

A ROMÁN KATONAI REPÜLÉS ELSŐ ÉVTIZEDEI (1911–1940)

BEVEZETÉS

Wilbur és Orville Wright 1903. szeptember 14-ei sikeres repülő kísérletükkel új dimenziót és új távlatokat nyitottak meg az emberiség történetében. Ezen lehetőségek természetesen nem kerültek el a katonai vezetők figyelmét sem, hiszen a repülőgépek — és a már előbb megjelent hadi léggömbök, léghajók — háborús alkalmazhatósága nyilvánvaló volt. Az I. világháborúig a különböző légi és légi hadviselési eszközök fejlődése robbanásszerűen gyors volt. Ezt jól mutatja az a tény is, hogy az 1911-es francia, német és osztrák–magyar nagy gyakorlatokon már használtak repülőgépeket katonai feladatokra: pontosabban felderítő és futárszolgálatra.

1912-ben, a Tripoli háborúban a repülőeszközöket a felderítésen kívül, már tűzhelyesbítésre és bombavetésre is használták. Az olaszok 1912. március 1-jén repülőgépről lefényképezték a török állásokat. Később 300–500 méter magasságból bombákat is dobáltak, igaz, ekkor még csak kézzel. A repülőgépek segítettek a lövegek tűzvezetését és tűzhelyesbítését is. 1912. március 5-től a léghajók is megkezdték a felderítő tevékenységet, március 10-től, pedig már bombákat is dobáltak a fedélzetről. Az olaszoknak összesen 25 darab repülőgépe és néhány léghajója vett részt a háborúban. A harcok során a fő feladatukat a felderítés jelentette.¹ A Balkán-háborúban szintén sor került repülőgépek harci alkalmazására.

Az I. világháborúban már a harcok kezdetén bebizonyosodott a légi hadviselési eszközök használhatósága és hatékonysága, hiszen felderítő tevékenységük és az ezen alapuló tűzérési tűz vezetése jelentős veszteségeket okozott. A repülőeszközök feladatai hamarosan tovább bővültek, így például képesek voltak csapatok, közlekedési csomópontok és objektumok bombázására is, valamint az ellenséges repülőgépek ellen, a saját hasonló harci eszközök harcavetése is elengedhetlenné vált. Bár a háború kezdetén egyik állam sem rendelkezett jelentős mennyiségű repülőeszközzel, ez hamarosan látványosan megváltozott.²

¹ Magyar Katonai Közlemények (MKK) 1912/1. 13., 31., 136., 179., 436., 437. o.

² Maloványi Sándor: A repülőgép megjelenése és alkalmazása az első világháborúban. ZMKA Hadművészet története tanszék, Jegyzet, 46. o.

A repülőgép mennyiség a háború végére a német hadseregben 17-szeresére, a francia hadseregben 31-szeresére, az angol hadseregben 34-szeresére, az osztrák–magyar hadseregben 18-szorosára nőtt.

A KEZDETEK, A ROMÁN KATONAI REPÜLÉS HŐSKORA

Romániában a katonai repülőerők megteremtése meglehetősen korán megkezdődött. 1909-ben Chitila-ban egy repülőépítő műhelyt rendeztek be, ahol licence alapján Farman III-kat szereltek össze, majd 1910-ben megalapították az első pilóta iskolát is. 1911-ben George Valentin Bibescu herceg öt darab repülőgépet vett Franciaországtól, s azokat a hadseregnek adományozta. 1912-ben rendelettel (1953/27 martie) megalakították a katonai repülőiskolát is. A Román Parlament 1913. április 1-jén hozzájárult a katonai repülőerők megszervezéséhez.

A román katonai repülőgépek részt vettek a második Balkán háborúban, ahol az akkori nemzetközi tapasztalatoknak megfelelően, elsősorban felderítésre használták őket.

A román katonai vezetés háborúra való igen tudatos felkészülését jelzi, hogy még az I. világháborúba történő belépésük előtt, 1915-ben francia beszerzésből 10 repülőszázadot szerveztek, 44 darab eszközzel, még ebben az évben összesen 80 harci repülőgépet vásárolt a hadsereg. Ekkor a katonai repülőerők 80 fő kiképzett pilótával és 25 fő légi megfigyelővel rendelkeztek, mely létszám 1916-ra 97, illetve 84 főre növekedett. A román katonai repülőerők a harcokban aktívan részt vettek, felderítő, bombázó és vadász szerepkörökben. 1917-ben a hadsereg három repülőcsoportba szervezett 12–14 századnyi erővel rendelkezett, melyekben mintegy 150 darab repülőgép volt. A háború alatti folyamatos francia és angol szállítások (összesen mintegy 322 repülőgép) biztosították, hogy Románia légieroje a világháború időszakában folyamatosan 9–18 századnyi erőt képviseljen.

1918-ban és 1919-ben a román hadsereg elfoglalta az Osztrák–Magyar Monarchia több repülőterét is, s az itt zsákmányolt repülőgépek egy részét integrálták a saját erőikbe. Később Bessarábiában is sikerült repülőeszközöket szerezniük, így 1919-ben ezekkel, és a Budapestről zsákmányolt felszereléssel együttesen öt repülőcsoportot, 18 századdal (6 felderítő, 6 vadászrepülő, 6 bombázó) tudtak felállítani, mintegy 200 darab eszközzel.³

³ Hadtörténeti Levéltár (HL), VKF 1.o. 5149/T 1928.

PROBLÉMÁK AZ I. VILÁGHÁBORÚ UTÁN

A világháborút követő években a szárazföldi erők csökkentése mellett a román politikai és katonai vezetés a repülőerőit megpróbálta szinten tartani, s fejleszteni. Ez a törekvés komoly, objektív nehézségekkel találta magát szemben. Mivel a húszas években Románia nem rendelkezett modern repülőgépgyárakkal és javítási lehetőségekkel, ezért például 1923-ban volt olyan időszak is, amikor a hadseregnek csak mintegy 20 harcképes repülőgépe, illetve olyan eszköze maradt, amit érdemes volt hadrendben tartani.⁴ Ez volt a román légierő mélypontja. A saját repülőgépgyártás a hazai három kisüzemben (Bukarest, Arad, Brassó), csak mintegy évi 20–30 darab eszköz előállítására volt képes. A kritikus helyzetet nagyarányú vásárlásokkal igyekeztek megváltoztatni, és nekiláttak a tervszerű fejlesztésnek. 1924-ben 210, 1925-ben 150 darab repülőgépet vettek, elsősorban Franciaországtól, Angliától és Hollandiától. 1930-ig külföldről összesen több mint 400 eszközt szereztek be.⁵ Ezek között jó minőségű, modern repülőgépek is voltak, mint például a FOKKER-ek (60 darab), a POTEZ-ek és a BLERIOT-SPAD-ok (100 darab).⁶

A hazai termelés a húszas évek második feléig jelentéktelen volt. A karbantartási, javítási, gyártási problémák megoldására, az addigi három jelentéktelen repülőgépgyár mellett 1926-ban — az 1925-ös döntésnek megfelelően — Brassóban egy nagyüzem építésébe fogtak, mely a következő évre elkészült, s azonnal komoly állami megrendelést is kapott. 1927-ben már megkezdték itt a hazai tervezésű repülőgépek próbagyártását, 30 darab MORANE-SAULNIER iskolagépet, és licence alapján 40 POTEZ-XXV-öt készítettek el.⁷ 1928-ra befejezték az üzem építését. 1930-ban már évi átlagban 50 darab POTEZ-XXV-öt gyártottak itt.⁸ A brassói gyár 1927–1942 között 25 repülőgéptípust állított elő az IAR sorozatban. Mindezek ellenére Románia továbbra is importra szorult úgy repülőgép motorok és műszerek, mint modern harci repülőgépek területén.

⁴ HL, VKF 1.o. 5149/T 1928.

⁵ HL, VKF 2.o. 118985/Eln. 1931.

⁶ HL, VKF 1.o. Szn.163”B” 1927. és HL, VKF 1.o. Szn.4819”B” 1927.

⁷ HL, VKF 1.o. 3919”B” 1927. és HL, VKF 1.o. Szn.4819.”B” 1927.

⁸ HL, VKF 2.o. 118986/Eln. 1931.

A ROMÁN LÉGIERŐ SZERVEZETEI A HÚSZAS ÉVEKBEN

A húszas évek végéig Románia három repülőhadosztállal és egy légi flotillával („flotila aeriana”) rendelkezett. 1929–1930-ban a román légierőt repülőcsoportokba szervezték, amelyek ezredeknek feleltek meg. Az 1. repülőezred, Iaşyban (2 vadász-, 5 felderítőszázaddal), a 2. repülőezred Kolozsvárott (2 vadász-, 4 felderítőszázaddal), a 3. repülőezred Galaşiban (2 vadász-, 4 felderítőszázaddal), egy bombázó- és két⁹ vadászrepülő-csoport Bukarestben (6 vadász-, 3 bombázószázaddal), egy vízirepülő-csoport Mamaia–Constanţában, valamint kettő Bukarestben települt légvédelmi tüzérezred tartozott a légierőhöz.¹⁰

A szárazföldi magasabbegységek csak néhány repülőalegységgel rendelkeztek: a hadseregekhez kettő-kettő század, a hadtestekhez egy-kettő század volt beosztva. A román hadsereg ezeken kívül Bukarestben még egy léggömbzreddel is rendelkezett, melyben öt tényleges és kettő keretszázad volt.¹¹ A román repülőgép-századok és eszközök évenkénti valószínű mennyiségét táblázatban foglaltuk össze.

1927-ben a katonai vezetés megtervezte a szárazföldi erők — repülőerőkkel történő — nagyarányú megerősítését. A három hadseregbe szervezett 9 (más forrás szerint 7) szárazföldi hadtesthez egy — egy közelfelderítő századot, a 28 hadosztályhoz egy — egy közelfelderítő századot akartak rendszerbe állítani. Az elképzelések szerint továbbá mindegyik hadsereghez kettő távolfelderítő és három vadászrepülő század került volna, s három-három távolfelderítő, vadászrepülő és bombázószázad általános tartalékba.¹² Ezek a tervek a húszas években teljes egészükben nem realizálódtak.

A román légierő állandó technikai problémái ellenére, már a húszas évek második felében képes volt Magyarország nagy részének fenyegetésére, a legfontosabb célpontokra csapást mérni.

⁹ A Rivista Aeronautica 1930/2 (303–304. oldal) szerint csak 1 vadászrepülő-csoport volt ebben az időben, de az alárendelt repülőszázadok száma megegyezik.

¹⁰ HL, VKF 2.o. 18759/T 1929., HL, VKF 2.o. 120676/Eln. 1931. és Annuaire Militaire 1930–31, 856. o.

¹¹ HL, VKF 2.o. 119956/Eln. 1931. és HL, VKF 2/b.o. 121585/Eln. 1934.

¹² HL, VKF 1927. Szn. 4819”B”.

GAZDASÁGI VÁLSÁG ÉS INTENZÍV FEJLESZTÉS

A harmincas évek elején Románia ipara és hadiipara ugyan még mindig nem volt világszínvonalú, de jelentős haladást értek el az utóbbi kiépítése területén. A brassói repülőgépgyár mellett még három kis teljesítményű üzem foglalkozott repülőgép, motor és alkatrész előállításával, ezek az „Astra–Arad”, a „Schiel–Brasso” és a „S.E.T.–Bucurest” voltak.¹³ Ez utóbbiak csak évi 26 eszköz gyártásához megfelelő kapacitással rendelkeztek. A kevés saját konstrukció mellett elsősorban francia, holland, csehszlovák, majd később lengyel, olasz, angol és német repülőgépekkel töltötték fel a légierőt. 1932–33-ban például 50 darab P.Z.L. vadászrepülőgépet rendeltek a lengyelektől, 36 darab DEVOITINE D–27 vadászrepülőgépet a franciáktól és 13 SAVOYA vízi repülőgépet az olaszoktól. 1930-tól a vásárlások mellett jelentős mennyiségű harci repülőgépet gyártottak licenccel alapján. A román állam a gazdasági válság idején megrendelésekkel támogatta a hazai sárkány- és motorgyárakat.¹⁴

A hadsereg repülőgépeinek nagy többsége tizenegy típusból került ki. Leginkább a vadászrepülőgépek voltak egyes állományúak (négyféle repülőgéptípus), ráadásul 1934-re teljesen elavultak. A román vezetés kénytelen volt átfogó cserét végrehajtani.¹⁵ Elsősorban a vadászrepülőgépek, de a bombázók és a vízi-repülőgépek is komoly gondokkal küzdöttek. A saját gyártású I.A.R.-ok nem tudták kitölteni a keletkezett űrt. Megoldásként francia, lengyel és kisebb mértékben olasz repülőgépeket rendeltek.¹⁶ A román hadsereg legfontosabb repülőgépeit és azok néhány paramétereit táblázatban foglaltuk össze. Habár a gazdasági válság Romániát is erősen sújtotta, ez a légierő modernizációját kevésbé érintette. 1934-ben egyébként is sikerült a fő hitelezőkkel; Franciaországgal, Nagy Britanniával, az USA-val, Olaszországgal és Németországgal megegyezniük az államadósságok törlesztéséről.¹⁷ A „légügyi szervezési törvény” ebben az évben a katonai és polgári repülést egy kézben egyesítette, és a Nemzetvédelmi Minisztérium hatáskörébe utalta.¹⁸

A harmincas évek első felében a légierő hat alap katonai repülőterrel, s néhány ideiglenesen berendezett kiegészítő repülőterrel rendelkezett. 1938-ban új jelentős katonai repülőteret rendeztek be Nagyváradon, ami jelezte, hogy a „magyar veszély”-t egyre komolyabban vették. Erre az időre a saját repülőgépgyártás jelentősen felfutott, meg-

¹³ The Aircraft Yearbook for 1934., New York 1934., 228. o.

¹⁴ HL, VKF 2.o. 118986/Eln. 1931. és HL, VKF 2.o. 119355/Eln. 1933.

¹⁵ HL, VKF 2/b.o. 121585/Eln. 1934.

¹⁶ HL, VKF 2.o. 120523/Eln. 1933.

¹⁷ HL, HM Eln.o. I. tétel 117050. 1934.

¹⁸ HL, VKF 2/b.o. 121585/Eln. 1934.

erősödött, szükség esetén elérhette a 400 darab/év teljesítményt.¹⁹ Az évtized második felére sikerült a gépparkot modernizálni, és a vadászipulók kivételével a repülőfegyvernemeket maximum két típusra „beállítani”²⁰. Ez utóbbiaknál továbbra is négy alaprepülőgép volt. 1940-ben felállítottak kettő új repülőezredet, főleg lengyel anyagból, és átszervezték a légierőt. Megalakítottak három „Repülő Körzetparancsnokság”-ot, melyekből az 1. Kolozsvárott települt, hozzá tartozott a 2. felderítőrepülő-ezred Szamosfalván és a 2. vadászipuló-ezred Tordán. A 2. Repülő Körzetparancsnokság Iaşyban volt, alárendeltségébe tartozott az 1. felderítőrepülő-ezred Iaşyban, a 3. felderítőrepülő-ezred Galaţiiban és a 2. bombázórepülő-ezred Buzauban. A 3. Repülő Körzetparancsnokság Bukarestben állomásozott, melyhez az 1. vadászipuló-ezred Piperában és az 1. bombázórepülő-ezred Brassóban, tartozott.²¹ A külföldi repülőgépbeszerzésről természetesen továbbra sem akartak, és nem is tudtak lemondani. Az évtized végén elsősorban angol és német bombázókat, illetve vadászipulógepeket vásároltak.²²

BEFEJEZÉS

Summázott értékelésként kijelenthetjük, hogy a román légierő, az egész vizsgált időszakban, erősebb maradt a magyarnál. Ezt alátámasztja, ha vizsgáljuk a románok mennyiségi fölényét, továbbá a repülőerők típusválasztékából fakadó hadműveleti alkalmazási lehetőségek szélesebb köre.

Megítélésünk szerint, a román légierő viszonylagos fejlettségéhez, katonai jelentőségéhez az is hozzájárult, hogy a politikai, és katonai vezetésük idejében felismerte a horderejét a légi hadviselési képességek fontosságának, és ennek megfelelő prioritást kapott a haderő fejlesztéseik során. Ha mindenáron egyfajta tanulságot szeretnénk levonni a cikkünk végén, akkor talán az lenne a legfőbb konklúzió, hogy egy nemzetnek a haderő fejlesztései során tudatos prioritásokat kell felvállalnia, és azokat következetesen végig is kell vinnie. Ez jól érzékelhető a román katonai repülőerők korai történelméből is: hiszen a román vezetés a külföldi beszerzések, a saját gyártási kultúra megteremtése, valamint a repülő szervezetek kialakítása és működtetése során bebizonyította, hogy a katonai repülést kiemelt jelentőségűnek gondolta a hadviselésben.

Jól megfigyelhető, az a tény is, hogy a II. világháború előtt kialakult „román

¹⁹ HL, VKF 1.o. 2621/Eln. 1938.

²⁰ Románia katonai kézikönyve, Budapest 1937. 6. számú melléklet.

²¹ HL, VKF 1.o. 3414/Eln. 1940. és HL, VKF 1.o. 5534/Eln. 1940.

²² Magyar Katonai Szemle (MKSZ) 1940/5, 559. o.

légierős hadikultúra” hatásai a mai napig érzékelhetőek. Nem feledkezhetünk el arról, hogy Románia, a szovjetrendszer alatt is megtartotta a saját fejlesztésű eszközök előállítás mellett, a nyugati (francia) licenz alapján történő repülő (helikopter) gyártást. Ezen kívül a hagyományörzést kiterjesztették a szervezeti formákra is, hiszen a „*légi flottilla*”, mint szervezeti egység a mai napig is megtalálható a román légierő szervezetében.

A román légierő repülő századairól és repülőgép mennyiségéről²³ 1. táblázat

| Év | Románia | | Forrás |
|------|---------|----------|--|
| | rg. db. | re. szd. | |
| 1911 | 5 | | MKK 1930/10. 1001. oldal |
| 1915 | 44 | 10 | MKK 1930/10. 1001. oldal |
| 1917 | | 9 | MKK 1930/10. 1002. oldal |
| 1918 | | 18 | MKK 1930/10. 1002. oldal |
| 1919 | 192 | 18 | HL, VKF 1.o. 5149/T 1928. |
| 1923 | 87 | 23 | HL, VKF 1.o. 5149/T 1928. |
| 1924 | 120 | | HL, VKF 2.o. Szn./528 B 1927. |
| 1925 | 350 | | MKK 1930/10. 1003. oldal |
| 1926 | 150 | | HL, VKF VI-1.o. 6236/T 1926. |
| 1927 | 150 | 32 | HL, VKF 2.o. Szn./528 B 1927. |
| 1928 | 180 | 28 | HL, VKF 1.o. 5149/T 1928. |
| 1929 | 320 | 23 | HL, VKF 1.o. Hr.1999. 1929. |
| 1930 | 480 | 27 | HL, VKF 1931. 118163/Eln. |
| 1931 | 460 | | HL, VKF 1932. 118274//Eln. |
| 1932 | 799 | 35 | Annuaire Militaire 1933. |
| 1933 | 799 | | Annuaire Militaire 1934. |
| 1934 | 799 | 24 | Annuaire Militaire 1935. |
| 1935 | 940 | 29 | MKSZ 1935/8. 258. oldal |
| 1936 | 940 | | 1936. Évi Kat. Évk. 95., 154.,214. oldalak |
| 1937 | 870 | 31 | MKSZ 1937/6. 267. oldal |
| 1938 | 800 | | MKSZ 1938/8. 294. oldal |
| 1939 | 1250 | | Annuaire Militaire 1939/40 |

²³ A repülőeszközök és századok valószínű mennyiségének megállapítása a rendelkezésre álló források alapján gyakran kétségeket vet fel. Például az Annuaire Militaire kiadványok gyakran közölnek kettő-három évvel korábbi adatokat, a Magyar Katonai Közlemények és Magyar Katonai Szemle források pedig gyakran összevonják a harci („elsővonalbeli”) repülőgépeket a kiképző, a tartalék és időnként a polgári életből bevonható eszközökkel.

| Megnevezés | Funkció | Honnan | Év | V _{max.} (km/h) | H _{max.} (m) | Motorteljesítmény (LÉ) | D _{háló} (km) vagy Repülési idő(óra) |
|-----------------|-------------------|-----------------------|------------|-----------------------------|--------------------------|------------------------|---|
| Spad 61 | Vadász | Import (francia) | 1924 | 250 | 8 500 | 400 | 2,5 óra |
| Devoitine D-27 | Vadász | Import (francia) | 1931 | 312 | 9 200 | 500 | 600 km |
| Fokker D.XI | Vadász | Import (holland) | 1925 előtt | 255 | 7 500 | 300 | 600 km |
| Proto I 29 | Vadász | Hazai | 1924 | 180 | 5 500 | 300 | |
| Gordon Leeseure | Vadász | Licence alapján hazai | 1923 | 250 | 8 500 | 300 | |
| Potez XV | Felderítő | Licence alapján hazai | | 200 | | | |
| Proto S.E.T.-2 | Felderítő | Hazai | 1926 | 213 | 7 000 | 450 | |
| Astra Proto | Felderítő | Hazai | 1924 | 205 | 6 400 | 300 | 2,5 óra |
| Potez XXV | Felderítő Bombázó | Licence alapján hazai | 1924 | 230 | 7 200 | 450 | 2,5 óra |
| Breguet XIX A-2 | Felderítő Bombázó | Import (francia) | 1923 | 240 | 8 500 | 400 | 3 óra |
| Loire Olivier | Bombázó | Import (francia) | 1928 | 200 | 5 750 | 420 | 1 000 km |
| P.Z.L. P-11 | Vadász | Import (Magyarország) | 1931 | 389 | 11 000 | 532 | 670 km |
| Fannan G | Felderítő Bombázó | Import (francia) | 1925 | 190 | 6 500 | 2 000 | 4 óra |
| I.A.R. 2 | Vadász | Hazai | | 325 | 9 000 | 600 | |
| I.A.R. 37, 38 | Felderítő Bombázó | Hazai | (1930)? | 325 | | 600 | |
| I.A.R. 39 | Felderítő | Hazai | | 300 | 6 500 | 900 | 400-600 km |
| I.A.R. 80 | Vadász | Hazai | (1939)? | 507 | 10 550 | 940 | 945 km |

²⁴ Repülőgép Enciklopédia, Gemini kiadó, Budapest 1992.

Angelucci, Enzo: The Rand McNally Encyclopedia of Military Aircraft, 1914 to the Present, Crescent Books New York 1981.

Munson Kenneth: A hadviselő felek valamennyi repülőgépe, Műszaki Kiadó, Budapest 1994.

TASCENBUCH DER LUFTFLOTTE, V. JAHRGANG, Herausgegeben von Dr. Ing. W. von Langsdorf, 1926.

TASCHEBUCH DER LUFTFLOTTE 1928/29, Frankfurt am Main 1928.

HL, VKF anyagok 1923 - 1940 anyagok alapján saját összeállítás.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] The Aircraft Yearbook for 1934. Aeronautical Chamber of Commerce of America, inc. 22. East fortieth street, New York 1934.
- [2] Angelucci, Enzo: The Rand Mc Nally Enciklopedia of Military Aircraft 1914 to Present, Crescent Books, New York 1981.
- [3] Annuaire Militaire 1924, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1930–31, 1932, 1933, 1934, 1935, 1936, 1937, 1939–40, Genf.
- [4] Groehler, Olaf: A légi háborúk története 1910–1970, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest 1980.
- [5] Románia a világháborúban 1916 – 1919. I. kötet, Bukarest (?) 1933 (?).
- [6] Vitéz Szentnémedy Ferenc: Románia mint légihatalom, MKK 1930/10.
- [7] Taschenbuch der Luftflotten, V. Jahrgang, Herausgegeben von Dr. Ing. W. von Langsdorf, 1926.
- [8] Taschebuch der Luftflotten 1928/29, Frankfurt am Main 1928.
- [9] <http://www.timisoara2000.ro/istoric/istoric.shtml>
- [10] <http://www.roaf.ro/ro/istorie1.htm>