

Egyetemi doktori (PhD) értekezés tézisei

**A FORTELE AERIENE REGALE ALE ROMANEI
(ROMÁN KIRÁLYI LÉGIERŐ)
VADÁSZAINAK, ZUHANÓBOMBÁZÓINAK
ÉS CSATAREPÜLŐINEK HARCA
A TENGELYHATALMAK OLDALÁN
A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚBAN**

Novák Zoltán

Témavezető: Dr. Püski Levente



DEBRECENI EGYETEM

Történelem és Néprajzi Doktori Iskola

Debrecen, 2012.

A téma körülhatárolása, az értekezés célkitűzése

A háború utáni román történeti irodalomban meglehetősen egyoldalú képet alkottak a Román Királyi Légierő (FARR) második világháborús szerepéről. Az 1989-es forradalomig keletkezett román munkák többsége a kiugrás utáni eseményekről szól, az FARR harcát mutatják be a szovjet szövetséges oldalán. A harcokat 1944 előtt a keleti fronton egyáltalán nem említik. Kivételt képeznek az USAAF légitámadásai a ploesti olajmezők ellen, melyek jól beilleszthetők voltak a szovjet hidegháborús nyugatellenes propagandába. Összefoglaló munkákban említést tesznek a román repülőgépgyártás adatról. Ezek a munkák kizárólag román forrásokat használnak fel és ideológiailag túlfűtöttek.

Az 1989-es forradalom után akárcsak hazánkban, Romániában is nagy igény volt a társadalom részéről a múlt korábbi egyoldalú, lényegében szinte teljesen amnéziás ábrázolása után egy objektívebb történelemszemlélet kialakítására és a korábban hivatalosan agyonhallgatott, legfeljebb csak családon belül néha megemlített háborús múlt feldolgozására. A román levéltárak kutathatóságával a nyilvánosság számára eddig nem ismert adatok is napfényre kerülhettek.

Hazánkban Románia második világháborús szerepléséről és légierijéről csak nagyon kevés tudományos jellegű munka készült, pedig második világháborús történelmünk megértéséhez szükséges a szomszédos, különösen a németekkel szintén szövetséges államok történelmének megismerése, feldolgozása is. Ezt a hiányt igyekszik pótolni értekezésem.

A munka elején lefektetett hipotézisem a román királyi légierő vadászai, csatarepülői és zuhanóbombázói tengelyhatalmak oldalán vívott harcának megírása és elemzése volt. Ennek megértéséhez meg kellett vizsgálni a kezdeteket, a román légierő felépítését és ipari illetve politikai hátterét. Céлом volt bemutatni ezen kívül, kiképzését, felszerelését és harci módszereit is, ismertetve ellenfeleit ugyanebből a szempontból. Szándékomban állt, hogy minden érintet fél elérhető forrásait felhasználjam, ami árnyaltabbá és teljesebbé teszi a képet és alkalmat ad a bevetett erők, az elért légi győzelmek és a veszteségek realizálására.

A következő fontosabb kérdésekre kerestem a választ:

1. Hogyan született meg a román légierő és hogyan vált térség az egyik legerősebb légierőjévé? Hogy alakult ki a román repülőgép ipar és milyen harci gépeket sikerült összevásárolni közvetlenül a háború előtt? Milyen szerepet játszott a román olaj az ország fegyverkezésében és mi volt a német katonai misszió hatása?

2. Az FARR első, 1941-es keleti front hadjáratában miképpen állt helyt, hogyan

alkalmazta harci gépeit és milyen tanulságot vont le ebből? Alkalmas volt-e az FARR önálló a németektől független légi hadművelet végrehajtására? Karban tudta-e tartani gépállományát a hadjárat alatt? Megőrizte-e harci potenciálját a hadjárat végére?

3. Milyen szerepet töltött be az FARR az 1942-es évben a keleti front déli részében és hogyan kamatoztatta az 1941-es tanulságokat. Hogyan boldogult a már nagy részben saját gyártású repülőgépeivel? Milyen teljesítményt nyújtott a német eredmények tükrében?

4. Az 1. román repülőhadtest ukrain hadjáratában hogyan alkalmazta a németek által kölcsönzött legmodernebb technikát és miben javult a teljesítménye az előző két hadjáratához képest?

5. Hogyan próbálták meg lerombolni a németek fő üzemanyag utánpótlását biztosító ploesti finomítókat a szovjet és szövetséges alkalmi vagy hadműveletszerű támadásai 1941 és 1943 között? Milyen védelmi intézkedéseket tettek a román és német erők ennek megakadályozása érdekében?

6. Milyen átszervezések történtek az FARR-en belül, hogy felkészüljenek az 1944-es szovjet invázióra és a rendszeres amerikai bombatámadásokra? Utóbbiak hogyan zajlottak le? Milyen célpontokat ért támadás, mekkora károkat okoztak a bombatámadások? Az FARR milyen hatásfokkal tudott fellépni a támadások ellen?

7. Milyen tevékenységet folytatott az FARR az átállás alatt illetve miben járult hozzá annak sikeréhez? Milyen hatásfokkal harcoltak a román pilóták a Luftwaffe-vel szemben és hogyan kezdték meg harcukat a szövetségesek oldalán?

A felhasznált források, az alkalmazott módszerek és az értekezés szerkezete

A disszertáció elsődleges forrásanyagai a román hadtörténeti és állami levéltári források, hadműveleti naplók, visszaemlékezések és életrajzok. Másodlagos forrás a román illetve az angol nyelvű szakirodalom. A román hadtörténeti és állami levéltári források részletes adatokat adnak a légierő szervezeti felépítéséről, alkalmazásáról, hatékonyságáról és veszteségeiről. Ugyancsak pontos adatokkal szolgálnak a Románia területe fölött zajló harcokról, azok veszteségeiről és a támadások káiról is. A nem Románia fölött elért légyőzelmek tényleges számában, az ellenség erejének nagyságának megállapításában és a repülőgéptípusok azonosításában néha pontatlanok ugyan, de alapvető részletes adatokkal rendelkeznek a témával kapcsolatban. Az amerikai hivatalos jelentések, amiket az angol

nyelvű szakirodalomban tudtam megvizsgálni részben kozmetikázottak, csak azokat a gépeket könyvelték el veszteségnek ami a célpont térségében zuhant le. Az eltűnt gépeiket, vagy amelyek nem a célpontnál zuhantak le, külön könyvelték. Ezért megbízhatatlan az AAF Combat Lost és Missing listája. Csak 1946-ban írtak hozzá még 1400 db repülőgépet, mint pótlólagos adatot, de a régi jelentéseket soha nem írták át. A hadművelati naplók segítségével részletes áttekintés kapható egy-egy hadjárat során a repülőhadtestektől a repülőszázadokig, így a légierő története nem csak átfogóan, egy-egy földi hadművelet támogatásának keretében szorítva elemezhető. A visszaemlékezések és életrajzok pedig tovább árnyalják és finomítják a már kialakult képet. A másodlagos források a témám egyes időszakait, résztémakörét elemzik. Az angol nyelvű szakirodalom egy része pedig a románok ellenfeleinek harcáról szól, segítségükkel szűkíteni lehet a jelentett légygözelmek és a tényleges veszteségek közötti igen gyakran nagy eltérést.

A háború utáni történeti irodalomban meglehetősen egyoldalú képet alkottak az FARR második világháborús szerepéről. Az 1989-es forradalomig keletkezett román munkák többsége a kiugrás utáni eseményekről szól, az FARR harcát mutatják be a szovjet szövetséges oldalán. A harcokat 1944 előtt a keleti fronton egyáltalán nem említik. Kivételt képeznek az USAAF légitámadásai a ploesti olajmezők ellen, melyek jól beilleszthetők voltak a szovjet hidegháborús nyugatellenes propagandába. Összefoglaló munkákban említést tesznek a román repülőgépgyártás adatról. Ezek a munkák kizárólag román forrásokat használnak fel és ideológiailag túlfűtöttek.

Az 1989-es forradalom előtti amerikai és angol munkák elsősorban az USAAF és a RAF Románia feletti bevetéseivel foglalkoznak. Többségükben csak saját forrásokat vagy veteránok visszaemlékezéseit felhasználva, a román forrásokat mellőzik, ennek egyik oka lehet, hogy a román levéltárak 1989. előtt nem voltak nyilvánosan kutathatóak, a román visszaemlékezéseket és a minimális román szakirodalmat pedig mellőzték. Az 1944. augusztus 23-ai átállás után rövid ideig amerikai és angol küldöttség vizsgálta a romániai légvédelem kiépítését, ez néhány munkában tetten érhető. Legszélesebb irodalma a ploesti olajmezők elleni 1943. augusztus elsejei amerikai légitámadásnak van, ami talán az USAAF egyik legfantáziadúsabb és leghősiesebb akciója volt. Az USAAF 1944-ben hivatalos jelentést készített a Tidal Wave támadásról, ami elsődleges forrásnak tekinthető. A Mediterranean Allied Forces is készített egy hivatalos tanulmányt 1945. áprilisában az 1943. december és 1944. szeptember közötti tevékenységéről, ami szintén elsődleges forrásnak tekinthető, azonban a Románia elleni támadásokat alig említik meg. A RAF 205. Bomber Group-jának román célpontok elleni éjszakai támadásait Macdonald, Patrick Through Darknes to Light című

könyve ismerteti. A szerkezetileg jól tagolt könyv tartalmazza a Mediterranean Theatre of Operations (MTO) hivatalos jelentéseit a Románia elleni 1944-ben végrehajtott támadásokról és részletesen tárgyalja az éjszaka végrehajtott brit támadásokat. Részben román forrásokat is használ, azonban itt tetten érhető a forráskritika teljes hiánya, a 70-es évek végén kiadott román dokumentumok, már az akkori állampolitikai álláspontját tükrözik, német ellenes agitációkat tartalmaznak. Szintén amerikai és angol kiadványok, melyek egy-egy német repülőgép történetét dolgozzák fel, rövid említést tesznek azok románok általi felhasználásáról is, ezekben már tetten érhetőek a román források, ha valaki már olvasta az eredeti iratokat, ugyanis a forrásokat nem tüntetik fel. Akadnak olyan munkák is, amelyek német repülőgép egységek történetét dolgozzák fel, amiben említést tesznek az egység romániai szerepléséről is. Utóbbi munkákban elsősorban német és amerikai levéltári forrásokat vagy személyes visszaemlékezéseket használnak fel, román dokumentumokat nem kutattak. A román egységekről és az esetleges közös bevetésekről nem tesznek említést, de segítenek árnyalni a román célpontok elleni támadásokról és a védekezésről kialakult képet.

Az 1989-es forradalom után a román levéltárak kutathatóságával a nyilvánosság számára eddig nem ismert adatok is napfényre kerülhettek és ez a forradalom utáni munkák egyértelmű előnyére is vált. Az utóbbi húsz évben, és különösen mostanában egyre több román könyv jelenik meg, melyek egy-egy adott román típussal repülő egység történetét vagy pilóta életét mutatják be, és ezek igen népszerűek is hazájukban, különösen a fiatalok körében. Felhasznált forrásaik korabeli román hadműveleti naplók és egyéb levéltári források, amiket veterán pilóták visszaemlékezéseivel tarkítanak. Akad például képekkel telezsúfolt, nem tudományos jellegű anyagok megjelenésére is, aminek célja inkább a korszak ismertetése és népszerűsítése, ami a mai információval túltelítet világunkban semmiképp sem hátrány.

A legjobb tudományos átfogó munka, amit a második világháborús román részvételtől olvastam az Axworthy, Mark - Craciunoiu, Cristian - Scafeş, Cornel szerzőtrío műve volt, a román levéltári forrásokat használó mű 1995-ben jelent meg és hiánypótló szerepe tagadhatatlan. Az FARR hadjáratairól csak egy átfogó képet ad, de a szervezeti felépítését és felszerelését részletesen elemzi. Romániának a szomszédos országokhoz való viszonyulását illetően egyértelműen a román hivatalos álláspontot képviseli.

Bernád Dénesnek az Osprey kiadó és a Squadron/Signal kiadó keretein belül megjelent munkái, melyek elsősorban repülő egységek és azok pilótáinak vagy repülőgéptípusok történetével foglalkoznak, úttörő munkák voltak és elévülhetetlen érdemeket szereztek a téma nemzetközi népszerűsítésében. Bernád Dénes kutatásait 1983-ban kezdte, mikor Brassóban tanult mérnöki egyetemi karon. Brassó volt a második világháborúban a román

repülőgépgyártás központja, itt találkozott román háborús veteránokkal és beszélt velük az akkoriban elhallgatott keleti hadjáratokról. Külön dicséret illeti, hogy a kutatásait már akkor elkezdte, mikor ez még tiltott téma volt Romániában. A repülőgéptípusokról szóló munkái részletesek, harci alkalmazásairól csak röviden ír. Az FARR második világháborús szerepléséről és a román ászokról szóló két könyve jó összefoglaló munkák. Utóbbi román pilóták egyéni teljesítményét emeli ki. A könyveinek többsége szinte mind egy-egy sorozat keretében jelentek meg, melyeknek már jól kialakult keretei és szigorú terjedelmi szabályozásai voltak, így a mélyebb elemzés hiánya nem róható fel az írónak. Bernád Dénes - Mujzer Péter - Hangya János: *Horrido – Légicsaták a Keleti Fronton* című kötetét azért nem használtam fel, mert a románokra vonatkozó adatai megegyeznek Bernád már az általam felhasznált könyveinek adataival.

Szintén említést érdemel Bernád D.– Karlenko, D.– L. Roba szerző trió *From Barbarossa to Odessa* munkája, amely a keleti front déli részének 1941-es légihadviselés történetét dolgozza fel napról napra, az összes résztvevő fél levéltári forrásait felhasználva. Ez a mű is egy sorozat része, ahol a kronológiára, a napi eseményekre helyezik a hangsúlyt.

A disszertációban előforduló repülőgéptípusok megnevezésében Munson, Kenneth: *A II. világháború repülőgépei*¹ című könyvének terminológiáját vettem alapul, amennyiben az adott típus ismertetése ott megtalálható volt. Ha nem akkor a német repülőgépeknél az eredeti írásmódot használtam, ahol a német géptípusnál soha nincs kötőjel a gyári jel és típuszám között, csak az alváltozat számozásánál van. Például: Bf 109F-2, vagy He 111H-14. A szovjet gépeknél a tervezőirodák betűszói, rövidítései szerepelnek (Tu, MiG, Il, Jak, Pe, Po, SzB, Ar, Szu, Jer, DB, TB stb.). A román gépeknél pedig az eredeti gyári elnevezést használom. A disszertáció számos román szakkifejezést illetve román rendfokozatot tartalmaz, megjelenésükkor először magyarul vannak leírva és zárójelben románul. Ezután a szövegben végig a magyar formát használom, beillesztve vagy a mellékletben táblázatokban megtalálhatóak a feloldások, fordítások is. Ugyanez vonatkozik a szervezeti formákra és a rövidítésekre. Az előforduló német, szovjet, amerikai, angol és néhány bolgár szakkifejezésnél is a románhoz hasonlóan igyekeztem eljárni. A disszertációban található táblázatok levéltári forrásokból és a román, angol szakirodalomból lettek összeállítva. A térképek szintén innen vannak, igyekeztem legtöbbjét lefordítani illetve eredetileg azokon nem szereplő adatokkal is ellátni őket. A fontosabb bombázó repülőgépek adatainak összeállításánál és a fontosabb vadászgépek összehasonlító táblázatainál igyekeztem a leg

¹ Munson, Kenneth: *A II. világháború repülőgépei*, a hadviselő felek valamennyi repülőgépe (Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1994, a továbbiakban: **Munson: A II. világháború repülőgépei**)

megbízhatóbb adatokat összeszedni. A vadászgépek összehasonlításakor próbáltam a rendelkezésre álló lemért repülési tulajdonságot is bemutatni. A magyar szakkifejezések helyes használatában a Magyarország a második világháborúban lexikon nyújtott segítséget.² A Román Királyi Légierő második világháború idején használt hivatalos neve Forțele Aeriene Regale ale României (FARR). Habár ez a hivatalos elnevezés, a korabeli hivatalos román dokumentumokban ezt egyáltalán nem használják, helyette következetesen az Aeronautica Regală Română (ARR) megnevezést alkalmazzák. A korabeli román hivatalos állami napilap a Monitorul Oficial is ezt a formát preferálja.

A II. fejezetben a téma historiográfiáját ismertetem. A III fejezetben a harcoló felek repülőegységeinek szervezetét mutatom be. A disszertációt kronologikus sorrendben állítottam össze. A IV. fejezetben először a román királyi légierő létrejöttéről írtam. Első bevetéséről a balkáni háborúban és a nagy háborúban játszott szerepéről. A romániai repülőgép gyártás kezdetéről is említést tettem. Továbbá arról, hogyan válik a Forțele Aeriene Regale ale României (FARR) az első világháború végén térségének legerősebb légierejévé, jelentős gyártókapacitással, fegyverkorlátozási béklyók nélküli mozgástérrel. A harmincas években időszerű modernizálásról, szervezeti szerkezeti újításokról, lépcsőzetes fejlesztési tervekről, új gépek külföldi beszerzéséről szól, ami során Románia - hasznosítva gazdag gabona és olajtartalékát, valamint kihasználva geopolitikai helyzetének fontosságát - figyelemre méltó eredményeket ért el. A lengyelországi villámháború után lengyel gépekkel is gyarapodtak. Ebben a fejezetben még az 1940-es területvesztés következményeiről, a további átszervezésekről, a szovjet és magyar légi határincidensekről, a németek felé orientálódásról is írtam. Szót ejtettem a román olajexportról és a megérkező német légi misszió szerepéről és annak hatásáról is. A román és német szövetség kialakulásáról és annak okairól adtam rövid elemzést, majd ismertettem az 1941 elején történt szovjet, román határincidenseket és az előkészületeket a keleti hadjáratra.

Az V. fejezetben a román légierő 1941-es hadjáratát mutattam be és annak eredményeit. Ismertetve a szemben álló felek légierejét, azok stratégiai és taktikai módszereit, képességeiket és hatékonyságukat, célkitűzésüket, működésüket és eredményeiket. Bemutatom milyen benyomásaik támadtak az ellenfeleknek egymásról. Elemzem a szovjet légierő Románia elleni stratégiai bombatámadásait és az ez elleni román és német védelmet. Szót ejtek a hadjárat besszarábiai szakaszáról, majd Odessza román ostromát mutatom be. A fejezet a hadjárat konklúzióival zárul.

VI. fejezetben az FARR 1941-1942-es újjászervezését mutatom be, majd a román

² Magyarország a második világháborúban lexikon A-Zs (Petit Real Könyvkiadó, Budapest, 1997)

légierő vadászainak az 1942-es hadjáratban való részvételét elemeztem, fontosnak tartottam ismertetni azt is, hogy milyen szerepet játszottak a román hadseregek a hadjárat során és a sztálingrádi bekerítés alatt. Végül a román repülő kontingens kivonását mutattam be. A fejezet a hadjárat konklúzióival zárul.

A VII. fejezetben a román légierő vadászainak, zuhanóbombázóinak és csatarepülőinek 1943-as németek általi újrafegyverzését, kiképzését és a keleti fronton való bevetését elemeztem. Külön alfejezetben tárgyalva a vadászok, zuhanóbombázók és csatarepülőgépek bevetéseit. Ez a fejezet is a hadjárat konklúzióival zárul.

A VIII. fejezet a ploesti olajmezők elleni szovjet, brit és amerikai támadásokról szól, valamint a román és német védelemről.

A IX. fejezet Románia tengelyhatalmak oldalán való harcának utolsó évéről szól. Az 1943-as és 1944-es előkészületekkel kezdődik a fejezet, majd a besszarábiai szovjet támadásról, illetve a román és német ellentevékenységről írok. Ezután a rendszeres amerikai légitámadásokról és román - német védelemről adok elemzést. Ismertetem a frontországá válás körülményeit, az augusztusi szovjet támadást és kitérek a frontváltás - kiugrás részleteire is. Végül a Luftwaffe elleni összecsapásokat mutatom be, mely a román légierő legveszélyesebb ellenfele volt, röviden kitérek az FARR harcainak ismertetésére a szövetségesek oldalán a háború végéig.

Az utolsó, X. fejezet az összegzett következtetéseket tartalmazza.

A doktori értekezés megállapításai

A gazdag gabona és olajtartalékokkal rendelkező Románia harmincas évekbeli fegyverkezési programjában a repülőgépipar kiemelt szerepet kapott. A románok tanulni akartak az első világháború tapasztalataiból, amikor rövid idő alatt vereséget szenvedtek az ellenfeleiktől és komoly karbantartási problémákkal szembesültek a külföldről beszerzett gépeiknél, nem sok sikerrel. A harmincas években igyekeztek a legmodernebb gépek és repülőgépmotorok licenszeit beszerezni, de a gyártókapacitás bővítése szervezési és korrupciós problémák miatt nem ment egyik napról a másikra, kevés szakemberrel rendelkeztek. A háború előtt gyártott típusok tartották a lépést a nagyhatalmak korszerű gépeivel, de csak kis számban tudták gyártani őket. A tömeges gyártás beindítása is sok időt vett igénybe és az a gép, amely a licensz megvásárlásakor még kimondottan korszerűnek számított, mire a gyártása beindult már jobb esetben is csak középkategóriás volt. A tervezett

gyártó kapacitást csak 1942-re sikerült elérni, jóval megkésve az eredeti tervhez képest, amikor a leggyártott típusok már elavulóban voltak. Ekkorra majdnem az összes összekötő és tüzéségi megfigyelő gépük, a vadászok többsége és a bombázók jelentős része is román fejlesztésű vagy gyártású volt. Valószínűleg az FARR volt a legkisebb légierő, amelyik el tudta ezt érni, de csak a már meglévő, Odessza ostromakor kimerült repülőegységek állományának feltöltésére voltak képesek és ezt is csak 1942 szeptemberére tudták megvalósítani. Az 1941-től 1944-ig leggyártott 67 J.R.S. 79B kétmotoros bombázógép, mely már 1940-ben elavultnak számított nem mondható jelentős mennyiségnek. A legsikeresebb projekt a I.A.R. 80/81-es vadászgép volt, ami 1939-ben modern vadászgépnek számított, 1941-ben már 119 gyártottak le belőle és ezt a termelési kapacitást 1944-ig szinten is tartották, de 1942 után már nem tudták megfelelően korszerűsíteni, elavulttá vált. A Bf 109G-4 gyártása sem indult el a tervezet időben, 1944-ben csak 6 vadászgépet sikerült legyártani.

Románia háborúba való belépése előtt a külföldi megrendelések és licenz vásárlások sikere figyelemre méltó. A gazdag gabona és olaj tartaléka jó mozgásteret biztosított Bukarest számára, amivel sikerült ellensúlyozni a román repülőgép ipar hiányosságait. 1939-ben és 1940-ben azonban elvesztették korábbi szállítóikat (lengyelek, franciák és angolok), ez is hozzájárult ahhoz, hogy a külföldi repülőgép típusoknál a háború elején kialakult alkatrészhány megoldhatatlan feladatot állított fel.

A kis román repülőgépipar a háború alatt már nem tudott lépést tartani azzal a hihetetlen fejlődési tempóval, amit a nagyhatalmak diktáltak. A licenzben gyártott német repülőgépmotorok még egy időre haladékot adtak volna, de erre nem sikerült megállapodásokat kötni. 1942-re a román gyártású gépek már elavultnak számítottak, de egészen a háború végéig még mindig eredményesen voltak alkalmazhatóak a másodlagos frontokon. Mivel pilótája elegendő számban állt rendelkezésre, saját gyártású gépekkel ellátva őket, a román légierő 1942-től meg tudta őrizni harcképességét, és 1943-ban, amikor már élvonalbeli gépeket kaptak a németektől, azokba nem újoncokat, hanem két éves fronttapszaltalattal rendelkező veteránok tucatjait tudták beültetni.

Annak ellenére, hogy a román gyártású gépek teljesítménye az ellenfeleikhez képest fokozatosan romlott, gyártásuk részben lehetővé tette az FARR harcképességének megőrzését. 1943 és 1944-ben német „kölcson gépekkel” is repültek, majd csak a saját utánpótlásukra számítva harcoltak a szövetségesek oldalán.

A pilótakiképzés is jónak volt mondható, hiszen békediktátum nem kötötte meg a románok kezét. A román vadászpilóták a szovjet ellenfeleiknél 1943-ig valamivel képzetebbek bizonyultak, ami legtöbbször ellensúlyozta a szovjet számbeli fölényt és a

háború folyamán legyártott szovjet gépek technikai fölényét. A vezető román ászok 1943-ban - már német gyártású Bf 109G-2 vadászgépeikkel - a V-VS ellen elért győzelmei is erről tanúskodnak. A háború alatt az FARR elegendő képzet pilótával rendelkezett, csak az 1944-es amerikai rendszeres légitámadások alkalmával alakult ki hiány a képzet és harcedzett pilótákból.

Az 1941-es Szovjetunió elleni támadásra az FARR-nek sikerült a legnagyobb németekkel szövetséges légi kontingenst - a Harci Repülőcsoportot - kiállítani, melynek harceljárásain már érződött a német hatás. A hadjárat besszarábiai szakaszában, román repterekről felszállva, a Luftwaffe-vel együttműködve jól boldogultak, annak ellenére hogy az első napon kiemelkedően nagy veszteséget szenvedtek. A román kétmotoros közepes bombázók, ha nem a szárazföldi erőket támogatták, az arcvonal mögötti szovjet reptereket vagy az odesszai kikötőt bombázták. A bombázók szerencséjére besszarábiai hadjárat körzetében V-VS elsősorban taktikai bevetésekre koncentrált, az ellenséges szárazföldi egységeket és utánpótlásukat támadta, lehetőleg légifedezettel ellátva. Még a vadászokat a román célpontok szovjet bombázása miatt vissza nem vonták, a légifedezetük is megfelelő volt. Utána viszont a veszteségeik megnöttek. A román bombázók soha nem álltak rendelkezésre megfelelő számban. A román vadászok ebben a szakaszban jól boldogultak, legveszélyesebb ellenfelük a szovjet csöves légvédelem volt. Harci moráljuk a keleti fronton ekkor volt a csúcson.

A román hátországba visszavont legkorszerűbb vadászok eredményesen léptek fel a szovjet stratégiai bombatámadásokkal szemben, de ezt csak a német vadászgép támogatásnak köszönhető, egyedül nem boldogultak volna. A stratégiai célpontokat (Ploesti, Bukarest, Konstanca és a csernavodai híd) a román és német vadászoknak sikerült megvédeniük. A nappal támadó szovjet bombázókat, csakúgy mint a keleti front más szektoraiban lemészárolták, egyedül a szovjet stratégiai bombázók szárnya alá felfüggesztett vadászbombázók tudtak eredményeket felmutatni.

Az augusztus 10-én kezdődő odesszai ostrom, ami a román haderő 118 napos 1941-es hadjáratából 70 napot tett ki, megmutatta az FARR hiányosságait, amely szeptember végéig a Luftwaffe támogatása nélkül tevékenykedett. A románok szerelő és karbantartó műhelyei nem tudták követni a repülőegységeket az előretolt repterekre, mobilitásuk nem volt megoldva, mivel az FARR-t a háború előtt nem egy ilyen konfliktus feladataira készítették fel. A harci repülőgépek tartós kiszolgálására és szerelésére a hátországtól távol, a keleti fronton lévő reptereken egyébként is alkalmatlanok voltak, különösen télen. Ennek következtében az ostrom idején a román gépek többsége nem előretolt repterekről felszállva sokkal messzebről indult bevetésre mint az odesszai reptereken állomásozó szovjet légiegységek. A szovjet

repülőgépek így lényegesen több bevetést tudtak teljesíteni és sérült gépeiket is helyben, azonnal megtudták javítani. A román alkatrész hiány és a sérült gépek lassú javítása miatt a Harci Repülőcsoport bevethető gépállománya drámaian csökkenni kezdett és az ostrom végére potenciálja ki is merült. A felmerülő nehézségek miatt Odessza fölött a légifölény hol az FARR, hol a V-VS kezében volt, a teljes légifölényt egyik fél sem tudta kivívni. Ennek következménye viszont az lett, hogy sem a vadászok, sem a bombázók és sem a közelfelderítők nem boldogultak feladatköreikkel. A bombázók az ostrom alatt a kikötőt az erős szovjet légvédelem miatt csak komoly veszteségek árán tudta megtámadni. Egy idő után már csak a város központját támadták, ahol 3 ezer civilt öltek vagy sebesítettek meg, kézzelfogható eredmény nélkül. Volt néhány sikeres találatuk, például az odesszai lőszerraktárt sikerült felrobbantani, mikor az egy román bombázó a szovjet légvédelem közeli találatai miatt vész oldotta bombaterhét, de a kis számú bevethető bombázó miatt a szovjet ellenfél hibáit nem tudták kihasználni. A román közepes bombázók a szárazföldi erőket támogató képessége - minden kezdeti erőfeszítés ellenére is mindvégig korlátozott maradt - a haditengerészeti egységek leküzdési képességéről nem is beszélve. A szovjet hadi és szállító hajók akkor kötöttek ki Odesszában amikor akartak.

Az elért légygözelmeket a román és a szovjet fél jelentősen túlbecsülte. A megfelelő csatarepülőgép hiánya az FARR-ben is ekkor vált nyilvánvalóvá. Egy mozgó harckocsit a közepes bombázók nem tudtak eltalálni, a vadászok fedélzeti fegyverei pedig elégtelenek voltak a megsemmisítésére.

Az FARR az 1941-es hadjáratban potenciáljának 56 százalékát veszítette el. Legközelebb a keleti fronton csak 1942 szeptemberében jelent meg.

1942. szeptember 6-án - rosztovi főhadiszállással - létrehozták a Harci Repülőcsoport Parancsnokságot, ami a 2. vadászrezdet, a 2. bombázó repülőrezdet és a 1. távfelderítő osztályt is magába foglalt, összesen 272 repülőgéppel rendelkezett és a 4. német légiflotta parancsnoksága alá tartozott. A repülőgép állomány többségében az 1941-ben átadott román gyártású gépekből állt. A karbantartásuk ezért könnyebb volt, mint az előző évi gépállományé, relatív teljesítőképességük azonban csak keveset javult, mert ugyanebben az időben újgenerációs szovjet típusok is szolgálatba álltak. A logisztikai utánpótlást jóval nagyobb távolságról kellett megoldani, mint korábban, ezért az FARR teljesítőképessége valamivel az 1941-es szint alatt maradt. Legfontosabb feladatuk a német és román csapatok támogatása volt a város elfoglalásában. Az FARR egységei napi átlag 70–80 bevetést repültek október végéig. A román vadászok ekkor aratták a legtöbb légygözelmet a hadjárat alatt, ezután a rossz idő miatt légygözökre nem került sor.

1942. októberében a Harci Repülőcsoport elsősorú feladata ezután az lett, hogy tartsa fent térségében a németek által már megszerzett légifölényt támadja a Sztálingrád északnyugati térségében lévő katonai és infrastrukturális célpontokat, illetve támogassa a 3. román hadsereg harcait. Október végén a növekvő fenyegetettség a 3. román hadsereg arcvonalában kapott prioritást. A 3. román hadsereg arcvonalával szemben álló szovjet délnyugati és doni front november 20-ig 790 repülőgépet vonultatott fel. A támadás előtt a V-VS a bevetések számának korlátozásával elérte, hogy gépeinek 82 százaléka bevethető állapotban volt, szemben a megszokott 50 százalékos aránnyal. A térségben a Luftwaffe a folyamatos bevetések miatt gépeinek ekkora már csak 60 százalékát tudta bevethető állapotban tartani, a románok még kevesebbet.

1942. novemberében a szovjet átkaroló támadások a Harci Repülőcsoportot a földi csapatok támogatására kényszerítették. A szovjetek áttörték és bekerítették mindkét román hadsereget, ez számos Harci Repülőcsoport repteret is érintett. Karpovkánál a visszavonuló 7 román vadászosztály 12 Bf 109E vadászgépet hagyott hátra. Decemberben az FARR még támogatni tudta a német felmentési kísérletet Sztálingrád térségében, két nap alatt 123 bevetéssel, de ezután a legtöbb román repülőosztályt kivonták, csak néhány század maradt.

A román pilóták a hadjárat alatt 61 szovjet gépet semmisítettek meg, ebből csak 39-et légi harcban. Az FARR nehéz és nem kifejezetten dicsőséges hadjáratot teljesített, kis erővel képviselte magát, korlátozott hatékonysággal.

1943-ban a német hadiipar felfutása érezte hatását, több harci repülőgépet építettek mint amennyire szükségük volt. A románoknak pilótájuk állt rendelkezésre megfelelő számban, de korszerű repülőgépekből hiányt szenvedtek. A két ország közötti megállapodások eredményeképpen a románok legkorszerűbb zuhanóbombázókat és csatarepülőgépeket és vadászgépeket kapták kölcsön a németektől, de ezeket a keleti fronton bevetve a német és román szárazföldi erőket kellett támogatni. A románok az 1. román repülőhadtestben egy három osztályból álló vadászrezdet és egy zuhanóbombázó osztályból és két bombázó osztályból álló bombázó repülőrezdet küldtek harcolni a keleti front déli szektorába 1943 tavaszának végén és nyarának elején. A pilótákat német egységeknél képezték ki, majd sokszor a németekkel együtt repültek bevetésekre is. A román pilóták ekkor kiváló eredményeket értek el. Ha voltak veszteségeik a németek pótolták és a gépek nagyjavítását is ők végezték. Az év végéig a román egységek bevethető géppálmánya megtartotta a megfelelő szintet és sokszor mentették meg a szárazföldi egységeket szorult helyzetekben. Sok román vadászpilóta ekkor vált ásszá. 1943 végére azonban az egységek kimerültek, vissza kellett volna vonni őket a hátszágba pihentetni és feltölteni, de ezt a

luxust nem engedhették meg maguknak, ezért 1944 tavaszára az 1. román repülőhadtest nagymértékben kimerült.

1943-ra az 1. román repülőhadtest ukrainai hadjáratára ha nem is az egész légierő, de legalább a fronton harcoló kontingens mozgékony logisztikával és szerelő kapacitással rendelkezett, de hozzá kell tenni, hogy ekkor már eleve jól kiépített repterekre települtek, majd folyamatosan visszavonultak, így logisztikai távolságuk csökkent. De a gyors áttelepülések a front közvetlen közelében mindenképpen dicséretet érdemelnek.

Ploesti fontosságával a német hadvezetés mindig is tisztában volt. Az itt kitermelt kőolaj tette lehetővé a repülőgépek és harckocsik tömeges alkalmazásával végrehajtott hadműveleteket. Ezért Bukarest és Ploesti körzetében a német és román légvédelem jól szervezett tűzrendszerbe, 1943-ra mintegy 1000 légvédelmi ágyút és gépágyút vont össze, amelyet 1944-re 2000 csőre növelt.

A ploesti finomítókat először 1941. július 13-án, vasárnap érte támadás. Szovjet bombázók aznap 14 támadást hajtottak végre a finomítók ellen. A finomítókat 2–4 hónap alatt állították teljesen helyre. A bevetés nagy sikere volt a szovjet V-VS Chf távolsági bombázóknak. Bizonyították, hogy a vadász és földi légvédelem ellenére megtámadhatók a finomítók. Ez nagy pofon volt az elbizakodott német és román felső vezérkarnak. Az olajmezők védelmére német és román vadászegységeket vontak vissza a keleti frontról, melyek ezután már eredményesen megtudták védeni a román légteret.

1942. június 11-én 13 B-24-es Liberator az amerikai Halverson ezredes vezetésével az egyiptomi Fayd repülőtérrel felszállva támadta meg a ploesti olajmezőket, a célpontban számottevő sérülés nem történt. 4 B-24-es Törökországban hajtott végre kényszerleszállást. A támadás bebizonyította, hogy még ilyen óriási távolság esetén is elérhetők a román olajmezők. Halverson ezredes bevetése után 48 órával a németek megalapítottak egy önálló légi egységet, az Ölschutzstaffel-t, melynek feladata kizárólag az olajfinomítók védelme volt.

1943. augusztus elsején 178 B-24D bombázó szállt fel afrikai reptereiről, hogy alacsony magasságban meglepetésszerű támadást hajtson végre az olajmezők ellen. A német Freya radarállomások időben észlelték a támadó amerikai köteléket, amit az erős földi légvédelem és a vadászrepülők emiatt már felkészülten vártak. A célponthoz eljutó, alacsonyan repülő négymotoros bombázók a finomítóknak két hónapon belül kijavítható károkat okoztak. Összességében 54 amerikai bombázót lőttek le Románia területén, ötöt Bulgária fölött, három kényszerleszállást végzett a Földközi-tengeren, hét Törökországban szállt le, ezek személyzetét internálták (79 fő), 23 gép brit támaszpontokra (Szicília, Ciprus és Máltára) repült, s a leszállásnál részben összetört. 88 tért vissza a kiindulási pontjára, közöttük 55

sérülten. A második világháború alatt, egy bevetés során az amerikaiak itt osztották ki a legtöbb Medal of Honor-t, összesen öt darabot, ami a legmagasabb amerikai kitüntetés, amelyet harcban tanúsított bátorságért adtak. A katasztrofális repülőgép veszteség ellenére az amerikai és brit vezetés által sikeresnek minősített támadás után néhány hónappal az olajfinomítók csaknem eredeti kapacitásuknak megfelelően termeltek. A bevetés pürrhoszi győzelem volt. A németek pedig arra a következtetésre jutottak, hogy az erős földi légvédelem önmagában nem elég egy támadás megakadályozására, még több német vadászgépet rendeltek az olajmezők védelmére és a földi légvédelmet is tovább erősítették.

1944 tavaszán a románoknak szembesülniük kellett azzal, hogy a szovjet erők az ország határvonalánál vannak és az amerikai 15. légi hadsereg is rendszeres támadásokat fog végrehajtani hazájuk ellen. Az új kihívásokra két román repülőhadtest felállításával próbáltak válaszolni, de csak egyet sikerült tisztességesen felszerelni és pilótával ellátni.

A tavaszi szovjet támadást, mely Romániát akarta kivonni a háborúból, a németekkel együtt sikeresen visszaverték. A német és román csatarepülőgépek több száz szovjet harckocsit semmisítettek meg, jelentősen hozzájárulva az elért sikerhez. A német és román vadászpilóták is nagyszámú szovjet gépet lőttek le.

Az amerikai 15. légi hadsereg április 4-én kezdte meg romániai célpontok rendszeres nagymagasságú stratégiai bombázását. Kezdetben a vasúti pályaudvarok és a repülőgépgyártás volt az elsődleges célpont, júniustól az olajfinomítókra váltottak át. A négymotoros stratégiai bombázókat már nagy hatótávolságú amerikai kísérővadászok fedezték. A bombázókat támadó német és román vadászgépek száma száz gépnél sosem volt több, de a jó román-német légi irányítás és balkánon felállított német radarlánc lehetővé tette a támadások pontos térbeli koordinálását és a ploesti olajmezőket és a finomítókat is nagyon komoly légvédelemmel látták el. A támadó amerikaiak nagyobb veszteségeket szenvedtek el mint Németország felett. Még nagyobb veszteségeket szenvedtek az amerikai vadászok, ha alacsony támadásokat hajtottak végre román repterek ellen, hogy lekössék a román és német vadászokat. Júniustól, hogy csökkentsék a négymotoros bombázók veszteségeit már háromszor annyi nagy hatótávolságú amerikai vadászgép kísérte mint korábban. Egy Fighter Group a célpontig, egy a célpont fölött és még egy a hazaúton fedezte a stratégiai bombázókat. Az ploesti olajmezőket júniusra már több mint kétezer füstgenerátorral is védték, lehetetlenné téve a célzást a város ipari telepei felett. Az amerikaiak radarral felszerelt pathfinder bombázókat vetettek be ennek ellensúlyozására és a nyár folyamán a támadó amerikai kötelékek előtt egy felderítőgép is repült, hogy megállapítsa a célpontok láthatóságát. Hiába okoztak a védők nagy veszteségeket, a bombázásokat nem tudták

megakadályozni, a célpontokban komoly károk keletkeztek és a román és német vadászrepülőknél is nagy veszteségeik voltak. A román I.A.R. 80/81-es vadászokat júliustól már nem vetették be az amerikai bombázók ellen, a klasszisokkal jobb amerikai vadászgépek számbeli fölényével legjobb igyekezetük ellenére sem tudtak mit kezdeni. Egyre több tapasztal pilóta lett az amerikai vadászgépek áldozata. Augusztus elején repültek a román vadászok utolsó bevetéseiket az amerikaiak ellen, ezután a román felső vezetés megtiltotta az ilyen jellegű bevetéseket, hogy hivatalos indoklás szerint megőrizték a vadászok erejét a küszöbönálló szovjet támadásra. A brit éjszakai támadások nem voltak olyan tömegesek és súlyosak, mint Németország fölött, de az aknatelepítések kezdetben komoly fennakadásokat okoztak a dunai olajszállítások lebonyolításában. Az USAAF támadásainak következtében augusztusra a román olajtermelő kapacitás ötödére csökkent. Az augusztusi szovjet támadás kezdetén a román harci gépek sok bevetést teljesítettek. Ekkorra a román vadászok a korszerű szovjet gépek tömeges bevetésével már nem tudtak boldogulni.

Az átállás első napjaiban az FARR nem volt aktív, de ezután már megtámadta a Bukarestet támadó német bombázókat és az evakuálást végző német szállítógépeket is. A román területen lévő repülőtereket is sikerült ellenőrzésük alá vonni, sok német gépet zsákmányolva. Sikeres tárgyalásokat követően a román területen lévő amerikai és brit hadifoglyokat az amerikai 15. légi hadsereg szeptember elején evakuálta. Az FARR a szövetségesek oldalán egy repülőhadtesttel kezdték meg a harcot.

Megállapítható, hogy az FARR a Luftwaffe után a második legerősebb légierő volt, amely a V-VS ellen harcolt a keleti fronton. A háború alatt az FARR pilótái és légvédelmi lövegkezelői 1500 szovjet, 270 szövetséges és 350 német gépet (többségüket a földön) semmisítették meg. Az adatok nem pontosak, de mindenképp figyelemre méltóak.

A TÉMAKÖRBEN MEGJELENT SAJÁT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE

- Novák Zoltán: Románia átállása a szövetségesek oldalára In: Történeti tanulmányok: a Kossuth Lajos Tudományegyetem Történelmi Intézetének kiadványa, ISSN 1217-4602 , 2004. 12. köt. 225-240. old.**
- Novák Zoltán: A Románia elleni 1944-es szövetséges bombázóhadjárat In: Történeti tanulmányok: a Kossuth Lajos Tudományegyetem Történelmi Intézetének kiadványa, ISSN 1217-4602 , 2011. 17-18. köt. 29 old.**
- Novák Zoltán: A Ploesti elleni bombatámadások 1941. június - 1943. augusztus In: Seregszemle (A MAGYAR HONVÉDSÉG ÖSZHADERÓNEMI PARANCSNOKSÁG SZAKMAI-TUDOMÁNYOS FÓLYÓIRATA) HU ISSN 2060-3924, X. évfolyam 2. szám 2012. április-június 183-197. old.**
- Novák Zoltán: A Román Királyi Légierő 1941-es hadjárata In: Seregszemle (A MAGYAR HONVÉDSÉG ÖSZHADERÓNEMI PARANCSNOKSÁG SZAKMAI-TUDOMÁNYOS FÓLYÓIRATA) HU ISSN 2060-3924, X. évfolyam 3. szám 2012. július-szeptember 30 old.**