

Aerodromul Budacu 1944

-Povestea- PARTEA I

Odată cu retragerea trupelor germane din România, în urmă actului de la 23 august 1944 grupele din aviația germană au folosit o perioadă de aproximativ două luni aerodromurile de lângă Reghin, Mociar, Luieriu cât și aerodromul de la Budak, (Budacu de Jos cunoscut ca și Budak, Budek, SsasBudak, Alsóbudak sau Kiss-Budak).

Aerodromurile amenajate în grabă, nu aveau unități de artilerie antiaeriană. În 26.08.1944 ajunge prima unitate de aviație germană.

După ce au reușit cu greutate și cu pierderi importante să se retragă din România, unitățile antiaeriane și restul unităților auxiliare Luftwaffe, la data de 1.09.1944, ajung în Budacu de Jos.

În urmă retragerii din România, Pe aerodromul Budak au sosit următoarele unități Luftwaffe:

26 August 1944 - Jagdgeschwader 53 „Pik As” Grupa I și II (JG 53)

31 August 1944 - Jagdgeschwader 52 Grupa V (JG 52)

28 August 1944 - Jagdgeschwader 77 „Jochen Prien” Grupa III (JG 77)

3 Septembrie 1944 - Jagdgeschwader 51 „Mölders” (JG 51)

11 Septembrie 1944 - Schlachtgeschwader 9 (SG 9).

25. Septembrie 1944 - Schlachtgeschwader 2 „Immelmann” Grupa I și X (SG2 și Pz/SG2). Grupa I este și ultima care părăsește aerodromul Budak în data de 10 Octombrie 1944, cu doar două zile înainte de sosirea unităților Armatei 40 și 7 sovietice și a Regimentului 3 vânători de munte românesc, care au eliberat orașul Bistrița, fără să tragă vreun foc de armă.

Piloți germani prezenți pe aerodromul din Budac:

Helmut Lipfert - supraviețuiește războiului

Otto Fönnekold - ucis la aterizare pe aerodromul Budacu în 31.09.1944

Peter Düttmann - supraviețuiește războiului

Wilhelm Maassen - supraviețuiește războiului

Fritz Zaubitzer - doborât în 31.08.1944, la 9 KM Sud de Reghin

Heinrich Sturm - moare în 22 decembrie 1944 în Ungaria, într-un accident la decolarea de pe aerodrom

Gerhard Messner - doborât în 24 septembrie 1944, probabil de un pilot sovietic, moare la 25 km de orașul Cluj-Napoca

Hans-Otto Junge - ucis de un Mustang american în 31.08.1944, în hotarul satului Teaca, Jud. Bistrița-Nasaud

Heinrich Tammen - în 16 septembrie îl ucide într-un duel aerian pe adj. av. Iosif Ciuhulescu. În 22.09.1944

Tammen doboară piloții români Ștefan Octavian Ciutac și Andrei Popa

Heinz Krah - rănit grav în 31.08.1944 după aterizarea forțată de la Frunzeni. A încetat din viață în data de 8.09.1944

în spitalul de la Reghin

Anton Korol - ultimul pilot care părăsește aerodromul Budacu cu unitatea Pz/SG2 în 10 Octombrie 1944

Jürgen Harder - prezent pe aerodromul Budacu în perioada 26.8.1944 - 16.9.1944 | JG53, moare lângă Berlin în 1945

Hans Riedel - ucis în accident, în timpul unui zbor tehnic la 20 km SW de aerodromul Budacu în data de 3.09.1944

Heinrich "Heinz" Hackler - ucis în luptă, deasupra Belgiei în data de 1 decembrie 1945 (III JG77)



JG 51



10.(Pz)/SG2



JG 52



JG 77



JG 53



Heinrich Hackler
"Hein-Heinz"



Anton Korol



Heinrich Sturm



Helmut Lipfert



Peter Düttmann



Otto Fönnekold



Jürgen Harder



Wilhelm Maassen

Povestea aerodromului începe după atacul american de la Solovăstru - Reghin. Alerta s-a dat la unitatea Jagdgeschwader 52 ce staționa pe aerodromul de la Budacu. Șase avioane de vânătoare Messerschmitt 109G au decolat sub comanda căpitanului Helmut Lipfert, toți fiind ași ai aviației germane care avea până în acel moment omologate un număr de 144 de victorii. Cei șase piloți germani, au zburat spre aerodromul de la Luieriu, unde au fost interceptate 40 avioane din Escadrila 5 americană formată din Mustang-uri P-51B și D, care atacase anterior (alături de Escadrilele 2 și 3) aerodromul de la Mociar (Görgényoroszfalu, Mocsár, Solovăstru). Din cei șase piloți germani s-a mai întors la Budak doar doi, Lipfert și Fönnekold. Unul dintre americanii doborâți de Lipfert, la Petrilaca - Mureș, a fost pilotul american Robert Davis, îngropat de săteni la o distanță de 10 metri de locul unde s-a prăbușit cu avionul. Având în vedere aceste date, se poate spune că atacul american a fost un mare succes. Pe pășunea Mociar, americanii au reușit să distrugă 58 de avioane germane, iar în luptele aeriene purtate în zona au mai doborât 7 avioane germane și au avariat două. În schimb, în acest raid americanii au pierdut doar patru avioane (unul la decolare de pe aerodromul din Mandna), Doar un pilot a murit (Davies), ceilalți doi fiind luați prizonieri de germani, la sfârșitul războiului ei s-au întors în SUA. Locotenentul Otto Fönnekold a reușit să doboare trei avioane Mustang P-51 americane conform raportului german, (victorii neomologate). La aterizare pe aerodromul Budacu, urmărit de un P-51 pilotat probabil de John Cobbe, Fönnekold este ucis.

O altă relatare referitor la moartea locotenentului Fönnekold :

"La 31. august 1944 Lipfert în echipaj cu Caporalul Ständer, la fel și formația al celui de-al 5-lea escadron JG 52 sub comanda locotenentului Fönnekold, primesc mesajul că aerodromul Luieriu (Löwer) va fi atacat de avioane IL-2 rusești.

Ajuns acolo, a observat o mulțime de avioane, care survolau aerodromul Luieriu. Lipfert conduce atacul și realizează prea târziu că IL-2 erau de fapt Mustang-uri P-51 Nord Americane. Otto a mitraliat un Mustang în partea de sud al aerodromului, urmărit de mai multe avioane americane, scăpând printr-un zbor la joasă altitudine. A revenit și a mai mitraliat un Mustang P-51 care efectua un atac la sol, dinspre drumul spre Reghin (Sächsisch-Regen). A mai lovit încă un avion, însă niciunul din avioane nu a fost confirmat drept "kill", adică doborât.

Lipfert se retrage către aerodromul Budak (Budacu). La aterizare a observat un singur avion rulând în mijlocul aerodromului, era avionul Locotenentului Fönnekold. La aterizare a fost mitraliat de un Mustang P-51. Un proiectil de 13 mm trecu prin blindaj și l-a lovit în inimă."

Când avionul a terminat de rulat pe pistă, Fönnekold era deja mort. Subofiterul Bennoil amintește în memoriile sale acest trist moment:

"Purtătorul Crucii de cavaler a fost condus cu participarea întregii populații și a trupelor maghiare la cimitirul săsesc din Budacu de Jos și îngropat cu onoruri militare".



Otto Fönnekold în primăvara lui 1944 Bulgaria



Doa fotografii din septembrie 1944, cu Wilhelm Maassen, pe aerodromul Budacu



Robert Davis și resturile avionului Mustang P-51B de la Petrilaca Mureș



Piese de avion, relicve militare și personale găsite pe Budacu, Mociar și Petrilaca

Aerodromul Budacu 1944

-Povestea PARTEA a II - a

Otto Fönnekold (Hamburg 15 Februarie 1920 – Budacu de Jos 31 August 1944)

Prima lui victorie a fost obținută la 1 decembrie 1942 pe Frontul de Est. Ultimele două victorii, din 31 August 1944, nu au fost confirmate.

Avionul în care își pierde viața, la aterizare pe aerodromul Budacu, este un Messerschmitt Bf 109 G-6 (serie fabrică: 441931) "negru 9".

Distincții militare:

- 1-2. Crucea de fier 1939 clasa 2 și clasa 1
3. Ehrenpokal der Luftwaffe - (Cupa de onoare a Luftwaffe)
4. Deutsches Kreuz - (Crucea germană în aur)
5. Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes - (Crucea de Cavaler a Crucii de Fier)



1.



2.



3.



4.



5.



Otto Fönnekold 1943



Foto înmormântarea lui Otto Fönnekold din 3 Septembrie 1944 cimitirul săsesc din Budacu de Jos (colecția Dénes Bernád)



Mormântul simbolic din Ohisdorf - Hamburg pentru Otto Fönnekold

ROMÂNIA
MINISTERUL APĂRĂRII NAȚIONALE

DECLASIFICAT
Exemplu etc.

U.M. 02410 „O” București
Nr. CR. 186 din 22.12.2018
- București -

Domniei: **Daniel GEORGIU**
(holand.dan@gmail.com)

La petiția dumneavoastră, referitoare la pilotul german Otto Fönnekold, vă adreșăm la cerșirea sa Oficial Național pentru Cultul Eroilor deșie următoarele date despre militarul menționat:

- **numele:** Fönnekold, **prenumele:** Otto;
- **data nașterii:** 15.02.1920;
- **data morții:** 31.08.1944;
- **locul înmormântării:** în centrul satului Budacu de Jos (județul Bistrița-Năsăud), lângă Monumentul eroilor din Primul Război Mondial, în vecinătatea Primăriei și a Căminului local.

SEFUL UNITĂȚII MILITARE 02410 „O”
Colonel

Poz.1



Conform ONCE (Poz.1) și a martorilor, după război, rămășițele pilotului Otto Fönnekold au fost reinhumate lângă Monumentul Eroilor din Primul Război Mondial, lângă primăria Budacu de Jos, rămășițe nerecuperate până în prezent de către statul german.



Maiorul Jürgen Hardner (Comandantul grupei I/JG53), a scris o scurtă notă către familia lui:

"Sunt bine! În ciuda a câtorva momente grele, în 6 zile m-am zbatut alături de 1000 de oameni că să trecem Carpații. Suntem într-o stare de spirit bună dar cel mai important este că suntem teferi."

În 5 Septembrie după masă misiunea noastră a fost să zburăm deasupra României de la Budak. JG 53 a zburat la o altitudine joasă, distrugând cai ferate, câteva locomotive și vagoane "

Unitatea I/JG 53, a părăsit aerodromul Budak, în data de 16 septembrie 1944.

"... Numai trimițând călăreți către Reghin am reușit să restabilim contactul cu ofițeri superiori și să identificăm Budak, ca destinație finală. Am mărșăluit aproximativ 700 de km și cu excepția câtorva vehicule care au fost aruncate în aer sau lăsate în urmă, din lipsa de combustibil, în 8 zile unitatea a sosit la Budak cu 400 autovehicule, 300 personal auxiliar feminin, și 1200 soldați. Unitatea a ajuns la Budak la 1 septembrie 1944 și a fost primită cu căldură de piloți și de mecanici care au ajuns mai devreme."

Sursa: Chronik des JG 53 "Pik As"



Maiorul Jürgen Hardner
Comandantul Grupei I/JG53

Aerodromul Budacu 1944

Otto Fönnekold



Heinrich Sturm, Gerhsrd Barkhorn, Wilhdlm Batz and Otto Fönnekold



Surse:
luftwaffelovers.blogspot.com
military.wikia.org
flickr.com
Ritterkreuzträge
magnum-x.pl

Aerodromul Budacu 1944

-Povestea PARTEA a II - a

Stengl pe aerodromul din Tecuci 1944



Avionul lui Stengl în perioada alianței cu România

© CLARE DESIGN

Ernst Stengl (19?? – 2010). În 13 ianuarie 1944, a fost repartizat ca ofițer de legătură pentru piloții români. A venit la punctul de comandă al corpului de aviație românesc, aflat sub comanda generalului Deßloch. S-a alăturat în "Grupul 9 Vânătoare", alături de Locotenentul Neuböck, căpitanul Alexandru Șerbănescu și căpitanul (Prințul) Constantin M. Cantacuzino.

Ernst Stengl fost prezent pe aerodromul: *Lepeticha, Nikolajew - Est, Odesa, Tecuci, Roman, Iași, Buzău, Manzar și Ciora Diejestrje.* În această perioadă, a zburat pe avioane de vânătoare Bf 109 G-6, împreună cu escadrițele românești.

La sfârșitul lunii August 1944, a revenit la JG 52, în escadrila 5. Afla sub comanda Locotenentului Otto Fönnekold. Comandantul grupului a fost căpitanul Helmut Lipfert. A fost prezent pe aerodromul: *Mociar, Budacu și Zilistea.*



Ernst Stengl pe aerodromul Budacu în septembrie 1944



Reconstituire din teren (aproximativ), în 2019, a fotografiei lui Ernst Stengl din septembrie 1944



Sigla Grupului 9 Vanatoare



Ernst Stengl pe aerodromul din Tecuci iunie 1944

Aerodromul Budacu 1944

-Aerodromul- PARTEA a III -a



Vechiul aerodrom german de la Budac (Budak-Budacu) 2017



Budacu de Jos 1943 - spre aerodromul Budacu (Padurea de Ses) Sursa: siebenbuerger.de

Budak (HUN) (ROM) (Budacu de Jos, Szászbudak) (47 05 12 N - 24 31 08 E) (Harta 1)

Generalități: teren de aterizare (Landplatz) sau zonă de acces în câmp (Feldflugplatz) în timpul războiului din 1944 (Transilvania) c. 80 km NE Kolozsvár (Cluj) și 5,5 km SSE din Beszterce (Bistrița).

Corect locația terenului de aterizare nu a fost determinată. *(1)

Istorie: nu s-au găsit detalii, cu excepția faptului că a fost construit în timpul războiului, probabil în 1943-1944. A devenit bază principală pentru piloții Luftwaffe și bombardierele piloți în timpul retragerii germane prin Transilvania în august-octombrie 1944.

Unități operaționale: I./JG 53 (Aug-Sep 1944); III./JG 77 (Aug-Sep 1944); II./JG 51 (Sep 1944); II./JG 52 (Sep 1944); 14. (Pz.) / SG 9 (Sep 1944); 10. (Pz.) / SG 2 (Sep 1944); I./SG 2 Aug- Oct 1944).

Comandament: nu a fost identificat.

Unități (pe date diferite - incomplete): Jagdabschnittsführer Rumänien (Aug-Sep 1944).

[Surse: cronologii; BA-MA; NARA; PRO / NA; website ww2.dk]

*(1)

"În urma cercetărilor din teren, concluzia mea este că aerodromul Budak și Beszterce, descris pe pe websiteul ww2.dk este unul și același aerodrom.

Documentul postat pe websiteul ww2.dk nu face referire la fostul aerodrom din Dorolea (Jad) care este la 7.7 km NE de Bistrița.

Aerodromul Budak este întradevăr la 8.5 km SE de centrul orașului Bistrița (Harta 2), cu barăci la SE de pista principală de aterizare.

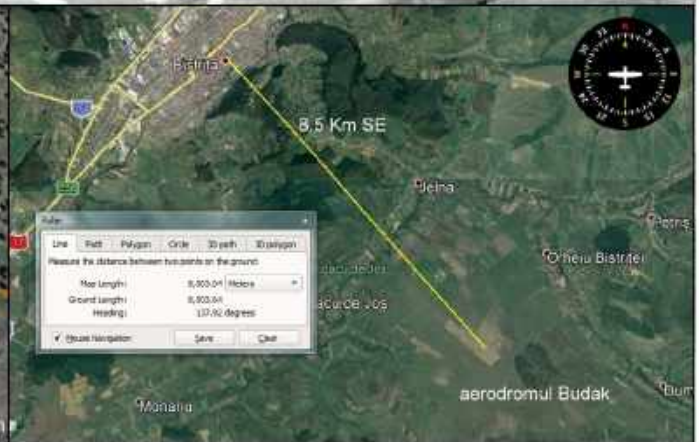
Apare și o pistă neterminată în partea de Vest. Lățimea și lungimea pistei principale este aproximativ aceeași cu descrierea aerodromului Beszterce.

Informațiile fragmentate din cele două descrieri alcătuiesc o informație completă a aerodromului Budak (Budacu)" Vezi Harta 1 și 2 de mai jos.

- Georgiu Daniel



Harta 1



Harta 2

Beszterce (HUN) (ROM) (Bistrița / România) (47 04 35 N - 24 34 25 E)

Generalități: teren de aterizare în SE Ungariei (astăzi N România) 221 km ES din Debrecen și 8,5 km SE de centrul orașului Beszterce. (Harta 2)

Istorie: Pista aterizare de urgență pentru Forțele Aeriene Române până când Ardealul a fost cedat Ungariei în 1940

Suprafață și dimensiuni: suprafața de iarbă ce măsoară cca. 2560 x 760 de metri (2800 x 830 de metri).

Infrastructură: 2 hangare atelier și barăci în colțul SE al aerodromului.

Aeronavele au fost dispersate de-a lungul perimetrului și în câmpurile adiacente și la limita zonelor împădurite.

În 14 septembrie 1944 lucrările de nivelare în curs de desfășurare pentru a extinde zona de aterizare spre Vest.

Unități operaționale: nu au fost identificate.

Comandament: nu a fost identificat.

[Surse: AFHRA A5262 pp.882 and 899 (Dec 43 and updated 20 Oct 44); chronologies; BA-MA; NARA; PRO/NA; website ww2.dk]



Aerodromul Budacu 1944



Aerodrom german de la Budac -16 septembrie 1944



Vechiul aerodrom Budacu - 2018

Jurnal de zbor Jagdgeschwaders II/ 52 Budac

Perioada septembrie 1944 Budac

Joi, 31 august 1944

Situația acestei zile a fost prezentată cadrul expoziției " Avioane și aviatori în nord-estul Transilvaniei", ce poate fi vizitată la Muzeul Bistrița, cât și în " Povestea aerodromului Budacu".

Vineri, 1 septembrie 1944

La sfârșitul acestei zile, escadrila a celui de-al doilea grup, începe cu o victorie. Doboară un YAK 9 rusesc. Astfel, Fw. Erich Büttner își anunța a 11-a victorie.

Raport german:

02.09.44 Fw. Erich Büttner 2./JG 52 down II-2 £ 11 176: at 1.500 m. 09.56m Film C. 2035/II Anek: Nr. 8.

Tot în aceasta zi, revenit din concediul de recuperare, Hptm. Heinrich Sturm, care preia conducerea escadrilei 5 de pe Budac.

Vineri, 8 septembrie 1944.

Uffz. Heinz Krah, din escadrila 6, rănit în luptele aeriene din 31 august 1944, aterizând forțat la Frunzeni, a murit la spitalul din Reghin. (Un martor ocular susținea că, Heinz a fost conștient când a fost extras din carlinga Messerschmitt-ului rănit la cap și fata, cerând în limba germană apa.

Luni, 11 septembrie 1944

După declarațiile de război ale României și Bulgariei (oficial a fost semnat la Moscova, pe 12 septembrie 1944), Uffz, Heinrich Tammen, din escadrila 6, doboară după amiaza, doua avioane Go 145 aviației regale românești.

Raport german:

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Go 145 £ 36 157: Bodennähe 17.38 Film C. 2035/II Anek: Nr.

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Go 145£ 36 157: Bodennähe 17.39 Film C. 2035/II Anek: Nr.

Sambătă 16 septembrie 1944

Heinrich Tammen îl doboară pe Adj. stag av. Iosif Ciuhulescu pilotând un avion IAR 80 C, alb Nr. 413. Ciuhulescu reușește să se salveze prin parașutare.

"Însoțire He-111 la Gara Aoahida, decolare la ora 16:20 ...Adj. Av. Ciuhulescu Iosif, este doborât din prima rafala, cazând în vrie...

" Sursa: pag. 225, "Vânătorul IAR 80 Istoria unui erou necunoscut" – Dan Antoniu, George Cicos.

Raport german:

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 IAR-80 £ 37 336: at 4.500 17.10 Film C. 2035/II Anek: Nr. 381

Duminică 17 septembrie 1944

Peter Düttmann conduce acum escadrila 6, Helmut Lipfert este încă în vacanță. Düttmann doboară deasupra orașului Cluj-Napoca un avion He-111 și un avion IAR 80 pilotat de Adj. Av. Popescu Victor.

"Însoțire He111 la gara Apahida...Din formația de bombardiere, un He-111 este doborât...Vânătorii nostrini au putut interveni la timp, având viteza prea mică fata de avioaneleMe-109G germane. Adj. Av. Popescu Victor este lovit de un vânător inamic deasupra Clujului.

" Pagina 226, Vânătorul IAR 80 Istoria unui erou necunoscut" – Dan Antoniu, George Cicos.

Raport german:

Ltn. Peter Düttmann 6./JG 5 IAR-80£ 37 625: at 4.500 m. 17.25Film C. 2035/II Anek: Nr. 329

Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 He 111 £ 47 314: at 3.500 m. 17.35 Film C. 2035/II Anek: Nr. 382

Luni 18 septembrie 1944

Werner Röde din escadrila 5, revendica distrugerea un bombardier JU 88 românesc. Raportul aviației regale romane nu confirmă acest lucru.

Raport german:

Uffz. Werner Röde 5./JG 52 Ju 88£ 37 526: at 3.000 m.13.15 Film C. 2035/II Anek: Nr. 833

"18 septembrie... Însoțire JU 88 la Gara Someșeni...Toate avioanele se întorc la baza... Nimic de semnalat." pagina 227 "Vânătorul IAR 80 Istoria unui erou necunoscut" – Dan Antoniu, George Cicos.

Martți, 19 septembrie 1944

Uffz. Heinrich Tammen din escadrila 6, doboară două Bf 109 românești, (Grupul 9 Vânătoare, Andrei Pop și Ștefan " Kiki" Ciutac). Peter Düttmann distruge două Yak - uri la sfârșitul zilei, în apropiere de Turda. Incendiu 94 și 95 (?).

Raport german:

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Bf 109 £ 37 812: at 1.500 m. 15.15 Film C. 2035/II Anek: Nr. 330

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Bf 109 £ 37 814: at 5.000 m. 15.19 Film C. 2035/II Anek: Nr. 331

Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 Yak-11 £ 37 486: at 2.500 m. 17.46 Film C. 2035/II Anek: Nr. 332

Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 Yak-11 £ 37 486: at 2.500 m. 17.16 Film C. 2035/II Anek: Nr. 333.

"... Sit. av. Andrei Pop "Roșu 9" (Wk-Nr. 166135) a primit o lovitură în radiator și a fost nevoit să aterizeze forțat la Drâmbari....

Sit. av. Ștefan "Kiki" Ciutac... a fost nevoit să se parașuteze după ce avionul lui "Albastru 3" (Wk-Nr. 166012), a luat foc lângă Alba Iulia....

Ambele G-uri au fost victimele lui Uffz. Tammen." pagina 58, "Rumanian Aces of World War 2" de Dénes Bérad

Joi, 21 septembrie 1944

Heinrich Tammen doboară un P2- 2 (Petlyakov Pe-2 rusesc).

Raport german:

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Pe-2 £ 47 844: at 150 m. 17.15 Film C. 2035/II Anek: Nr. 383

Vineri, 22 septembrie 1944

Grupul de pe Budac pornește din nou la vânătoare. Se raportează victorii asupra a trei IL-2 rusești și un Hs 129 românesc.

Revendicate de Uffz. Tammen.

Raport german:

Uffz. Werner Röde 5./JG 52 Il-2 m.H. £ 37 336: at 150 m. 14.20 Film C. 2035/II Anek: ASM

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Hs 129 £ 37 448: at 700 m.16.30 Film C. 2035/II Anek: Nr. 334

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Il-2 m.H. £ 37 474: at 150 m.16.35 Film C. 2035/II Anek: Nr. 335

Fw. Rosenberg 5./JG 52 Il-2 m.H. £ 37 661: at 300 m.09.20Film C. 2035/II Anek: Nr. -

Sâmbătă, 23 septembrie 1944

Lupte aeriene grele pentru Grupul 6 de Vânătoare românesc, care întâlnește grupul de la Budac.

Sunt doborâți Sit. Av. Mihaiescu Petre și Adj.Av. Bouru Alexandru, de către Uffz. Wilhelm Maaßen și Martin Ludwig. Uffz. Tammen doboară un Bf 109G românesc.

.... În acel moment tâșnesc din nori doua Messer-uri inamice care au atacat celula a-2-a, noi am virat scurt pentru a le veni în ajutor.

Avionul Sit. Av. Mihăilescu Petre a făcut explozie în aer..." pagina 230, "Vânătorul IAR 80 Istoria unui erou necunoscut" – Dan Antoniu, George Cicos.

Sit. Av. Petre Mihaiescu, pilot creditat cu 9 victorii, a fost ucis în zbor, în momentul în care rezervorul de combustibil a fost atins

de proiectile și a explodat." Pagina 58, "Rumanian Aces of World War 2" de Dénes Bérad.Raport german:

Ltn. Peter Düttmann6./JG 52 Yak-9 £ 37 483: at 2.000 m. 10.40 Film C. 2035/II Anek: Nr. 336

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Yak-11 £ 37 449: at 50 m. 11.07 Film C. 2035/II Anek: Nr. 384

Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 Bf 109 £ 37 454: at 1.500 m. 12.40 Film C. 2035/II Anek: Nr. 385

Uffz. Wilhelm Maaßen 5./JG 52 IAR-80 £ 37 455: at 2.000 m. 13.35 Film C. 2035/II Anek: Nr. -

Ltn. Martin Ludwig 6./JG 52 IAR-80 £ 37 622: at 1.600 m. 14.45 Film C. 2035/II Anek: Nr. -

Jurnal de zbor Jagdgeschwaders II/ 52 Budac

Perioada septembrie 1944 Budac

Duminică, 24 septembrie 1944

Grupul continuă să-și sporească succesele. Locotenentul Düttmann din escadrila 6, raportează 4 victorii (inclusiv a – 100 victorie personală). Hptm. Şturm din escadrila 5, câte 3 victorii? (nu se regăseşte în rapoarte), Uffz. Renner și Uffz. Tammen, câte o victorie. Obfhr. Gerhard Messner, din escadrila 5, a fost doborât în jurul orei 10.30, într-o luptă aeriană, cade la aproximativ 25 km nord-est de Klausenburg / Cluj-Napoca, cu un avion tip Bf 109 G-6 Wnr.166 014 "negru 4".

Raport german:

Uffz. Fritz Renner 6./JG 52 Yak-9 £ 37 454: at 3.000 m.10.20Film C. 2035/II Anerk: Nr. 386
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 LaGG-5 £ 37 438: at 2.000 m. 11.45Film C. 2035/II Anerk: Nr. 387
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 LaGG-5 £ 37 346: at 2.000 m. 11.48 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 388
Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 LaGG-5£ 47 321: Bodennähe 11.50 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 389
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 LaGG-5 £ 37 483: at 2.000 m. n.b. Film C. 2035/II Anerk: Nr. 390
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 LaGG-5 £ 37 454: at 3.000 m. n.b. Film C. 2035/II Anerk: Nr. 391

Luni, 25 septembrie 1944

În intervalul 09:00 - 13:46 vor fi distruse multe aeronave românești și rusești. Locotenentul Düttmann, patru victorii, din care trei IAR-uri 80, Uffz. Maassen trei victorii, toate IAR-uri 80, Uffz. Tammen, doua IAR-uri 80 și un Hs 129, Hptm. Sturm un Hs 129, Uffz. Renner un TB - 7 (Petlyakov Pe-8 rusesc) și Uffz. Rosenberg un Lavocikin LaGG-3 rusesc.

În aceste lupte au murit piloții romani:

Nr. 142 Gr.2 Vt. Adj. Av. Mazilu Mircea
Nr.409 Esc. 65 Vt. Lt. Av. Ivancievici Ion (Turda)
Nr.406 Esc.65 Vt. Stt. Av. Secicar Franz (poalele dealului Feleacul, Cluj)
Nr. 370 Esc.65 Vt. Adj. Av. Andone Stavarache (Turda)
Nr.422 Esc.66 Vt. Adj, Av. Georgescu (Turda)

Raport german:

Uffz. Fritz Renner 6./JG 52 TB-7 £ 37 448: at 3.500 m. 09.00 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 392
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 IAR-80 £ 37 489: at 1.500 m. 09.35 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 393
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 IAR-80 £ 37 482: at 1.500 m. 09.37 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 394
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 IAR-80 £ 37 483: at 1.500 m.09.40 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 395
Uffz. Wilhelm Maaßen 5./JG 52 IAR-80 £ 37 478: at 1.300 m. 10.15 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 894
Uffz. Wilhelm Maaßen 5./JG 52 IAR-80 £ 37 437: at 1.000 m. 10.20 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 895
Ltn. Peter Düttmann 6./JG 52 LaGG-5 £ 37 459: at 4.500 m.11.30 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 396
Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 IAR-80 £ 37 448: at 3.000 m. 13.24 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 397
Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 IAR-80 £ 37 479: at 3.500 m. 13.27 Film C. 2035/II Anerk: Nr. 398
Uffz. Heinrich Tammen 6./JG 52 He 129 £ 37 476: at 2.500 m. 10.15Film C. 2035/II Anerk: Nr. -
Hptm. Heinrich Sturm Stab II./JG 52 Hs 129 £ 37 487: at 300 m. 13.37Film C. 2035/II Anerk: Nr. -
Uffz. Wilhelm Maaßen 5./JG 52 IAR-80 £ 37 494: at 300 m. 13.46 Film C. 2035/II Anerk: Nr. -
Fw. Rosenberg 5./JG 52 LaGG-5 £ 37 456: at 4.000 m. 12.25 Film C. 2035/II Anerk: Nr. -
"În urma pierderilor avute, piloții nu mai vor să zboare pe avionul IAR 80/81 care nu mai poate fi întrebuințat contra avionului Bf-109 ...
Starea piloților, la aceste pierderi, a devenit mai descurajantă. Avionul IAR-81 nu mai poate fi întrebuințat în bune condițiuni pe front."
Pagina 233 "Vanatorul IAR 80 Istoria unui erou necunoscut" – Dan Antoniu, George Cicos.

Sâmbătă 30 septembrie 1944

Grupul 2 Flotila 52 germană "2 Jagdgeschwaders 52" (îl 5, 6/JG52) cu escadrilele 5 și 6, părăsesc aerodromul Budac zburând spre aerodromul Nagy-Rabe din Ungaria. Rămân în urmă Grupa 1 Schlachtgeschwader 2 (3./SG2 din 3./St.G.2 și 7./Sch.G.2) I. Fliegerkorps dotate cu avioane Foke Wulf 190.

Surse:

Cercetare, traducere - Georgiu Daniel
Fotografie aerodromul Budac – Christian Greiner (USAF aerial reconnaissance 16 september 1944)
"Vanatorul IAR 80 Istoria unui erou necunoscut" – Dan Antoniu, George Cicos.
"Rumanian Aces of World War 2" de Dénes Bérnad
Traditionsgemeinschaft Jagdgeschwader 52 e. V. Jagdgeschwader52 – Str. 1Zum Egg D – 78250 Tengen
Norbert Beyerlein
Bernd Barbas
ww2.dk
Bundesarchiv-Militärarchiv, Freiburg



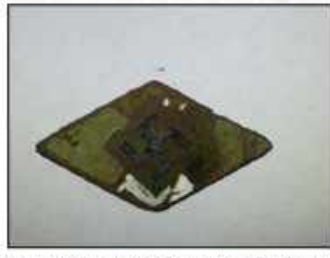
Aerodromul Budacu 1944

-Descoperiri I - PARTEA a IV -a

Budak / Budacu (HUN / ROM) - O parte din obiecte, componente de avion, găsite cu detectorul de metale pe vechiul aerodromul german.



Tub cartuş 15x96 mm, folosit de mitralierele MG 151



BONN GES. GESCH. HOFFSTATTER
Insigna tineretului hitlerist.



Laringofon Mi4c: BXO 42n LK1482a -3



Capace protecție focos Sprengbombe
Cylindrisch 250



Sticlă de vin, periută de dinți, cutie de tutun recipient ceramic și o bucată de material cu bitum.
Toate găsite în același loc, posibil îngropate simbolic, după pierderea unui camarad pilot / personal Luftwaffe.



Plăcută identificare aluminiu Lehrgeschwader 2 cu datele 1. (LG) 2, No 20. Lehrgeschwader 2 Staffel a fost o grupa independentă până în ianuarie 1942, când gupul a fost atașată în unitatea Jagdgeschwader 77



Plăcută serie, baterie curent avion
Zünderbatteriekasten ZBK 241/1
Werk - Nr kta 31314



Piesă fuselaj vopsit, seria 5393 M



Monedă Vittorio Emanuele 10 cenți 1927



50 Reichspfennig 1935



Der Original Knopf - tipul Druckknöpfe - nasture clip, de la parașuta sau masca de gaze



Cadran cap compas, din 3 bucăți Junkers Ju87 Stuka sau Bf 109



Lumină de navigație (cockpit)
Me Bf109, DO217, Stuka JU 87
Nökel Bauart SH seria 126rr814 A-1



Tuburi de semnalizare Leuchtpatrone
41 - Octombrie 1943



Plăcută cu instrucțiuni, probabil avion



Emblema pârta Luftwaffe

Nasturi - offer



Componente de cockpit și de radio



Muniție germană, la 3 km de aerodrom în loc. Buduş. Predat ISU



Țeavă MG151 cu un cartuş 15mm blocat pe ghinturi



Diverse

Aerodromul Budacu 1944

Descoperiri II - PARTEA a IV - a



Monede reichspfening 1 și 5



Nasture ofițer "Tietz Dossmann G.M.B.H Neukölln"



Stanța Luftwaffe de pe cartușul de fier



Cartuș fier Luftwaffe 15 mm



Bucată de fuselaj din dur aluminiu



Posibil cadran



Bec avertizare bord avion



Cartuș 13 mm Producator: Rheinisch-Westfälische Sprengstoff A.-G, Werk Nürnberg-Stadeln, Germania



Capac rezervor ulei avion



Buton bord pentru pornire motor avion



Bucata fuselaj dur aluminiu.



Butoane reglare radio și siguranțe, pentru avion



Resturi fuselaj



Detonatoare Sprengkapsel no8, 11 bucăți. Predate ISU Bistrița-Năsăud



Plăcută de instrucțiuni reglare țintă în limba germană



Capac butoi Kraftstoff 200l Feuergefährlich Luftwaffe



Sistem de fixare aparat radio avion



Unealtă neidentificată



Fragment tacâm Luftwaffe



Aparat de ras model 1944

Aerodromul Budacu 1944

Foto expoziția " Avioane și aviatori în nord-estul Transilvaniei" Muzeul din Bistrița 2019



**Avioane și aviatori
în nord-estul Transilvaniei
1944**



Coordonatori:
Marinescu George și Georgiu Daniel



Vernisaj: Vineri, 15 Noiembrie 2019, ora 17
Muzeul Bistrița, Str. Gen. Grișore Bălan, Nr.19



Aerodromul Budacu 1944

-Detectia I - PARTEA a V -a

Fotografii din timpul cercetării cu detectorul de metale



Aerodromul Budacu 1944

-Detectia II - PARTEA a V -a

Fotografiile din timpul cercetării cu detectorul de metale



BUDAK



Otto Fönnköld,



Aerodromul Budacu 1944

-Detectia III - PARTEA a V-a

Fotografii din timpul cercetării cu detectorul de metale



Aerodromul Budacu 1944

FINAL DE POVESTE 2014-2019



MULTUMESC PENTRU COLABORARE:

DI. Denes Bernad
Norbert Beyerlein www.jg52.de
Ocolul Silvic Dealu Negru Bistrița
Primăria Budacu de Jos
S. N. Dragoș - Bistrița
Pensiunea „Laleaua Pestră”
Romanian WW2 Aircraft Archeology - Mihai Pica
Complexul Muzeal Bistrița-Năsăud - George Marinescu, Radu Zagreanu
Direcția Județeană de Cultură și Patrimoniu Național Bistrița-Năsăud
World War Photos - www.worldwarphotos.info
Mocean Valer - Buduș Căpitan Toader - Buduș

Alte surse:

Jagdgeschwader 51 Mölders by John Weal
Jagdgeschwader 53 'Pik-As' by John Weal
German Aces Of The Russian Front- John Weal
JG 52 - Marek J. Murawski & Peter Neuwerth
Blog: falkeeins.blogspot.com
Site: www.zi-de-zi.ro
Denes Bernad si Laszlo Marton - Les Mustang plongent sur Reghin!
Norbert Beyerlein



Bistrița



HOLLAND.RO



METAL DETECTING

