11**

\*  
\*            \*

## **DOCUMENT NR. 64**

R OMÂNIA  
MINISTERUL DE RĂZBOI  
CABINETUL MINISTRULUI  
Nr. 23411 din 31.III.1945

Am onoarea a vă aduce la cunoștință că domnul Ministrul de Război a hotărât că, Inspectoratul General al Motomecanizării să fie desființat pe data de 1 aprilie 1945.

Actualul Stat Major al acestui Inspectorat, rămâne să funcționeze în cadrul Direcției Motomecanizate, până se va stabili noua organizare și încadrare a Ministerului de Război.

D.O.  
DIRECTOR DE CABINET  
COLONEL,  
P. Comișel

|Comunicat: |  
- M.R. Secr.G-ral  
- SSAU Secr.Gral  
- M.St.M. Cabinet

**C.S.P.A.M.I., Colecția A.R.R.A, fond Ministerul de Război. Cabinet, dosar nr. 120, fila 1.**

## **PARTEA a IV-a. FOTOGRAFII**

### **LISTA FOTOGRAFIILOR**

<b>Foto nr.</b>	<b>Denumirea fotografiei</b>
1	Blindat și șenileță tip Citroen
2	Blindat tip Citroen
3	Renault FT
4	Tanc Renault M 17FT, md 1917
5	Tanc Renault model 1917
6	Tanc Renault tip D1
7	Tanc Renault tip D1
8	Tanc Praga Tip R1
9	Tanc Skoda tip R2
10	Tanc R2
11	Echipaj tanc R2 cu instructor
12	Tanc Skoda R2
13	Tancurile Skoda R2 și R35
14	Tanc Renault Tip R35
15	Tanc R35
16	Tanc R35 din Regimentul 2 Care de Luptă tractând
17	Tanc R35 modernizat la uzinele din țară (aflat în dotarea Armatei Române)
18	Tanc Tip 3
19	Tanc T 3
20	Tanc T 4
21	Tanc R 35 al Regimentului 2 Care Luptă

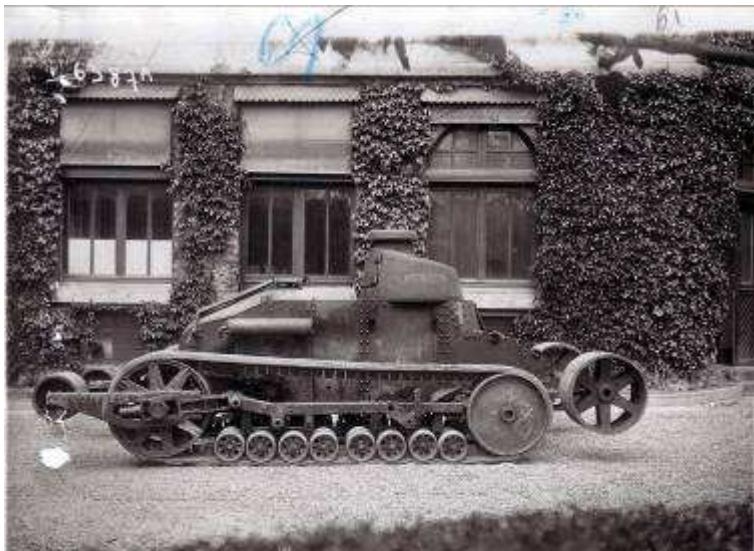
<b>Foto nr.</b>	<b>Denumirea fotografiei</b>
22	TancT 38
23	Tanc T 38
24	Tanc amfibiu în momentul intrării în apă
25	Tanc Fiat, model 3000
26	Tanc ușor Fiat, model 1933
27	Tanc ușor Fiat cu remorcă
28	Tanc Christie
29	Tanc Disston Impenetra (uzinele americane)
30	Tanc P1 (cehoslovac)
31	Tanc T.K.S. (polon)
32	Tanc P1 cehoslovac
33	Tanc A.H.IV (cehoslovac)
34	Tanc Vickers (englez)
35	Tanc T.K.3 (polonez)
36	Tanc T.K.3 pe calea ferată (polonez)
37	Tanc Z.B.
38	Tanc A.M.R.
39	Tanc Renault Z.B.
40	Tanc Renault tip N.C., model 1927
41	Renault tip U.E.
42	Tanc „Landsverk Lynx” (suedez)
43	Tanc „Landsverk” (suedez)
44	Tanc blindat „Landsverk Lynx” (suedez)
45	Tanc ușor Fiat, model 1933 (siluetă)

<b>Foto nr.</b>	<b>Denumirea fotografiei</b>
43	Tanc ușor K.H.50 (siluetă)
44	Tanchetă Vickers – Carden –Loyd – Rusă T 27 (siluetă)
45	Tanc Vickers – Amstrong – Rus T 26 (siluetă)
46	Tanc Vickers model B, polonez (siluetă)
47	Tanc mijlociu Christie (siluetă)
48	Tanc greu rus M.I (siluetă)
49	Tanchetă sistem Carden Loyd M.K.VI (siluetă)
50	Tanc ușor Vickers-Armstrong 1930 (siluetă)
51	Tanc Vickers M.K. II (siluetă)
52	Tanc Vickers M.K.1-2 (siluetă)
53	Tanchetă Renault U.E. (siluetă)
54	Tanc ușor Renault M 26/27 (siluetă)
55	Tanc Renault M 17/18 F.T. (siluetă)
56	Tanc Renault NC.27-31 (siluetă)
57	Tanc Renault M 22/23 (siluetă)
58	Tanc greu 3C (siluetă)
59	Autoblindat Ford, de sprijin pe șasiu, în dotarea armatei polone (siluetă)
60	Şeniletă tip Citroen
61	Şeniletă sanitară tip Citroen
62	Şeniletă Malaxa tipul U.E.
63	Şenilete Malaxa tip U.E., Renault
64	Tanc ușor Carden-Loyd
65	Tanc ușor Carden-Loyd
66	Tanc ușor Carden-Loyd cu remorcă

<b>Foto nr.</b>	<b>Denumirea fotografiei</b>
67	Tanc german
68	Tanc T.K.3 polonez
69	Auto-mitralieră Citroen-Kegresse pe şasiu
70	Autoblindat prevăzut cu 1 mitralieră și proector
71	Atotun Skoda R2, md 1943
72	Autotun de asalt Stug III, 1943
73	Tren blindat și tancuri (Manevre Germania, 1936)
74	Tancuri (Manevre Germania, 1936)
75	Tancuri germane în aplicații
76	Tancuri germane în aplicații
77	Tancuri germane în aplicații
78	Tancuri germane la parada militară
79	Tanc R2
80	Regimentul 2 Care București
81	Fabrica Malaxa (1941)
82	Tanc Skoda R2 (Odessa)
83	Tanc ușor R1
84	Frontul de Est, 1942. G-ral C-tin Pantazi în inspecție la o unitate de cavalerie mecanizată
85	Frontul de Est. 1943 Kerci
86	Autotractor blindat remorcând un obuzier



**Foto 1 - Blindat și șeniletă tip Citroen**  
**Bază: Marele Stat Major, Secția 4 Dotare, dos. nr. 87, f. 59**



**Foto 2 - Blindat tip Citroen**

**Bază: Marele Stat Major, Secția 4 Dotare, dos. nr. 87, f. 61**

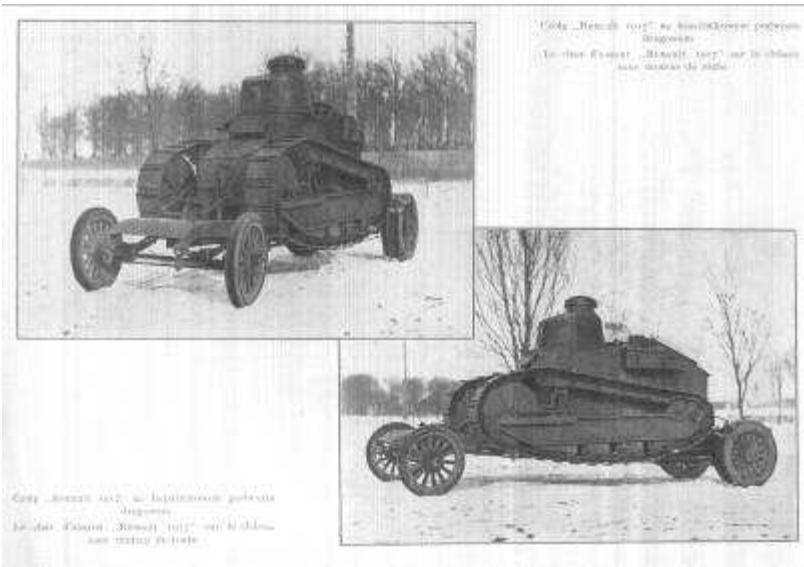


**Foto 3 – Renault FT**

**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 4 – Tanc Renault M 17 FT, md 1917**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 5 – Tanc Renault, model 1917**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.309**



**Foto 6 – Tanc Renault Tip D1**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.369, f.5**

---



**Foto 7 – Tanc Renault Tip D1**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.369, f.5**



## Foto 8 - Tanc Praga Tip R.1

Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 645, f. 56



## Foto 9 - Tanc Skoda Tip R.2

Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 645, f. 57



**Foto 10 – Tanc R 2**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 11 – Echipaj Tanc R2 cu instructor**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 12 – Tanc Skoda R2**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 13 – Tancurile Skoda R2 și R35**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 14 - Tanc Renault Tip R.35**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 645, f. 58**



**Foto 15 – Tanc R35**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 16 – Tanc R35 din Regimentul 2 Care de Luptă tractând Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 17 – Tanc R35 modernizat la uzinele din țară (aflat în dotarea Armatei Române)  
Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 18 – Tanc Tip 3**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 645, f. 5**



**Foto 19 – Tanc T3**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 20 – Tanc T4**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 21 - Tanc R35 al Regimentului 2 Care Luptă**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 22 - Tanc T38**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



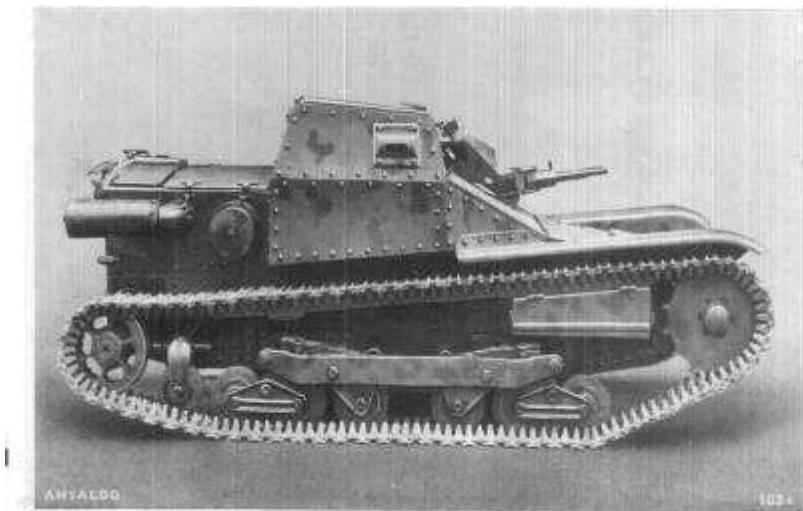
**Foto 23 - Tanc T38**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



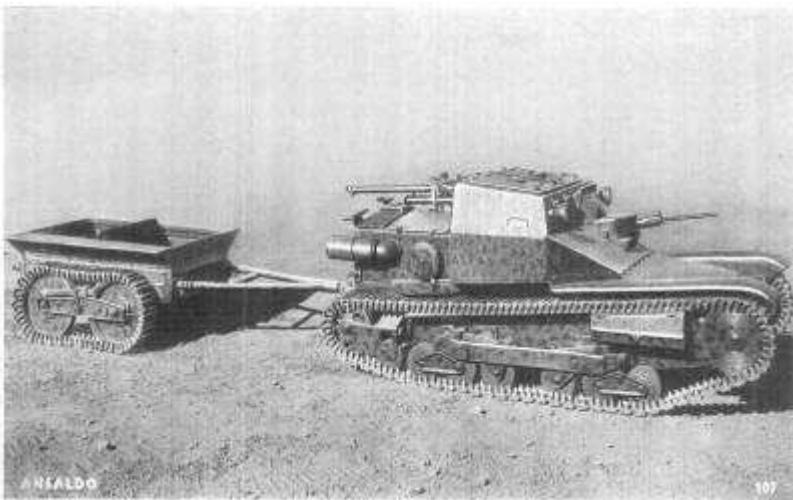
**Foto 24 - Tanc amfibiu (englez)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.635, f.198**



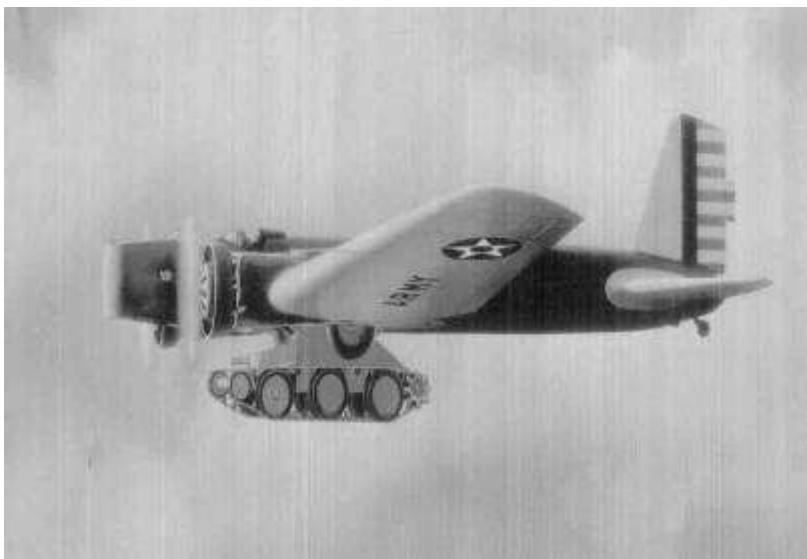
**Foto 25 – Tanc Fiat, model 3000**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.366**



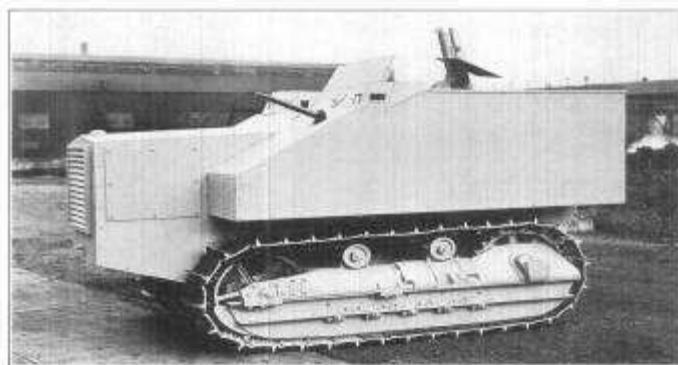
**Foto 26 –Tanc ușor Fiat, model 1933**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.1743, f.1**



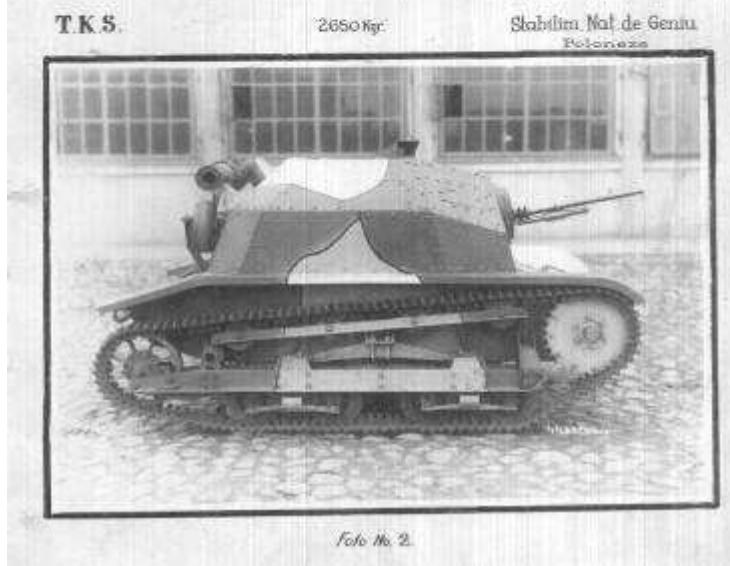
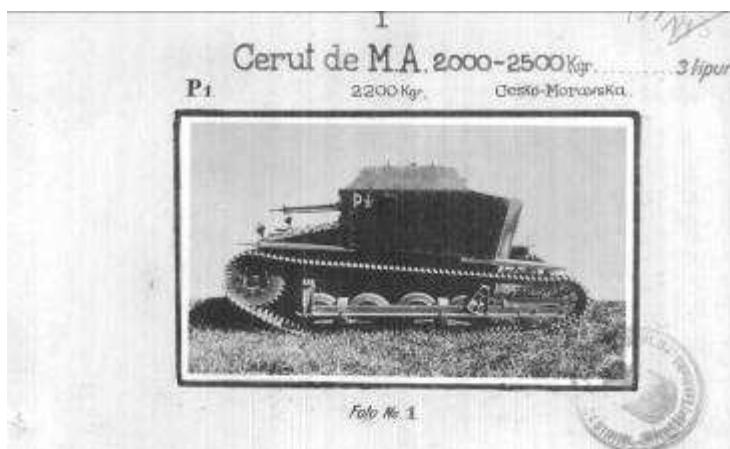
**Foto 27 –Tanc ușor Fiat cu remorcă**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.1743, f.1**



**Foto 28 - Tanc Christie (model perfecționat ce putea fi transportat cu avioane speciale, fixându-l între roțile trenului de aterizare)**  
Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 632, f. 79



**Foto 29 – Tanc Disston Impenetrator, uzinele americane Otto Kafka,  
Incorporated New York**  
Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 632, f.12



- Foto 30 - Tanc P1 (cehoslovac - sus)

- Tanc T.K.S. (polonez - jos)

Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 644, f.133



**Foto 31 – Tanc P1 cehoslovac**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.148**



Foto. Nr. 3

Carul Amfibie ușor Vickers - Nu are fotografie



Foto. Nr. 4

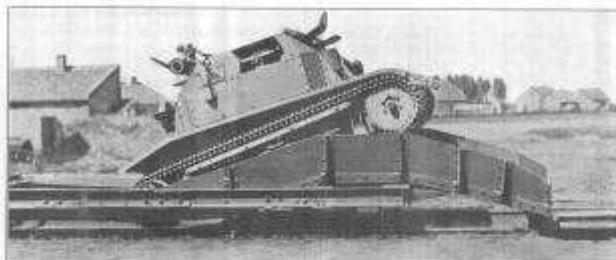
**Foto 32 - Tanc A.H.IV (cehoslovac - sus)  
- Tanc Vickers (englez - jos)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 644, f.134**



Widok ogólny

Vue générale

**Foto 33 – Tanc T.K.3 (polonez)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.300verso**



Cadet „TK3” spredilejte  
z počtu „M. I. A. P. R.”  
Levá strana „TK3”  
sou s výklopnou zadní  
branou



Cadet „TK3” se zadní bránou  
bez zadního křídla  
Levá strana „TK3”  
sou s výklopnou zadní  
branou

**Foto 34 – Tanc T.K.3 pe calea ferată (polonez)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.312 verso**

Z.B.

4000 Kgr.

Renault



Foto № 5

Carul S.I.D. Skoda - Nu are fotografie -

A.M.R.

5400 Kgr.

Renault



Foto № 6

**Foto 35 – Tanc Z.B. (prototip realizat de uzinele Renault - sus)**

**- Tanc A.M.R. ( experimentat de unități de cavalerie - jos)**

**Bază: M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dos. nr. 644, f.135**



**Foto 36 – Tanc Renault Z.B.  
Bază: M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.387**



**Foto 37 – Tanc Renault tip N.C., model 1927  
Bază: M.I.A.P.R , Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.139**



**Foto 38 – Renault tip U.E. (destinat transportului de muniție)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 1467 A, f.5**



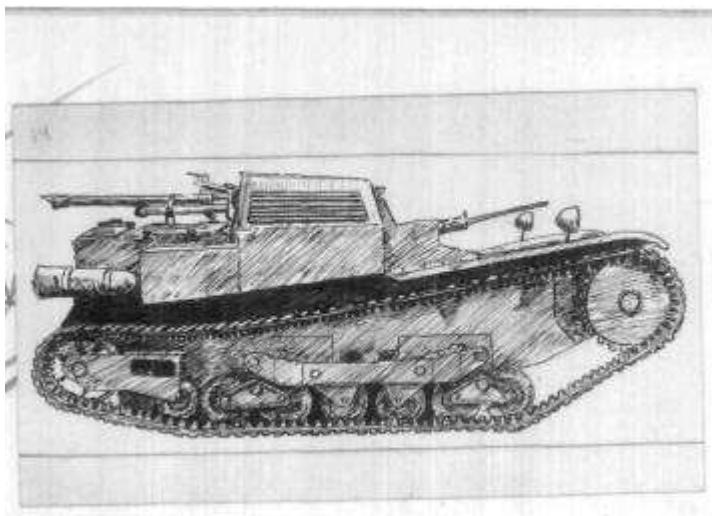
**Foto 39 - Tanc „Landsverk Lynx” (suedez)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 1700, f. 7**



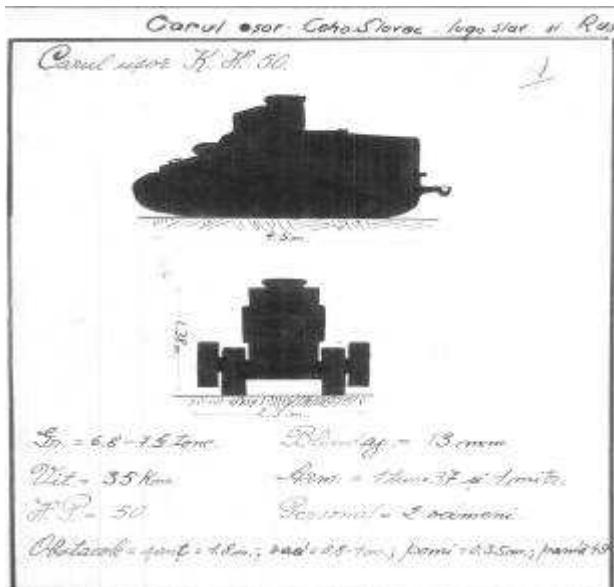
**Foto 40 - Tanc „Landsverk”(suedez)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică**  
**dos. nr. 1700, f. 11**



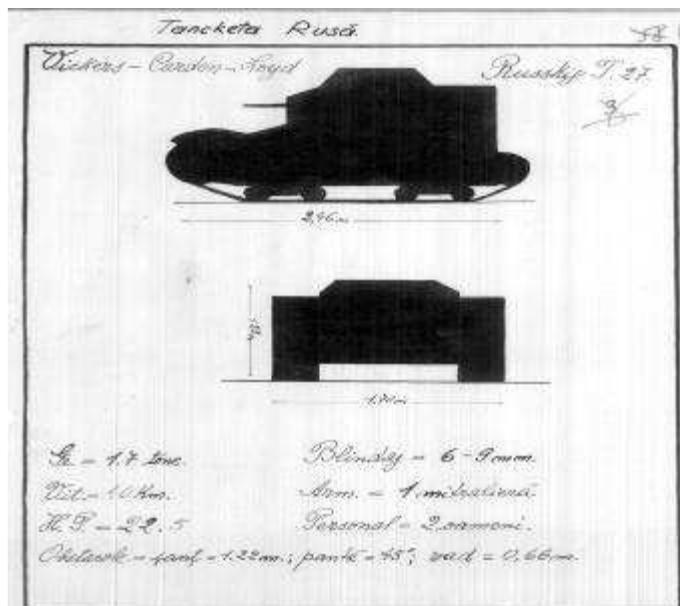
**Foto 41 - Tanc „Landsverk Lynx” (suedez)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 1700, f. 13**



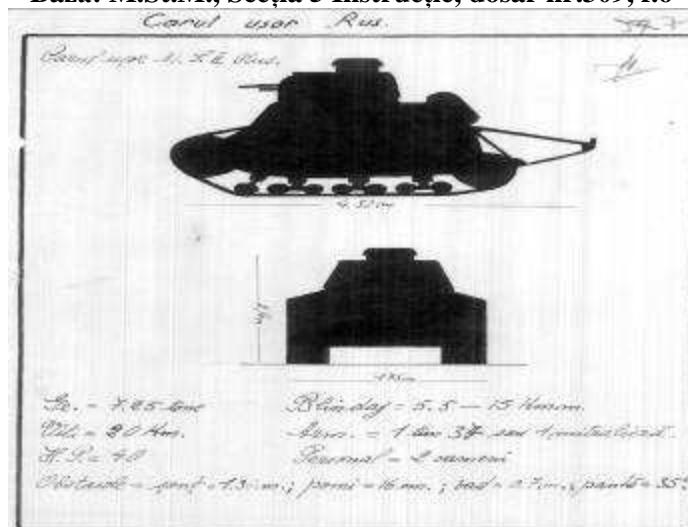
**Foto 42 – Tanc ușor Fiat, model 1933 (siluetă)**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.309**



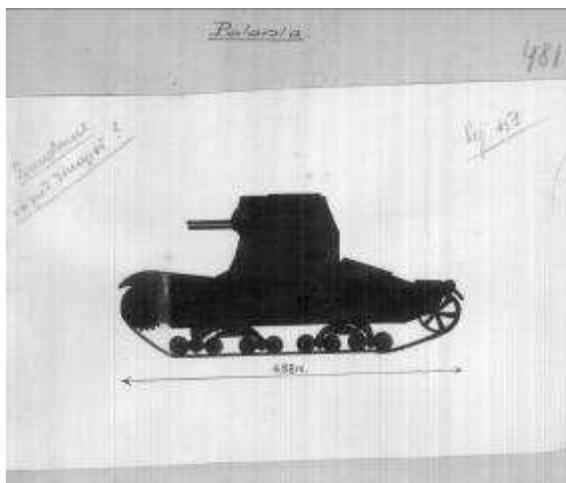
**Foto 43 – Tanc ușor K.H.50 (siluetă)**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.4**



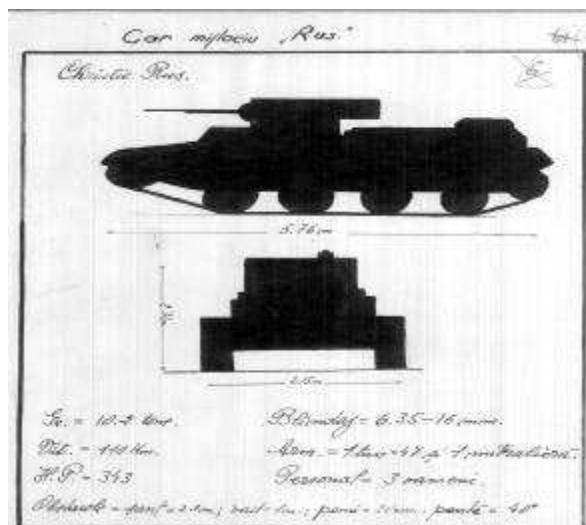
**Foto 44 – Tanchetă Vickers-Carden-Loyd-(Rus) T 27 (siluetă)**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.6**



**Foto 45 – Tanc Vickers-Armstrong - (Rus) T26 (siluetă)**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 7**



**Foto 46 – Tanc Vickers, model B, (polonez) (siluetă)**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.481**



**Foto 47 – Tanc mijlociu Christie (siluetă)**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 9**

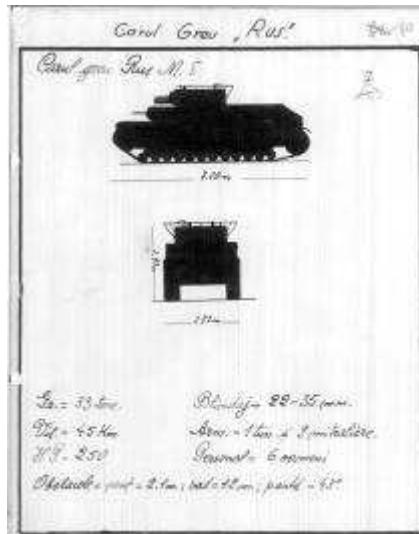


Foto 48 – Tanc greu (rus) M. I (siluetă)

Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 10

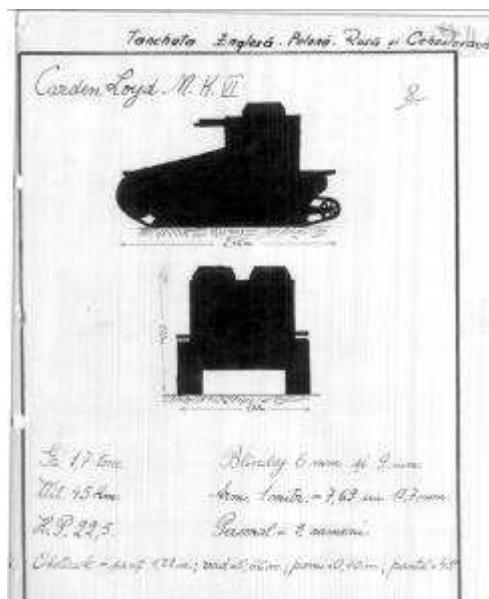
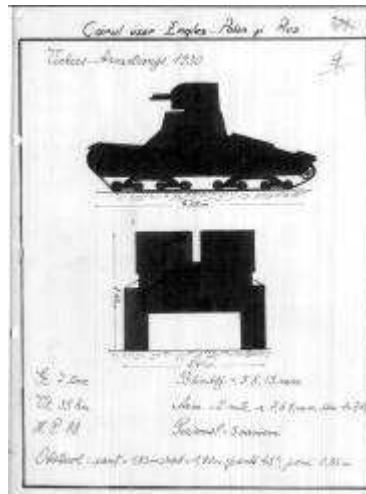
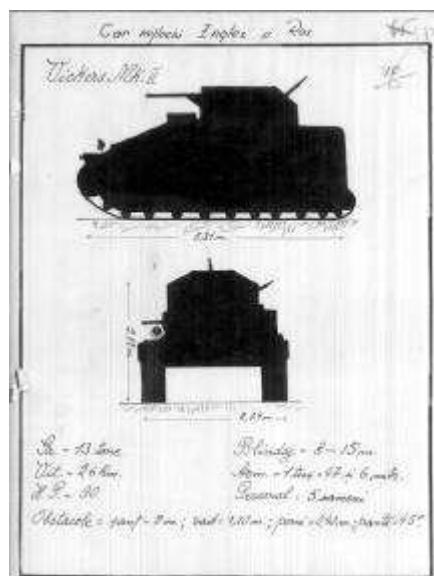


Foto 49 – Tanchetă sistem Carden Loyd M.K.VI (siluetă)

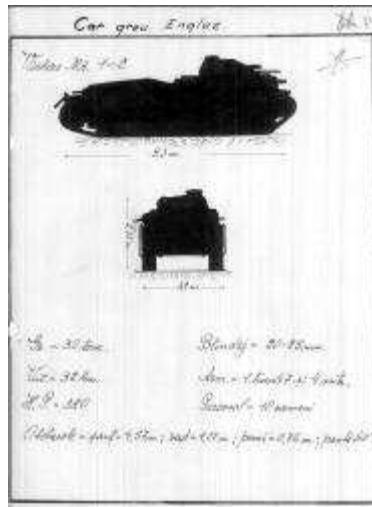
Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 11



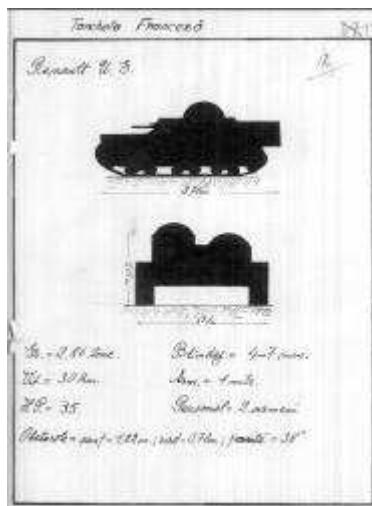
**Foto 50 – Tanc ușor Vickers-Armstrong 1930 (siluetă)**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.12**



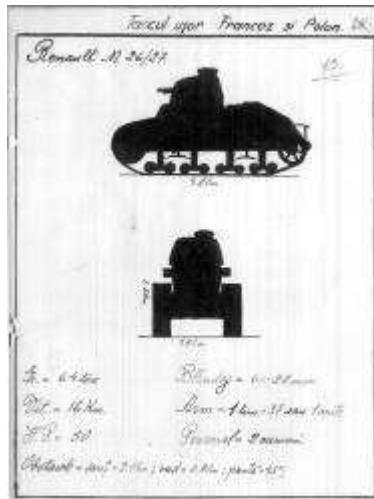
**Foto 51 – Tanc Vickers M.K.II (siluetă)**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.13**



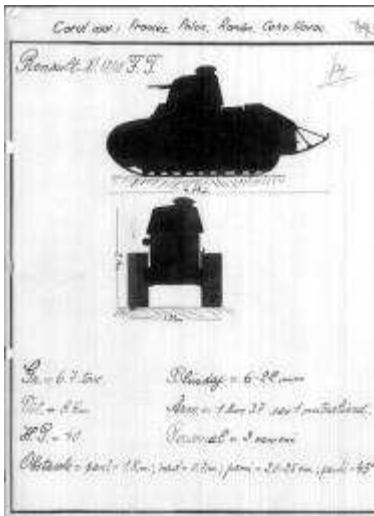
**Foto 52 – Tanc Vickers M.K.1-2 (siluetă)**  
**M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.14**



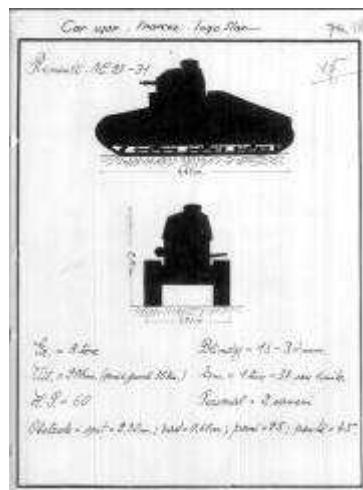
**Foto 53 - Tanchetă Renault U.E.(siluetă)**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 15**



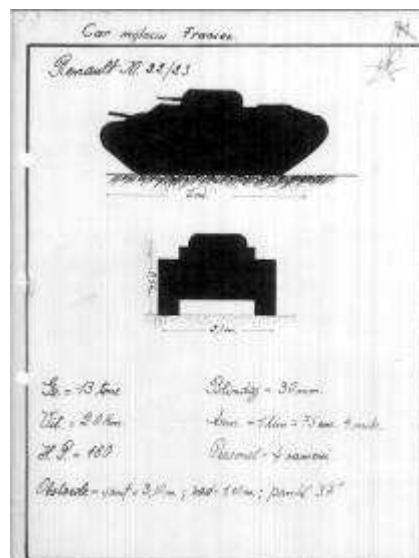
**Foto 54 – Tanc ușor Renault M 26/27 (siluetă)**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 16**



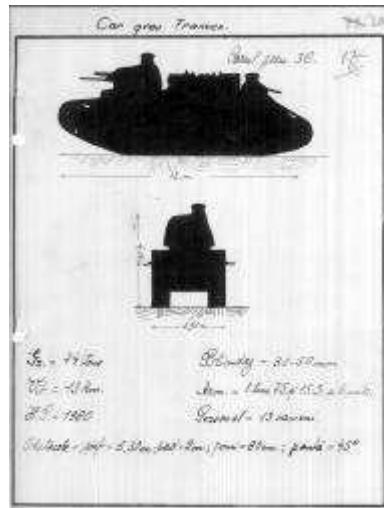
**Foto 55 – Tanc Renault M.17/18 F.T. (siluetă)**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 17**



**Foto 56 - Tanc Renault NC.27-31 (siluetă)**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 18**

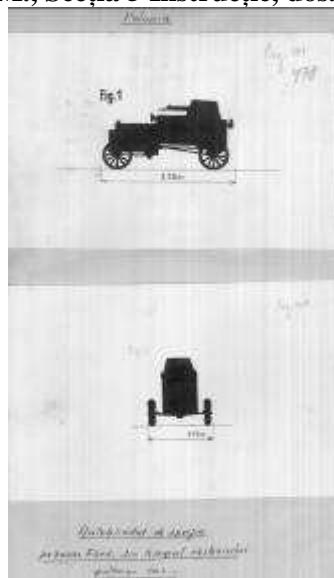


**Foto 57 - Tanc Renault M. 22/23 (siluetă)**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 19**



**Foto 58- Tanc greu 3C ( siluetă)**

Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 20



**Foto 59 – Autoblindat de sprijin Ford, pe şasiu, în dotarea armatei polone (siluetă)**

Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr.435, f.478

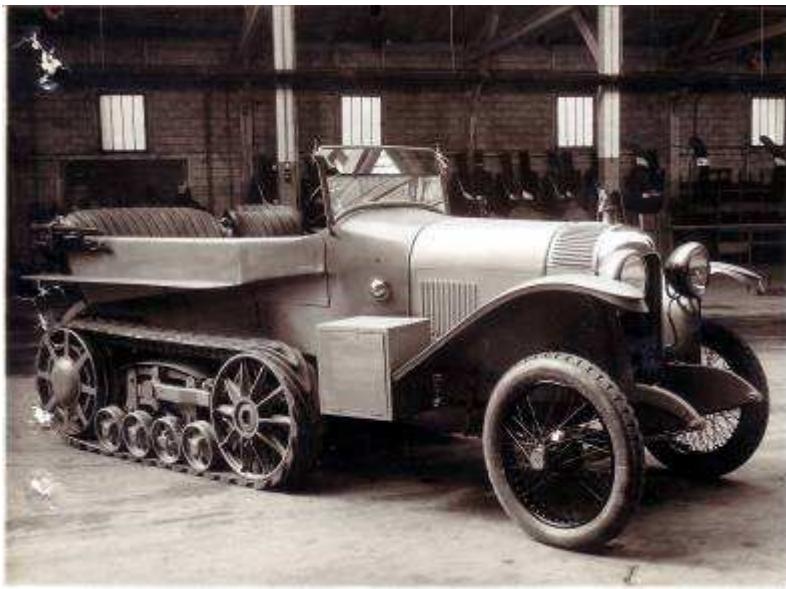


Foto 60 - Șenileță tip Citroen

Bază: Marele Stat Major, Secția 4 Dotare, dos. nr. 87, f. 55



Foto 61 - Șenileță sanitară tip Citroen

Bază: Marele Stat Major, Secția 4 Dotare, dos. nr. 87, f. 63



**Foto 62 - Șenileta Malaxa Tipul U.E.**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr. 645, f. 61**

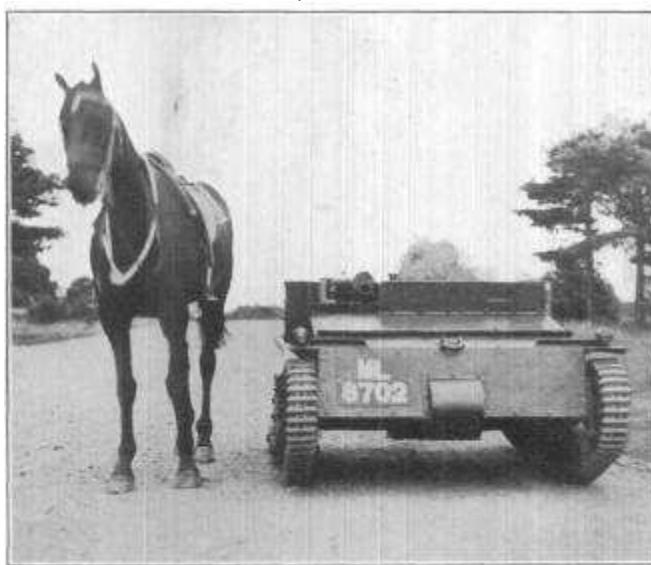


**Foto 63 – Șenilete Malaxa tip U.E., Renault**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**

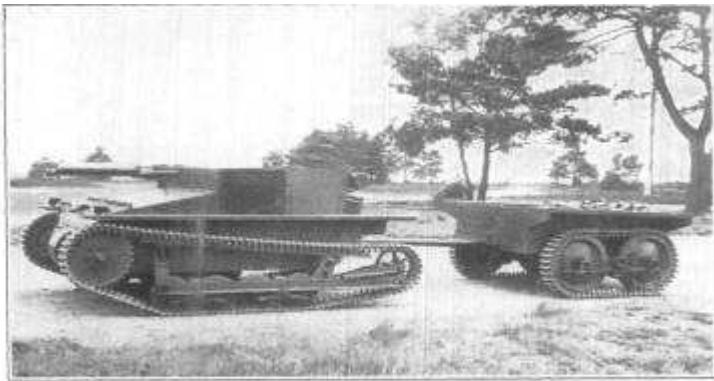


Le char léger "CARDEN-LOYD" est un véhicule à chenilles,

**Foto 64 – Tanc ușor Carden-Loyd**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.321**



**Foto 65 – Tanc ușor Carden-Loyd**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.327**



Tout en transportant son chargement normal, le char peut être employé comme tracteur. Dans ce but, on peut y attacher, par moyen d'un crochet spécial, une voiturette à chenilles pesant environ 400 Kgs.

*Tableau No. 22.*



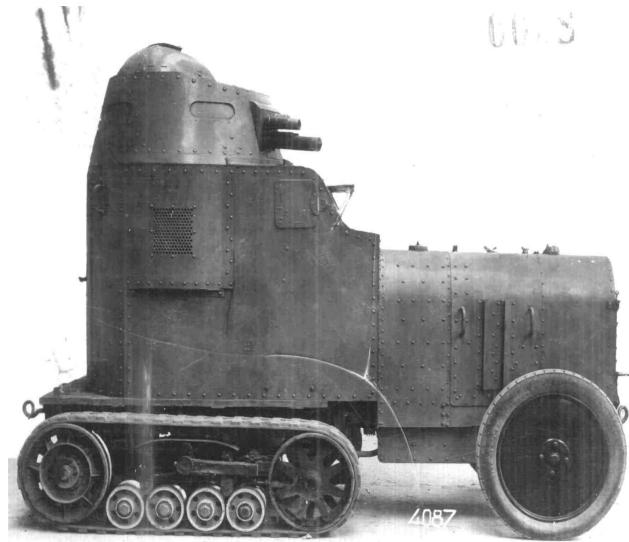
**Foto 66 – Tanc ușor Carden-Loyd cu remorca**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.329**



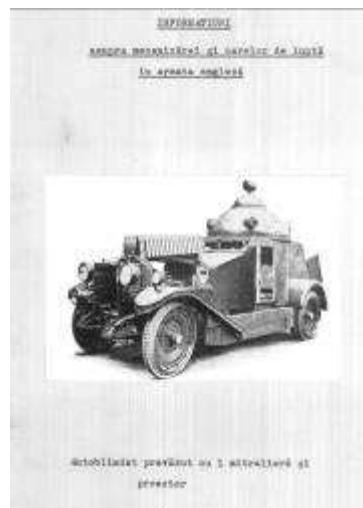
**Foto 67 – Tanc german**  
**Bază: M.St.M., Secția 5 Instrucție, dosar nr.309, f.417**



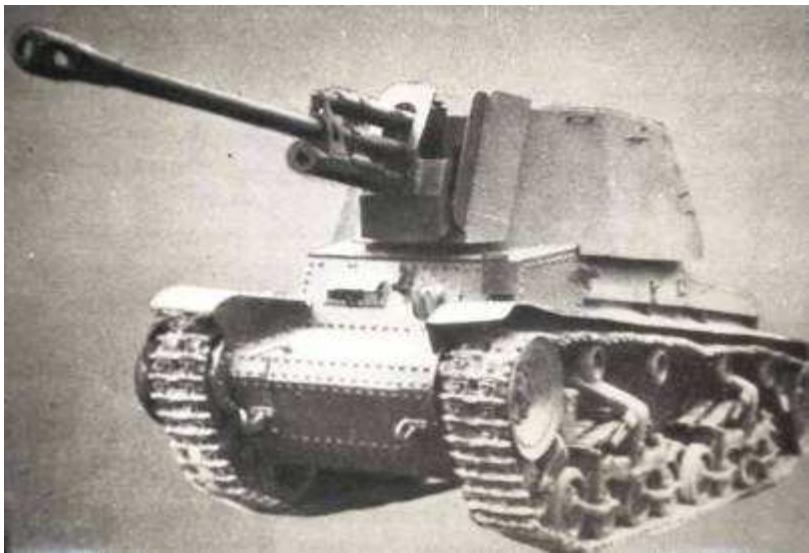
**Foto 68 – Tanc T.K.3 polonez**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.435, f.308**



**Foto 69 - Auto-mitralieră Citroen-Kegresse pe şasiu**  
**Bază: Ministerul de Război, Direcția 8 Armament, dos. nr. 621, f. 98**



**Foto 70 - Autoblindat prevăzut cu 1 mitralieră și proector**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dos. nr.635, f.203**



**Foto 71 – Autotun Skoda R2, md 1943, cal.76,2mm**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 72 – Autotun de asalt Stug III, 1943**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 73 - Tren blindat și tancuri (Manevre Germania, 1936)**  
Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr.309, f. 273



**Foto 74 - Tancuri (Manevre Germania, 1936)**  
Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr. 309, f. 274



**Foto 75 –Tancuri germane în aplicații**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr.309, f.418**



**Foto 76 –Tancuri germane în aplicații**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr.309, f.420**



**Foto 77 –Tancuri germane în aplicații**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr.309, f.421**



**Foto 78 –Tancuri germane la parada militară**  
**Bază: M. St. M., Secția 5 Instrucție, dos. nr.309, f.425**



**Foto 79 – Tanc R2 (1939)**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 80 - Regimentul 2 Care Luptă - Bucureşti**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 81 – Fabrica Malaxa (1941)**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 82 – Tanc Skoda R2 (Odessa)**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



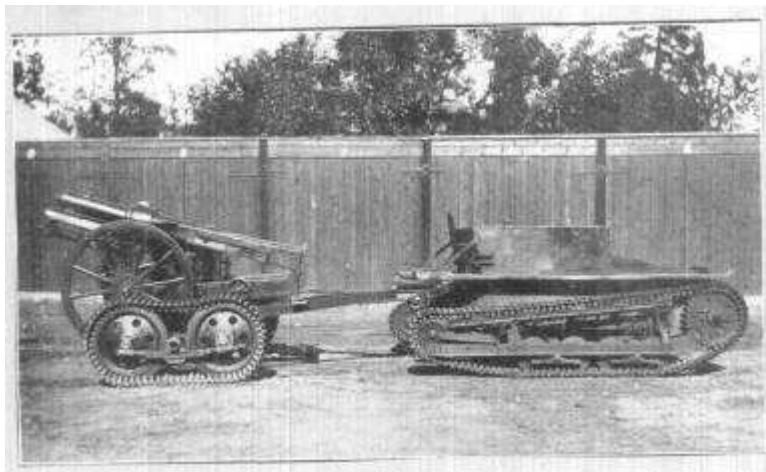
**Foto 83 – Tanc ușor R1**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 84 – Frontul de Est, 1942. G-ral C-tin Pantazi în inspecție la o unitate de cavalerie mecanizată**  
**Bază: Fototeca Serviciului Iсторic al Armatei**



**Foto 85 – Frontul de Est. 1943 Kerci**  
**Bază: Fototeca Serviciului Istoric al Armatei**



**Foto 86 – Autotractor blindat remorcând un obuzier (în dotarea  
armatei engleze)**  
**Bază: M.I.A.P.R., Direcția Tehnică, dosar nr.635, f.206**

## CUPRINS

	Pag.
<b>CUVÂNT ÎNAINTE</b>	<b>3</b>
<b>PARTEA I. DE LA PRIMUL LA AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL</b>	<b>6</b>
I.1. Etapa începuturilor promițătoare	6
I.2. Eclipsa (1922-1931)	22
I.3. Relansarea preocupărilor (1932-1939)	37
I.4. Neutralitatea (1939-1941)	59
<b>PARTEA A-II-A. AL DOILEA RĂZBOI MONDIAL</b>	<b>66</b>
II.1. Campania din 1941	66
II.2. Campania din 1942	76
II.3. Refluxul (1943-1944)	79
II.4. Campania din vest (23 august 1944 – 9 mai 1945)	98
<b>PARTEA A-III-A. DOCUMENTE.</b>	<b>118</b>
Rezumatul documentelor	118
<b>PARTEA A-IV-A. FOTOGRAFII.</b>	<b>343</b>
Lista fotografiilor	343