

**Doktori (PhD) értekezés**

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

**Novák Zoltán**

**Debreceni Egyetem**

**BTK**

**2012**

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

Értekezés a doktori (Ph.D.) fokozat megszerzése érdekében  
a történelem tudományágban

Írta: Novák Zoltán okleveles történelem tanár

Készült a Debreceni Egyetem Történelmi és Néprajzi doktori iskolája  
(történelmi programja) keretében

Témavezető: Dr. Püski Levente PhD  
(olvasható aláírás)

A doktori szigorlati bizottság:

elnök: Dr. ....  
tagok: Dr. ....  
Dr. ....

A doktori szigorlat időpontja: 201... .

Az értekezés bírálói:

Dr. ....  
Dr. ....  
Dr. ....

A bírálóbizottság:

elnök: Dr. ....  
tagok: Dr. ....  
Dr. ....  
Dr. ....  
Dr. ....

A nyilvános vita időpontja: 201... .

Én, Novák Zoltán, teljes felelősségem tudatában kijelentem, hogy a benyújtott értekezés a szerzői jog nemzetközi normáinak tiszteletben tartásával készült. Jelen értekezést korábban más intézményben nem nyújtottam be és azt nem utasították el.

## Tartalom

|                                                                                                           |     |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| I. Bevezetés .....                                                                                        | 5   |
| II. Historiográfia .....                                                                                  | 10  |
| III. Repülőegységek a második világháborúban .....                                                        | 13  |
| IV. Az FARR a második világháború előtt .....                                                             | 16  |
| A kezdetek, megszületik a román légierő: .....                                                            | 16  |
| Átszervezés és újrafegyverzés és az 1940-es határincidensek: .....                                        | 18  |
| A román olaj export és a Deutsche Luftwaffemission in Rumanien (DLM) megérkezése: .....                   | 26  |
| Még szorosabb szövetségben Németországgal és az 1941-es határincidensek: .....                            | 32  |
| V. Az FARR 1941-es hadjárata .....                                                                        | 36  |
| Az FARR szerkezeti felépítése 1941. június 22-én: .....                                                   | 36  |
| A keleti hadszíntéren szemben álló erők és támadási terveik 1941. júniusában: .....                       | 41  |
| Román célpontok szovjet stratégiai bombázása: .....                                                       | 47  |
| Besszarábia 1941. július: .....                                                                           | 51  |
| Odessa ostroma, 1941. augusztus - október: .....                                                          | 53  |
| Az 1941-es hadjárat konklúziói: .....                                                                     | 59  |
| VI. Az FARR második hadjárata 1942-ben .....                                                              | 65  |
| Az FARR újjászervezése 1941 végén és 1942 elején: .....                                                   | 65  |
| Sztálingrád 1942. július – 1943. január: .....                                                            | 67  |
| Az 1942-es hadjárat konklúziói: .....                                                                     | 81  |
| VII. Az 1. román repülőhadtest (Corpul 1 Aerian Roman) Ukrajnában 1943. március – 1944. április .....     | 83  |
| Az FARR 1943-as újjászervezése: .....                                                                     | 83  |
| A 7. vadászosztály (56., 57., 58. vadászszázad) és a 9. vadászosztály (43., 47., 48. vadászszázad): ..... | 88  |
| A 8. csatarepülő osztály (41., 42., 60. csatarepülő század): .....                                        | 94  |
| A 3. zuhanóbombázó osztály (73., 81., 85. zuhanóbombázó század): .....                                    | 98  |
| A hadjárat konklúziói: .....                                                                              | 110 |
| VIII. A Ploesti elleni bombatámadások 1941. június - 1943. augusztus .....                                | 113 |
| IX. Románia hadszíntérre válik, majd átáll 1944. április - 1944. augusztus .....                          | 134 |
| Előkészületek a szövetséges bombázó offenzívára és a szovjet támadásra: .....                             | 134 |
| Besszarábia: .....                                                                                        | 139 |
| A Románia elleni szövetséges bombázóhadjárat: .....                                                       | 144 |
| Az augusztusi szovjet támadás és az átállás előzményei: .....                                             | 186 |
| <b>A szovjet támadás:</b> .....                                                                           | 191 |
| <b>Az átállás:</b> .....                                                                                  | 196 |
| Harc a szövetségesek oldalán: .....                                                                       | 203 |
| X. Összegzett következtetések, újdonságok az értekezésben .....                                           | 214 |
| Mellékletek: .....                                                                                        | 223 |
| <b>Az FARR vadász, csatarepülő és zuhanóbombázó gépei:</b> .....                                          | 223 |
| A román repülőgépgyártás 1939. január és 1945. május között: .....                                        | 224 |
| A román repülőgépgyártásban alkalmazott repülőgépmotorok (1935-1945): .....                               | 224 |
| A román futár repülőgép gyártás (1934-1945): .....                                                        | 224 |
| A román I.A.R.-Brasov vadászgép gyártása (1934-1945): .....                                               | 225 |
| A román I.A.R.-Brasov bombázó repülőgép gyártása (1934-1945): .....                                       | 226 |
| A román kiképző repülőgép gyártás (1934-1945): .....                                                      | 226 |
| Olasz repülőgép leszállítások (1932-1942): .....                                                          | 227 |
| Lengyel repülőgép leszállítások (1934-1939): .....                                                        | 228 |
| Német repülőgép leszállítások és átadások (1937-1944): .....                                              | 228 |
| Az FARR 1941. és 1944 között rendelkezésre álló harci repülőgépei: .....                                  | 229 |
| Rendfokozatok a légierőnél a második világháború idején .....                                             | 230 |
| A Hs 129-es: .....                                                                                        | 232 |
| A Ju 87-es: .....                                                                                         | 235 |
| A B-24-es: .....                                                                                          | 238 |
| A I.A.R 80 és I.A.R. 81 főbb műszaki adatai: .....                                                        | 240 |
| 1941-es vadászgépek főbb műszaki adatai 1: .....                                                          | 241 |
| 1941-es vadászgépek főbb műszaki adatai 2: .....                                                          | 242 |

|                                                        |     |
|--------------------------------------------------------|-----|
| 1944-es vadászgépek főbb műszaki adatai 1.: .....      | 243 |
| 1944-es vadászgépek főbb műszaki adatai 2.: .....      | 244 |
| FELHASZNÁLT IRODALOM .....                             | 246 |
| LEVÉLTÁRI FORRÁSOK.....                                | 250 |
| SAJTÓANYAGOK.....                                      | 251 |
| A TÉMAKÖRBEN MEGJELENT SAJÁT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE..... | 251 |

## I. Bevezetés

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 káraitól is. A nem Románia fölött elért légigyőzelmek 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 hadműveleti 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 légigyőzelmek és a tényleges veszteségek közötti igen gyakran nagy eltérést.

A disszertációban előforduló repülőgéptípusok megnevezésében Munson, Kenneth: A II. világháború repülőgépei<sup>1</sup> című könyvének terminológiáját vettem alapul, amennyiben az adott típus ismertetése ott megtalálható volt. Ha nem akkor a német repülőgépeknél az eredeti

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

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 használok. A disszertáció számos román szakkifejezést illetve román rendfokozatot tartalmaz, megjelenésükkor először magyarul vannak leírva és zárójelben románul. Ezután a szövegben végig a magyar formát használok, 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 legmegbízhatóbb adatokat összeszedni. A vadászgépek összehasonlításakor próbáltam a rendelkezésre álló lemerített repülési tulajdonságot is bemutatni. A magyar szakkifejezések helyes használatában a Magyarország a második világháborúban lexikon nyújtott segítséget.<sup>2</sup> 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 légierőjévé, jelentős gyártókapacitással, fegyverkorlátozási béklyók nélküli mozgástérrel. A harmincas években időszerű modernizálásról, szervezeti szerkezeti újításokról, lépcsőzetes fejlesztési tervekről, új

---

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

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 területveszteség 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 légierőjét, 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 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 frontországgá

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 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 légigyőzelmek 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 fronti 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 témában való kutatásomat 2004-ben kezdtem el, majd levelező tagozatos PhD hallgatóként folytattam. A kéziratot 2012 február 13-án zártam le.

Ezúton mondok köszönetet témavezetőmnek, Püski Leventének és a Debreceni Egyetem Történelmi Intézet munkatársainak és mindazoknak, akik valamilyen módon elősegítették disszertációm megírását.

Novák Zoltán

## II. Historiográfia

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 szólnak, az FARR harcát mutatják be a szovjet szövetséges oldalán.<sup>3</sup> 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.<sup>4</sup> Összefoglaló munkákban említést tesznek a román repülőgépgyártás adatról.<sup>5</sup> 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 tevékenységről, 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

---

<sup>3</sup> Ucrain, Constantin - Craciun, Dumitru: *Icarii din Carpati* (Editura Scrișcului Românesc, Craiova, 1986)

<sup>4</sup> *Memoriele unui participant* (Biblioteca Centrală a Ministerului Apărării Naționale, București, 1979)

<sup>5</sup> Gheorghiu, Constantin - Zăganescu, Florin: *Aviația - Din istoria industriei românești* (Editura Tehnică, București, 1981) és Gheorghiu, Constantin: *Fabricile de avioane românești în perioada interbelică* (Editura Tehnică, București, 1982) és Balotescu, Nicolae: *Istoria aviației române* (Editura Științifică și Enciclopedică, București, 1984)

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.<sup>6</sup> 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 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 megemlégett háborús múlt feldolgozására. 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.<sup>7</sup> 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.<sup>8</sup>

A legjobb tudományos átfogó munka, amit a második világháborús román részvételről olvastam az Axworthy, Mark - Craciunoiu, Cristian - Scafeș, Cornel szerzőtrió műve volt, a

---

<sup>6</sup> Macdonald, Patrick: *Through Darkness to Light* (Images Publishing (Malvern) Ltd, Worcestershire, 1994, a továbbiakban: **Macdonald: Darkness to Light**)

<sup>7</sup> Antoniu, Dan- Cocos, George: *Vanatorul I.A.R. 80* (Editura Modelism, Bukaresti, 2000, a továbbiakban: **Antoniou - Cocos: I.A.R. 80**) és Roba, Jean-Louis –Craciunoiu, Cristian: *Romanian Black Hussars* (Editura Modelism, 1998, a továbbiakban: **Roba - Craciunoiu: Black Hussars**)

<sup>8</sup> Craciunoiu, Cristian - Roba, L.: *Romanian Aeronautics in the second world war* (Editura Modelism, Bucuresti, 2003, a továbbiakban: **Craciunoiu - Roba: Romanian Aeronautics**) és Craciunoiu, Cristian - Dobran, Ioan: *222 best ARR pictures 1941-1945* (Editura Modelism, Bucuresti, 2008)

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.<sup>9</sup>

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.<sup>10</sup> A repülőgéptípusokról szóló munkái részletesek, harci alkalmazásaikról csak röviden ír. Az FARR második világháborús szerepléséről és a román ászokról szóló két könyve jó összefoglaló munkák. Utóbbi a 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 íróknak. 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.<sup>11</sup>

---

<sup>9</sup> Axworthy, Mark - Craciunoiu, Cristian - Scafeș, Cornel: *Third Axis Fourth Ally: Romanian Armed Forces in the European War, 1941-1945* (Arms and Armour Press, London, 1995, a továbbiakban: **Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally**)

<sup>10</sup> Bernád Dénes: *Heinkel He 112 in action*, (Squadron/Signal Publications, Aircraft in action 159, Carrollton, Texas, 1996, a továbbiakban: **Bernád: He 112**), Bernád Dénes: *Henschel Hs 129 in action* (Squadron/Signal Publications, Aircraft in action 176, Carrollton, Texas, 2001, a továbbiakban: **Bernád: Hs 129**), Bernád Dénes: *Rumanian aces of world war 2* (Osprey, Aircraft of the Aces 54., 2003, a továbbiakban: **Bernád: Rumanian aces**), Bernád Dénes: *Rumanian Air Force, the prime decade* (Squadron/Signal Publications, 1999, a továbbiakban: **Bernád: The prime decade**)

<sup>11</sup> Bernád D.– Karlenko, D.– Roba, L.: *From Barbarossa to Odessa Volume 1* (Ian Allan Publishing LTD, 2007, a továbbiakban: **Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa**) és Bernád D.– Karlenko, D.– Roba, L.: *From*

### III. Repülőegységek a második világháborúban<sup>12</sup>

#### Repülőegységek az FARR-ben:

**Celula:** 2 bombázóból vagy vadászból álló repülőegység.

**Patrula:** 3 bombázóból vagy 4 vadászból álló repülőegység.

**Escadrila:** magyar értelmezés szerint repülőszázad, amelyhez 9–12 gép (3 patrula) tartozik.

**Grupul:** magyar értelmezés szerint repülőosztály, 3 escadrila-ból áll, 27–36 gép tartozik hozzá.

**Flotila:** magyar értelmezés szerint repülőezred, 3 grupul-ból áll, 80–120 gép tartozik hozzá.

**Corp Aerian:** magyar értelmezés szerint repülőhadtest, 250+ gép (fő egység).

**Flotila, grupul, escadrila** repülőegységeket (repülőezredeket, repülőosztályokat, repülőszázadokat) feladattípus szerint jelölték meg: **vanatoare (van)** - vadász; **vanatore de noapte** - éjszakai vadász; **bombardament** - bombázó; **mix de bombardament** - vegyes bombázó; **bombardament in picaj (bopi)** - vadász vagy zuhanóbombázó; **asalt** - csatarepülő; **recunoastere-bombardament** - felderítő-bombázó; **L.A.R.E.S. (Linie Aeriene Romane Exploatae cu Statul)** - szállító; **sanitara** - sebesültszállító;

#### A RAF-ban lévő repülőegységek

**Flight:** 3 vadászgépből álló repülőegység.

**Squadron:** (szó szerint repülőraj;) amely 3 flightből, esetleg 4-ből áll, magyar értelmezés szerint repülőszázad, amelyhez 9, 12, 15 vadászgép tartozik, de honi légvédelmi rendszerben, a védővadászegységeknél 20 bevethető + 2 tartalék gép képi állományát.

**Group:**(sz.sz. repülőcsapat;) magyar értelmezés szerint repülőcsoport, 3 vagy 4 Squadronból áll, és 3-4 Stationra elosztva állomásoznak. Létszáma általában 27-36 repülőgép, de 64-ből is állhat.

**Sation:**(sz.sz. állomás;) magyar értelmezés szerint repülőtér, amelyen időjárásjelző és műszaki műhelyből álló egység is települ. Általában 1 Squadront helyeznek el rajta, azonos típusú gépekkel.

**Wing:**(sz.sz. szárny), amely a RAF-nál osztályt jelent, általában 4 Groupból állot, de ezek száma nem szükségszerűen egyforma. Gépanyaga 144-256 darab között változhat.

**Flying Corps:**(sz.sz. repülőhadtest;) de értelmezés szerint repülőhadosztály erejű egység.

---

Barbarossa to Odessa Volume 2 (Ian Allan Publishing LTD, 2008, a továbbiakban: **Bernád - Karlenko - Roba: To Odessa**)

<sup>12</sup> Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula: Légiháború Magyarország felett 2. (Zrínyi Kiadó, 1992, a továbbiakban **Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 2**) 281-282. o., Bergstörn, Christer - Mikhailov, Andrey: Black Cross vs. Red Star, The air war over the eastern front volume 2, Resurgence january-june 1942 (Pacifica Military History in association with Classic Publications, 2004) 216. o., The Oxford Companion to World War II (Oxford University Press, New-York, 1995) 474. o., Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 3-4. o. és Morgan, Hugh: Soviet Aces of World War 2 (Osprey, Aircraft of the Aces 15, 1997) 82. o.

### USAAF-ban lévő repülőegységek:

**Bomber Squadron (BS):** bombázó repülőszázad, amely névleg 18 gépből állt, de volt 19, vagy 20 gépes is.

**Bomber Group (BG):** bombázócsoporthoz, amely 4 squadronból állt, névleges létszáma  $4 \times 18 = 72$  gép, de volt  $4 \times 19$  vagy  $4 \times 20$ -as létszámú is.

**Bomber Wing (BW):** bombázó wing, amely általában 4 BG-ből állt, mintegy 288 – 320 géppel, de volt 6 BG-ből álló is 456 géppel.

**Fighter Squadron (FS):** vadászszázad, 25 – 29 géppel.

**Fighter Group (FG):** vadászcsoporthoz, amely 3 FS-ből állt  $3 \times 25$  vagy  $3 \times 29$  géppel.

### A Luftwaffe-ban szereplő repülőegységek:

**Kette:** (repülő) géppár.

**Rotte:** (repülő) raj 4 gép, amely két géppárból áll.

**Staffel:** (repülő) század, a fronton általában 9-12 géppel.

**Gruppe:** (repülő) osztály, amely 2-4 Staffel + 1 Stab. egységekből áll, minimum 27, általában  $37 + 4$  darab repülőgéppel.

**Geschwader:** (repülő) ezred, amely 3 vagy 4 Gruppe-ből + 1 Stab. egységből áll. 120-164 repülőgéppel az állományában.

**Fliegerdivision:** repülőhadosztály, legtöbbször a repülőhadtestek alá rendelték.

**Fliegerkorps:** repülőhadtest, amely egyedül vagy esetleg valamely légiflottának alárendelve működött. Jelölésük római számmal történt. A háborúban részt vett az I; II; IV; V; VIII; IX; X; XI, amelyhez 150-800 darab repülőgép tartozott.

**Luftflotte:** légiflotta, amelyhez 200-1500 darab mindenféle kategóriájú gép tartozott. A háborúban szerepet kapott az 1., 2., 3., 4., 5., 6.

Staffelkapitan: századparancsnok (beosztás és nem rendfokozat).

General der Jagdflieger: vadászok szemlélője (beosztás és nem rendfokozat).

Jafü: Jagdfliegerführer (beosztás és nem rendfokozat).

**FLAK:** Fliegerabwehrkanone, német légvédelmi ágyú

**Jabo: Jagdbomber,** vadászbombázó.

**Stuka: Sturzkapfflugzeuge,** zuhanóbombázó.

A **Geschwaderek**et (repülőezredek) feladattípus szerint jelölték meg: **Kampfgeschwader (KG)** - bombázó;

**Jagdgeschwader (JG)** - vadász; **Nachtjagdgeschwader (NJG)** - éjszakai vadász; **Stukageschwader (StG)** -

zuhanóbombázó; **Zerstörergeschwader (ZG)** - romboló; valamint **Lehrgeschwader (LG)** - hadműveleti

kiképző, **Vernichtung (KGzBV)** - szállító. A háború folyamán egyéb jelölésű ezredek is megjelentek, például a

**Schnelleskampfgeschwader (SKG)** - gyorsbombázó, **Transportgeschwader (TG)** - szállító és a

**Schlachtgeschwader (SG)** - csata.

A **Gruppe**-kat római a **Staffel**-eket arab számokkal jelölik, így a **III./JG 54** az **54. német vadászezred harmadik osztályát** jelöli, a **9./ZG 26** pedig a **26. német rombolóezred 9. századát** takarja.

#### **A Szovjet Légierőben (Voenno-Vozdushnije Szilij, V-VS) lévő repülőegységek:**

**Zveno:** (repülő) raj 3 vagy 4 gépből álló repülőegység.

**IAE (Isztrebitelnaja Aviaeszkadrilja):** vadászszázad, a fronton általában 13 géppel.

**IAP (Isztrebitelnij Aviapolk):** vadászezred, magyar értelmezés szerint osztály, amely 3 IAE-ből áll, 40 darab repülőgéppel.

**IAD (Isztrebitelnaja Aviaesztionaja Divizija):** vadász repülőhadosztály, magyar értelmezés szerint ezred, amely 3 IAP-ből áll. 120+4 repülőgéppel az állományában.

**IAK (Isztrebitelnaja Aviaesztionij Korpusz):** repülőhadtest, 2 vagy 3 IAD-ből tevődött össze. 250-375 darab repülőgép tartozott az állományába. 1942. májusa után független légi hadsereggé (**VAs**) szervezték át.

**VAs:** független légi hadsereg, amelyhez 1000 darab mindenféle kategóriájú gép tartozott. A háborúban összesen 17-et hoztak létre

**PVO (Protivo-Vozdusnaja Oborona):** Honi Légvédelem. 1942-ben 40 vadász repülőszázadot (IAE) különítettek el Moszkva és Leningrád védelmére. 1945-ben már közel 100 vadász repülőszázad látja el ezt a feladatot, amik a hidegháború alatti szovjet vadászerők gerincét képzik majd.

Az **Aviaeszkadrilja**, **Aviapolk**, **Aviaesztionaja Divizija** és **Aviaesztionij Korpusz** repülőegységeket feladattípus szerint jelölték meg (a példákban legtöbbször az **Aviapolk**-ok szerepelnek: **IAP (Isztrebitelnij Aviapolk)** - vadász; **DISAP (Dalne Isztrebiteli Szoprovzsdenija Aviapolk)** - távolsági kísérővadász; **BAP**

**(Bombardirovocsnij Aviaesztionij Polk)** - bombázó; **BBAP (Blizsnye Bombardirovocsnij Aviaesztionij Polk)** - közel bombázó; **DBAP (Dalne-Bombardirovocsnaja Aviaesztija Polk)** - távolsági bombázó; **SBAP**

**(Szkorosztnoj Bombardirovocsnaja Aviaesztija Polk)** - gyorsbombázó; **MTAP (Mino-Torpednaja Aviaesztija Polk)** - torpedóvető; **ORAP (Otdelnij Razvedivatelnij Aviaesztionij Polk)** - önálló felderítő, **OMRAP (Otdelnij Morszkij Razvedivatelnaja Aviaesztionij Polk)** - önálló haditengerészeti felderítő; **RAP (Razvedivatelnij Aviaesztionij Polk)** - felderítő; **SAP (Szmeszsancij Aviaesztionaja Polk)** - vegyes; **ShAP (Sturmovoj Aviapolk)** - csatarepülő; **SPBAP (Szkorosztnoj Pikirujuscij Bombardirovocsnij Aviaesztionij Polk)** - zuhanóbombázó; **TBAP (Tyazsiloj Bombardirovocsnij Aviaesztionij Polk)** - távolsági bombázó.

A V-VS erején kívül a Szovjet Haditengerészeti Légierő is részt vett a harcokban, az 1938 óta független légierő négy légi körzetre volt felosztva: Fekete-tengeri Flotta (Chernomorszkij Flot, ChF), Északi Flotta (SF), Csendes-óceáni Flotta (TOF), Vörös Zászló Balti Flotta (KBF).

## IV. Az FARR a második világháború előtt

### A kezdetek, megszületik a román légierő:

Románia repüléstörténetileg gazdag örökségre tekinthet vissza. Amióta megtörténtek az első motoros felszállások a román társadalom élénken érdeklődött a repülés iránt. 1906 márciusában a román mérnök Traian Vuia saját tervezésű és készítésű gépével, Párizs egyik repterén, a földtől elrugaszkodva 12 métert repült.<sup>13</sup> Az első felszállás Romániában 1909. október 18-án volt, a híres francia pilóta Louis Blériot repült Baneasa hippodromjáról, Bukarest külvárosában. A következő évben 4 repülőgép – 2 Farman biplán, egy Wright Type B és egy Santos-Dumont Demoiselle – érkezett Franciaországból, hogy megalkossa a román katonai repülés magját.<sup>14</sup>

1909-ben Count Bibescu az első román pilóta Franciaországban szerzett pilótajogosítványt. 1911-ben már két repülőiskola is működött Romániában, két évvel később már repülőgépet is gyártottak, megvásárolva a Farman típusú gép licenszét. 1913. április 1-jén a Román Parlament elfogadta a törvényt, mely lehetővé tette, hogy a Hadügyminisztérium létrehozzon egy légügyi osztályt. Ebből az osztályból fejlődött ki a Fortele Aeriene Regale ale Romaniei, az FARR (Román Királyi Légierő).<sup>15</sup> Megszületett az FARR felségjelzése is, kör alakú trikolor, külső gyűrű piros, belső gyűrű sárga, közepén egy kék pötty.<sup>16</sup>

Két hónappal megalakulása után az FARR megkezdte bevetéseit Bulgária ellen a második balkáni háború során.<sup>17</sup> Az ugrásszerű fejlődést, ami 1914 és 1916 között ment végbe a repüléstechnikában Románia nem tudta követni. Amikor a románok beléptek az első világháborúba 28 elavult Farman és Blériot repülőgéppel rendelkeztek, egyik gép sebessége sem haladta meg a 80 km/h-t, a repülőgépek egyetlen fegyverzete pedig a pilóta pisztolytáskájában lévő pisztoly volt. A pilóták nem voltak kiképezve a légiharc alapjaira

---

<sup>13</sup> Balotescu, Nicolae: Istoria aviatiei romane (Editura stiintifica si enciclopedia, Bucuresti, 1984, a továbbiakban: **Balotescu: Istoria**) 34. o.

<sup>14</sup> Bernád Dénes: The prime decade 4. o.

<sup>15</sup> Balotescu: Istoria 81. o.

<sup>16</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

<sup>17</sup> Bibescu, George Valentin: Campania din 1913, Sectiunea la II.-a de Aviatie Militara (Liga Nationala Aeriana, 1914)

sem.<sup>18</sup>

A Román Királyság az első világháborúba 1916. augusztus 27-én lépett be, két év semlegesség után. Az antant oldalán támadta meg de jure szövetségesét, a Monarchiát.<sup>19</sup> A román pilóták francia gépekkel repültek és egy francia katonai misszió segítette őket.<sup>20</sup> A német és osztrák – magyar csapatokkal való „heves” küzdelem ellenére 1917 decemberében Románia vereséget szenvedett. A központi hatalmakkal 1917. december 9-én írták alá a fegyverszünetet Bukarestben.<sup>21</sup>

A háborúba való belépéskor az FARR hamar hátrányba került a számbeli fölényben lévő, jobb gépekkel, képzettebb és tapasztaltabb személyzettel repülő ellenfeleivel szemben, ráadásul rá volt utalva a külhoni gép és alkatrész utánpótlásra. A konklúziókat levonva a román kormány a két világháború között kiemelten támogatta a honi repülőgép ipar létrejöttét és tevékenységét.<sup>22</sup>

1918. november 10-én, pont egy nappal az első világháború vége előtt, Románia újra mozgósított és megtámadta Magyarországot. A román haderő, az FARR gépei által támogatva, megverték a Magyar Vörös Hadsereget és augusztus folyamán elfoglalták Budapestet. Románia bekebelezte Erdélyt és Észak Bánátot a magyaroktól, Besszarábiát az oroszoktól, Bukovinát az osztrákoktól. Ezen területek és a háború előtti területek (Moldávia, Havasalföld, Dobrudzsa) együtteséből létrejött a románok által hön áhított „Nagy Románia”.<sup>23</sup>

A Magyarország elleni háború következményeként a románoknak bőséges zsákmány jutott, beleértve több száz repülőgépet és repülőgépmotort is. A zsákmányolt gépek nagy részét azonban nem tudták üzembe helyezni, alkatrészhiány és gondatlan tárolás miatt. Ezek a rekvirált gépek és azok, amelyeket a franciák a fölöslegükből adtak, lehetővé tették a románoknak, hogy a két háború közti időszakban létrehozzák a balkán és a kelet-európai térség legerősebb légierjét.<sup>24</sup>

---

<sup>18</sup> "Romania sub aspectul aurenautic" 1933.02.02, Box 3, Radu Irimescu Collection, Hoover Institution Archives, Stanford, California (HIA) és Hitchins, Keith: Rumania 1866-1947 (Clarendon Press, Oxford, 1994) 262. o.

<sup>19</sup> Nicolau, Constantin: Proba de foc, amintiri iunie 1916 ianuarie 1918 (Editura Albatros, 1983)

<sup>20</sup> Chambre, René: Casca de zbor (Editura Militara, 1980)

<sup>21</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

<sup>22</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 239. o.

<sup>23</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

<sup>24</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

### **Átszervezés és újrafegyverzés és az 1940-es határincidensek:**

A két világháború között megalapozták a honi repülőgépipart. Létrehozták a Légügyi Felügyeletet (Subsecretariatul de Stat al Aerului, SSA) ami ellenőrizte a repülőgépgyártást is, első vezetője a román trónörökös, későbbi király, Károly herceg volt 1924 és 1926 között. A fia Mihály később pilóta jogosítványt is szerzett. 1923-ban építették fel a SET (Societatea de Exploatari Tehnice) repülőgépgyárat Bukarestben, ami kezdetben a Magyarországon zsákmányolt repülőgép alkatrészekből felderítőgépeket rakott össze. Meg kell jegyezni, hogy a zsákmányolt alkatrészek nagy része nem hozzáértő szállítás és a helytelen tárolás miatt tönkrement.<sup>25</sup> 1925-ben alapították a I.A.R.-Brasov (Industria Aeonautica Romana) repülőgépgyárat Brassóban, mely az országban egyedülként repülőgépmotorokat is képes volt előállítani, 1932-ben pedig az ICAR (Intreprinderea de Constructii Aeronautice Romanesti) vállalatot alapították meg Bukarestben. A legnagyobb kapacitású I.A.R. 1925 és 1932 között kizárólag francia típusú gépekre kapott megrendelést, például 1928 és 1933 között 182 Potez 25 repülőgépet gyártott.<sup>26</sup>

1936-ra az FARR a fokozódó nemzetközi helyzet ellenére nagyjából elavultnak számított. „Nagy Románia” fenyegetettségére az FARR vezérkara egy újrafegyverkezési programmal reagált. Nicolae Caranfil diplomás mérnök (Dipl.-Eng.), a Légügyi Felügyelet feje 1936 júniusában egy korszerűsítési tervet dolgozott ki. Az elképzelés lényege az volt, hogy a következő két és fél év folyamán 36 új századot (escadrila) állítanak fel, 406 harci géppel. A 406 gép 60 felderítő, 132 megfigyelő és a szárazföldi erőkkel összekötő, 150 vadász és 64 bombázó repülőgépből adódott volna össze. A Légügyi Felügyelet megszűnt, helyére az 1936. november 13-án megalakult Légi és Tengerészeti Minisztérium (Ministerul Aerului si Marinei) került, a tervet Caranfil utódja, Radu Irimescu diplomás mérnök felügyelte tovább.<sup>27</sup>

A terv akadozása és a folyamatos korrupciós botrányok miatt, 1938 áprilisában Irimescut leváltották, helyére General Paul Teodorescu került. Teodorescu az eredeti tervet két hónap múlva átalakította, azt három lépcsőre osztva. Ezt a nagyvezérkar 1938 júliusában jóváhagyta. Az első lépcső az eredeti terv befejezése volt 1938 végére. A második lépcső

<sup>25</sup> Balotescu: Istoria 205-207. o. és Craciunoiu - Roba: Romanian Aeronautics 17. o.

<sup>26</sup> Craciunoiu - Roba: Romanian Aeronautics 17. o. és Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 239. o.

<sup>27</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

további 169 harci repülőgép beszerzését irányozta elő 1939. január 1. és 1942. április 1. között. Ez 105 vadászt, 24 bombázót, 40 megfigyelőgépet jelentett, ami elég volt 13 repülőszázad felállításához. Az utolsó lépcső Teodorescu tervében további 96 gép beszerzése (48 bombázó és 48 csatarepülőgép) 1944 áprilisáig. Ekkora már nem akartak új vadászokat beszerezni, csak pótolni az esetleges veszteségeket.<sup>28</sup>

Az ambiciózus terv nem haladt zökkenőmentesen. 1938. október 10-én az FARR csak 292 géppel rendelkezett, 72 vadással, 16 bombázóval, 120 összekötő – közelfelderítő géppel, 64 postarepülővel, 4 teherszállító géppel és 16 hidroplánnal. Ezekből kevés felelt meg a kor követelményeinek és állta volna meg a helyét a szovjet vagy magyar ellenfelekkel vívott harcban, amely országoknak területi követeléseik voltak Romániával szemben.<sup>29</sup>

1936 és 1940 között a I.A.R. kifejlesztette a I.A.R. 37, I.A.R. 38 és I.A.R. 39-es kétfedelű felderítő és könnyűbombázó típusokat, amelyek lényegében külföldi modellek lemásolásai voltak és egymástól szinte csak a repülőgép motor típusaiban tértek el.<sup>30</sup>

1938-ban államosították a brassói I.A.R. repülőgépgyárat, a korábbihoz még egy gyártósort építettek és a repülőgépmotorokat gyártó részleget is bővítették, mindehhez külön költségvetési keretet különítettek el. Ugyanebben az évben kezdték meg a I.A.R. 80-as vadászgép gyártását is. A SET és az ICAR gyárakban is komoly fejlesztések voltak, de komoly nehézségekbe ütköztek a megfelelő technológiai és infrastrukturális háttér hiányában. A technológiai lemaradás miatt az új gépek kifejlesztése és a sorozatgyártásuk megindulása között rengeteg idő telt el. A I.A.R. 37-es prototípusa már 1936-ban elkészült, de csak 1939-ben kezdték meg sorozatgyártását, addigra azonban a kétfedeles gép már elavulttá vált. Az olasz Savoia Marchetti S.M.79 1937-ben, amikor a légügyi minisztérium licenszét megvásárolta, az egyik legmodernebb közepes bombázó volt, de már elavultnak számított mikor 1941-ben megkezdték a román gyártását. A licenc S.M.79 bombázógép a 2 motoros gyenge változat volt, az olaszok azért is adták el. A jobb teljesítményhez erősebb, 1400 LE-s motorok kellettek volna, vagy a 3 motoros eredeti változatot kellett volna megvenni, de az drágább volt. Ráadásul a I.A.R.-Brasov repülőgépgyárban gyártott összes repülőgépmotornak az alap modellje a francia Gnome Rhone repülőgépmotor volt, ami sok konstrukciós hibával rendelkezett. Amikor a légügyi minisztérium a harmincas évek elején a licensz tendert

---

<sup>28</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

<sup>29</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

<sup>30</sup> Balotescu: Istoria 219-221. o.

meghirdette, a franciák csak a korrupció segítségével tudták legyőzni vetélytársaikat.<sup>31</sup> 1940-ben komoly zavarok keletkeztek a gyártásban, az 1942-re tervezett gyártókapacitást is csökkenteni kellett. 1942-ben az eredetileg tervezett havi 30 különböző típusú repülőgép legyártásából csak havi 19 gépet tudtak összerakni.<sup>32</sup>

A I.A.R., SET és ICAR cégek feladata volt az is hogy karban tartsa a legyártott gépeit és fejlessze típusait. A karbantartásra 1939-ben létrehoztak egy külön szervezetet az ASAM-ot, (Administratia Stabilimentelor Aeronautici si Marinei) mely hat az ország különböző pontjain elhelyezkedő reptéren épített műhelyekben dolgozott, mindegyik egy adott hazai vagy külföldön gyártott típus javítására specializálódva. A legnagyobb ilyen bázis Bukarest mellett Pipera repterén volt, önálló gyártókapacitással is rendelkezett. Később hogy elkerüljék az amerikai légitámadást, a komplexumot Ghimbav repterére telepítették át. 1940 és 1944 között 3312 repülőgép volt nagyjavításon a bázisok egyikén, 1940-ben 249, 1941-ben 624, 1942-ben 565, 1943-ban 1076, 1944 augusztusáig 798. További 473 gép volt nagyjavításon 1944 augusztusa és 1945 májusa között. A I.A.R. legkevesebb 66 szovjet gépet és 239 repülőgépmotort szervizelt 1944-45-ben.<sup>33</sup>

Románia számára az európai politikai és katonai helyzet fokozatosan romlott és a román repülőgép ipar is egyre jobban lemaradt a vezető európai nagyhatalmakétól. Ennek fényében és az FARR repülőgépeinek lehangoló minősége és alacsony száma miatt a román katonai vezetés a harci repülőgépek külföldről való beszerzése mellett döntött. A külföldi beszerzések sikerének köszönhetően Románia, amikor belépett a második világháborúba már egy modernebb légierővel rendelkezett.

1939 áprilisában számos román delegáció látogatta meg a hadiüzemeket szerte Franciaországban, Nagy Britanniában és Németországban. Visszatértük előtt sok megrendelési szerződést kötöttek. Sikerük oka egyrészt Románia geopolitikai helyzetének, másrészt gazdag gabona és olajtartalékának volt köszönhető.<sup>34</sup> Sikerült repülőgépeket vásárolni a németektől és a britektől is. A franciák nem tudtak repülőgépeket biztosítani, mert gyártási kapacitásukat teljesen lefoglalta a saját légierjük a L'Armée de l'Air korszerűsítése. A repülőgépeken kívül Oerlikon légvédelmi ágyúkat, löszert és speciális szerszámokat, alkatrészeket vásároltak

<sup>31</sup> "I.A.R.-ul si dotareade razboiu aviatiei" 1938.01., Box 4, Irimescu Collection, HIA

<sup>32</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 239., 245., 270. o.

<sup>33</sup> Craciunoiu - Roba: Romanian Aeronautics 9-17. o. és Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 240. o.

<sup>34</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

Svájcban. Belgiumban megállapodtak, hogy a román gyártású vadászgépeket Browning géppuskákkal szerelik fel. Lengyelország német megszállása azonban leállította a szállítmányok jelentős részét, mielőtt a külföldi partnereknek vállalt szállítási tételeknek eleget tettek volna.<sup>35</sup>

1939. augusztus 23-án a Harmadik Birodalom és a Szovjetunió megkötötte a Molotov–Ribbentrop Paktumot, melynek titkos záradékában meghatározták érdekszféráikat Kelet-Európában. Nem sokkal ezután, 1939. szeptember 1-jén Németország megtámadta Lengyelországot, kitört a második világháború. A lengyel haderőt hamar szétverte a Wehrmacht, és kegyelemdöfésneként szeptember 17-én a Szovjetunió megszállta Lengyelország keleti részét. A lengyel kormány Románián keresztül menekült, a lengyel aranytartalékkal együtt. Ezen kívül százezer katona és civil is Románián keresztül menekült a megszállók elől.

A lengyel háború időszakában Magyarország a hagyományos magyar – lengyel barátsághoz híven semleges volt. Szeptember közepétől a lengyel hadsereg katasztrófáját követően egyre nagyobb számban érkeztek lengyel menekültek Magyarországra és Romániába. A lengyel hadsereg kapitulációja előtt a légierő megmaradt repülőgépei külföldre, elsősorban a semleges Román Királyságba távoztak. A kormány és a hadsereg-főparancsnokság személyi állományának nagy része is ezeken utazott. Magyarországon három gép szállt le, egy PZL P-11-es és két RWD-8 típusú. Ezek pilótáit a jó magyar–lengyel viszony szellemében a hatóságok támogatásával később Franciaországba jutatták. A PZL P-11-es gép G-191-es, az egyik RWD-8-as gép G-190-es szám alatt került a légierőhöz, majd 1942-től átadták a sportrepülőknél vontatási és gyakorló célokra, a többi repülőgép sorsa ismeretlen. Három PZL P-37-es Los (Jávorszarvas) típusú repülőgép szovjet területre szállt le.<sup>36</sup>

A lengyel repülőgépek nagy része 1939. szeptember végén Romániába repült és a román légierők gépanyagát gyarapította. Összesen 165 lengyel repülőgép került Romániába, ezek közül 30 db PZL P-23 Karas (Ponty), 19 db PZL P-37 Los, 10 db PZL P-7-es, 28 db PZL P-11-es, 17 db Lublin R-XIII-as többfeladatú, 11 db RDW-14-es bombázó és 30 db P.W.S RDW-8-as. A lengyel repülőgépek, ha nem is tartoztak a legkorszerűbb típusok közé, megközelítőleg egyenértékűek voltak a Magyar Királyi Légierő géptípusaival. Miután a román

---

<sup>35</sup> Bernád: The prime decade 4. o.

<sup>36</sup> Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula: Légháború Magyarország felett 1. (Zrínyi Kiadó, 1992, a továbbiakban: **Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légháború 1**) 33. o.

hatóságok lefegyverezték a lengyel menekülőket, a repülőgépeket a Román Királyi Légierő vette birtokába, és állította hadrendbe. A lengyel gépanyagot át kellett fegyverezni, hogy használni tudják és ez 1941-ig elhúzódott.<sup>37</sup> Az FARR gépállománya ezzel jelentősen megnőtt, jócskán megnehezítve a szerelők helyzetét, hiszen már addig is rengeteg különböző gépet és repülőgépmotort kellett karbantartani, megfelelő alkatrész utánpótlás nélkül.<sup>38</sup>

Ha ehhez hozzászámítjuk, hogy 1939-ben román olajszállítások ellenértékeként és politikai megfontolásokból is még további 12 brit gyártmányú Hawker Hurricane I., 22 Heinkel He 112B német vadászgép és 12 brit Bristol Blenheim típusú bombázógép került a román légierő birtokába, akkor megállapíthatjuk, hogy mind a repülőgépek számát, mind minőségét tekintve – legalábbis a Hurricane I és a Heinkel He 112B gépek viszonylatában – jelentős fölénybe kerültek a Magyar Királyi Légierővel szemben. Pedig 1939 tavaszától a magyar politika első számú céljává az erdélyi területi revízió vált, és így a fő ellenfél a Román Királyság lett. Különösen a vadászrepülőgépek terén volt nyomasztó a román minőségi fölény. A Magyar Királyi Légierő nem rendelkezett a Hurricane I-el vagy a Heinkel He 112B-vel összehasonlítható minőségű repülőgéppel.<sup>39</sup>

1940 tavaszára további 160 megrendelt gép érkezett, ezzel az FARR a legnagyobb és legmodernebb légierő lett a régióban, kivéve a Szovjetuniót. Az 1940 júniusában készült Ipoteza 32 jelentés szerint 556 első osztályú repülőgépe volt az FARR-nek, 92 vadász, 113 bombázó, 35 távolsági felderítő, 214 összekötő-tüzérségimegfigyelő gép, 28 hidroplán és 74 futár és szállítógép. Az FARR emellett rendelkezett további 371 kevésbé korszerű repülőgéppel, nagy részük hazai gyártású volt. A sokféle típusú gépállomány rontotta a hatékonyságot. Az alkatrészhiány a bevethető gépek számát 20% – 30%-kal csökkentette.<sup>40</sup> Az FARR-ben ekkor olyan sokféle típusú gép volt, mindegyik csak kis darabszámban, hogy az egyik román államférfi szerint a légierő *"egy múzeum 52 különböző típussal, amik 36 eltérő repülőgépmotort használnak"*<sup>41</sup>

A repülőgép állomány modernizációja mellett nagy hangsúlyt fektettek a pilótaképzés reformjára is. A két háború között a kormány következetesen szűkítette a katonai költségvetési

<sup>37</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 33. o.

<sup>38</sup> Bernád: The prime decade 5. o.

<sup>39</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 33. o.

<sup>40</sup> Dénes Bernád: The prime decade 5. o.

<sup>41</sup> Otu, Petre: Reorganizarea armatei uscat, in: Armata Romana in al doilea razboi mondial (Szerk. Dutu, Alesandru, Retegan, Mihai, Editura Militara, Bucuresti, 1996) 1:66 o.

keretet, ezért csak kevés pilótát képeztek ki a légierő számára. A légierő pedig a tömeges pilótaképzés helyett a géppark minőségi fejlesztését részesítette előnyben, aminek az eredménye az lett, hogy 1938-ra mind vadász, mind bombázó pilótákban 50 százalékos állomány hiány alakult ki.<sup>42</sup> A harmincas évek végén a nemzetközi helyzetre való tekintettel a kormányzat nagyban növelte a katonai költségvetés keretét. A légügyi és tengerészeti minisztérium nagyarányú fejlesztéseket támogatott a polgári pilótaképzésben. 1938-ban hatszor annyi pilótát képeztek így ki, mint 1936-ban.<sup>43</sup> A legjobbakat megkérték, hogy csatlakozzanak az FARR-hez. A kiképzés alatt a repült órák számát is megemelték, 1936-ban ez még csak 50 óra volt, 1938-ra azonban már 200-ra növelték.<sup>44</sup> A polgári utas szállítás is jó utánpótlást biztosított tapasztalt pilótákból. Az 1938-41-es reformoknak köszönhetően a pilótaképzés jól szervezetté vált és 1944-ig az FARR-nek nem volt hiánya pilótából.

A szárazföldi erők tisztjeivel szemben a román légerő vezetői nem képviseltek merev, konzervatív és elavult doktrínákat. Ahogy azt 1933-ban a légierő volt parancsnoka Gheorge Rujinschi megfogalmazta, az FARR-nek nincs doktrínája.<sup>45</sup> Ez valószínűleg francia hatásnak tudható be. A legjobb vagy a legjobbnak tartott pilótákat legtöbbször Franciaországba küldték további tanulmányok céljából. A L'Armée de l'Air nem rendelkezett domináns koncepcióval vagy doktrínával,<sup>46</sup> ezért valószínűsíthető, hogy a román repülő elit, melyre erős volt a francia hatás, szintén nem érezte szükségét, hogy másképp tegyen. Az FARR esetleges támadási tervek kidolgozásakor nem ragaszkodott taktikai prioritásokhoz és ezt a pilótaképzésben sem hangsúlyozták ki.

A stratégiai légi hadviselési teóriák rendkívül népszerűek voltak a két világháború között és akadt követője a román teoretikusok között is. Constantin Negru altábornagy (General comandant aviator) is felvetette az önálló légierő ötletét, mely a jövő háborújában mélyen a hátszágban lévő ipari, vasúti célpontokat és az ellenség lakosságát támadja, megtörve annak morálját.<sup>47</sup> A stratégiai légierő alkalmazásának kérdése azonban soha nem ment túl az akadémiai érdeklődésen, a légierő vezetői nem hitték, hogy a kis román légierő valaha is

---

<sup>42</sup> Balotescu: Istoria 153. o.

<sup>43</sup> Ministerul Aerului si Marinei, Realizarile Ministerul Aerului si Marinei (Ministerul Aerului si Marinei, Bucuresti, 1938, a továbbiakban: **Realizarile Ministerul Aerului si Marinei**) 70-71. o.

<sup>44</sup> Realizarile Ministerul Aerului si Marinei 72. o.

<sup>45</sup> Cuvatarea, D-lui Radu Imirasu, Subsecretar de stat al aerului, 1933, Box 3, Irimescu Collection, HIA

<sup>46</sup> Vennesson, Pascal: Institution of Airpower: The Making of French Air Force in Gooch, Jhon: Airpower: Theory and Practice (Frank Cass, London, 1995) 54. o.

<sup>47</sup> Negru, Constantin: Avion si submarin sau vas de suprafata, 1938.01.04., Box 4, Irimescu Collection, HIA

stratégiai bombázásokat fog végrehajtani. A légierjük nagysága csak harcászati méretű feladatok ellátására volt alkalmas. A harmincas évek végéig a vezérkar a légierőt a hadsereg kiegészítő csapattestének gondolta, amely soha nem hajt végre önálló küldetéseket és semmiképp sem független, szerepe felderítő bevetésekre és megfigyelésre korlátozódik. 1934-ben az FARR 130 felderítő-megfigyelőgépből és csak 74 vadász és bombázó gépből állt.<sup>48</sup>

A viták a légierő feladatáról a harmincas évek végén éleződtek ki, amikor a légierő néhány szakértője a spanyol polgárháború és a második világháború első évének légi csatáit elemezve a szárazföldi haderőtől független légierő létrehozását szorgalmazta, mely akkor is offenzív, ha a földi csapatok védekeznek. A légierőt közvetlenül a vezérkar irányítása alá akarták vonatni, mert ha nem független nem tud hatékonyan működni és biztos vereségre van ítélve. Álláspontjuk szerint a földi erőknek továbbra is a rendelkezésére kell bocsátani a felderítőket, a tüzérségi megfigyelőket és azokat a gépeket, melyek közvetlen légi támogatást tudnak nyújtani, de a bombázók és a vadászok mindenképpen függetlenek kell, hogy legyenek. Konceptiójuk a légierőben a bombázókra helyezte a fő hangsúlyt.<sup>49</sup> A szárazföldi erőknek csak kisegítőnek szánt légierő helyett egy centralizált légierőt akartak mely független műveleteket hajt végre, de az elsődleges feladata továbbra is a szárazföldi erők légi támogatása, akárcsak a Luftwaffe esetében.

Franciaország 1940. június 22-én kapitulált, a Brit Expedíciós Hadsereget is kivonták a kontinensről. Románia elvesztette korábbi legfontosabb szövetségeseit. A Szovjetunió 1940. június 28-án megszállta Észak-Bukovinát és Besszarábiát, a román csapatok harc nélkül vonultak vissza. Augusztus 30-án a második bécsi döntés értelmében Magyarország visszacsatolta Észak-Erdélyt, szeptember 7-én pedig Bulgária kapta vissza Dél-Dobrudzsát, szintén tárgyalások útján. Románia korábbi területének kétharmadára csökkent. Ez a Román Hadsereg és az FARR harcképességét 1/3-ával csökkentette.<sup>50</sup>

Az új szovjet-román határnál, a Prut folyó mentén tapintható volt a feszültség, ami gyakran vezetett alkalmi tűzharcokhoz. Úgy a szovjet, mint a román repülőgépek kölcsönösen megsértették egymás légterét, a területcsere előtt és utána is. 1940 áprilisában egy román Hawker Hurricane-t három szovjet vadászgép vett tűz alá, a román pilótát rádióon utasították,

---

<sup>48</sup> Alexandrescu, Ion: *Istoria militara a poporului roman* (Editura Militara, Bucuresti, 1989) 6:219. o.

<sup>49</sup> Sahini, Alexander: *Politica aeriana*, in: *Revista aerului si marinei*, 1939. novemberi és decemberi szám, 16-18. o.

<sup>50</sup> Bernád: *The prime decade* 5. o.

hogy ne támadjon és térjen ki az összecsapás elől. Még több összecsapás történt a területváltás után, a határ mindkét oldalán. Szovjet vadászok több esetben támadtak meg román gépeket néha halálos kimenetellel.<sup>51</sup>

Augusztus 25-én egy román Bristol Blenheim felderítőgép végzett titkos küldetést szovjet terület fölött Besszarábiában, mikor két szovjet vadászgép megtámadta. A behatolót egészen a Prut folyóig üldözték, majd visszafordultak. A sérült román gép Husi és Jasi térségében tért vissza a hazai légterébe és leszállt a repterén. Ugyanazon a napon a román légterben Buhaesti vasútállomása mellett, 50 km-re a határtól több Polikarpov I-15-ös szovjet vadász megtámadott egy I.A.R. 37 kétfedelű tűzérségi megfigyelőt, mely az 18. tűzérségi megfigyelő század (escadrila observatie) egységbe tartozott. A tűzpárbajban a I.A.R. hátsó lövésze meghalt, a másik két hajózó pedig megsebesült. A román gépen több mint 70 lyukat ütöttek a szovjet gépek fegyverei mielőtt visszafordultak bázisukra. A román gép kényszerleszállást hajtott végre.<sup>52</sup>

Augusztus 26-án az FARR több vadászegységet helyezett a határvonalhoz elrettentés céljából, hogy ezután a szovjet gépeknek ne érje meg román terület fölé berepülni, az összecsapások azonban folytatódtak. Carol Herca őrmester (Adjutant stagiar aviator) egy háromgépes rajban (patrula) repülve a Prut nyugati partvonalánál szovjet gépek áldozata lett. A 23 éves pilótát 17:12-kor I-15 kétfedelű vadászok lőtték le egyetlen rácsapással, majd gyorsan visszatértek a szovjet légterbe. Olyan gyorsan, hogy a másik két román gép már nem tudta elfogni őket. A kiégett P.Z.L. P-7a roncsát és benne a halott pilótát, román területen Vranceni mellett találták meg. Az eset után csökkent az incidensek száma, mert a román gépeknek megtiltották, hogy a Prut határfolyó közelébe repüljenek, nehogy véletlenül határsértést kövessenek el, provokálva ezzel a szovjeteket.<sup>53</sup>

Augusztus 27-én egy román He 112E vadászgép Debrecen fölé repülve megtámadta a MKHL 3/III-as bombázóosztályához tartozó Carponi Ca 135bis gépet. A román pilóta, Nicolae Polizu tartalékos főhadnagy (Locotenent aviator rezervare) 20 mm-es gépágyúival tűz alá vette a 3000 méteres magasságban gyakorló repülést végző magyar bombázót, megsebesítve a fedélzeti lövészt. A bombázó Debrecen repterén sérülten szállt le. A román pilótát kitüntették. Annak ellenére, hogy a bombázó nem zuhant le, ez volt az első számon

---

<sup>51</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

<sup>52</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

<sup>53</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

tartott román légigyőzelem.<sup>54</sup>

1940. szeptember 6-án II. Károly lemondott a trónról fia, I. Mihály javára, aki ugyanazon a napon adott teljhatalmat Antonescu marsallnak. Antonescu marsall új kormányzat létrehozása mellett döntött, melybe bevonta a Vasgárdát is. Horia Simával, a Vasgárda vezetőjével együtt megalakította a „Nemzeti Légionárius Kormányt”, aminek Antonescu Conducator (államvezető) a feje, Sima pedig a miniszterelnök-helyettese lett.<sup>55</sup>

Románia fegyveres erejét 1940 nyarán újjászervezték. A Légügyi Felügyelet újjáéledt az új Nemzetvédelmi Minisztérium (Ministerul Apararii Nationale) formájában. A légügyi felügyelet felváltotta a korábbi légi és tengeri minisztériumot, a légierőért és a légvédelemért volt felelős, és ez a struktúra a háború végéig így is maradt.<sup>56</sup>

#### **A román olaj export és a Deutsche Luftwaffemission in Rumanien (DLM) megérkezése:**

A német gazdaság a második világháború alatt a saját - kezdetben elhanyagolható mértékű - szintetikus benzin termelésén és a háború előtt felhalmozott olajtartalékán kívül az ausztriai és magyar olajtermelésre, de legfőképpen a román olajra támaszkodhatott. 1939-ben a román olajexport 25 százaléka Németországba irányult, 1940-ben a német olajimport 94 százaléka, 1941-ben pedig 75 százaléka román olaj volt. Meg kell említeni a szovjet olajszállítványokat is mely 1941 júniusáig rendszeresen megérkeztek, ezek összesen 800000 tonnát tettek ki. 1940 telén a németeknek komoly nehézséget okozott a Duna jege, mert emiatt csak vasúton tudták a román kőolajat elszállítani. A folyami olajszállításokkal a németek komoly rést ütöttek az angolok egyetlen akkori stratégiai tevékenységén, a tengeri blokádon.

Román olajexport Németországba és Nagy Britanniába (1939. október - 1940. május):<sup>57</sup>

|                  | 1939.<br>okt.    | 1939.<br>nov.    | 1939.<br>dec.     | 1940.<br>jan.     | 1940.<br>feb.    | 1940.<br>márc.    | 1940.<br>ápr.    | 1940.<br>máj.    |
|------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|------------------|-------------------|------------------|------------------|
| Németországba    | 98 ezer<br>tonna | 66 ezer<br>tonna | 60 ezer<br>tonna  | 28 ezer<br>tonna  | 21 ezer<br>tonna | 45 ezer<br>tonna  | 52 ezer<br>tonna | 53 ezer<br>tonna |
| Nagy Britanniába | ?                | 35 ezer<br>tonna | 140 ezer<br>tonna | 120 ezer<br>tonna | 75 ezer<br>tonna | 120 ezer<br>tonna | 70 ezer<br>tonna | 75 ezer<br>tonna |

<sup>54</sup> Bernád: He 112 41. o.

<sup>55</sup> Bernád: The prime decade 5. o.

<sup>56</sup> Bernád: The prime decade 5. o.

<sup>57</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 18. o.

A német háború előtt felhalmozott olajtartalék 1,5 millió tonna volt, ami a szovjetek elleni támadás után hamar leapadt így a román olajra egyre nagyobb szükség lett. Az 1941-es és 1942-es német keleti hadjáratokat a román olaj táplálta.

Román olajtermelés és export 1939 - 1944:<sup>58</sup>

|                         | 1939     | 1940     | 1941     | 1942     | 1943     | 1944     |
|-------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Termelés                | 6240000t | 5815000t | 5557000t | 5665000t | 5330000t | 3525000t |
| Export<br>Németországba | 1556000t | 1304800t | 3173700t | 2302400t | 2472700t | 1078900t |
| Export<br>máshová       | ?        | ?        | 1000000t | 1100000t | 600000   | ?        |

A német igényeken kívül az olaszok is a románoktól fedezték olajkészleteiket, akiknek sem szintetikus, sem természetes olajforrásuk nem volt. Az Észak-Afrikai hadjárataikat a román olajimporttal tudták csak kivitelezni. A németekhez hasonlóan szintén szerettek volna teret nyerni a románoknál katonai misszió küldésével, ezt a szándékot azonban a románok elhárították. A legtöbb németekkel szövetséges európai ország a román olajtermelésből fedezte igényeit, ez alól egyedül az önellátó Magyarország volt kivétel<sup>59</sup>

A Deutsche Luftwaffemission in Rumanien (DLM) hivatalosan 1940. október 12-én alakult meg Bukarestben, Wilhelm Speidel altábornagy parancsnoksága alatt. Wilhelm Keitel tábornagy az OKW-ból azzal bízta meg a DLM-et, hogy irányítsa a Romániába érkező Luftwaffe légi és földi egységeit, szervezze meg Ploesti és az olajmezők védelmét, legyen a Luftwaffe dél-kelet európai hadműveleteinek az előre tolt logisztikai központja, emellett működjön együtt az FARR-el és képezze ki annak legénységét. A védelmi feladatának ellátásához a vadász egységek és a légvédelmi egységek mellett különböző Luftwaffe távközlési és utász-műszaki egységek szintén a DLM alá lettek rendelve, hogy a légvédelmi rendszert kiépítsék, beleértve a korai riasztási rendszert és a tűzvezérlő rendszereket is. A misszió feladata volt az is, hogy reptereket építsen a szükséges ellátó épületekkel együtt, hogy ki tudja szolgálni a terv szerint majdan odaérkező Luftwaffe gépeket. A teljes költséget a román állam fedezte.<sup>60</sup>

Az OKW a Szovjetunió elleni támadáshoz igénybe szándékozta venni a legjobb román szárazföldi hadosztályokat és a támadás második lépcsőjében a gyengébben felszereltek is

<sup>58</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 19. o.

<sup>59</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 17-20 o.

<sup>60</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

kisegítő erőként akarták bevetni.<sup>61</sup> A németek a román szárazföldi erőknél az FARR-t gyengébben felkészültnek ítélték meg, elsősorban hathatós támogatásra nem elégséges nagysága miatt. Megjegyezték azt is, hogy csak kevés korszerű géppel rendelkeznek.<sup>62</sup> Ez volt az oka, vagy ezzel magyarázták azt, hogy a DLM elsődleges feladata nem a román pilóták kiképzése volt, hanem a német érdekeltségek védelme. Ezért mikor az FARR a szovjetek elleni támadáskor a román szárazföldi erőket támogatva harcolt, a pilótái elsősorban csak addig megszerzett saját tapasztalataikra támaszkodhattak.

A DLM a romániai német katonai misszió része volt, melynek Erik Hansen tábornok volt a parancsnoka. Kezdetben a német szakértők civilben érkeztek Bukarestbe. Az első Luftwaffe gép, egy Ju 52-es szállítógép, Aradon landolt, majd Bukarestbe repült október 15-én. A következő napon még 4 ilyen típusú gép érkezett. Az első harci gépek, 8 Messerschmitt Bf 109E a dél-erdélyi Balomir repterén landolt október 14-én 16:20-kor. Három landolás közben semmisült meg, három pedig megsérült. A következő napon még 12 Bf 109E követte őket, október 30-án pedig három újabb 23 felderítő géppel együtt. Ezek a gépek nem sokkal érkezésük után Bukarest-Pipera repterére települtek. A Luftwaffe gépek második nagy hulláma november 3-án érkezett Balomir-ra, 4 Bf 109E és 23 felderítő gép meg 2 futárgép, ezek később szintén a fővárosba repültek. Egy Bf 109E Branesti mellett, Bukaresttől 15 km-re keletre lezuhant, megölve pilótáját, Erich Erb őrzetöt, aki a DLM első halottja volt. November 24-én még egy katasztrófa történt, egy He 111-es, Banesea repterénél 17:10-kor a rádiótoronynak ütközött, mindenki meghalt, aki a gépen tartózkodott. A DLM román területre való áttelepülésének első szakasza 1940. november 15-én lezárult, de még több gép érkezett, például november 30-án 18 Bf 109E, 2 He 111 és 1 Ju 52-es szállt fel Aradról Bukarest felé.<sup>63</sup>

1940. november 23-án Antonescu marsall aláírta a háromhatalmi egyezményt. Antonescu Hitlertől katonai segítséget kért Romániának. 1940 októberétől német csapatok állomásoztak román területen.<sup>64</sup> A Német Katonai Misszió már 1940. október 7-én megérkezett Romániába, a 13. német gépesített gyalogos hadosztály formájában. Ez a hadosztály vasúton érkezett. A német csapatok felvonultak Bukarest utcáin, ugyanúgy, ahogyan már Európa számos más

---

<sup>61</sup> Anlage 3, Aufgaben der DKV, nincs dátum, RH 31-I/29, Bundesarchiv-Militärarchiv (BA-MA), Freiburg, Németország

<sup>62</sup> General Haufe: Gedanken über die mil. Probleme in Rumänien, 1942. január 11, RH 31-I/94, BA-MA

<sup>63</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

<sup>64</sup> Anescu, V. Colonel: Rominia in razboiul antihitlerist (Editura Militara, 1966, a továbbiakban: **Anescu: Rominia in razboiul**) 20. o.

fővárosában is megtették, és amely látvány hamarosan megszokottá vált Északnyugat-Európa számos városában. Azonban a két évvel korábbi bécsi jelenettől eltérően a bukaresti tömegben már nem lehetett náci üdvözlésre előre lendített karokat látni.

1940. december elsején Bukarestben közös német-román katonai parádét rendeztek, ezzel a DLM megkezdte hivatalos működését. Addigra a misszió teljes személyzete megérkezett, a 13. megerősített gépesített gyalogos hadosztály (parancsnoka von Rothkirch-Panten tábornok) és különféle Wehrmacht Heer és Luftwaffe oktatók, akik különböző katonai iskolákhoz és kiképző központokhoz lettek beosztva. A Luftwaffe egy teljes vadászosztályt (Gruppe) is küldött, az 52. német vadászrezred 3. vadászosztályát (III./JG 52)<sup>65</sup>, parancsnoka Handrich Gotthard őrnagy (1940.07.10 és 1941.06.22 között)<sup>66</sup>. A vadászosztály az FARR fő repterén Bukarest - Pipera-án állomásozott és azonnal megkezdte a román pilóták és kiszolgáló személyzet kiképzését a legmodernebb taktikákra és hadviselésre.

Román források szerint 1941. január 15-én a DLM személyzete 3 tábornokból, 91 tisztből, 480 tiszthelyettesből és 1524 katonából állt, ide tartozott még 347 polgári alkalmazott. A Luftwaffe légierije Romániában 61 Bf 109E, 24 Hs 126, 2 Ju 52, 3 Bf 108, 1 Fw 58, 1 Ju W 34, 2 Go 244 és egy W 14-es gépből állt.<sup>67</sup>

A német katonai misszió személyzete és felszerelése 1940. november 14-én:<sup>68</sup>

| Kategória            | Rang                     | Német Szárazföldi Misszió | DLM          | Összesen      |
|----------------------|--------------------------|---------------------------|--------------|---------------|
| Személyzeti állomány | Tábornokok               | 4                         | 2            | <b>6</b>      |
|                      | Főtisztek                | 59                        | 19           | <b>78</b>     |
|                      | Tisztek                  | 638                       | 168          | <b>806</b>    |
|                      | <b>Tisztek összesen</b>  | <b>701</b>                | <b>189</b>   | <b>890</b>    |
|                      |                          |                           |              |               |
|                      | Altisztek                | 2.991                     | 648          | <b>3.639</b>  |
|                      | Sorállomány              | 14.059                    | 4.680        | <b>18.739</b> |
|                      | <b>Állomány összesen</b> | <b>17.751</b>             | <b>5.517</b> | <b>23.268</b> |
|                      |                          |                           |              |               |
| Felszerelés          | Gépkocsik                | 3.842                     | 1.013        | <b>4.855</b>  |

<sup>65</sup> Weal, John: Jagdgeschwader 52 the Experten (Osprey, Aviation Elite Units 15, 2004, a továbbiakban **Weal: Jagdgeschwader 52**) 58. o.

<sup>66</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 121. o.

<sup>67</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

<sup>68</sup> Arh. M.Ap.N., fond DOC, dosar M.7b, f. 43

|  |                           |       |     |              |
|--|---------------------------|-------|-----|--------------|
|  | Motorbiciklik             | 1.450 | 256 | <b>1.706</b> |
|  | Repülőgépek               |       | 64  | <b>64</b>    |
|  | Lovak                     | 49    |     | <b>49</b>    |
|  | Légvédelmi lövegek        |       | 121 | <b>121</b>   |
|  | Önjáró légvédelmi lövegek |       | 21  | <b>21</b>    |
|  | Fényszórók                |       | 12  | <b>12</b>    |

Ekkor szervezték át az FARR francia mintájú vegyes egységeit és századait német struktúrájává. Ez azt is jelentette, hogy egy egységnek ezután csak egy feladata volt és lehetőleg csak egy repülőgéptípust repült. Átvették a kétgépes taktikai alakzatot a 'rotte'-t, románul 'celula' (pár) és a négy gépest is a 'schwarm'-ot, románul 'patrula' (raj). Korábban a francia, kevésbé rugalmas háromgépes kötelékreplést alkalmazták. 1940 októberében egy kis létszámú olasz katonai misszió is érkezett, számos pilótaoktatóval, hogy ellensúlyozza a német jelenlétet. Az olasz hatás azonban Romániában minimális volt.<sup>69</sup>

Repülőegységek az FARR-ben:<sup>70</sup>

| <b>FARR</b> | <b>Magyar Királyi Honvéd Légierő</b> | <b>Luftwaffe</b> | <b>Gépek száma</b>      |
|-------------|--------------------------------------|------------------|-------------------------|
| Celula      | Géppár                               | Rotte            | 2 bombázó vagy vadász   |
| Patrula     | Raj                                  | Schwarm          | 3 bombázó vagy 4 vadász |
| Escadrila   | Század                               | Staffel          | 9–12 gép (3 patrula)    |
| Grupul      | Osztály                              | Gruppe           | 27–36 gép (3 escadrila) |
| Flotila     | Ezred                                | Geschwader       | 80–120 gép (3 grupul)   |
| Corp Aerian | Repülőhadtest                        | Fliegerkorps     | 250+ gép (fő egység)    |

Az FARR repülőszázadainak sorszámozása a második világháború idején:<sup>71</sup>

| Repülőszázad típus            | Repülőszázad sorszáma | Repülőszázad típus | Repülőszázad sorszáma |
|-------------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------------|
| Felderítő                     | 1-4                   | Hidroplán          | 101-103               |
| Összekötő-tűzéségi megfigyelő | 11-22                 | Szállító           | 105-109               |
| Vadász, vadászbombázó         | 41-68                 | Futár              | 111-116               |
| Bombázó                       | 71-87                 |                    |                       |

Az FARR bombázó és felderítő alakulatai szintén a legmodernebb német eljárásokat alkalmazták, ugyanígy jártak el a légvédelem személyzetének átképzésekor is. 1940 októbere és 1941 júniusa között 2000 román katonát képeztek át a németek, 1500 hajóztót a légierő állományából és 500 főt a légvédelemből.<sup>72</sup> A DLM-nek a szovjetek elleni támadás idejére

<sup>69</sup> Bernád: The prime decade 5. o.

<sup>70</sup> Bernád: The prime decade 81. o.

<sup>71</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 282. o.

<sup>72</sup> Arh M.Ap.N., fond 1376, dosar 1375, f. 6-7

sikerült felkészítenie román szövetségesét a háborúra.<sup>73</sup>

1940. november 23-án Románia csatlakozott a háromhatalmi egyezményhez, ám nem fogadta el Hitler meghívását, hogy csatlakozzon a Jugoszlávia elleni támadáshoz 1941. április folyamán. A Luftwaffe viszont nagyobb romániai bázisairól (Deta, Arad és Bukarest - Pipera) támadást intézhetett Jugoszláv célpontok ellen. Ekkor kezdték átvenni az FARR-ben a legtöbb Luftwaffe előírást, elsősorban a törzsön lévő krómsárga gyűrű festést, mely a keleti fronton a tengelyhatalmak azonosító jele volt. Ez nem volt egyedi jelenség, például a szövetségesek a normandiai partraszállás idején csíkokat festettek gépeik szárnyára, a könnyebb azonosítás végett. 1941 májusában a gépek felségjelzését is integrálták, amely alakjában hasonlított a német jelzésre, négy darab kék M betű, fehér külső határvonallal, belül pedig sárga volt. Az M Mihai román király monogramját jelképezte és az 1944-es kiugrásig érvényben is maradt. A felségjelzés helyei nem változtak, 6 helyen, a felső és alsó szárny közepén és a törzs két oldalán középen maradtak. A román katonai és polgári gépek egy sárga csíkot is kaptak a törzs hátsó részére. A függőleges vezérsík kormányfelületét gyakran festették nemzeti színűre.<sup>74</sup>

A gépek festése ugyanolyan maradt, mint korábban: olajzöld és világos kékesszürke, ez 1940 júniusában lett standard. 1941. elejétől az új gépek, melyeket külföldről hoztak vagy a I.A.R.-Brasov gyárban gyártottak, nagy földbarna szegmensekkel lettek lefestve az olajzöld felületeken. A földbarna helyett gyakran használtak sötétzöldet. A brit és lengyel gyártású repülőgépek, melyek román szolgálatban voltak, megőrizték eredeti festésüket az első nagyjavításukig, ami során standard FARR festést kaptak.<sup>75</sup>

A gépek gyártási számát a függőleges vezérsíkon tüntették fel, korábban ez a törzsön volt. A számok színe többnyire fehér, néha piros vagy sárga volt. A Németországból leszállított gépek gyártási száma a törzsön volt, a felségjelzés és a sárga gyűrű között. A századoknak nem volt hivatalos századjelvényük, mint a németeknek, azonban számos egységnek meg voltak a saját jelvényeik, ezek gyakran Walt Disney figurák voltak. A jelölési szabályokat 1941 júniusában véglegesítették, a Szovjetunió elleni támadás előtt.<sup>76</sup>

---

<sup>73</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 16. o.

<sup>74</sup> Bernád: The prime decade 5. o.

<sup>75</sup> Bernád: The prime decade 5. o.

<sup>76</sup> Bernád: The prime decade 5. o.

### **Még szorosabb szövetségben Németországgal és az 1941-es határincidensek:**

A Németországgal szövetséges, zömében kis államok részvételét a Szovjetunió elleni 1941. évi hadjáratban többnyire az motiválta, hogy politikai és katonai vezetésük a remélt német katonai sikerektől, illetve az azokban való közreműködéstől várta országa boldogulását. E motiváltság konkrét okai, a háborús részvételből remélt előnyök, s a szövetség oltárán ennek érdekében hozott erőfeszítések mértéke az érintett államok esetében természetesen eltérő volt. Minden esetre az 1941. évi keleti hadműveletek megkezdéséig e szövetséges államok hadba lépése, katonai segítségnyújtása – kevés kivétellel – még nem a német politikai és katonai vezetés igénye, kérése, vagy követelése alapján döntenetett el. Sokkal nagyobb hangsúllyal estek latba e kis államok – gyakran egymás érdekeit is keresztező – területgyarapító vagy terület megőrző céljai, a pusztán presztízs okok, illetve a Németország rokonszenvének elnyerése érdekében tett gesztusok. A szövetséges kis államok közül Finnország és Románia elsődlegesen a Szovjetunió által elrabolt területeit és lakosságát kívánta visszavenni, ez csak német szövetségben volt elérhető. A nyugat semmit sem tett értük. Szlovákia és Horvátország legitimitásának megerősítéséért harcolt – ezek függetlensége Hitler jóindulata miatt jött létre, mert nem kívánta visszajuttatni a magyaroknak. Csak a magyar-szlovák, illetve magyar-román viszonylatban volt elsődleges az érdekek szerzése a területek igényléséhez és visszaszerzéséhez. Hitler és a német katonai vezetés a Barbarossa terv kidolgozásakor teljesen optimista volt annak tökéletes végrehajtásában, a szövetséges államok hadseregeinek harcértékét, megbízhatóságát lesújtóan értékelte, s a Szovjetunió ellen tervezett hadműveletről, annak részleteiről csak annak megkezdése előtt tárgyalt az érintett szövetséges országok vezetőivel. A szovjetellenes segítségnyújtási felajánlások ellenére mindaddig csupán a német-szovjet viszony fokozatos rosszabbodását és a balkáni szovjet expanziós veszélyt vázolta fel előttük, s csak az utalások szintjén fedte fel a német terveket, lépéseket az esetleges konfliktushelyzet estén. Az a felismerés, hogy a területeket veszített szövetségesek elkerülhetetlenül résztvevői lehetnek egy német keleti hadműveletnek, először 1940. december 5-én fogalmazódott meg Hitlerben, mikor a legfőbb német katonai vezetőkkel, Brauschitsch tábornaggal és Halder vezérezredessel a német szárazföldi erők vezérkara által a Szovjetunió elleni offenzíva lehetséges esélyeiről, tervéről elkészített tanulmányt vitatták meg. *„Nincs kétségem a felől, hogy Románia éppen úgy, mint Finnország, egy keleti hadjárat esetén Németországgal együtt fog menetelni, hiszen a hadjárat befejeztével mindkét állam területe*

*megnagyobbodhat*” – jelentette ki a tanácskozáson Hitler.<sup>77</sup>

A németekkel szövetséges államok csak kisebb-nagyobb késéssel követték a június 22-én megindult Wehrmacht erőit. Németország egyik legbiztosabb politikai és katonai szövetségese kétség kívül a rövid idő alatt nagy területvesztést elszenvedett Románia volt. Az a Románia, amely a Szovjetunió balkáni expanziójától kezdettől fenyegetve érezvén magát, a harmincas évek második felétől egyre inkább Németországban vélte megtalálni legfőbb támogatóját. A német-román együttműködés elmélyülése - elsősorban olajutánpótlása érdekében - Németországnak is alapvető érdeke volt.

A Ion Antonescu marsall személyére épülő német politika elsősorban a román olaj- és mezőgazdasági termékek biztosítására törekedett, amint ebben a sorozatos találkozókön megegyeztek. A német csapatok létszáma Romániában 1941 tavaszán elérte a 200 ezer főt.<sup>78</sup>

1938-ban II. Károly betiltotta az összes polgári pártot és királyi diktatúrával hivatalnok-kormány vezettek be. Ekkor elfogják Codreanu és 1938. október 29-én 3 társával együtt az ilavai börtönben meggyilkolják „szökési kísérlet” címén. A politikai válság elmélyült, II. Károly 1940. szeptemberében lemond és elmegy. Szeptemberben nemzeti kormány alakul, ahol Horia Sima – Codreanu utóda – miniszterelnök helyettes és a Vasgárda újra működik, de a többi párt nem. Ion Antonescu beleegyezésével a Vasgárda iszonyú terrorba fogott: a lemondott Károllyal kapcsolatba hozható személyek mellett rengeteg zsidót öltek meg mindaddig, amíg tevékenységük túlzottan zavaróvá nem vált, és a román illetve német hadsereg el nem kezdte lefegyverezni őket. 1941. január 27-én a Vasgárda lázadást robbant ki Antonescu ellen. A hadsereg azonban Antonescu marsallt támogatta, aki (Hitler hallgatólagos beleegyezésével) ezt a Vasgárda szétverésére használta fel. A román és német haderő néhány héten belül leverte, és feloszlásra kényszerítette a mozgalmat. Tagjait kivégezték, vagy bebörtönözték, a vezetők, Horia Sima és 15 embere Németországba menekült, ahol Hitler tartálékban tartotta őket, arra az esetre, ha Antonescu elárulná őt. Antonescu ettől kezdve egy pártok nélküli hivatalnok-kormányt működtet, amelyet katonai diktatúra tart fenn és rendeletekkel kormányoz. Ebben a fő veszélyt az jelentette, hogy a haderő vezetése soha nem volt egységes és megbízható. Jelen volt a királypártiság, az angolimádat, az antant régi

---

<sup>77</sup> Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943 (Pueblo Kiadó, 2003, a továbbiakban: **Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország**) 10. o.

<sup>78</sup> Anescu: Rominia in razboiul 25. o.

korruptiója és a politika lenézése. Nem értettek gazdasági és pénzügyi kérdésekhez, vidéken a fő hatalom a csendőrtisztek kezébe került.

A Szovjetunió elleni hadműveletben történő román részvétel megbeszélésére 1941. június 12-én került sor, mikor Hitler Münchenbe hívta meg Antonescut. A német vezér és kancellár közölte vendégével, hogy Németország nem kér támogatást, de elvárja, hogy saját érdekében Románia tegyen meg mindent, ami tőle telhető. Biztosította Antonescut, hogy a konfliktus „lezárása” után Románia kárpótlásban részesül. Besszarábia és Észak-Bukovina mellett feltehetően a Dnyeszteren túli területek átengedését is kilátásba helyezte. Antonescu reagálása nem volt kétséges: „*Természetesen kezdettől fogva ott leszek – mondta. – Ha a szlávok ellen kell harcolni, Romániára mindig számíthatnak.*”<sup>79</sup>

A román-szovjet határincidensek 1941 tavaszán kiújultak, főként a határ mindkét oldalán jelenlévő egyre nagyobb erőösszpontosítások miatt. A szovjet határőrök román és német tiszteket figyeltek meg, akik a határ román oldalán mérték fel a folyón túli terepet. A német és a román felderítő berepülések is egyre sűrűsödtek, mivel ezek a gépek nagy magasságban repültek, a szovjetek nem tudták lelőni őket. Mire odaértek a szovjet vadászok, ahol a kihelyezett mikrofonokkal működő korai riasztási rendszer a vadászok felszállása idejében jelezte a felderítő gépet, már rég nem volt ott senki, fedélzeti rádió hiányában pedig a szovjet gépeket nem tudták elfogó-pályára állítani. Ha esetleg látták egymást, a felderítő gépek azonnal a román terület fölé menekültek. A szovjet gépeknek tilos volt átlépni a Prut határfolyót, ezért nem üldözték a felderítőket. A légvédelem sem volt hatékony, mert a terep adottságai miatt nem tudta lefedni a teljes határvonalat. Ezért a szovjetek rajtaütési zónákat alakítottak ki, ahol a kihelyezett mikrofonos észlelőrendszer mellett a szovjet gyalogság is segített a megfigyelésben, amivel gyorsították a vadászok reakció idejét. Ezek a zónák ismeretlenek maradtak a német és a román vezetés számára és fontos szerepet játszanak majd az invázió első napjaiban.<sup>80</sup>

1941 májusában a 67. szovjet vadászrezred (IAP) egyik pilótája jelentette, hogy lelőtt egy ellenséges gépet, ami a Dunába csapódott, a gépet a sziluettje alapján Hawker Hurricane-ként azonosította a bázisán az ellenséges gépek katalógusa segítségével. A románoknak 12 ilyen gépük volt, de aznap sem ebből a típusból, sem másból nem volt veszteségük. A

---

<sup>79</sup> Beevor, Antony: Sztálingrád a keleti front fordulópontja 1942-1943 (Aquila Könyvkiadó, 2000, a továbbiakban: **Beevor: Sztálingrád**) 41. o.

<sup>80</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

határincidensek kivizsgálását a szovjetek már annyira komolyan vették, hogy a szovjetunió marsallja Szemjon M Bugyonnij és Galunov a 21. szovjet vegyes repülőhadtest (SAD) parancsnoka személyesen vizsgálták ki az esetet. Június 17-én Ungheni közelében lelőttek egy szovjet gépet, pilótája Ivan Jefremovics Khanin meghalt, a támadó gépet nem azonosították. Még április 16-án éjszaka Negrilesti falu mellett, 60 km-re a Prut folyótól kényszerleszállást hajtott végre egy szovjet U-2-es kétfedelű felderítőgép, személyzete visszagyalogolt a szovjet határ mögé.<sup>81</sup>

1941. május 15-én az FARR Légierő Főparancsnokság (Commandamentul Forterol Aeriene, CFA,) kiadta a 3032. számú parancsot, mely elrendelte a harci repülő egységeknek a felkészülést a moldáviai repterekre való áttelepüléshez. Tíz nappal később a Légierő Főparancsnokság 3054. számú parancsának kiadása után az FARR földi egységei megkezdték az áttelepülést, ami június elsejére befejeződött. Június 15-én követték őket a légi egységek is, amit az egy nappal korábban a Légierő Főparancsnokság által kiadott 3167. számú parancs rendelt el. A kijelölt repterekre való áttelepülés után az egységek gépeit széttelepítették és álcázták, védve őket egy esetleges megelőző csapástól. Az áttelepítést és az álcázást az összes egységnek június 21-ére be kellett fejezni. Aznap 19:00-ra minden gépet feltankoltak, fegyverzetüket feltöltötték és álcázták őket. Azután minden további művelet egy kulcsfontosságú telefonhívástól függött. A támadási parancsot 20:00-kor adták ki.<sup>82</sup>

1941. június 24-én Románia több mint 800 ezer fős haderejének csaknem felét mozgósította a Szovjetunió ellen, s elvonuló seregtesteinek egy részét (négy gyalogos hadosztály, egy páncéloshadosztály, három hegyi dandár és két hadtestparancsnokság) már június 22-én német alárendeltségbe vonták. A román részvételt tovább növelte a Dél Hadseregcsoporthoz belül Ion Antonescu marsall seregcsoporthoz (a 3. és 4. román hadsereg kilenc hadosztállyal, két dandárral, egy harcckocsiezreddel és kisebb alakulatokkal). A román légierő 571 bevethető repülőgéppel kezdte meg a hadjáratot.

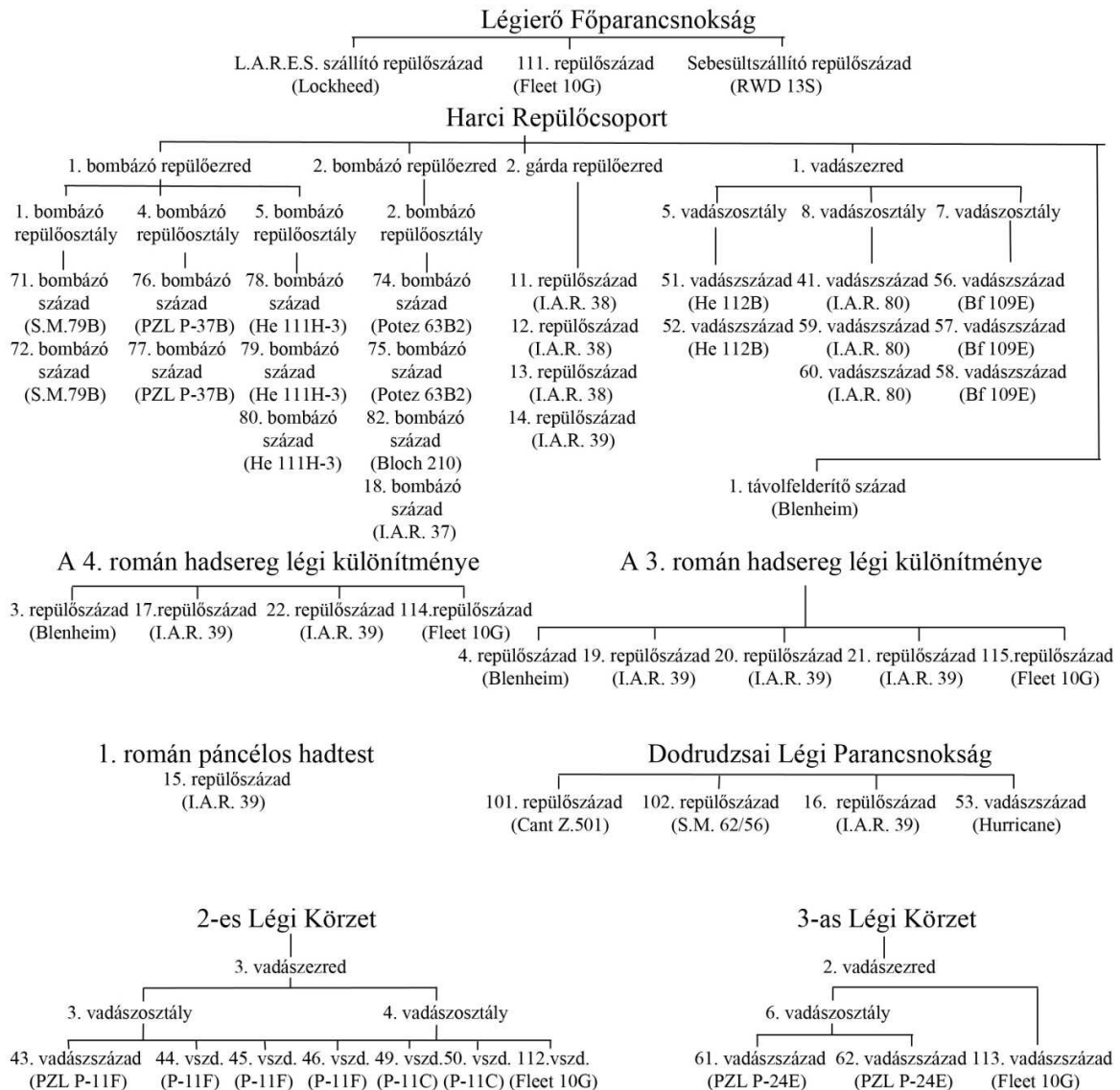
---

<sup>81</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 15. o.

<sup>82</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 16. o.

## V. Az FARR 1941-es hadjárata

Az FARR szerkezeti felépítése 1941. június 22-én:<sup>83</sup>



Az FARR 1941 júniusában négy fő egységre volt bontva, amit az FARR központi irányítása a Légügyi Felügyelet (SSA) vezetett.<sup>84</sup>

### Az FARR első fő egysége a Harci Repülőcsoport:

A legmodernebb gépeket a Harci Repülőcsoportba (Gruparea Aeriana de Lupta, GAL) vonták össze, mely egyenértékű volt egy német repülőhadtesttel vagy a Szovjet Légierőnek (V-VS) egy Divizij-ával. A Harci Repülőcsoport a 4. német légiflotta alárendeltségébe került.

<sup>83</sup> Arh. M.Ap.N, fond 705, dosar nr. 2, 3; fond 803, dosar 1, f. 79

<sup>84</sup> Arh. M.Ap.N., fond S.S.A., dosar 1374, fila 132 és fond S.M.A., dosar 2, fila 103

A Harci Repülőcsoport bevetési övezete a Prut folyótól (nyugaton) a Dnyeszterig (keleten), délen a Duna - Deltától, északon Griogolipolig (Raducaneni, Ciuciuleni, Cojusna, Vladul lui Voda települések vonalán) terjedt. A IV német repülőhadtest Észak-Besszarábiát fedte le és a Dnyesztertől keletre eső területeket.

A Harci Repülőcsoporthoz tartozó vadászosztály egységek:<sup>85</sup>

- 8. vadászosztály (41., 59., 60. század), I.A.R. 80 és 80A gépekkel felszerelve (a 2. vadászrezred egysége). Eredetiben Grupul 8 vanatoare (escadrila 41, 59, 60), Flotila 1 vanatoare.

- 5. vadászosztály (51. és 52. század), He 112B gépekkel felszerelve.

- 7. vadászosztály (56., 57., és 58. század), Bf 109E gépekkel felszerelve (az 1. vadászrezred egysége).

A Harci Repülőcsoport vadászgép állománya 1941. június 22-én (bevetethető/nem bevetethető):

23/1 I.A.R. 80

23/5 Heinkel He 112B

30/6 Messerschmitt Bf 109E

Összesen 76/12 vadászgép

A 8. vadászosztály volt az első egység, amit I.A.R. 80-as géppel szereltek fel, azonban alig repültek vadász küldetéseket, a másik két repülőosztály - amit Bf 109E és He 112B gépekkel szereltek fel - is inkább alacsony támadó bevetéseket teljesítettek. Ez a német és román vezetés tudatos stratégiája miatt volt így, akik a létfontosságú légifölény bevetéseket inkább a sokkal tapasztaltabb Luftwaffe vadászrezredekre bízták.<sup>86</sup>

A Harci Repülőcsoporthoz tartozó bombázóegységek a következők voltak:<sup>87</sup>

- 1. bombázó repülőosztály (71. és 72. bombázó repülőszázad), Savoia Marchetti S.M79B gépekkel felszerelve (az 1. bombázó repülőezred egysége). Eredetiben Grupul 1 bombardament (escadrila 71, 72 bombardament), Flotila 1 bombardament.

- 2. bombázó repülőosztály (74. és 75. bombázó repülőszázad), Potez 63B2 gépekkel felszerelve (a 2. bombázó repülőezred egysége).

- 4. bombázó repülőosztály (76. és 77. bombázó repülőszázad), PZL P-37A/B gépekkel felszerelve (az 1. bombázó repülőezred egysége).

---

<sup>85</sup> Arh. M.Ap.N., fond Gruparea Aeriana de Lupta (GAL), dosar 1, fila 3-4

<sup>86</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

<sup>87</sup> Arh. M.Ap.N., fond GAL, dosar 1, fila 3-4

- 5. bombázó repülőosztály (78., 79. és 80. bombázó repülőszázad) He 111H-3 gépekkel felszerelve (az 1. bombázó repülőezred egysége).
- 6. vegyes bombázó repülőosztály [mixt de bombardament] (82. bombázó repülőszázad) Bloch MB 210 gépekkel felszerelve<sup>88</sup> és a 18. bombázó repülőszázad I.A.R. 37 gépekkel felszerelve, mind a 2. bombázó repülőezred egységei.

A Harci Repülőcsoport bombázó állománya 1941. június 22-én (bevethető/nem bevethető):

16/6 Savoia Marchetti S.M.79B

15/2 Potez 63B2

12/3 PZL P-37A/B

23/4 He 111H-3

8/1 I.A.R. 37

6/2 Bloch MB 210

Összesen 80/18 bombázó

Ezek a bevetésre kerülő bombázók a Harci Repülőcsoport állományának 41%-át, az FARR-nek 16%-át tették ki.

A 2. gárda repülőezred (Flotila 2 garda) közvetlenül a Harci Repülőcsoport főhadiszállásának parancsnoksága alá tartozott, ami a 1. és 2. gárda repülőosztályt foglalta magába. A két repülőosztály a I.A.R. 38 gépekkel felszerelt 11., 12., 13. tüzérségi megfigyelő repülőszázad (escadrila observatie), a Blenheim gépekkel felszerelt 14. tüzérségi megfigyelő repülőszázad és a 1. bombázó és felderítő repülőszázad (escadrila 1 recunoastere-bombardament) alegységekből álltak.

A Harci Repülőcsoport 253 géppel rendelkezett (205 bevethető) június 21-én.

#### **Az FARR második fő egysége a 3. és 4. román hadsereghez kirendelt légi egységek:**

A 3. és 4. román hadsereghez kirendelt légi egységeknek is meg volt a saját szervezeti felépítése. A 3. román hadsereg Észak-Besszarábia területén, a 4. román hadsereg Dél-Besszarábia területén tevékenykedett, köztük a 11. német hadsereg nyomult előre. Ezek a légi egységek közvetlenül a hadseregek főhadiszállásának voltak alárendelve. A 3. román hadsereg légi különítménye (Aero Armata 3 Romana) és a 4. román hadsereg légi különítménye (Aero Armata 4 Romana) volt a két alárendelt alakulat. Ezen egységek gépei felderítő, futár, tüzérségi megfigyelő és szállító gépek voltak. A hajózók eleget téve a parancsoknak, ellátták a

<sup>88</sup>Pelletier, Alain: French bombers of world war 2 (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 189, Carrollton, Texas, 2003) 16. o.

főhadiszállásokat létfontosságú információkkal a csata menetéről, ezen felül személy és teherszállítást is végeztek.<sup>89</sup>

A 4. román hadsereg légi különítménye (Aero Armata 4 Romana) alá tartozott a Blenheim gépekkel felszerelt 3. bombázó és felderítő repülőszázad és a 17. és 22. tüzérségi megfigyelő repülőszázad, I.A.R. 39 gépekkel felszerelve.

A 3. román hadsereg légierője alá tartozott a 4. bombázó és felderítő repülőszázad, Blenheim gépekkel felszerelve és az 19., 20., 21. tüzérségi megfigyelő repülőszázad, I.A.R. 39 gépekkel felszerelve.

A 15. repülőszázad (I.A.R. 39) a 1. román páncélos hadtest (Divizia 1 blindata) irányítása alatt volt.

Az FARR egységeiben a felderítő, futár és tüzérségi megfigyelő gépek állománya 1941. június 22-én (bevethető/nem bevethető):

25/3 Blenheim

40/6 I.A.R. 38

64/13 I.A.R. 39

A 18. repülőszázad, az egyetlen század, amit I.A.R. 37 gépekkel szereltek fel, bombázó feladatokat hajtott végre. A Blenheim gépekkel felszerelt 2. bombázó és felderítő repülőszázadot 1941 elején feloszlatták, hogy gépeivel feltöltsék a hasonló géptípussal repülő századokat, elérve a századonkénti 10 gépes állományt.<sup>90</sup>

### **Az FARR harmadik fő egysége a Honi Légvédelem**

A Honi Légvédelem (Apararea teritoriul) két alegységre volt felosztva. A 2-es Légi Körzet (Regiuna 2-a Aeriana) Moldáviát fedte le, védve az invázió kezdetekor az ottani reptereken állomásozó Luftwaffe és FARR légi egységeket. A másik alegység pedig a 3-as Légi Körzet (Regiuna 3-a Aeriana) volt, lefedve a Havasalföldet, kiemelten védve a ploesti olajmezőket és Bukarestet. A körzetnek három másodvonalbeli vadászosztály 8 vadász százada (PZL vadászokkal felszerelve) állt rendelkezésére, hogy teljesítse a kijelölt feladatát.<sup>91</sup> A frontvonal mögötti területek és a főváros védelmére tehát a következő egységek lettek kijelölve:<sup>92</sup>

<sup>89</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

<sup>90</sup> Arh. M.Ap.N., fond 703, dosar nr. 1, fila 10 és Arh. M.Ap.N., fond GAL, dosar 1, fila 3-4

<sup>91</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

<sup>92</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

- 6. vadászosztály (61. és 62. vadászszázad), PZL P-24E/P vadászokkal felszerelve (a 2. vadászrezred egysége).
- 3. vadászosztály (43., 44. és 45. vadászszázad), PZL P-11F gépekkel felszerelve (később a 3. vadászrezred egysége).
- 4. vadászosztály (46., 49. és 50. vadászszázad), PZL P-11F gépekkel felszerelve (később a 3. vadászrezred egysége).

#### **A negyedik és egyben utolsó fő egység a Dobrudzsai Légi Parancsnokság:**

A Dobrudzsai Légi Parancsnokság (Comandamentul Aero Dobrogea) Dobrudzsa tengerpartját fedte le, kiemelten védve Konstanca kikötő városát és a nagy stratégiai fontossággal bíró csernavodai hidat, mely a Dunán ívelt át és kőolajvezeték is átvezetett rajta.<sup>93</sup>

A 12 Hurricane vadászgéppel felszerelt független 53. vadászszázadot ideiglenesen a Dobrudzsai Légi Parancsnokság alá helyezték, a Fekete-tenger partvonalának védelmét látták el, kiemelten védve a csernavodai hidat és Konstanca városát.<sup>94</sup>

A I.A.R. 39-es gépekkel felszerelt 16. tűzérési megfigyelő repülőszázad is a tengerpart mentén a Dobrudzsai Légi Parancsnokság irányítása alatt volt.

A háború kitörésekor a román hidroplán egységeknek 10 CANT Z.501-es, 7 Savoia S.62bis és 4 Savoia S.55 állt rendelkezésére. A Savoia S.55 gépek megbízhatatlannak számítottak, a parttól csak 64 km-re lehetett a tenger fölé berepülni velük, A Savoia S.62 legjobb esetben is csak megfelelő volt, a CANT számított egyedül modernebbnek és bevetésre alkalmasnak.<sup>95</sup>

A légi szállító feladatokat a L.A.R.E.S. szállító repülőszázad (Linie Aeriene Romane Exploatae cu Statul) látta el, amely 30 Lockheed DC-3-as géppel rendelkezett.<sup>96</sup> Az sebesült szállító repülőszázad (escadrila sanitara) a súlyos sérülteket evakuálta, női pilóták vezették gépeit.<sup>97</sup> Mindkét egység közvetlenül a Légierő Főparancsnokság (Statul Major al Aerului) alá volt rendelve.

Az FARR négy fő egységéhez június 21-én összesen 50 repülő század tartozott, 672 géppel (571 bevetésre készen). Ezen belül a Harci Repülőcsoport – az FARR legfontosabb

<sup>93</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

<sup>94</sup> Arh. M.Ap.N., fond 705, dosar nr. 2,3; fond 803, dosar 1, fila 79

<sup>95</sup> Arh. M.Ap.N., fond S.M.A., dosar 854, fila 353

<sup>96</sup> Balotescu, Nicolae: Istoria aviatiei romane (Editura Stiintifica si Enciclopedica, Bucuresti, 1984) 247. o.

<sup>97</sup> Craciunoiu, Cristian - Roba, Jan Louis: Escadrila alba (Editura Modelism, Bukuresti, 2002) 3. o.

inváziós része – 253 géppel rendelkezett (205 bevethető) június 21-én. Ekkora a Harci Repülőcsoport hazai bázisain már felhalmozták a bevetésekhez szükséges repülőbenzint és lőszert, ami gépenként 129 bevetéshez volt elég.<sup>98</sup>

A földi légvédelem, az FARR nélkülözhetetlen része volt, 38 nehéz ütegre (23 Vickers és 15 öregebb típus), 40 könnyű ütegre (28 gépágyús és 12 nehézgéppuskás üteg), 9 keresőreflektoros ütegre és 6 korai előrejelző ütegre alapozhatott. A németek által az érzékenyebb pontokon (Ploesti) felállított légvédelmi ütegek ezt még kiegészítették.<sup>99</sup>

Az Légügyi Felügyelet összesen 1947 hajózával rendelkezett (1066 pilóta, 385 fedélzeti megfigyelő, 129 fedélzeti rádiós, 83 fedélzeti szerelő és 284 fedélzeti lövész), a 208 legképzettebb hajózáót a Harci Repülőcsoportjába vonták össze, a többiek a másik három egységben szolgáltak.<sup>100</sup>

Az FARR négy fő egységének gépparkja széles skálát tett ki, a legmodernebbektől a teljesen elavultakig. Rendelkeztek német Messerschmitt Bf 109E és He 112B vadászgépekkel, brit Hawker Hurricane vadászokkal és román gyártású I.A.R. 80-kal is. A bombázók német He 111H-ből, francia Potez 63-ból, olasz Savoia Marchetti S.M.79B-ből, brit Bristol Blenheim felderítő-bombázókból álltak. Az öregebb géptípusok a lengyel PZL P-11 és P-24 vadászgépek, francia Bloch MB 200 bombázók és a helyileg gyártott I.A.R. 37 könnyűbombázók voltak. Komoly karbantartási problémát okozott ez a típusgazdagság, a különböző típusú repülőgépmotorok, az eltérő szabványú fedélzeti műszerek és fegyverzet tovább komplikálta a helyzetet.<sup>101</sup>

### **A keleti hadszíntéren szemben álló erők és támadási terveik 1941. júniusában:**

A keleti hadszíntér 1941. júniusában - a Szovjetunió elleni támadás idején - a Fekete-tenger partjaitól a Balti-tenger partjáig 3000 kilométer szélesen húzódott. Ezt a németek 3 hadseregcsoportha osztották fel, Észak, Közép és Dél Hadseregcsoportha. A Dél Hadseregcsoportha keretein belül harcolt a Román Királyi Légierő (Forțele Aeriene Regale ale României, FARR) a Luftwaffe-t támogatva a Szovjet Légierő ellen. Bevetési körzete a bulgáriai Várna kikötőjétől az ukrain Ivano-Frankovszkig (korábban Sztaniszlav) határolható

<sup>98</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

<sup>99</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 14. o.

<sup>100</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

<sup>101</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

be, 1200 kilométer szélességben, magába foglalva fél Bulgáriát, a teljes román tengerpartot, Dobrudzsát, Kelet-Havasalföldet, Moldáviát, Besszarábiát, Bukovinát, Kárpátalját és Odessza körzetét. Ez volt a bevetési körzete a 4. német légiflottának is, magába foglalva a teljes IV. német repülőhadtestet. Utóbbi már a Marita és a Merkur hadművelet után 1941 májusában áttelepült Romániába, parancsnoka Kurt Pflugbeil altábornagy Ramicul - Sarat moldáviai faluban rendezte be főhadiszállását. A hadjárat során a 4. német légiflotta alárendeltségébe tartozott az FARR legnagyobb része, a Magyar Királyi Légierő (MKHL), a Szlovák Légierő (SVZ) expedíciós köteléke, a Bolgár Királyi Légierő (VNVV) néhány százada és néhány olasz gép, melyet propaganda célokból küldtek a térségbe filmhíradósokkal kísérvé.<sup>102</sup>

A Luftwaffe és az FARR a keleti háború első napjától részt vett a konfliktusban, együtt összesen 3667 géppel. Június 22-én a Luftwaffe 2995 harci repülővel rendelkezett a keleti hadszíntéren, amiből 2255 volt bevethető, ehhez hozzájött még 669 szállító, felderítő és futárgép (560 bevethető), felosztva a három hadseregcsoporthoz. Az FARR mint már említettem 672 géppel rendelkezett ugyanazon a napon (571 bevethető). A Szovjet Légierőnek (Voenno-Vozdushnije Szilij, V-VS) 9800 különböző gépe volt közvetlenül a nyugati határ mellett. A szemben álló erők aránya 1:2,67 volt a szovjetek javára.

A 4. német légiflotta, mely a német Dél Hadseregcsoporthoz tartozott június 22-én 1020 harci géppel rendelkezett (839 bevethető), többségüket az FARR operációs körzetén kívül alkalmazták. 420 német gép állomásozott Románia területén, magába foglalva 47 modern Bf 109F vadászt is, ami a Deutsche Luftwaffemission in Rumänien (DLM) irányítása alá tartozott. Az FARR 672 (571 bevethető), a MKHL 50, az SVZ 61, a VNVV 21 géppel vett részt a konfliktusban. Az olaszok pár vadászgépet és egy szállítógépet küldtek harcra. Összesen 1.224 gép állt rendelkezésre (1000 bevethető). Az első napon a Luftwaffe és az FARR 1.092 géppel rendelkezett (950 bevethető).

A Luftwaffe a kor legmodernebb gépeivel rendelkezett, az FARR összetétele már vegyesebb volt, a legmodernebb gépeit egy repülőhadtestbe (Gruparea Aeriana de Lupta, GAL), csoportosította, ez 253 gépet (205 bevethető) jelentett. Ezt az egységet a 4. német légiflotta irányítása alá rendelték, ezek a gépek tevékenykedtek közvetlenül a frontvonalon. Az FARR többi egysége már vegyes összetételű volt, nem csak élvonalbeli géptípusokkal volt felszerelve.

---

<sup>102</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 10. o.

A térségben a V-VS legnagyobb egysége az Odesszai Katonai Körzet (Odesszkij Voennij Okrug, OdVO) volt, 921 harci géppel felszerelve (785 bevethető). Ebből 224 volt első vonalbelinek tekinthető (24,3%), MiG-3 vadászgép és Pe-2 kétmotoros bombázó, a többi elavult, amit a szovjetek idős típusoknak tituláltak. Ez az 1:4-es arány a modern és a régi típusoknál jellemző volt a teljes V-VS-re. Meg kell jegyezni, hogy ekkoriban a szovjetek a modern típusokba sem szereltek be rádiót (mint ahogy egyetlen harcokcsiba sem). Az Odesszai Katonai Körzethez tartozott még négy repülőszázad is, amik a szovjet szárazföldi hadseregek irányítása alá voltak rendelve (Korpusznaja Aviatsionnaja Eszkadrilja, KAE), századonként 6 és 12 közötti darabszámú kétfedelees „öreg” Polikarpov U-2-es géppel felszerelve. Más V-VS egységek is részt vettek a harci cselekményekben ebben a térségben, a szovjet távolsági bombázók (Dalne-Bombardirovocsnaja Aviatszija, DBA) 355 kétmotoros bombázóval (282 bevethető), a Fekete-tengeri Flotta (Chernomorszkij Flot, ChF) 684 harci géppel. Ezek az egységek nem harcoltak minden nap ebben a régióban, de nagy részük bevetésre került itt is. A térségben a V-VS egységek majdnem 2.000 harci géppel rendelkeztek, de voltak olyan repülőegységek is, amelyek nem tartoztak a V-VS kötelékébe. Az NKVD-nek is voltak légi egységei, feladatuk a határőrzés és felderítés volt. Két repülőszázaduk vett részt a harcokban. A Szovjet Légitársaság a GVF (Grazhdanskij Vozdushinij) 23 személy/teher szállító gépe az OdVO térségében tevékenykedett. Szintén akadt a térségben számos pilóta kiképző központ is, melynek gépei harci bevetést repültek. A szemben álló erők aránya 1:1,6 a szovjetek javára, itt több szovjet gép volt, mint más szektorokban. A minőségi fölény viszont egyértelműen a másik oldalon volt.<sup>103</sup>

A Luftwaffe és az FARR szervezeti felépítése hatékonyabb volt, mint a szovjet ellenfelének, nagy légi kötelékekkel operáltak, melyek magukba foglaltak jól koordinált professzionális harci egységeket, melyeket nagyon gyorsan ott vethettek be, ahol légi támogatást kértek. A V-VS-ben az egységeket felosztották a hadseregek, frontok, flották között, fél-független kis egységekbe, kevésbé rugalmassá és hatékonyá téve őket.

A Luftwaffe hajózái jóval képzetebbek voltak, harci tapasztalatuk is nagyobb volt. Egy szovjet pilóta 30–180 órát repült kiképzése alatt, német társa 400–500 órát. Tényszerű az is, hogy a szovjet pilóták még nem szokták meg az új, modern géptípusokat. A szovjet szerelők sem boldogultak mindig a karbantartással, ami csökkentette a bevethető gépek számát. A

---

<sup>103</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 7. o.

Luftwaffe szerelői könnyebb helyzetben voltak az első őszi fagyok beköszöntéig. Az FARR pilótái és szerelői nem vehették fel a versenyt a németekkel, ez meglátszott a teljesítményükön is. Megállapítható azonban, hogy a nagyobb számú szovjet harci repülőgép ellenére a fölény a támadók oldalán volt, mert jobb minőségű harci gépeik, képzettebb pilótáik, korszerűbb szervezeti felépítésük és rugalmasabb taktikájuk volt.

A meglepetés ereje is kedvezett a támadóknak, még akkor is, ha a Dél Hadseregcsoporthoz ez nem úgy valósult meg, mint a másik két hadseregcsoporthoz. Ennek oka az, hogy a térségben a V-VS, amikor az utolsó pillanatban megkapta a parancsot a széttelapításra, gépeivel átrepült másodlagos és szükség repülőterekre éppen csak pár órával a pusztító támadás előtt. A Moszkvából érkező parancsot itt hajtották végre egyedül, bár pár parancsnok, félve a következményektől késleltetve hajtotta végre az utasítást. A gyors széttelapítás és a gépek megfelelő álcázása tovább csökkentette az első csapás hatékonyságát. Az első bombák reggel 3:15-kor kezdtek hullani a szovjet repterekre, meglepve néhány V-VS egységet, mely még nem fejezte be az áttelepülést, ennek következtében komoly károkat szenvedtek mind anyagban, mind emberéletben. A bombák azonban többnyire kiürített szovjet repterekre hullottak. Az OdVO parancsnoksága 28 földön elpusztult gépről jelentett Moszkvának az első napon. Más szektorokban több száz gép pusztult el a kiürítés elmulasztása miatt.<sup>104</sup>

A Luftwaffe feladata a támadás első napjaiban az volt, hogy megsemmisítse a V-VS gépeit a földön, úgy hogy a szovjet egységeket meglepetésszerűen megtámadja a fő és a kiegészítő repterein. Miután a légifölényt egyértelműen kivívta, áttérhetett a másodlagos feladatra, hogy támogassa a szárazföldi egységeket. Majd ezután, vagy ezzel párhuzamosan rombolják le a szovjet kommunikációs vonalakat, mely megnehezíti vagy lehetetlenné teszi az ellenséges erők újracsoportosítását vagy a friss erők bevetését megfelelő helyen. Ezzel gyakran hivatkoznak úgy, mint a szárazföldi erők indirekt támogatására.<sup>105</sup>

Az FARR elsődleges feladata, ahogy az Légügyi Felügyelet 34. számú direktívájában is le lett szögezve, hogy először előkészítse, majd támogassa a negyedik román hadsereg tevékenységét. Következésképpen, az elsődleges feladat a kezdeti időszakban, hogy kivívja a helyi légi fölényt a bevetési régiójában úgy, hogy elpusztítja az ellenséges repülőgépeket a földön és a levegőben – fontossági sorrendben a vadászokat, aztán a csatarepülőket és utoljára a bombázókat. Továbbá a Harci Repülőcsoport harci gépeinek feladata volt az is, hogy a

<sup>104</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 10. o.

<sup>105</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 10. o.

román határ előtt feltartóztassa az esetleges szovjet légitámadásokat, amelyek a hátszágba irányulnak. Végül támadjon meg különböző felszíni célpontokat a Légügyi Felügyelet által meghatározott fontossági sorrendben.<sup>106</sup>

A V-VS elsődleges feladata az 1941 januárjában kiadott hadművelleti utasítás szerint az, hogy hozzájáruljon a szárazföldi erők sikeréhez a harcban, és csak a másodlagos feladata, hogy kivívja a légifölényt. Közben képesnek kellett lennie önálló feladatok végrehajtására, nevezetesen fontosabb politikai, ipari vagy katonai központok megtámadására mélyen az ellenség hátszágában. A V-VS doktrínája túlnyomóan a támadásra helyezte a hangsúlyt. A szovjet légi egységeknek támogatni kellett a páncélozott és gépesített egységek „mély hadműveleteit”. A német támadás idején a szovjet légierő nem volt megfelelően felkészülve, de megfogalmazott elvárás volt vele szemben, hogy ellenálljon egy ilyen erős ellenféllel szemben is. Arra is kidolgoztak egy tervet, ha az erősebb ellenféllel szembeni ellenállás kudarcot vallana, hogyan szervezzék újra a légierőt. Ahogy közeledett a támadás napja, a szovjet fél egyre feszültebben figyelte a szokatlan határ menti csapatmozgásokat. Június 20-án a Vörös Hadsereg és a V-VS egységeitriadókészültségbe helyezték, ez történt az OdVO egységeivel is. Június 21-én az OdVO vezérkari főnöke M.V. Zakharov tábornok üzenetet kapott az OdVO parancsnokától J.T. Cserevitcsenko vezérezredestől, hogy nagyon fontos telegramot fog kapni Moszkvából. A Kremlből jött üzenet elolvasása után a parancs értelmében Zakharov azonnalriadókészültségbe helyezte a körzethez tartozó lovas és gyalogos hadosztályokat. Megparancsolta nekik, hogy foglalják el a kulcsfontosságú védelmi pozícióikat a Prut folyó mentén, ahogy az a védelmi tervben elő volt írva. Az OdVO légi egységeinek parancsnoka F.G. Micsugin vezérőrnagy telefonon kapott utasítást, hogy kezdje meg a repterek vészkiürítését az összes üzemképes géppel a másodlagos repterekre, a korábbi forgatókönyvnek megfelelően. Micsugin erős ellenérveket hozott fel, szerinte az éjszakai áttelepítés komoly balesetekhez fog vezetni, amikor a nagyszámú gép a sötétben leszáll. Csak miután írásban is megkapta a parancsot, rendelte el annak végrehajtását. A legtöbb, de nem mindegyik beosztottja azonnal megkezdte az áttelepítést. Néhányan késlekedtek, volt olyan, aki még mindig hezitált – mint például a 20. szovjet vegyes repülőhadtest parancsnoka A.S. Osipenko vezérőrnagy – aminek komoly veszteség lett a következménye mind felszerelésben, mind emberéletben, mikor a bombák hullani kezdtek.

---

<sup>106</sup> Arh. M.Ap.N., fond 803, dosar 1, fila 4-6

Június 22-én 3:45-kor befutottak az első jelentések az OdVO központjába, hogy 3:15-kor azonosítatlan gépek Ocseakovot és Szevasztopot bombázták. Később ugyanilyen üzenetek jöttek Odessza körzetéből, Bolgradból, Baltiból, Kishinevből és Grosulovoból is. A szovjet parancsnokok előtt hirtelen nyilvánvalóvá vált, hogy a háború a németek ellen, amiről azt gondolták, hogy sohasem fog bekövetkezni, elkezdődött.<sup>107</sup>

1941. június 22-ét a román vadászok heves összecsapásai jellemezték, tíz légi győzelmet értek el, négy saját gép sérült meg. Az első román vadászpilóta, aki kettős légi győzelmet ért el Teodor Moscu hadnagy volt, a He 112B-vel felszerelt 51. vadászszázad tagja. 2 I-16-os szovjet vadászt lőtt le Bulgarica reptere fölött, és egy további lehetséges légi győzelmet is jelentett. Az egyik I-16-os pilótája Griljuk hadnagy volt, akinek időben sikerült elhagynia égő gépét.<sup>108</sup> Az FARR az első napon további 37 szovjet gépet pusztított el a földön, hármát a földi légvédelem lőtt le, eközben elvesztett 4 Blenheimet, két PZL P-37-est, két S.M.79B-t, egy-egy Potez 63-ast, I.A.R. 37-est és I.A.R. 39-est. Ez volt az FARR-nek a második legnagyobb napi vesztesége az egész háború alatt.<sup>109</sup> Ekkora veszteségi ráta elfogadhatatlan volt, ezért az elkövetkező napokban jelentősen csökkentették a bevetések számát. Ez és a szárazföldi hadműveletek késleltetett megindítása eredményezte azt, hogy a V-VS-nek bőséges ideje maradt, hogy magához térjen, és azt is, hogy a román szárazföldi egységek nem tudták kihasználni azt az előnyt, amit a légierő első meglepetésszerű támadása lehetővé tett volna.<sup>110</sup>

#### A 4. német repülőhadtest és a Harci Repülőcsoport (GAL) bevetési körzete 1941. június 22-én:

---

<sup>107</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 16. o.

<sup>108</sup> Bernád: The prime decade 15. o.

<sup>109</sup> Arh. M.Ap.N., fond GAL, fila 803/1, Jurnal de operatii, 1941.06.22.

<sup>110</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 285. o.



híressé tette a pilótát, ami miatt a háború utáni kommunista állam eljárást is indított ellene és a megszokottnál erősebb kézzel is bánt el vele.

Két román vadászgépet lőttek le aznap és két másik sérült meg. Bolgrad repterét 12 He 112B támadta, mikor 7 I-153-as kétfedelű szovjet vadász rajtuk ütött. A szovjet 249. szovjet vadászszázad kötelékét Pjotr Kozacsenko százados vezette, az egyik legtapasztaltabb szovjet pilóta, aki korábban már harcolt a japánok és a finnek ellen is és már 15 légi győzelmet ért el. Kozacsenko Anghel Codrut törzsőrmester He 112 gépét lőtte le (No. 12) majd egysége veszteség nélkül visszatért bázisára. Codrut törzsőrmester volt az első román vadászpilóta, aki meghalt a háború során.<sup>111</sup>

Június 24-én az 52. német vadászezred 3. vadászosztálya (III./JG 52) Konstanca kikötőjét védve vadászkíséret nélkül támadó szovjet bombázókat támadtak meg, 12 gépet lelőve közülük. Günther Rall főhadnagy ekkor érte el második légi győzelmét (a háború végéig 275 légi győzelmet szerzett). Az egység feladata a román légtér védelme volt.<sup>112</sup>

Június 25-én a szovjet Fekete-tengeri Flotta (V-VS ChF) 2. szovjet torpedóvető repülőszázadának (Mino-Torpednaja Aviatszija Polk, MTAP) Il-4T kétmotoros bombázói Konstancát bombázták, kis károkat okozva. Ez volt az Il-4T repülőgép típus első harci alkalmazása.<sup>113</sup>

Június 26-án a szovjet Fekete-tengeri Flotta Konstanca kikötőjét kombinált vízi és légi egységekkel támadta meg, az 52. német vadászezred 3. vadászosztálya (III./JG 52) 18 vadászkíséret nélkül repülő szovjet bombázót lőtt le, a MOSZKVA romboló is elsüllyedt a támadás során. Az hadjárat első három napjában az 52. német vadászezred 3. vadászosztálya (III./JG 52) 35 szovjet bombázót lőtt le egy Bf 109F elvesztése mellett. Az ezután következő héten nem értek el eredményt, Mamaia repterére települtek a tengerpart mellé, hogy jobb legyen a reakció idejük, ennek ellenére a 320 km széles tengerparton a V-VS még mindig meglepetésszerűen tudott támadni, majd gyorsan visszavonulni. Göring személyes üzenetben feddte meg az egységet eredménytelensége miatt, bűnbakot keresve az 52. német vadászezred 7. vadászszázadának parancsnokát (7./JG 52 Staffelkapitan), Erwin Bacsilla századost leváltották és ezzel az ügy le volt zárva. Július folyamán az 52. német vadászezred 3.

---

<sup>111</sup> Bernád: The prime decade 15. o.

<sup>112</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 61. o.

<sup>113</sup> Stapfer, Hans: Ilyushin Il4 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 192, Carrollton, Texas, 2004, a továbbiakban: **Stapfer: Il4**) 43. o.

vadászosztálya (III./JG 52) további 12 szovjet gépet lőtt le. Augusztus elsején áthelyezték őket Belaja-Zerkovba, egy Kijevtől délre lévő reptérre. Az egység 1944-ben tért vissza legközelebb Romániába<sup>114</sup>

Augusztus elsején a szovjet Fekete-tengeri Flotta Zveno-6 SPB speciális egysége Konstanca kikötőjét támadta. Az egység TB-3-as négymotoros bombázóinak szárnyai alá két "parazita" I-16-os vadászgépet függesztettek fel, amelyeket pilótáik repülés alatt lekapcsolhattak. A harcéljárás lényege, hogy a bombázó a jóval a vadászgépek hatótávolságán túl lévő célpont közelébe viszi a fürgé bombákkal felszerelt vadászokat, ahol azok lekapcsolódva támadnak, majd a gépek egyenként visszatérnek bázisaikra, a négymotorosok a támadásban nem vesznek részt. A Konstanca elleni támadásban két TB-3-4AM-34RN bombázót vetettek be (pilótáik Serafim Gavrilov és Nikolaj Ognev), szárnyaik alatt bombákkal felszerelt négy I-16-ost vittek (pilótáik A.V. Shubikov, B.I. Filimonov, B.M. Litvintshuk és A. Samarcev). Konstanca előtt negyven kilométerre két TB-3-asról a négy I-16-os 4000 méter magasságban lekapcsolódott, ekkor a bombázók hazafelé vették az irányt. A vadászok a kikötőben lévő hajókat támadták meg, a DURUSTOR vontatóhajó megsérült, az AMARILIS vontatóhajó pedig elsüllyedt. A kikötő területén lévő 6 vasúti kocsis is megsérült, három dokkmunkás meghalt, négy megsérült. A hazafelé repülő vadászokat Bf 109-esek támadták meg, eredmény nélkül. A szovjet vadászokra az egység szerelői 95 literes póttartályokat szereltek a törzs alá, hogy visszafelé Jevpatorija repteréig tudjanak repülni, ahol az egység akkor állomásozott. Augusztus másodikán megismételték a támadást, a három Zveno-6 SPB célpontjai továbbra is a Konstancában lévő hajók voltak. A három TB-3-asról indított 6 I-16-ost bombázás közben Bf 109-es gépek támadták és a csöves légvédelem is intenzív volt. A bevetett 6 szovjet vadászgépből négy tért vissza odesszai bázisára, a másik kettőt eltűntnek nyilvánították. Az augusztus 3-án indított támadásban a célpontok már Konstanca olajfinomítója és olajtartályai voltak. A két TB-3-ast két MBR-2 hidroplán kísérte. 15 kilométerre Konstancától 4000 méteren leoldották a négy I-16-os vadászt. A célpontban komoly károk nem keletkeztek, mindegyik gép visszatért a reptérére.<sup>115</sup>

Augusztus 8-án a V-VS ChF 2. MTAP 7 Il-4T bombázója Bukarestet támadta.<sup>116</sup> A román

<sup>114</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 61-62 o.

<sup>115</sup> Stapfer, Hans: Polikarpov Fighters in action part two (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 162, Carrollton, Texas, 1996, a továbbiakban: **Stapfer: Polikarpov Fighters**) 17. o.

<sup>116</sup> Stapfer: Il4 43. o.

főváros nappali támadása szintén nagy veszteségeket követelt, ezért áttértek éjszakai támadásokra. A Bukarest melletti Morri tó volt a fő tájékozódási pontjuk, amit a románok ügyesen kihasználtak, jelzőtüzekkel és gyár makettekkel tévesztették meg a támadókat.

A német előkészületek és a román földi légvédelem olajvezetők körüli összpontosítása meghozta a gyümölcsét. A finomítókban csak kisebb károk keletkeztek és a támadóknak komoly veszteségeket okoztak. Ezután a szovjet bombázók vasúti célpontokat támadtak, melyek az olaj szállításában voltak nélkülözhetetlenek, szintén kevés sikerrel. Augusztus 10-én például három támadást intéztek a csernavodai vasúti híd ellen eredmény nélkül.<sup>117</sup> A vasúti híd 1662 méter hosszú és egy olajvezeték is áthaladt rajta, amely Ploesti-ből Konstancába vezetett. Az augusztus 10. és 13. közötti szovjet támadások során a Pe-2-es és az IL-4-es bombázók nem tudták eltalálni a hidat. Augusztus 10-én két Zveno-6 SPB-t vetettek be a híd ellen Jevpaterijából felszállva. Két bomba eltalálta a hidat és az olajvezeték is megsérült. 13-án három Zveno-6 SPB ismételte meg a támadást, a hat vadászt erős légvédelmi tűz fogadta. Komoly kár nem keletkezett, de az egyik légvédelmi ágyút bombatalálat érte, megölve 4 katonát. Román célpont ellen az utolsó Zveno-6 SPB bevetés Konstanca kikötője ellen volt, augusztus 17-én. A támadó 4 I-16-os jelentősebb károkat nem okozott, egy szovjet gépet az 52. vadász repülőszázad I.A.R. 80-as vadászhajói lőttek le.<sup>118</sup>

Konstanca Románia fő tengeri kikötője, az Olaszországba irányuló olajszállítmányok kiindulópontja volt, ezért volt komoly támadásoknak kitéve. Az erős légvédelemnek és a közelben állomásoztatott jelentős számú vadászgépnek köszönhetően a szovjet gépek csak egy révkalauzhajót tudtak elsüllyeszteni, augusztus 1-jén. 1941-ben Konstanca felett a román vadászok 51 szovjet gépet lőttek le, a földi légvédelem 25-öt, a német vadászok pedig 69-et semmisítettek meg.

A szovjet támadások miatt a legkorszerűbb román vadászhajókat visszavonták a frontról, hogy támogassák az öreg PZL P-11-eseket a honi légvédelemben. Az 1941-es szovjet támadásokat vadászvédelem nélküli lassú és elavult DB-3-asok hajtották végre, melyek többségét a román és német vadászok könnyedén lelőtték. Emiatt a támadó bombázók, ha feltűntek a védővadászok egy idő után mindig menekülőre fogták, megszakítva támadásukat. Ennek ellenére a támadások októberig, amíg meg nem kezdődtek a harcok a Krímben, szinte minden nap folytatódtak. A fenyegetettség csak 1942 júliusában, Szevasztopol eleste után

<sup>117</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 285. o.

<sup>118</sup> Stapfer: Polikarpov Fighters 17. o.

szűnt meg.<sup>119</sup>

A román háterszágba 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 cernavoda-i híd) a román és német vadászoknak sikerült megvédeniük. A nappal támadó szovjet bombázókat, csakúgy mint a keleti front más szektoraiban lemészárolták, egyedül a stratégiai bombázók szárnya alá felfüggesztett vadászbombázók tudtak eredményeket felmutatni.

### **Besszarábia 1941. július:**

A 11. német hadsereg (s vele együtt a román egységek) csak július 2-án indította meg támadását Jasi körzetéből északkelet felé. A német-román csapatok Mogiljov-Podolszkij felé történő előrenyomulásuk közben üldözés helyett heves utóvédharcokba bonyolódtak. Ezalatt Antonescu román seregcsoportjának déli szárnya még a Prutnál harcolt és az 1. német páncélos csoport sem tudta áttörni a szovjet arcvonalat.<sup>120</sup>

Miután a Rundstedt tábornagy vezetése alatt álló Dél Hadseregcsoport július elején birtokba vette Galícia keleti és Ukrajna nyugati területeit, északi szárnya támadást indított az 1939-es lengyel-szovjet határ mögött 70–100 kilométerre kiépített, de részben már leszerelt Sztálin-vonal ellen. Két nappal később az 1. páncélos csoport XXXXVIII. hadteste Novográd-Volinszkijtól délre már áttörte a frontot. A 11. német hadsereg északi szárnya a 3. román hadsereggel közösen Mogiljov-Podolszkij körzetén keresztül Balta felé nyomult tovább. A német hadsereg déli szárnya és a 4. román hadsereg Kisinyovon és Baltán át a Dnyeszter irányába támadt.<sup>121</sup>

A besszarábiai hadművelet első 11 napjában a Harci Repülőcsoport elsődleges feladata szovjet harcászati célpontok megtámadása volt – repülőgépek, repterek, beásott védelem, raktárak, gépesített oszlopok és ágyúállások. 1941. július 3-tól a saját csapatok légi támogatása lett az új feladat, a Román Királyi Hadsereg Prut folyón való átkelését támogatták. A hadműveletnek ebben a szakaszában vált egyértelműen nyilvánvalóvá a csatarepülőgépek

---

<sup>119</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 285-286 o.

<sup>120</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 15. o.

<sup>121</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 16. o.

hiánya az FARR-ben.<sup>122</sup>

A román csapatok német segítséggel Besszarábiában nyomultak előre és július 16-án elfoglalták Kisinyovot. A Dél Hadseregcsoporthoz nagyobbik része augusztusban megkezdte a kijevi katlan felszámolását, amit szeptember 26-ára fejeztek be. A Besszarábiáért vívott harc július 12-én érte el csúcspontját, 8:50 és 19:40 között Falcu hídfőjénél 9 hullámban 59 román gép támadta a szovjet csapatokat. Vasile Claru hadnagy I.A.R. 80-as gépével (No. 23) egy hat gépes I-16-os kötelékből 3 gépet lőtt le, majd mikor kifogyott a lőszere, egy negyediknek nekiment, valószínűleg nem szándékosan. Az ütközés következtében a román pilóta meghalt. Négy légi győzelmet hivatalosan nem erősítették meg, de a román propaganda élt a lehetőséggel és felhasználta az esetet, példaként állítva be a román nemzet előtt. Aznap még három román légigyőzelem született, az egyik Ion Zaharia hadnagy (52. vadászszázad) nevéhez fűződik. Az egyik szovjet I-16-os Larguta térségében épp egy román PZL P-37B (No. 218) bombázót támadott, mikor lelőtték.<sup>123</sup>

Besszarábiát a német–román egységek július 28-án foglalták el, ezzel a hadjárat egyik elsődleges célja megvalósult. Az FARR elsőszámú feladata, hogy támogassa a román szárazföldi csapatokat, csak nagy veszteségek árán valósulhatott meg. A szovjet stratégiai bombatámadások miatt visszavonták a korszerű vadászgépeket, így a román közepes bombázóknak nem volt megfelelő vadászvédelmük további támadásaik során és nagy veszteségeket szenvedtek el, ráadásul komolyabb kárt nem tudtak tenni az ellenség erejében. Egy hónapi harc után az FARR hajózái 754 felderítő, 1032 bombázó, 2162 vadász és 1160 összekötő-posta bevetést teljesítettek, összesen 5108-at. 1100 tonna bombát dobtak le, 88 szovjet gépet lőttek le a levegőben, többségüket a vadászok.<sup>124</sup> 108 szovjet gépet pusztítottak el a földön, a román földi légvédelem pedig további 59-et lőtt le. Eközben 58 román gép veszett oda harcban, 18 román pilóta halt meg bevetés közben.<sup>125</sup>

A Harci Repülőcsoport a hadjárat besszarábiai szakaszában, román repterekről felszállva, a Luftwaffe-vel együttműködve jól boldogult, annak ellenére hogy az első napon kiemelkedően nagy veszteséget szenvedett. A román kétmotoros közepes bombázók, ha nem a szárazföldi erőket támogatták, az arcvonal mögötti szovjet reptereket vagy az odesszai kikötőt

---

<sup>122</sup> Bernád: The prime decade 6. o.

<sup>123</sup> Bernád: The prime decade 15. o.

<sup>124</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 286. o.

<sup>125</sup> Bernád: The prime decade 15. o.

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 repülőszázadok gépállománya 1941. június 22. és augusztus 18. között:<sup>126</sup>

|            | <---1941/06/22---> |            |              | Veszteség és pótlás |             |                | <-----1941/08/18-----> |        |              |              |
|------------|--------------------|------------|--------------|---------------------|-------------|----------------|------------------------|--------|--------------|--------------|
| Típus      | Bevet<br>hető      | Sér<br>ült | Összes<br>en | Balesetb<br>en      | Harcb<br>an | Kézbes<br>ítve | Bevet<br>hető          | Sérült | Összes<br>en | Összes<br>en |
| I.A.R. 37  | 14                 | 1          | 15           | -                   | 2           | -              | 9                      | 4      | 13           | 32           |
| I.A.R. 38  | 46                 | 6          | 52           | 3                   | 8           | -              | 26                     | 15     | 41           | 56           |
| I.A.R. 39  | 77                 | 13         | 90           | 4                   | 10          | -              | 48                     | 28     | 76           | 66           |
| I.A.R. 80  | 55                 | 3          | 58           | 6                   | 5           | 25             | 46                     | 26     | 72           | 75           |
| Bf 109E    | 35                 | 13         | 48           | 3                   | 2           | -              | 15                     | 28     | 43           | 39           |
| He 112B    | 24                 | 3          | 27           | 2                   | 3           | -              | 10                     | 12     | 22           | 22           |
| Hurricane  | 10                 | 3          | 13           | -                   | -           | -              | 4                      | 9      | 13           | 11           |
| PZL P-11C  | 23                 | 5          | 28           | -                   | 2           | -              | 12                     | 14     | 26           | 26           |
| PZL P-11F  | 56                 | 12         | 68           | 2                   | 8           | -              | 24                     | 34     | 58           | 52           |
| PZL P-24   | 23                 | 5          | 28           | 1                   | -           | -              | 21                     | 6      | 27           | 26           |
| He 111     | 26                 | 2          | 28           | -                   | 4           | -              | 13                     | 11     | 24           | 23           |
| J.R.S. 79B | -                  | -          | -            | -                   | -           | 8              | 7                      | 1      | 8            | 8            |
| S.M.79B    | 18                 | 4          | 22           | 2                   | 2           | -              | 12                     | 6      | 18           | 16           |
| PZL P-37   | 13                 | 3          | 16           | 1                   | 2           | -              | 3                      | 10     | 13           | 10           |
| PZL P-23   | 10                 | +          | 10           | 1                   | -           | -              | 8                      | 1      | 9            | ?            |
| Potez 63   | 15                 | 3          | 18           | 1                   | 4           | -              | 9                      | 4      | 13           | 12           |
| Blenheim   | 28                 | 3          | 31           | 1                   | 5           | -              | 14                     | 11     | 25           | 20           |
| S.55       | 5                  | -          | 5            | -                   | -           | -              | 5                      | -      | 5            | 5            |
| S.62bis    | 5                  | -          | 5            | -                   | -           | -              | 5                      | -      | 5            | 5            |
| Cant Z.501 | 10                 | -          | 10           | 2                   | -           | -              | 8                      | -      | 8            | 6            |

#### Odessza ostroma, 1941. augusztus - október:

A Dnyeszter elérése és tíz nap átmeneti nyugalom után a 340 ezer fős 4. román hadsereg Odesszát kezdte el ostromolni, a Fekete-tenger északnyugati részén lévő stratégiai kikötővárost és kommunikációs központot, több mint 400 ezer szovjet katonával álltak szemben. Ez azonban már kívül esett a román bázisú repülőgépek hatósugarán, a Harci Repülőcsoport egységeit ezért előretolt repterekre helyezték. Ezeket a reptereket korábban a szovjetek használták, vagy újonnan épültek Dél-Besszarábiában és a Transz-Dnyeszter térségében. Néhány vadászszázadot átszerveztek. Az 5. vadászosztályt egyetlen századdá vonták össze (51. vadászszázad) augusztus 13-án. Az 52. vadászszázadot összevonták a 42.

<sup>126</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 287. o.

vadászszázaddal (He 112B gépeit átutalták az 51. vadászszázadnak), az új egységet 42/52. vadászszázadnak nevezték el, az újonnan legyártott I.A.R. 80A vadászokkal szerelték fel és visszavonták a Honi Légvédelem (Apararea teritoriul) fennhatósága alá.<sup>127</sup>

Az előretolt repterekre helyezett, tovább harcoló vadászegységek is feltöltésre szorultak veszteségeik miatt. Az FARR nem számíthatott német alkatrész utánpótlásra, ezért a teljes 8. vadászosztályt új I.A.R. 80A gépekkel töltötték fel. A PZL vadászokkal felszerelt egységeknél is megkezdtek a cserét a román gyártású vadászgépre.<sup>128</sup>

Odessza ostroma 1941. augusztus 8-án kezdődött és önálló román hadműveletként folyt. Az ostromot támogató román légihadműveletet négy szakaszra lehet osztani. Az első szakasz - még a tényleges ostrom előtt - 1941. augusztus elsején kezdődött és augusztus 10-ig tartott. A Harci Repülőcsoport az ostromhoz felvonuló román szárazföldi erők Dnyeszteren való átkelését támogatta, szovjet egységeket és védelmi pontokat támadva a román hídfő körül és mélyebben a szovjet arcvonal mögött, illetve szovjet repülőtereket is támadva. A második szakasz augusztus 11-14. között volt, amikor az 5. román hadtest sikertelenül próbálkozott Odessza lerohanásával. A harmadik szakasz augusztus 14-18. között volt, ami alatt felkészültek Odessza elhúzóódó ostromára. A negyedik és leghosszabb szakasz augusztus 18-tól október 16-ig tartott, ami alatt a Harci Repülőcsoport a város bevételeit támogatta. Az ostrom kezdetén az FARR 24 repülőszázadában lévő 223 repülőgépe tartózkodott a körzetben, amihez később 11 román közelfelderítő repülőszázad is csatlakozott, 349-re növelve a gépek számát. Mivel a repülőszázadok egy része a 3. román hadsereg előrenyomulását támogatta, Odessza ostromában augusztus elején 275 román gép tudott részt venni.<sup>129</sup>

Az egyik ok, ami miatt a szovjet csapatok mindenáron tartani akarták Odesszát, hogy a ploesti olajmezőket támadó szovjet gépek az ottani reptéren tankoltak fel bevetéseikből visszatérve. A város légvédelmét kezdetben 48 I-16-os vadász és egy kis MBR-2-es hidroplán látta el. Augusztus 18-án 30 Pe-2-es bombázó települt ide a Krímből, majd később egy haditengerészeti I-16-os vadászszázad is érkezett, számos kisegítő repülőgéppel együtt, köztük két Il-2-es csatarepülőgéppel. Más szovjet bombázók a Krímből felszállva hajtottak végre bevetéseket a város fölött. Odesszának jól kiépített haditengerészeti bázisa volt, amely erős

---

<sup>127</sup> Bernád: The prime decade 16. o.

<sup>128</sup> Bernád: The prime decade 16. o.

<sup>129</sup> Bernád - Karlenko - Roba: To Odessa 101-102. o.

földi légvédelemmel rendelkezett.<sup>130</sup>

Az összecsapások fokozatosan egyre hevesebbek lettek földön és levegőben egyaránt, a légifölényt egyik fél sem tudta tartósan kivívni. Mind a V-VS mind az FARR nagyszámú légi győzelmet jelentett az ostrom alatt. Az első napon a 69. szovjet vadászszázad I-16-os vadászhajói 9 Bf 109 lelövését jelentették Odessza fölött egy 12 gépes kötelék megtámadása során (német adatok szerint aznap egyetlen Bf 109-es sem veszett oda a teljes keleti fronton). Augusztus 9-én ugyanez az egység 5 P.Z.L. P24 lelövését jelentette egy 10 gépes kötelék megtámadása során, mialatt két szovjet gépet vesztek és egy megrongálódott. Az FARR egy PZL P-11F megrongálódását ismerte el aznap a 46. vadászszázadból, a század aznap 3 szovjet vadász lelövését jelentette. Habár az FARR már a háború első napján bombázta Odesszát, csak augusztus 18-án lett az elsőszámú feladata, hogy támogassa a 4. román hadsereget a város akkor kibontakozó intenzív ostromában. Augusztus 19-én a 69. szovjet vadászszázad 7 légi győzelmet jelentett, a 9. szovjet vadászszázad, amely a Fekete-tengeri Flotta tagja volt, 8-at. A V-VS főparancsnoksága elégedett volt az eredménnyel, a valós veszteségek jóval kisebbek voltak a vártnál, a túlbecslés az FARR-re is jellemző volt, de nem ilyen mértékben. Ugyanaznap az FARR jelentette, hogy június 22. óta a bevethető repülő századok létszáma jócskán lecsökkent. A 12 tüzérségi megfigyelő század 9-re, a 18 vadászszázad 14-re, a 4 felderítő század 2-re apadt, mert a repülőgépgyártás és a javító kapacitás nem tudott lépést tartani a veszteségekkel, továbbá a brit, francia és lengyel gépek számára a raktáron lévő alkatrészek kifogyóban voltak. Csak a bombázó erők voltak képesek megőrizni harcképességüket, azzal hogy megalakították a 73. bombázó repülőszázadot PZL P-23-as gépekkel és a 75. bombázó repülőszázadot J.R.S. 79B gépekkel felszerelve. A repülőgépek alkatrész elhasználódása miatt úgy becsülték, hogy az FARR a támadás júniusi kezdetekor rendelkezésre álló ereje szeptemberre hatvan százalékra csökken, októberre pedig húsz százalékra amortizálódik le. Az FARR hadműveleti képességei máris jelentősen visszaesetek, már a 4. román hadsereg augusztus 18-tól – szeptember 5-ig tartó támadásának fiaskója előtt is, ami alatt egyébként további 22 román gép veszett el.<sup>131</sup>

Augusztus 21-én a 7. vadászosztály Bf 109E vadászhajói Danlik térségében 12 Il-2-es szovjet csatarepülőre támadtak meg, melyeket 20, a románok által Jak-1-ként azonosított vadászgép kísért. A 7. vadászosztály parancsnoka Alexandru Popisteanu alezredes utasítást

<sup>130</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 286. o.

<sup>131</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 286. o.

adott az 57. vadászszázad parancsnokának, Alexandru Manoliu századosnak, hogy támadja meg az alacsonyan repülő Il-2-eket (a románokkal repült 3 olasz önkéntes is, Macchi MC200-as vadászgépekkel). A maradék 10 Bf 109E Popisteanu vezetésével emelkedni kezdett, hogy megtámadja a 2000 méteren lévő szovjet vadászokat. A szovjet pilóták átlátva a román taktikát, zuhanásba kezdtek és rátámadtak az emelkedő vadászokra. Az élen haladó Popisteanu gépét a törzsén és a kabintetőn találták el a rácsapást végző szovjet vadászok. A sérült gépével Popisteanu Marienthal közelében kényszerleszállást kísérelt meg, de a földhöz csapódva meghalt. A többi román pilóta közben 6 Jak-ot lőtt le, de ez nem kárpótolta őket parancsnokuk elvesztéséért. A V-VS jelentések szerint aznap a 96. szovjet vadászszázad 9 I-16 vadászgépe csapott össze 5 Bf 109 vadással, két Bf 109 csapódott be Vigoda és Paljevo térségében és csak 1 I-16 rongálódott meg a harcban. Az 1. vadászrezred parancsnoka Mihail Romanescu alezredes vette át elesett bajtársa helyét a 7. vadászosztály irányításában. Az Oroszlán becenévre hallgató parancsnok jelenléte emelte az egység megtépázott morálját.<sup>132</sup>

A háború korai szakaszában az FARR messze nem rendelkezett akkora tapasztalatokkal előretolt repterek létrehozásában, mint a Luftwaffe. Az új repülőterek jelentősége abban állt, hogy róluk közelebből szállhattak fel gépeik a tovább nyomuló szárazföldi erők támogatására. Odessza ostroma alatt lényegében csak a besszarábiai Romanesti repterét tudták használni, amely jelentős távolságra feküdt az ostromlott várostól, ami jelentősen rontotta a román gépek hatékonyságát. A nagy távolságból érkező román vadászgépeknek kevesebb ideje maradt a célterület fölött tartózkodni, ami légi harcnál és bombázók kíséreténél fontos tényező. A bevetésre repülő bombázók bombaterhét is csökkenteni kellett a távol lévő célpont miatt. Az egyetlen előretolt reptér Tiraszopolttól délre volt, Salz mellett, ahol az 1. vadászrezred állomásozott. Még nagyobb probléma volt, hogy ezeken az előretolt reptereken a sérült gépek kijavítását sem tudták megfelelően megoldani, a komolyabb sérüléseket szenvedett gépeket vonaton szállították vissza Romániába, mert csak ott volt megfelelő háttér a javításokhoz. A V-VS helyi erői gyakran ellensúlyozni tudták az FARR számbeli fölényét, azzal hogy a műveleti zónákhoz közelebb lévő reptereikről több bevetést tudtak teljesíteni, illetve, hogy a saját gyártású kevésbé típus gazdag géppálmányukat jobban és egyszerűbben karban tudták tartani, ezen kívül a Krímből felszálló bombázók támogatására is számíthattak. A szeptember 11. és 15. közötti sikertelen román gyalogsági támadások során és azután többször is a V-VS

---

<sup>132</sup> Bernád: The prime decade 17. o.

helyi légifölényt alakított ki. Courbiere tábornok, a 4. román hadsereget támogató német erők parancsnoka szeptember 19-ei jelentésében megállapította, hogy „*az ellenség légiereje nagyon aktív volt és hatékonyabbak voltak román ellenfeleiknél*”.<sup>133</sup>

Szeptember 11. és 15. között a román előrenyomulás lehetővé tette, hogy a román tüzérség belője a Danlik közelében lévő V-VS repülőtereket, amiket korábban az FARR-nek nem sikerült semlegesítenie. A működőképes gépeket a szovjetek egy új reptérre telepítették át. A városban, beépített területen lévő Csubajevka szükség repteret az FARR közelfelderítői az ostrom végéig még csak fel sem fedezték. Szeptember végére 23 szovjet I-16-os és két Il-2-es volt már csak bevezethető állapotban. Csubajevka bombázó gépeket már nem tudott fogadni, ezért a Románia elleni rendszeres szovjet bombatámadások véget értek.<sup>134</sup>

Az FARR nappali és éjszakai bombázótámadásai folytatódtak Odessza kikötője és maga a város ellen, azonban az erős szovjet légvédelem miatt jelentősebb eredmények nélkül. A kikötő légi elaknásításával és a hajók bombázásával az FARR döntő csapást tudott volna mérni, azonban kapacitását ez messze meghaladta, sem torpedóbombázókkal, sem zuhanóbombázókkal nem rendelkezett, de még repülőgépről ledobható vízi aknával sem. Ezért a feladat az amúgy is túlterhelt IV. német repülőhadtestre hárult, amely annak ellenére, hogy kezdetben több hajót is elsüllyesztett, nem volt képes megsemmisíteni a szovjet csapatokat a Krímből ellátó 20 - 25 szállítóhajót.

Odessza ostroma szeptember 21-én érte el csúcspontját, amikor szovjet tengerészgyalogosok meglepetésszerűen hídfőt alakítottak ki Csebanka-Grigorievka térségében, ezzel veszélyeztetve a 4. román hadsereg jobb szárnyát. A Harci Repülőcsoport főparancsnoksága szeptember 22-én az összes bevezethető gépét a térségbe irányította, hogy megtámadja a szovjet hídfőt. 94 román gépet vetettek be, közülük 62 volt vadászgép. A román vadászok 9 V-VS gép lelövését és 1 további lehetséges légigyőzelmet jelentettek az aznapi több mint tíz órás támadásban, légi harcban nem volt román veszteség.<sup>135</sup> A szovjet vadászok 20 román gép lelövését jelentették, román források 1 P.Z.L. P-11F lelövését ismerik el Danlik körzetében, továbbá 4 gép elvesztését, amit a szovjet földi légvédelem és a román reptereket végig géppuskázó szovjet vadászok számlájára írtak.

A szeptember 21-én a térségbe érkező német Ju 87-esek (StG 77) túl későn jelentek meg

---

<sup>133</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 287. o.

<sup>134</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 287. o.

<sup>135</sup> Arh. M.Ap.N., fond G.A.L., dosar 1, f. 197-198

ahhoz, hogy meg tudják akadályozni a szovjet haditengerészet partraszállását és támadását, ami szeptember 23-án a román támadó hadműveletek felfüggesztéséhez vezetett. Szeptember 11. és 22. között az FARR további 16 gépet veszített, elsősorban karbantartási problémák miatt, így kapacitása jelentősen csökkent. Összehasonlítás képen a V-VS szeptember 22. és 24. között 1500 bevetést hajtott végre a város körzetében, a legtöbbet a Krímből felszállva.<sup>136</sup>

Annak ellenére, hogy a román közepes és könnyűbombázók minden erőfeszítést megtettek, hogy támogassák gyalogságuk harcát, kevés eredményt tudtak felmutatni, pedig a szárazföldi erőknek erre nagy szüksége lett volna. Odessza ostromának kései szakaszában a vadászok is alacsony támadó, vadászbombázó bevetéseket hajtottak végre. A 3. vadászosztály és a 6. vadászosztály PZL P-11F és PZL P-24E típusú gépei bombákkal felszerelve mutatkoztak be ebben a szerepkörben. A zuhanóbombázók hiánya éreztette hatását. A 8. vadászosztály 59. századát a I.A.R. 80-as vadászbombázó változatával a I.A.R. 81-el szerelték fel. Az egység, amely a Fekete-tenger felett debütált, szovjet szállítóhajókat támadott 250 kg-os és 50 kg-os bombákkal. Október 15-én a német stukákkal együtt repültek bevetésre<sup>137</sup>, azonban túl későn ahhoz, hogy komoly hatással legyen az ostrom kimenetelére. A I.A.R. 81-es vadászbombázók az ostrom alatt összesen két bevetést repültek.<sup>138</sup>

Szeptember 23-án a város elleni gyalogsági támadásokat felfüggesztették, az FARR bevetései ezután már csak szórványosak voltak. Október első két hetében a román taktikai felderítés a város fölött napi két bevetésre csökkent le, amit vagy I.A.R 80-asok vagy Bf 109E gépekkel hajtottak végre nagy magasságban. Ennek eredménye az lett, hogy az FARR elmulasztotta az október 2. és 16. közötti fokozatos szovjet csapatkivonás felfedezését, ami során a városból 86 ezer katonát menekítettek ki a tengeren keresztül. Azok a túlterhelt Luftwaffe egységek, melyek feladata a tengeri hajómozgások megfigyelése volt, október 15-ig szintén nem vették észre az Odesszából Szevasztopolba irányuló evakuálást, azután pedig már túl késő volt a hatékony beavatkozáshoz.<sup>139</sup>

Odessza fölött sok román alacsony támadó bevetést erős szovjet légvédelmi tűz és vadászvédelem fogadott, a veszteségek mindkét oldalon nagyok voltak. A város október 16-án esett el 70 napos harc után. A megerősített kikötőváros védelmében nagy szerepet játszott a

---

<sup>136</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 288. o.

<sup>137</sup> Bernád: The prime decade 18. o.

<sup>138</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 288. o.

<sup>139</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 288. o.

mintegy nyolcezer főnyi szovjet tengerészgyalogos. A szovjetek a tüzérségi tűzrendszerüket a partvédelmi lövegeken kívül a hajótüzérséggel is kiegészítették. A kisebb német alakulatokkal megtámogatott románok több mint 98 ezer fős veszteséget szenvedtek, melynek egyharmada elesett. A szovjet veszteség ezzel szemben 16578 halott és eltűnt volt és 100 ezer katona esett hadifogságba.<sup>140</sup> Az FARR első hadművelete ezzel véget ért.

1941. augusztus 1. és október 16. között az FARR 1962 tüzérségi megfigyelő és felderítő, 2223 bombázó, 6352 vadász és 1723 összekötő - kommunikációs bevetést hajtott végre, összesen 12260 bevetést, napi átlagban 157-et, többségüket Odessza térségében. Összehasonlítás képen a V-VS Odessza reptereiről augusztus 10. és október 16. között több mint 8000 bevetést teljesített, napi átlag 117-et, ehhez még hozzá lehet számítani a Krímből felszálló gépek bevetéseit is, amivel együtt már jóval felülmúlták az FARR bevetéseinek számát. Az ostrom során az FARR 1749 tonna bombát dobott le 248 szovjet gép lelövését jelentette, amelyből 47 pusztult el a földön, 56-ot pedig a földi légvédelem lőtt le. Odesszában a V-VS-nek körülbelül 150 repülőgépe volt, amiből 23-at biztosan kivont az ostrom végén. A románok gyorsan felismerték a győzelmek túlbecsülését, és jelentős szigorításokat vezettek be a légigyőzelmek elismerésében. Az ostrom alatt 56 román gépet vesztek el, többségük a szovjet légvédelmi ágyúk áldozata lett.<sup>141</sup>

### **Az 1941-es hadjárat konklúziói:**

1941-ben a 118 napos hadjáratban 104 napon volt bevetésre alkalmas az időjárás. A hadjárat legeredményesebb román ásza Nicolae Polizu tartalékos főhadnagy volt (7. vadászosztály, Bf 109E) 8 légigyőzelemmel, szorosan utána következett Andrei Radulescu főtörzsőrmester (53. vadászszázad, Hurricane I.) 7 légigyőzelemmel és 4 valószínű légigyőzelemmel.<sup>142</sup>

1941 végére a hadműveleti román vadászgép veszteség bevetésben és balesetben elérte az 59 darabot (20 I.A.R. 80/81, 18 PZL P-11F, 9 Bf 109E, 5 He 112B, 3 PZL P-24E, 2 PZL P-11C és 2 Hurricane). A veszteségi arány 18%-os volt, legalább 40 pilóta halt meg bevetésben az első négy hónapban. Odessza eleste után a román légierőt visszavonták átszervezés és

---

<sup>140</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 19. o.

<sup>141</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 289. o.

<sup>142</sup> Bernád: The prime decade 18. o.

feltöltés céljából.<sup>143</sup>

Ugyanebben az időszakban a V-VS a Déli Fronton 32 ezer bevetést jelentett (5 ezret az első 18 napban, 19 ezret július 11. – szeptember 30. között és 8 ezret Odessza védelménél). A Fekete-tengeri Flotta légierije 22 ezer bevetést teljesített október közepéig, a Távolsági Stratégiai Bombázó Flotta pedig 1100 bevetést hajtott végre román célpontok ellen. A szovjet repülők összesen 55 ezer bevetést teljesítettek. A román földi légvédelem 115 szovjet gép lelövését, a román erők összesen pedig 597 szovjet gép elpusztítását jelentették.<sup>144</sup>

Az 1941-es hadjáratban négy légi győzelmet vagy annál többet elérő román pilóták listája:<sup>145</sup>

|     | Név                 | Rang                 | Egység         | Légi-győzelem | Győzelmek<br>Valószínű légi-győzelem | Földön elpusztított |
|-----|---------------------|----------------------|----------------|---------------|--------------------------------------|---------------------|
| 1.  | Manoliu, Alexandru  | százados             | 1. Vadászezred | 1             | -                                    | 4                   |
| 2.  | Georgescu, Emil     | százados             | 1. Vadászezred | 4             | 1                                    | -                   |
| 3.  | Cantacuzino, C-Tin  | tartalékos főhadnagy | 1. Vadászezred | 4             | 2                                    | -                   |
| 4.  | Polizu, Nicolae     | tartalékos főhadnagy | 1. Vadászezred | 8             | -                                    | -                   |
| 5.  | Maga, Ioan          | alhadnagy            | 1. Vadászezred | 7             | -                                    | -                   |
| 6.  | Radulescu, Andrei   | főtörzsőrmester      | 1. Vadászezred | 7             | 4                                    | -                   |
| 7.  | Popescu, A. Costica | törzsőrmester        | 1. Vadászezred | 3             | 2                                    | -                   |
| 8.  | Codrescu, Petre     | törzsőrmester        | 1. Vadászezred | 5             | -                                    | -                   |
| 9.  | Mucenica, Ioan      | törzsőrmester        | 1. Vadászezred | 7             | -                                    | -                   |
| 10. | Cameceanu, Eugen    | törzsőrmester        | 1. Vadászezred | 7             | 3                                    | -                   |
| 11. | Greceanu, Stefan    | törzsőrmester        | 1. Vadászezred | 5             | -                                    | -                   |
| 12. | Pomut, Consatantin  | törzsőrmester        | 1. Vadászezred | 4             | 1                                    | -                   |
| 13. | Vinca, Tiberiu      | törzsőrmester        | 1. Vadászezred | 5             | -                                    | -                   |
| 14. | Micu, Ioan          | főhadnagy            | 2. Vadászezred | 5             | 1                                    | 3                   |
| 15. | Fortu, Vasile       | főhadnagy            | 2. Vadászezred | 3             | 1                                    | 1                   |
| 16. | Ilie, Dumitru       | főtörzsőrmester      | 2. Vadászezred | 4             | -                                    | 2                   |
| 17. | Zabava, Teodor      | törzsőrmester        | 2. Vadászezred | 3             | 1                                    | 1                   |
| 18. | Budu, Florian       | törzsőrmester        | 2. Vadászezred | 4             | -                                    | 2                   |

<sup>143</sup> Bernád: The prime decade 19. o.

<sup>144</sup> Bernád: The prime decade 6. o.

<sup>145</sup> Arh M.Ap.N., fond S.M.A., dosar 545, f. 265

Mivel a V-VS ebben az időszakban a Déli Fronton 250 és 300 darab géppel rendelkezett, ezért a románok által jelentett lelövéssek nagy része nem lehet valós. Úgy tartják, hogy a román pilóták és fedélzeti lövészek háromszor annyi győzelmet jelentettek, mint ami valójában megtörtént és a Luftwaffe lelövési adataival sem vonták össze azokat. A jelenség nem volt egyedi, más légierőknél is gyakran előfordult.<sup>146</sup>

A szovjet pilóták is irreálisan nagyszámú győzelmet jelentettek, ugyanakkor bagatellizálták a saját veszteségeiket, bár ez a szovjet rendszer sajátosságait figyelembe véve emberileg érthető. Az 1937–1938. évi tisztogatásnak vége volt ugyan, de Jezsov utódja, Lavrentyij Berija folytatta hadjáratát az úgynevezett „katonai összeesküvés”, vagyis az általa kiszemelt magas beosztású főtisztok ellen. Az 1940 augusztusában a légierő főparancsnokságának élére állított Pavel Vaszilievics Ricsagovot 1941 áprilisában látszólag a Vezérkari Akadémiára helyezték. Ricsagov repült Spanyolországban a tengelyhatalmak ellen, Kínában a japánok ellen és 1940-ben a finnek ellen is. 39 évesen már altábornagy volt, amikor a Katonai Főtanácsban a légi katasztrófák gyakoriságát tárgyaló értekezleten azt merészelte mondani Sztálinnak, hogy a halálos balesetek aránya mindaddig magas marad, amíg „*ön koporsóban repültet bennünket*”. A megjegyzést hallván a teremben síri csend támadt. Sztálin fel-alá sétált, megállt egy pillanatra, majd folytatta a járkálást. Végül Ricsagovhoz fordult, és azt válaszolta, „*ezt nem kellett volna mondania*”. Egy újabb környi séta után Sztálin ismét Ricsagov szemébe nézett, és megismételte, amit az előbb mondott, majd bezárta az ülést. Egy héten belül Ricsagov eltűnt és soha többé senki nem látta.<sup>147</sup>

Sztálin ugyan nagy figyelmet fordított a légierőre, és szerette a haderőnem pártfogójának tekinteni magát, a magas rangú repülő tisztek azonban komoly veszélyben éltek ebben az időszakban. Ugyanazon a napon, amikor Ricsagov eltűnt, letartóztatták a távolsági repülés főnökét is. Valamivel később, 1941-ben és 1942 elején letartóztatták és agyonlőtték a légierő vezérkari főnökét, a légierő tiszti iskoláinak és a Légierő Akadémiájának parancsnokait.<sup>148</sup>

A szovjet pilóták a román társaikat kevésbé tartották veszélyesnek, mint a Luftwaffe nagymenőit. Egy szovjet jelentésben ez állt: „*Az OdVO (Odessza Katonai Körzet) pilótáinak szerencséjére, ellenfeleik nagy része román volt. Nem voltak annyira képzettek és veszélyesek,*

---

<sup>146</sup> Bernád: The prime decade 6. o.

<sup>147</sup> Spahr, William J.: Sztálin hadvezérei (Aquila könyvek, 1997, a továbbiakban: **Spahr: Sztálin hadvezérei**) 302 – 303 o.

<sup>148</sup> Spahr: Sztálin hadvezérei 303. o.

*mint a német veteránok, nagyszámú bevetésekkel a hátuk mögött. A románok nem tudták kihasználni az V-VS hiányosságait. Szintén a románok hátrányára írható számos elavult repülőgép típusuk – mint a PZL P-11 és P-24, melyek paramétereikben hasonlóak a mi I-15 gépünkhöz.” Az FARR a négy hónapos hadműveletében 136 gépet veszített.*<sup>149</sup>

Az 1941-es román támadó jellegű légi hadműveletek nem voltak túl sikeresek. A németekkel és a szovjetekkel ellentétben, a román hajózóknak semmilyen harci tapasztalata nem volt. Ráadásul kezdetben az FARR parancsnoksága vonakodott attól, hogy átvegye a Luftwaffe tapasztalatait. Az elavult, innen-onnan összevásárolt, zsákmányolt gépállomány fokozatosan leamortizálódott az alkatrészhiány és a karbantartási problémák miatt, nagy részük kiöregedett típus volt, melyek nem tudták felvenni a versenyt szovjet ellenfeleikkel. A helyi légifölény kivívása nagyban függött a Bf 109E és a I.A.R. 80A típusokkal felszerelt vadászszázadoktól, melyeknek kezdetben nem volt harci tapasztalata, később pedig reptereik túl távol voltak a fronttól, illetve visszavonták őket. Fény derült az FARR legnagyobb hiányosságára is, nem ált rendelkezésére megfelelő csatarepülőgép.

Az a sebesség, ahogy az északi és közép hadseregcsoport német páncélosai lerohanták a szovjet reptereket Besszarábiában nem valósult meg a német-román offenzíva során, ahol lassú, többnyire lóvontatásra alapozó hadosztályok támadtak. A szovjet erőket nem sikerült úgy meglepni, mint északabbra, ráadásul a széttelepülési parancsot is végrehajtották, igaz nem minden egység és az utolsó pillanatban. A lassabb előrenyomulás időt adott a V-VS egységeinek a rendezett támaszpont kiürítésekre, ami során kimentették a tapasztalt vadászpilótákat is, akik később képesek voltak kivívni a helyi légifölényt - ellenfeleik hiányosságai miatt - Odesszánál az FARR-el szemben (ahol német vadászgépek egyáltalán nem voltak), sőt a Krímben a IV. német repülőhadtesttel szemben is (igaz az év végén, a rendkívüli hideg miatt). Azonban ennek ellenére megállapítható, hogy a júniusi támadás után eltelt pár napban a Luftwaffe-nek sikerült kivívnia a légifölényt, de ha az FARR magára maradt azt gyorsan el is tudta veszíteni.

A németek egyetlen repülőgépet sem biztosítottak, hogy pótolják a román veszteségeket, a legtöbb külföldön beszerzett repülőgép pedig alkatrészek hiányában vált javíthatatlanná. Csak a román repülőgép és alkatrész gyártás tette lehetővé, hogy úgy ahogy fenntartsák a harckészséget, és ez egyre nagyobb szerepet is kezdett el játszani az utánpótlásban. Az ostrom

---

<sup>149</sup> Bernád: The prime decade 6. o.

után a veszteségek pótlását és a repülőszázadok feltöltését viszont csak nagyon lassan, 1942 őszére sikerült megvalósítani.

A sérült gépek javításánál és az előretolt repterek kiszolgáló, javító kapacitása szempontjából óriási hiányosságok voltak. A V-VS két fontos szempontból előnyt élvezett az FARR-el szemben, egyrészt reptereik az arcvonál közelében voltak, lehetővé téve, hogy több bevetést hajtsanak végre. Másrészt, ha egy repülőgépük megsérült Odesszánál azonnal kitudták javítani. A románok viszont csak a hátsószágban voltak erre képesek, ahová vasúton több száz kilométert utaztatva jutottak el a sérült gépek. Az így hazaküldött gépek nagy részét kijavították és visszatudtak térni a frontszolgálatra, de csak ha volt alkatrész utánpótlás, és ezt sem sikerült mindig megvalósítani. 10 Bf 109E, melyek augusztus 19. és szeptember 6. között sérültek meg bevetésben vagy balesetben, szintén vasúton indult a Bukarest Pipera reptéren lévő javítóbázisra. Szeptember 9-én még mindig félúton, Tighina állomásán vesztegeltek és az ostrom végéig nem is kerültek vissza egységükhöz, pedig ezekre a gépekre égető szükség lett volna. Odessza bevétele után 178 vadászgép és felderítő gép, 55 bombázó gép volt a javításkarbantartás valamilyen stádiumában, tehát az FARR-nek csak 100 bevethető repülőgépe maradt. 1941. október 4-én az 1. román vadászvezrednek 4 Bf 109E, 4 I.A.R. 80 és 3 Hurricane vadászgépe volt bevethető állapotban, amit egy külön riadó különítménybe szerveztek (Grupul de vanatoare de alarma, parancsnoka Mihail Romanescu alezredes). Romanescu alezredes október 4-én az FARR parancsnokságának írt levelében a nem megfelelő karbantartás miatt is panaszkodott: *"Mivel kevés vadászgépünket tudjuk bevetni, az ellenfél mindig számbeli fölényben van. Az 1. vadász repülővezred a gépállományának 81 százalékát már lemorzsolta. Ez az vezred 139 elismert, 31 lehetséges légigyőzelmet ért el és 47 szovjet gépet pusztított el a földön. Az vezred gépállománya nemsokára teljesen eltűnik. Ez az utolsó levelem ebben a témában."* A Harci Repülőcsoportot nem a szovjet vadászgépek, hanem a saját logisztikája és karbantartási kapacitása bénította meg.

Sem az FARR sem a V-VS nem volt képes felderíteni ellenfelének összes repülőterét. A román közelfelderítők a szovjet szeptember 22-i támadást és az október közepén lezajlott szovjet evakuálást sem nem vették észre. A 4. román hadsereg szeptember 21-i jelentése szerint *"az ellenség nem kap utánpótlást. Az evakuáció folytatódik."* A valóságban másnap meglepetésszerű szovjet partraszállás és támadás következett be, ami jelentősen visszavetette a román erőket. A taktikai felderítés sem volt jobb. Bár a szárazföldi harcok általános irányát

megtudták állapítani, se a román se a szovjet közelfelderítés nem volt hatékony, mert mindkettő csak ideiglenesen tudta kivívni a helyi légifölényt. Veszélyes volt sokáig körözni Odessza felett, mert az ellenséges vadászok hamar megjelentek, lelőve vagy elkergetve a közelfelderítőket. A PZL P-11F vadászgépekkel felszerelt 4. vadászosztály hadműveleti naplója szerint *"Július folyamán legtöbbször I.A.R. 38-as közelfelderítőket kísértünk, melyek gyakran bevetésüket felfüggesztve kellett hazarepüljenek, mert erős ellenséges vadászgép tevékenység és nagyon erős légvédelem volt a bevetési körzetben."* Ráadásul a kétfedelű román közelfelderítők legtöbbször egyedül repültek, nem csoda hogy a veszteségeik is nekik voltak a legnagyobbak. A Harci Repülőcsoport bevetéseinek 70 százalékát a közelfelderítők teljesítették. A 136 lelőtt román gépből 28 volt I.A.R. 38/39-es, 20.5 százalék. Hiába volt a személyzet eltökélt és kötelességtudó, a közelfelderítés nem volt hatékony. Ahogyan egy német jelentés megjegyzi *"a román közelfelderítés sohasem volt eredményes."* A V-VS közelfelderítők még gyengébb teljesítményt nyújtottak. Megfelelő szárazföldi repülőgép típus nem volt a körzetben, ezért kis és lassú repülőcsónakok látták el a feladatkört, amelyek vadászfedezettel sem boldogultak. Egy idő után a feladatot a gyorsabb és jobban páncélozott szovjet vadászgépek látták el, de beépített kamerák és fényképezőgépek nélkül, minimális hatékonysággal. A szovjet hírszerzés sem állt a helyzet magaslatán. Mikor erősítést küldtek Odesszába, hogy pár nappal elnyújtsák a román ostromot, úgy gondolták, hogy ezzel egy egész német hadtestet kötnek le, melyet a románok megerősítésére odairányítanak majd.

1941. október 17-én Bukarest főutcáján az odesszai hódítók - köztük az FARR tagjai - diadalmenetben vonultak végig. Az FARR az 1941-es hadjáratban potenciáljának 56 százalékát veszítette el. Ez a vadászoknál és távolfelderítőknél 55 százalék, a bombázóknál 57 százalék, a közelfelderítőknél még rosszabb volt, ezért az ehhez a statisztikához nem is csatolták. Az FARR 862 embert veszített.<sup>150</sup> Odessza bebizonyította, hogy az FARR nem képes hatékony, hosszantartó, és független hadművelet végrehajtására, aminek következtében szorosabb együttműködésre kötelezték a Luftwaffe-vel.<sup>151</sup> Az FARR nem készült fel egy elnyúló háborúra és ilyen veszteségek mellett még csak részt venni sem tudott már benne. A veszteségeket csak lassan tudták pótolni a hazai gyártókapacitással.

1941 októbere után az FARR - néhány repülő század kivételével - visszatért hazai bázisaira és majdnem egy évig ott is maradt. Csak 1942 őszén tudott újra részt venni a keleti

<sup>150</sup> Bernád - Karlenko - Roba: To Odessa 183-185. o.

<sup>151</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 289. o.

hadjáratban.

## VI. Az FARR második hadjárata 1942-ben

### Az FARR újjászervezése 1941 végén és 1942 elején:

Odessa kapitulációja után az FARR egységek nagy része visszatért Romániába. Az FARR régóta esedékes átszervezése hamarosan elkezdődött. A román tervek a 1942-1943-as évekre előirányozták 69 repülőszázad rendelkezésre állását, 734 repülőgéppel, továbbá 40 százalék tartalékkal.<sup>152</sup>

| Repülőszázadok          | Századonként db. géppel | Összesen |
|-------------------------|-------------------------|----------|
| 24 vadász               | 12                      | 288      |
| 12 bombázó              | 8                       | 96       |
| 12 tűzérségi megfigyelő | 10                      | 120      |
| 3 felderítő             | 10                      | 30       |
| 6 zuhanóbombázó         | 12                      | 72       |
| 2 hidroplán             | 10                      | 20       |
| 6 futár-összekötő       | 12                      | 72       |
| 2 szállító              | 12                      | 24       |
| 2 sebesültszállító      | 6                       | 12       |

Az öreg és elavult gépeket, elsősorban a lengyel, de néhány német és olasz típust is visszavontak kiképző feladatokra. A néhány román gyártású új gép és a beérkezett német gépek sem tudták pótolni a korszerű típusok még mindig nagy hiányát. A próbálkozások nagyobb számú német vagy olasz repülőgép vásárlására nem jártak sikerrel. Csak néhány új századot tudtak felállítani, 1942. április 19-én megalakul a 9. vadászosztály (47., 48. repülőszázad), aminek a fő forrása a románok saját repülőgép gyártása volt. Az egységeket vagy a már meglévő alakulatok gépeiből vagy a I.A.R.-Brasov által legyártott azonos típusú gépeiből töltötték fel. A 3. vadászosztály PZL gépeit I.A.R. 80-ra cserélték, a független 53. vadászszázad Hurricane gépeit is leváltották a román vadászgép típusra. A 8. vadászosztály I.A.R. 80 gépeit I.A.R. 80A/B típusokra cserélték le. A 6. vadászosztály I.A.R. 81 vadászbombázókat kapott és átnevezték 6. vadászbombázó osztálynak (Grupul 6

<sup>152</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 290. o.

bombardament in picaj, bopi). Az FARR 15 felújított Bf 109E-4-et és 3 ex-jugoszláv Hurricane-t kapott a németektől.<sup>153</sup> 1942 közepére a Bf 109E vadász már majdnem egy éve nem volt gyártásban Németországban, ezért hosszútávon az FARR akkori legkorszerűbb típusának sem volt nagy jövője. Az újonnan felállított 105. szállító repülőszázad 18 Ju 52-es szállítógépet kapott a németektől<sup>154</sup>, melyek nélkülözhetetlenek voltak a román fegyveres erők számára, ha mélyen szovjet területeken belül akartak hadműveleteket folytatni, márpedig a német elvárás ez volt.<sup>155</sup>

1941. október 17. és 1942. augusztus 1. között az FARR vadászai minimális aktivitást mutattak a keleti fronton, mindössze 1021 bevetést hajtottak végre. A román légierő teherszállító, futár és felderítő bevetéseket is teljesített, támogatva a 3. román hadsereget a Krím-félszigeten. Vadász és szárazföldi egységeket támogató bevetéseket csak alkalmanként teljesítettek, elsősorban a szovjet aktivitást figyelték meg a Fekete-tengeren. Az FARR egységek ebben a 9 és fél hónapos időszakban 3439 bevetést teljesítettek 6638 repülőórával. Ebből 1380 felderítő és 1038 futár bevetés volt. Az FARR vadászok 7 légi győzelmet arattak és 3 gépet semmisítettek meg a földön. A román földi légvédelem 111 szovjet gépet semmisített meg ebben az időszakban.<sup>156</sup> A román teherszállítógépek végig teljes kapacitással repültek, hogy ki tudják szolgálni a 3. román hadsereg igényeit a Krímben. A háború kezdetétől 1942. augusztus 1.-ig a román szállítógépek 6458 román és 174 német sebesültet evakuáltak.<sup>157</sup>

1941. június 22. és 1942. augusztus 1. között az FARR személyi veszteségei a következők voltak (beleértve a földi és a légvédelmi személyzetet is): 383 halott, 414 sebesült, 65 eltűnt, összesen 862 ember. Ez a veszteség arányaiban nagynak mondható, figyelembe véve a harcban résztvevők alacsony számát.<sup>158</sup>

A román repülőgépgyártás 1942-re elérte teljesítőképességének csúcsát, majd lassú hanyatlásba kezdett. 1942 májusa és júniusa között 139 gépet adtak át ( 35 I.A.R. 80A, 24 I.A.R. 80B, 20 I.A.R. 39A, 10 J.R.S. 79B, 47 I.A.R. 27 és 3 ICAR civil gép).<sup>159</sup> A

<sup>153</sup> Bernád: The prime decade 7. o. és 19. o.

<sup>154</sup> Stapfer, Hans-Mau, Joachim-Punka György: Junkers Ju 52 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft Number 186, Carrollton, Texas, 2002, a továbbiakban: **Stapfer - Mau - Punka: Ju 52 in action**) 44. o.

<sup>155</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 290. o.

<sup>156</sup> Bernád: The prime decade 7. o.

<sup>157</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 291. o.

<sup>158</sup> Bernád: The prime decade 7. o.

<sup>159</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 240. o.

repülőgépmotorok fejlesztésében és gyártásában elérték képességeik maximumát. A fejlesztésben már nem tudták tartani a lépést, ezért ha legyártott géptípusainak teljesítményét növelni akarták, erősebb német repülőgépmotorokat kellett alkalmazniuk, ez azonban csak a J.R.S. 79B1-es bombázónál valósult meg (a Jumo 211f repülőgépmotor által elért teljesítménynövekedés minimális volt, plusz 5 km/h sebességet és 400 méterrel nagyobb csúcsmagasságot tett lehetővé)<sup>160</sup>. Ezután a román repülőgépgyártás már csak elavultnak számító típusokat tudott gyártani.<sup>161</sup>

### **Sztálingrád 1942. július – 1943. január:**

A német hadvezetés saját csapatainak tehermentesítése és az arcvonal szakaszok rövidítése céljából az 1942. évi kora nyári támadó hadműveletben az eddiginél is nagyobb számú román, olasz és magyar seregtest részvételét határozta el. Bár ezek a szövetséges csapatok fegyverzet, felszerelés, kiképzés és hadi tapasztalatok terén messze a német alakulatok mögött álltak, bevetésüket a mellékarcvonalakon lehetségesnek tartották.<sup>162</sup>

A Dél Hadseregcsoportha 1942. június 24-én 69 német, 13 román, 7 magyar, 6 olasz és 1 szlovák hadosztály, valamint 1 horvát ezred és 1 vallon zászlóalj tartozott. Ezen seregtestek egy része még csak útban volt a keleti hadszíntér felé. A 96 hadosztályból 27-et a szövetséges csapatok adták. Ezek száma és részaránya a későbbiekben jelentősen megnövekedett, mivel 1942 őszén már 54 szövetséges hadosztály tevékenykedett a keleti hadszíntér déli részén.

A Blau hadművelet 1942. június 28-án indult meg és július 8.-ra az első szakasz le is zárult, de csak részsikereket hozott, a katlancsaták elmaradtak.<sup>163</sup> A német hadvezetés a két széttartó hadászati iránynak megfelelően a Dél Hadseregcsoporthat július 11-én, a hadművelet során két új hadseregcsoportha bontotta. Délen az A Hadseregcsoporthat (Wilhelm List tábornagy) alárendeltségébe az 1. német páncélos hadsereg és a 27. német hadsereg, valamint augusztus elejétől a 3. román hadsereg (Petre Dumitrescu tábornok) három lovas- és két hegyi hadosztálya tartozott. A román kontingens nyári offenzíváját július 25-én kezdte meg a Kaukázusban. A 3. román hadsereget a 2. távolfelderítő repülőszázad (Do-17M felderítő

---

<sup>160</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 269. o.

<sup>161</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 291. o.

<sup>162</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 60. o.

<sup>163</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 60. o.

gépekkel felszerelve) és a 112. és 114. repülőszázadok (Fleet 10G futárgépekkel felszerelve) támogatták. A román lovashadosztályok előretörését Anapa felé a 17. repülőszázad (I.A.R. 39 gépekkel felszerelve) támogatta. A hegyivadász hadosztályok előretörését a Krímbe és a Kaukázusban pedig 16. repülőszázad (I.A.R. 39 gépekkel felszerelve) támogatta. A 105. szállító repülőszázad Ju 52-es gépei a 2. román hegyivadász hadosztály Nalcsikig való előretörését támogatták októberig.<sup>164</sup> Az arcvonaltól északra alkalmazott B hadseregcsoporthoz (kezdetben Von Bock tábornagy, majd július 15.-től Von Weichs vezérezredes) pedig a 6. német hadseregből, a 2. német hadseregből, a 4. német páncélos hadseregből (támogatására a 15. román repülőszázadot rendelték alá, mely I.A.R. 39 gépekkel volt felszerelve) és a 2. magyar hadseregből állt. A hadseregcsoporthoz kötelekébe került július 29.-től a Donhoz felvonuló 8. olasz hadsereg, valamint augusztus közepétől a feltöltött 4. román hadsereg is.<sup>165</sup>

Kibontakozott a sztálingrádi csata, ahol a németeket és szövetségeseiket egyre nagyobb anyagcsatára kényszeríthették, mivel Hitler felülbírált az eredeti tervet és a várost nem vehették be menetből. A sztálingrádi elkeseredett helység harcok tovább folytatódtak. Október 6-án a 6. német hadsereg azt jelentette, hogy a gyalogság rendkívül alacsony harcos létszáma miatt a város területén átmenetileg be kellett szüntetni a támadásokat.

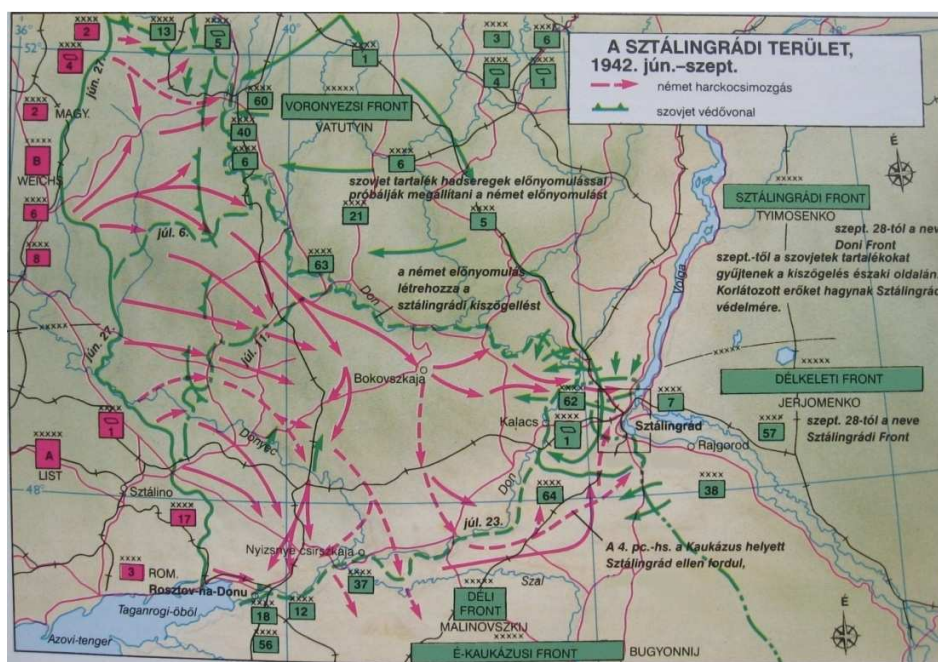
Sztálingrád térsége 1942 június-szeptember:<sup>166</sup>

---

<sup>164</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 291. o.

<sup>165</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 61. o.

<sup>166</sup> The Times Atlas Második Világháború (Akadémiai Kiadó, Budapest, 1995, a továbbiakban: **The Times Atlasz**) 100. o.



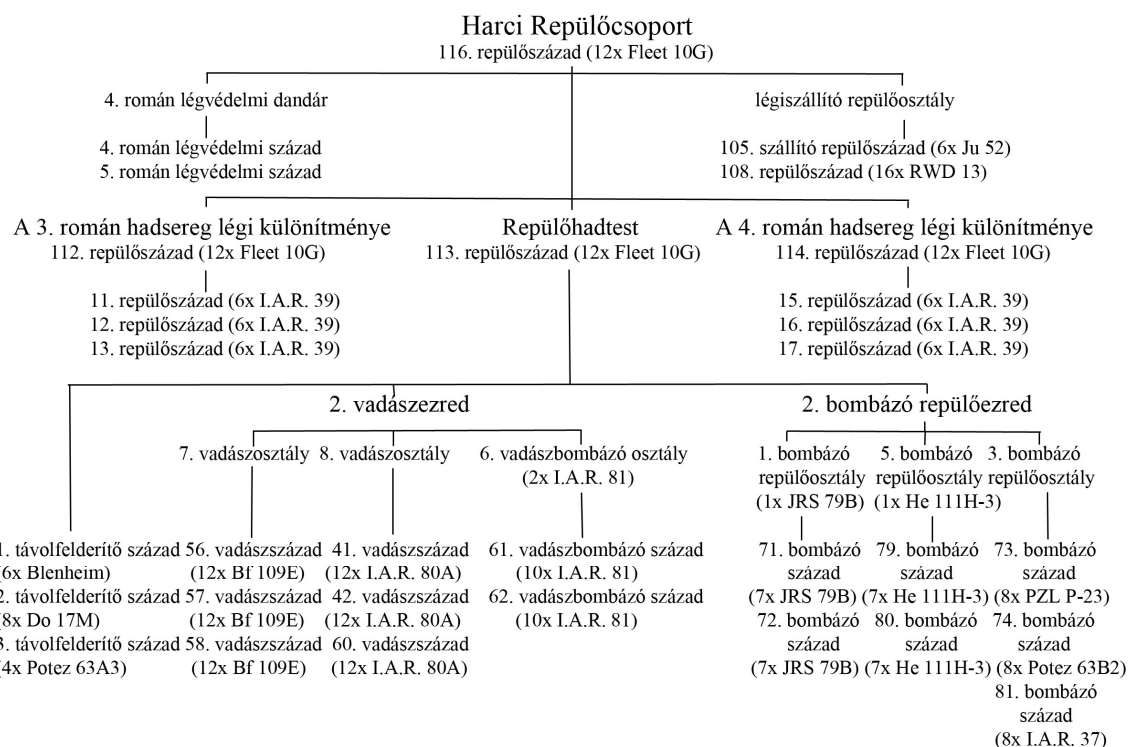
Az 1942-es Sztálingrádi hadjáratban Románia jelentősen hozzájárult a tengelyhatalmak erőfeszítéséhez a keleti fronton. 1942. szeptember 6-án - rosztovi főhadiszállással - létrehozták a Harci Repülőcsoport Parancsnokságot (Comandamentul Aviatiei de Lupta, CAL). A Harci Repülőcsoport Parancsnokság tartalmazta az Előretolt Légi Körzetet (Regiunea Aeriana Inaintata, RAI), Oblivzskaja főhadiszállással. A RAI egység tartalmazta a 2. vadászrezdetet, a 2. bombázó repülőezredet és a 1. távolfelderítő osztályt (Grupul I recunoastere indeparta). Számos nem harci egységet is a Harci Repülőcsoport Parancsnoksághoz csatoltak, szállító, tüzérségi megfigyelő, futár századokat és a 4. román légvédelmi dandárt (Brigada 4 artilerie antiaeriana). A Harci Repülőcsoport Parancsnokság irányított 30 repülőszázadot – ezen belül 8 vadászszázadot, 7 bombázó repülőszázadot, 3 felderítő repülőszázadot, 6 tüzérségi megfigyelő repülőszázadot, 4 futár és 2 szállító repülőszázadot. A Harci Repülőcsoport Parancsnokság összesen 272 repülőgéppel rendelkezett és a 4. német légiflotta parancsnoksága alá tartozott.<sup>167</sup> 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

<sup>167</sup> Bernád: The prime decade 7. o.

maradt.<sup>168</sup>

A Harci Repülőcsoport Parancsnokság két vadászosztályt foglalt magába, az egyik a Bf 109E gépekkel felszerelt 7. vadászosztály (56., 57. és 58. vadászszázad), a második a 8. vadászosztály (41., 42. és 60. vadászszázad), ez az egység I.A.R. 80 A/B gépekkel volt felszerelve, volt még egy vadászbombázó egység is, a 6. vadászbombázó osztály (61. és 62. repülőszázad), I.A.R. 81 gépekkel és néhány Bf 109E-4 géppel felszerelve. A Sztálingrád térségében lévő FARR vadászok és csatarepülők létszáma 1942 őszén nem egészen 100 gép volt.<sup>169</sup>

#### A Harci Repülőcsoport 1942-ben:<sup>170</sup>



A frontszolgálatra kiválasztott FARR egységek 1942. szeptember első heteiben kezdtek megérkezni Sztálingrád térségébe. Legfontosabb feladatuk a német és román csapatok támogatása volt a város elfoglalásában. A bombázók folyamatos csapásokat mértek a szovjet vasútállomások, felvonulási útvonalak és a városban kiválasztott célpontok ellen. A vadászok vadászbombázó bevetéseket repültek és megtámadtak bármilyen kínálkozó célpontot, mint például ágyúállásokat vagy gyalogsági menetszlopokat. Az FARR egységei napi átlag 70–80

<sup>168</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 293. o.

<sup>169</sup> Bernád: Rumanian aces 24. o.

<sup>170</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 292. o.

bevetést repültek a hadjárat végéig.<sup>171</sup>

A 8. vadászosztály volt az első vadászegység, amely a térségbe érkezett, ezt követte a 6. vadászbombázó osztály. Mindkét egység Tuzov repterén állomásozott 25 km-re a frontvonalától. A 7. vadászosztály, melyet Gheorghe Crihana százados vezetett, szeptemberben érkezett meg Tuzovba, egy héttel később Karpovka repterére települtek. A Bf 109-es pilóták harci bevetéseiket szeptember 16-án kezdték meg, támogatást nyújtva az előretörő román és német földi egységeknek Sztálingrád külvárosában. A szeptember és november közötti időszakban a román vadászok elsősorú feladata a Luftwaffe és az FARR bombázóinak fedezete volt, de repültek szabad vadászatot, időjárás felderítő küldetést is, és felszálltak akkor is, ha repterüket szovjet légitámadás érte. A gyakori fagyok és a nemritkán 120 km/h sebességű szélfúvások alaposan megnehezítették a repülőeszközök bevetését. Szeptember 7. és 10. között a 8. vadászosztály 3 Pe-2-es lelövését jelentette, melyek a bázisukat támadták, pilótákat és szerelőket ölve meg és számos gépet is megsemmisítettek. A vadászosztály a Sztálingrád feletti heves légi harcokban több MiG és Jak típusú szovjet vadászgép lelövését jelentette. A szovjet bombázás okozta veszteségen kívül még két I.A.R. 80-as is odaveszett és két pilóta is meghalt, mikor a gépek bevetés közben összeütköztek. A 6. vadászbombázó osztály sem volt sokkal szerencsésebb, kevés célpontot sikerült pontosan eltalálni, veszteségük viszont nagy volt.<sup>172</sup>

Szeptember 17-én megkezdte bevetéseit az 5. bombázó osztály 15 He 111H-3 bombázója is. Október 4-én csatlakozott a 1. bombázó osztály, vadonatúj román gyártású kétmotoros J.R.S. 79B bombázókkal felszerelve.<sup>173</sup>

A Karpovkán állomásozó 7. vadászosztály, mely német parancsnokság alatt állt, már több eredményt tudott felmutatni, mivel a Luftwaffe látta el őket üzemanyaggal és lőszerrel. Napi átlag 5 bevetést repültek a többi vadászegységgel azonos feladatkörben. Kevés légi harcban vettek részt, egyrészt a rossz időjárás, másrészt az ellenséges vadászok hiánya miatt. Számos légi győzelmet arattak, bár Alexandru Manoliu százados, az 57. vadászszázad parancsnoka szeptember 12-én bevetés közben meghalt. Utódja Alexandru Serbanescu főhadnagy lett, akiből később az egyik legeredményesebb román ász vált. Manoliu százados Bf 109 gépén kívül még két I.A.R. 80-ast (a fehér 16-ost és a fehér 186-ost) is lelőttek aznap. Román

---

<sup>171</sup> Bernád: The prime decade 7. o.

<sup>172</sup> Bernád: Rumanian aces 24. o.

<sup>173</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 293. o.

légigyőzelmek is születtek, 7 igazolt és 5 valószínű, mind Jak típusú gépek ellen. Szeptember 13-án 4 igazolt és 5 valószínű légigyőzelem állt szemben egy I.A.R. 80-as elvesztésével. Szeptember 14-én 5 Jak-1-est lőttek le a Volga fölött, egy I.A.R. 80-as veszett oda. Vasile Teodorescu törzsőrmester a 6. vadászosztályból ejtőernyőjével kiugrott az ellenséges vonalak mögött, majd örökre nyoma veszett. Valószínűleg egy „*taran*” (nekirepüléssel elért légigyőzelem, a háború korai szakaszában a szovjet vadászok körében igen népszerű módszer volt) áldozata lett, mert a Jak-1-est repülő Szergej D Luganszki főhadnagy a 270. szovjet vadászszázadból jelentett tarant egy román He 112-es ellen. Szeptember 15-én 3, 16-án 4 és 17-én 5 légi győzelmet igazoltak a román vadászoknak, saját veszteség nélkül. A rossz időjárás miatt további légi harcokra nem került sor.<sup>174</sup>

1942. október 10-én a Harci Repülőcsoport Parancsnokságot (Comandantul Aviatiei de Lupta, CAL) átnevezték a Harci Repülőcsoporttá (Gruparea Aeriana de Lupta, GAL), Ermil Gheorghiu vezérőrnagy parancsnoksága alatt. A Harci Repülőcsoport két repülőezredet is magába foglalt: a 2. bombázó repülőezredet, főhadiszállása Tatshinskaja (1. 3. és 5. bombázó osztály) és a 2. vadászezredet, főhadiszállása Morozovskaja. A 2. vadászezred a 6. és 8. vadászosztályból és 7. vadászosztályból állt. Utóbbi Bf 109 Emilekkel volt felszerelve és ideiglenesen német parancsnokság alá tartozott.<sup>175</sup> A Harci Repülőcsoport elsőszámú feladata ezután az lett, hogy tartsa fent térségében a németek által már megszerzett légifölényt támadja a Sztálingrád észak-nyugati térségében lévő katonai és infrastrukturális célpontokat, illetve támogassa a 3. román hadsereg harcait.<sup>176</sup>

1942. október 10-én a 3. román hadsereg erői - nyolc gyalogos hadosztály és két lovashadosztály - amelyek a Kaukázus nyugati részén harcoltak a Don mentén, kiegészülve Romániából frissen érkezett 11 hadosztállal, a 8. olasz hadseregtől délkeletre átvették arcvonal szakaszukat. A korábban a Kaukázusban és a Krímben a 3. román hadsereget támogató FARR egységek is ebbe a térségbe települtek át. Ettől fogva a 6. német hadsereg balszárnyát román csapatok fedezték. Ebbe a körzetbe csoportosították át a XXXXVIII. német páncélos hadtest alárendeltségében a 22. páncéloshadosztályt és az 1. román páncéloshadosztályt is. Utóbbi parancsnoka 1942. január 10.-től 1943. március 10.-ig Radu Gherghe vezérezredes volt. A hadosztály 1943. március 31.-ig 86 harckocsit veszített.

---

<sup>174</sup> Bernád: Rumanian aces 24-25 o.

<sup>175</sup> Bernád: The prime decade 7. o.

<sup>176</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 293. o.

A 6. német hadsereg jobb szárnyának biztosítását is román seregtestekre, a Constantin Constantinescu-Claps tábornok által irányított 4. román hadseregre bízták, melynek öt gyalogos- és két lovashadosztálya Kalmukföldön vonult fel. Ezen egységek légitámogatását a VIII. német repülőhadtest látta el.<sup>177</sup> A Sztálingrádnál harcoló német csapatokra nézve a későbbiekben a románok által fedezett szárnyak gyengesége végzetes következményekkel járt.<sup>178</sup>

A szovjetek sztálingrádi ellentámadása – mely a B Hadseregcsoporthoz váratlanul érte – három szakaszra bontható. Elsőként 1942. november 19-től az Uránusz hadművelet keretében a német-román csoportosítás védelmének áttörése és a B Hadseregcsoporthoz fő erőinek bekerítése volt a cél. Az Uranusz hadművelethez a Vörös Hadsereg harckocsi erőinek összesen mintegy 60 százalékát csoportosították Sztálingrád környékére. Október végén érkeztek az első figyelmeztetések, hogy a doni szárnyon fokozódik a nyomás. Dumitrescu tábornok a 3. román hadsereg parancsnoka, régóta amellel érvelt, hogy ezt a frontszakaszt csak akkor lehetséges megvédeni, ha végig elfoglalják a Don-partot, és magát a folyót használják legfőbb harckocsiakadályként. Dumitrescu azt javasolta, hogy szeptember végéig szállják meg a déli part többi részét is, a B Hadseregcsoporthoz azonban, bár elfogadta érvelését, közölte, hogy minden tartalékerőt Sztálingrádnál kell összpontosítani, amelynek elestét még mindig minden pillanatban várhatónak minősítették.

A románok az ellenséges erősítések érkezését észlelve egyre jobban aggódtak. Október 10-én az 1. repülőszázad (Blenheim gépekkel felszerelve) és a 2. repülőszázad (Do-17 gépekkel felszerelve) megkezdte felderítő bevetéseit a 3. román hadsereg arcvonala mögött. Október 20-án jelentős szovjet csapatösszevonásokat észleltek. Ugyan ezen a napon a 3. bombázó repülőosztály (PZL P-23, Potez 63C2 és I.A.R. 37-es bombázókkal felszerelve) és a 6. vadászbombázó osztály (I.A.R. 81) is megkezdte a 3. román hadsereget támogató bevetéseit.<sup>179</sup> November 7-én egy összekötő tiszt jelentette, hogy „a 3. román hadsereg erős ellenséges harckocsi támadásra számít november 8-án a *kleckaja - raszpopinszkajai szakaszon*”.<sup>180</sup> Az egyetlen baj az volt, hogy a románok állandóan arra számítottak, hogy az offenzíva a következő huszonnégy órában rájuk zúdul, s amikor nem történt semmi, s

<sup>177</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 293. o.

<sup>178</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 64. o.

<sup>179</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 293. o.

<sup>180</sup> A 6. Hadsereg hadinaplója, Beevor: Sztálingrád 296. o.

különösen, amikor a forradalom 25. évfordulója is eseménytelenül telt el (bár Sztálin ekkor a „*lesz még ünnep a mi utcánkban is*” szavakkal egyértelműen utalt valamilyen ellentámadásra)<sup>181</sup>, az egész dolog a farkast kiáltó fiú történetére kezdett emlékeztetni.

Október végén, november elején a Harci Repülőcsoport elsődleges feladata a német és román erők támogatása volt Sztálingrád elfoglalásában, azonban a növekvő fenyegetettség a 3. román hadsereg arcvonalában egy idő után prioritást kapott. A november 13-ai felderítő bevetések 103 szovjet egyfedelű gépet észleltek öt különböző reptéren a 3. román hadsereg sávjában. Ráadásul a V-VS egységek nagyon kevés nappali bevetést hajtottak végre a térségben, ami szintén egy közelgő támadásra engedett következtetni. 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 már csak 60 százalékát tudta bevethető állapotban tartani, a románok még kevesebbet.<sup>182</sup>

November 11-én Paulus megindította végső támadását Sztálingrádban. A légierő tábornokát, Richthoffen-t ugyanakkor egyre inkább meggyőzték légi-felderítő századainak jelentései. Még Paulus november 11-i városi támadása során átirányította a VIII. német repülőhadtest egy részét, hogy támadja a 3. román hadsereggel szemben álló harckocsi-összevonásokat.<sup>183</sup> Másnap ezt írta naplójába: „*A Donnál az oroszok elszántan folytatják egy, a románok elleni offenzíva előkészületeit. A VIII. repülőhadtest az egész 4. légiflotta és a román légierő folyamatosan támadja őket. Most vonják össze tartalékaikat. Vajon mikor kerül sor a támadásra?*”<sup>184</sup>

A Délnyugati Front a 3. román hadsereg ellen november 19-én hajnali 5 óra 20-kor indította meg támadását. 3500 löveg és nehézaknavető kezdte meg a tüzelést, hogy utat törjenek a több mint tucatnyi gyalogoshadosztály, a három harckocsi- és két lovas hadtest számára. A román katonák bátran állták a szovjet gyalogság újabb és újabb rohamait, számos harckocsit is sikerült kilőniük, mivel azonban nem volt elegendő páncéltörő fegyverük, hosszabb távon nem volt esélyük. Több harckocsi-csoport áttört, hogy azután oldalról

<sup>181</sup> Csujkov, Vaszilij Ivanovics: *The beginning of the Road: The Battle of Stalingrad* (London, 1963) 235. o.

<sup>182</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: *Third Axis Fourth Ally* 293. o.

<sup>183</sup> Richthofen naplója, 1942. Nov. 12., in: Paulus, Friedrich: *Ich stehe hier auf Befehl* (Verlag für Wehrwesen Bernard & Graefe, Frankfurt am Main, 1960, a továbbiakban **Paulus: Ich stehe hier**) 191. o.

<sup>184</sup> Richthofen naplója, 1942. Nov. 14., Paulus: *Ich stehe hier* 191. o.

támadjon. A szovjet tábornokok nem vesztegethettek több időt a gyalogsági rohamokra, ezért egy tömegben, egyenesen a román állások ellen küldték páncélos magasabb egységeiket. Dél körül végrehajtották döntő áttöréseiket. A 41. harckocsi hadtest és a 3. gárda lovas hadtest a kletszkajai frontszakaszon átgázolt a IV. román hadtesten, majd délnek fordult.<sup>185</sup>

Fél órával később, körülbelül 45 km-re nyugatra Romanyenko tábornok 5. harckocsi hadserege megtörte a II. román hadtest ellenállását. A T-34-esek széles lánctalpai letaposták a szögesdrótot és betemették az árkokat. A délelőtt közepére a szél kissé szétszórta a ködöt, és a támadásba ekkor bekapcsolódtak a 2., 16. és 17. szovjet légi hadseregek gépei is. A Luftwaffe és a román légierő repülőtereinek környékén vagy rosszabbak voltak a látási viszonyok, vagy volt valamilyen más körülmény, ami miatt a légiirányítók nem vállalták ugyanazt a kockázatot, mint szovjet kollégáik. „Az oroszok ismét mesterien kihasználták a rossz időjárást<sup>186</sup> – írta naplójába Richthofen aznap éjjel, inkább csak megérzéseire, mint valós tapasztalatokra hivatkozva. – Az eső, a hó és ónos ködszitalás lehetetlenné teszi a repülést. A VIII. repülőhadtestnek csak nagy erőfeszítések árán sikerül felküldenie néhány gépet. Bombázással nem tudjuk megakadályozni az átkelést a Donon.”

A támadás már az első napon áttörte a 152492 főt számláló 3. román hadsereg védelmét, melynek nyolc gyalog- és két lovashadosztálya 138 kilométer széles arcvonalszakaszt védett. A szovjetek már november 19-én 25–30 kilométert nyomultak előre. A románok mögött állomásozó XXXXVIII. német páncélos hadtest először Kletszkajánál, majd az 5. harckocsi hadsereg ellen Uszty-Medvegyickij körzetében kísérelt meg ellenlökést. A 22. német páncélos hadosztály 38 (11 Pz. IV, 22 Pz. III és 5 Pz. 38), az 1. román páncélos hadosztály 108 (87 Pz. 38, 11 Pz. IIIN és 11 Pz. IVG) harckocsija szétforgácsolt erőkkkel, több sikertelen ellentámadást hajtott végre.<sup>187</sup>

November 19-én a 6. német hadsereg határozott parancsot kapott Weichs vezérezredestől, hogy szüntesse be a harcot Sztálingrádban.<sup>188</sup> A szovjet csapatok Kalacs felé előretörve, november 22-én reggel elérték a Dont. A felbomlott és pánikba esett 3. román hadsereg négy nap alatt 75 ezer katonát veszített. Miután a szovjetek átkeltek a folyón, 23-án elfoglalták Kalacsot, majd megkezdték az előretörést Szovjetszkij irányában.<sup>189</sup>

<sup>185</sup> Beevor: Sztálingrád 309. o.

<sup>186</sup> Richthofen naplója, 1942 nov. 19., in Paulus: Ich stehe hier, 192. o.

<sup>187</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 92. o.

<sup>188</sup> Beevor: Sztálingrád 315. o.

<sup>189</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 92. o.

A Sztálingrádi Front november 20-án lendült támadásba. Beketovkától délre a 64. és az 57. szovjet hadsereg a 13. szovjet gépesített hadtest támadását támogatta. Innen negyven km-re délre a Szarpa- és a Caca-tónál, a 4. szovjet gépesített és a 4. szovjet lovas hadtesttel az élen, támadásba lendült az 51. szovjet hadsereg is. A nap végére áttörték a 75850 fős, két hadtestben hét hadosztályból álló 4. román hadsereg védelmét, amelynek 255 páncéltörő ágyúja közül csupán 24 volt a szovjet harckocsik ellen hatásos 7,5 cm-es löveg. A 4. szovjet gépesített hadtest csapatai két nap múlva elérték a Szovjetszkij tanyát.<sup>190</sup>

Mivel a románok „*ész nélkül menekültek, legtöbbjük a fegyverét is eldobta*”<sup>191</sup>, a 376. német gyalogos hadosztály kénytelen volt „*hátraarcot*” végrehajtani. A román összeomlás a támadó szovjet élek mélyebbre hatolásával felgyorsult. Elszigetelt román csoportok a korábbi frontvonal egyes részein továbbra is kitartottak, az 5. harckocsi hadsereg és a 21. hadsereg szovjet lövészadosztályai azonban rövidesen eltiporták az állásaikat. A legnagyobb román alakulat, amely még ekkor is eredményesen küzdött, a „*Lascar - csoport*” volt. Az V. román hadtest maradványai alkották, amelyet a rettenthetetlen Mihail Lascar altábornagy gyűjtött össze, amikor a hadtest két nagy szovjet támadó páncélos oszlop között rekedt. November 22-én öt Ju 52-es a 105. szállító repülőszázadból élelmiszert, lőszert és üzemanyagot szállított a Lascar csoportnak és 60 sebesültet is evakuált.<sup>192</sup> Lascar, akit Szevasztopolnál Lovagkeresztrel tüntettek ki, az egyetlen magas rangú román katona volt, akit a németek is tartottak valamire. Abban a hitben tartott ki, hogy a XXXXVIII. páncélos hadtest már közeledik a felmentésére.<sup>193</sup> Ám november 23-án délután 4 órakor az északnyugat felől támadó 4. harckocsi hadtest 45. harckocsi dandárja és déli irányból érkező 4. gépesített hadtest 36. gépesített dandárja Kalacstól keletre, Szovjetszkij körzetében egyesült, ezzel a 6. német hadsereg és a 4. német páncélos hadsereg részei körül bezárult a gyűrű. A bekerített csapatok létszáma körülbelül 296 ezer fő volt, köztük 232 ezer német, 52 ezer keleti segédszolgálatos és hadifogoly, valamint 12 ezer román, olasz és horvát katona. November végére a szovjetek a bekerített erőket 1400 négyzetkilométernyi területre szorították vissza, a megsemmisítésükhöz azonban nem volt elég erejük. Ennek fő oka az volt, hogy a támadás tervezésekor Sztálingrád körzetében csupán 85–90 ezer ellenséges katonával számoltak.<sup>194</sup>

<sup>190</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 92. o.

<sup>191</sup> Gürtler százados jelentése, Beevor: Sztálingrád 321. o.

<sup>192</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 294. o.

<sup>193</sup> Beevor: Sztálingrád 323. o.

<sup>194</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 92. o.

November közepéig a Harci Repülőcsoport napi 75 bevetést tudott teljesíteni, 15-én, 17-én, 19-én és 20-án azonban a rossz időjárás miatt egyetlen gépük sem szállt fel. November 11-én a kimerült, de még mindig ütőképes VIII. német repülőhadtest figyelme már Sztálingrádról, ahol a német támadás végül leállt, a 3. román hadsereg arcvonalára terelődött. Amikor azonban a szovjet erők 19-én a 3. és 20-án a 4. román hadseregre támadtak, a románok az időjárás miatt nem kaphattak légi támogatást, igaz hogy a szovjet gépek sem támadták őket. Figyelembe véve, hogy ekkor a VIII. német repülőhadtest volt az egyik legtapasztaltabb és legkiválóbb légítámogató egység, ez inkább a szovjeteknek kedvezett. November 21-én, mikor az időjárás már lehetővé tette a nappali bevetéseket a Luftwaffe és az FARR érzékeny veszteségeket okozott a szovjet lovas hadosztályoknak, ekkorra azonban már a szovjet erők döntő áttörést hajtottak végre a 3. és 4. román hadsereg arcvonalán.<sup>195</sup>

November 21-én a németek Eric von Manstein tábornagy főparancsnoksága alatt létrehozták a Don Hadseregcsoporthat, amely a katlanba zárt 6. német hadseregből, főleg a román hadosztályok maradványából álló 4. német páncélos hadseregből, valamint a 3. román hadsereg roncsaiból, benne a német–román Hollidt csoportból állt. A Don Hadseregcsoporthat gyenge erőinek feladata a bekerített erők felmentése volt. Manstein volt a német hadsereg legtehetségesebbnek tartott stratéga, és korábban – a Krímben – román egységekkel is sikert ért el. Manstein hamarosan levelet kapott Antonescu marsalltól, aki a német vezetés szemére vetette, hogy nem szentelt kellő figyelmet a román parancsnokságok felől eljuttatott többszöri figyelmeztetésnek, miszerint a szovjetek folyamatosan erősítik a Don menti hídfőjüket, ahonnan végül támadást is indítottak.

A 7. vadászosztályt november 22-én Karpovka repterén kerítették be. Még aznap két J.R.S. 79B román bombázó kimentett 20 embert Tazinszkaja repterére. 23-án azonban a szintén hasonló céllal érkező öt Ju 52-es a 105. szállító repülőszázadból már nem tudott leszállni, mert a szovjet páncélosok tűz alatt tartották a repteret. A helyzet felismerése után a román egység felkészült a védelemre, a román gyártású Vickers 75 mm-es légvédelmi ütegek segítségével két napig védték a repterüket. A híres ász Alexandru Serbanescu, aki korábban a hegyivadászoknál szolgált, szervezte meg a védelmet.<sup>196</sup> Amikor november 22-én feltűnt az első szovjet felderítő könnyűpáncélos, rögtön a légvédelmi lövegek áldozatává vált. Estére

---

<sup>195</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 294. o.

<sup>196</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 294. o.

megjelentek a szovjet harckocsik és löni kezdték a román egységet.<sup>197</sup> Ekkor a sötétség ellenére 16 román Bf 109E kezdte meg a felszállást. A rádiót és a fülke páncélzatát már napközben kiszerezték, hogy pár szerelő is el tudjon menekülni. Felszállás közben a szovjet harckocsik megindultak a reptér közepe felé. Az első felszálló gépet telibe találta egy gránát, amitől darabokra robbant. A következő két gép felszállás után összeütközött, majd lezuhant. A három gép roncsának fényénél sikerült a többinek felszállnia és olyan repterekre repülniük, amelyeket még nem fenyegetett a bekerítés (Tazinszkaja és Morozovszkaja), ahol a 6. vadászbombázó osztály és a 8. vadászosztály földi kiszolgáló személyzetei látták el ideiglenesen az egységet. Az ott maradt földi személyzet a légvédelmi ágyúk mellett harcolta végig az éjszakát, míg el nem esett vagy fogságba nem került. 12 Bf 109E maradt a reptéren, melyet a szovjet erők zsákmányul ejtettek rengeteg lőszerrel és üzemanyaggal együtt. Akik nem estek fogságba a megmaradt légvédelmi ágyúkkal a katlanban lévő Pitomnyik repterére húzódtak vissza.<sup>198</sup>

A november 22-én és 23-án a rossz időjárás nehezítette az amúgy is kisszámú bevetéseket. A 13. repülőszázad Perelazvskij repteréről Morozovszkaja repterére települt át a közeledő szovjet páncélosok fenyegetése miatt. Egy másik román közelfelderítő repülőszázad a 15. román gyalogoshadosztály, az 1. román páncéloshadosztály és a 22. német páncélos hadosztály kommunikációját hangolta össze, mikor november 25. és 26. között a támadó szovjet páncélos ék mögött sikerült áttörniük a Chir folyón túlra, ezzel elkerülve a bekerítést.<sup>199</sup>

Hitler november 24-én úgy döntött, hogy Sztálingrádot erőddé (Festung) nyilvánítja, s ezzel együtt megtiltja a kitörést.

A VIII. német repülőhadtest előretolt reptereinek elvesztése miatt sokkal kevesebb bevetést tudott teljesíteni, mint korábban. Tazinszkaja és Morozovszkaja, a két románok által használt reptér volt a legjobb állapotban, azok közül, amiket a szovjetek nem rohantak le és a katlanon kívül helyezkedtek el. Ezért, ha az időjárás megengedte november végéig napi 50 bevetést is teljesítettek az itt állomásozó román egységek (7., 8. vadászosztály és a 6. vadászbombázó osztály). A hónap végére annyi repterét kiüríteni kényszerült német egység települt át ide, hogy szinte kiszorították a románokat a saját bázisaikról. A Sztálingrádi katlan

---

<sup>197</sup> Tudor, Vasile: Avioanele Me 109 E in Romania (Editura Tiparg, 2008) 122. o.

<sup>198</sup> Bernád: Rumanian aces 25-26 o.

<sup>199</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 294. o.

légihídon történő ellátását a német szállítógépek ezekről a bázisokról is igyekeztek kivitelezni.<sup>200</sup>

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, beleértve a 7. vadászosztályt is, ami Karpovka repterén állomásozott. A Harci Repülőcsoport képes volt az újjászerveződésre, amikor a front bizonyos fokig stabilizálódott, azonban december első hetében így is csak kevés bevetést repült. A 3. bombázó repülőosztályt visszatelepítették Romániába. Az egység elsősorban elavult PZL P-23, Potez 63 és I.A.R. 37-es gépeket használt, melyeket már nem tudtak megfelelően karbantartani, ami nagyon alacsony hadrafoghatóságot eredményezett. A 105. szállító repülőszázad gépei december 8-ig a katlanban lévő Pitomnyik repterére szállítottak utánpótlást és visszafelé repülve evakuálták a 7. vadászosztály szerelőit is. Ezután, az egységet a Kaukázusba helyezték át, hogy támogassa a 2. román hegyivadász hadosztály harcát Nalcsiknál. A 7. vadászosztály mely Bf 109E gépállományának csaknem felét és szerelőinek nagy részét elvesztette Karpovkánál, Novocserkasz repterére vonult vissza, ahol január közepére sikerült újjászervezni az egység földi kiszolgáló személyzetét. A 2. távolfelderítő repülőszázad Do 17M felderítőgépeit visszavonták Romániába, a személyzet csatlakozott az 1. távolfelderítő repülőszázadhoz, mely folytatta a felderítő bevetéseit a jóval könnyebben repülhető Blenheim típusú gépeivel.

A 9. német légvédelmi hadosztály nagy része a sztálingrádi katlanban rekedt, ezért a 4. román légvédelmi dandár jelentős és fontos szerepet játszott a katlant ellátó repterek védelmében. A román földi légvédelem egyik legnagyobb sikerét aratta Tazinszkaja, Morozovszkaja és Zverevo reptereinek védelmében, amikor a V-VS legfontosabb feladata a katlant ellátó szállítógép park megsemmisítése volt. A lövegkezelők 65 szovjet gépet lőttek le. December 8-án Morozovszkaja-nál, egyetlen nap alatt 16-ot. A lelőtt gépek DB-3-as bombázók, illetve Jak-1 és I-16 típusú vadászgépek voltak.<sup>201</sup>

A németek december 12-én indították meg a Wintergewitter (Téli Vihar) fedőnevű hadműveletüket a sztálingrádi katlan felmentése céljából. A főerő Hoth vezérezredes 4. német páncélos hadserege volt. A német páncélosok szárnyain négy román gyalog- és két román lovashadosztály maradványai (nyolc gyalogos zászlóalj és 15 lovasszázad) harcoltak. A

<sup>200</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 294. o.

<sup>201</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 294 – 295 o.

németek 230 bevethető páncélossal támadtak, de lassan jutottak előre, mert a szovjetek állandóan támadták a csoportosítás keleti szárnyát. Bár a németek 385 szovjet harckocsit lőttek ki, támadásuk mégsem gyorsult, majd el is akadt.<sup>202</sup>

A német felmentési kísérlet támogatására a Harci Repülőcsoport bevethető gépei december 12-én és 13-án 57 és 68 bevetést repültek. Ekkora már akkora szükség volt a szárazföldi erők légitámogatására, hogy a 6. vadászbombázó osztály I.A.R. 81-es gépeit is vadászbombázóként vetették be, korábban inkább csak vadász feladatokat teljesítettek. December 18-án a Harci Repülőcsoport bevetéseit a 8. olasz hadsereg arcvonalára koncentrálták, ahol a szovjet erők szintén áttörést hajtottak végre. December 24-én a szovjet előretörés Tazinszkaja repterét is elérte, ezért a még működőképes repülőgépeket Novocserkasz repterére irányították át. Maguk mögött hagyva a már nem javítható gépeket az FARR legnagyobb napi veszteségét könyvelhették el az 1942-es évben. A Tazinszkaja repterét védő, hátramaradó erők részét képező román 4. légvédelmi dandár visszavonulás előtt 5 szovjet harckocsit lőtt ki Vickers 75 mm-es légvédelmi ágyúival 5 saját ágyú elvesztése mellett. December 26-a után a Harci Repülőcsoport a megmaradt repülőtereiről felszállva már csak kisszámú bevetést tudott végrehajtani, a hónap végéig átlag napi 20-at. Ugyanezen a napon vonták vissza a frontvonalból a 3. és 4. román hadsereg megmaradt részeit.<sup>203</sup>

A katlan német felmentési kísérlete miatt Sztálin módosította a Szaturnusz tervet. December 23-án a szovjetek támadást indítottak a 2. gárdahadsereg és az 51. hadsereg erőivel a meggyengült 4. német páncélos hadsereg és a 4. román hadsereg maradványai ellen. A román hadsereg a novemberi-decemberi harcokban több mint 30 ezer embert veszített. A német hadsereg szárnyai védtelenek voltak, így a szovjet csapatok helyenként könnyen átkarolhatták őket. December 24-én a Sztálingrádi Front is megindította támadását a 4. román hadsereg ellen Kotyelnjikovo körzetében, ekkora a román erők már alig tanúsítottak ellenállást.

A Koloco, azaz Gyűrű hadművelet január 10-én, vasárnap reggel kezdődött. Célja a katlan felszámolása volt. A katlan déli front szakaszán a 64. szovjet hadsereg ágyúzni kezdte a 297. gyalogoshadosztályt és a nekik alárendelt 82. román ezredet. Január 16-án, közvetlenül a pitomnyiki reptér – mely a katlan utánpótlásának fő ütőere volt – elfoglalása után, a gumraki reptéren is kitört a káosz. A tábori csendőrség „láncos kutyái” egyre kevésbé tudták

<sup>202</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 92. o.

<sup>203</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 295. o.

megrendszabályozni az éhező katonák sokaságát, akik kétségbeesetten igyekeztek kijutni innét. A Luftwaffe jelentései szerint sok román is tolongott közöttük.<sup>204</sup> A katlan felszámolásakor a szovjet tiszteknek feltűnt, hogy a román foglyok még a németeknél is rosszabb állapotban voltak. Az ő fejadagjukat nyilván már korábban csökkentették – ezzel próbálván fenntartani a német katonák erőnlétét.<sup>205</sup>

A térségben maradt I.A.R. 80/81-esek és a Savoia J.R.S./J.I.S. 79B-k január 15-én Karpovka térségében repültek utolsó bevetéseiket, amikor a szovjet erők megindították végső támadásukat a katlan felszámolására. A 6. és 8. repülőosztály megmaradt I.A.R. 80 gépeit és az 1. bombázó repülőosztályt (71., 72. bombázó repülőszázad) megmaradt J.R.S./J.I.S. 79B bombázó gépeit január közepén vonták vissza Romániába. A 6. vadászbombázó osztály addig 26 légi győzelmet jelentett 33 légi harc során, bevetésben 14 gépet veszített, 11 balesetben veszett oda és 6-ot visszavonuláskor hagyott hátra.

Sztálingrád térségében maradt még több hétig egy vegyes vadász és bombázó alakulat, 10 Bf 109E és 6 He 111H géppel felszerelve. Az egységet parancsnokuk után Iosifescu őrnagy vegyes repülőosztálynak nevezték el. Ezt az ad hoc egységet 1943. február 20-án oszlatták fel Sztalino repterén, amikor már csak 3 bevezethető gépük maradt, ezeket visszarepülték Romániába.<sup>206</sup> Addig vadászgépeik 9 Jak 1-est 2 Hurricane és egy Curtis P40-es lelövését jelentették.<sup>207</sup>

### **Az 1942-es hadjárat konklúziói:**

1942. október és 1943. január között a Harci Repülőcsoport mintegy 4000 bevetést repült Sztálingrád térségében. Ehhez még hozzájön a korábban a Harci Repülőcsoport Parancsnokság által repült 1000 bevetés. A vadászok 1345 bevetést teljesítettek, 16 Bf 109E gép veszett oda, beleértve azt a 12 gépet, melyet Karpovkánál hagytak hátra novemberben. Legkevesebb 12 I.A.R. 80-as veszett oda alkatrészhiány és szovjet tüzérségi tűz miatt. A román pilóták 61 szovjet gépet semmisítettek meg, ebből csak 39-et légi harcban. A legeredményesebb román pilóta a hadjárat során Teodor Zabava törzsőrmester volt a 8.

---

<sup>204</sup> Beevor: Sztálingrád 458. o.

<sup>205</sup> Beevor: Sztálingrád 483. o.

<sup>206</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 295. o.

<sup>207</sup> Bernád: The prime decade 7. o.

vadászosztályból 6 légigyőzelemmel, őt követte Emil Droc százados (a I.A.R. 80-as tesztpilótája, aki önként jelentkezett frontszolgálatra a 6. vadászbombázó osztályba), aki 4 légi győzelmet ért el. Összehasonlítás végett, Major Herman Graf őrnagy, az 52. német vadászrezd 9. vadászszázadának parancsnoka (9./JG 52 Staffelpapitan) 62 légi győzelmet aratott Sztálingrád térségében 1942 szeptembere folyamán.<sup>208</sup> Azonban az FARR vadászainak teljesítménye árnyaltabbá válik, ha az olasz légi különítménnyel is összehasonlítjuk. Mussolini 1941. július 10-én a 8. olasz hadsereg légi támogatására küldte ki a keleti frontra az expedíciós repülőhadtestet (Corpo di Spedizione), mely 51 Macchi C.200 Saetta (Nyíl) vadászgépet is magába foglalt. Az olasz vadászok decemberig 12 szovjet gépet lőttek le. A téli körülmények közt azonban a nyitott kabinú vadászgép repülőgépmotorját nem tudták megfelelően üzemeltetni, ami lecsökkentette bevetéseik számát. Az 1942 offenzívában ezek a gépek szintén részt vettek, Sztalino repteréről vetették be őket, elsősorban alacsony támadásokra. 1942. szeptember 12-én 12 Macchi C.202 Folgore (Villám) vadász is érkezett erősítésnek, hogy ellensúlyozzák a szovjet gépek technikai és mennyiségi fölényét.<sup>209</sup> A rossz idő következtében azonban csak 17 bevetést tudtak teljesíteni, egyetlen légigyőzelem nélkül, igaz veszteségük sem volt. Az utolsó bevetésük 1943. január 17-én történt meg. Az olaszok ezután 15 működésképtelen Macchit hátrahagyva, hazatértek.<sup>210</sup>

A román vadászok kisszámú légigyőzelmének talán legmeghatározóbb oka a térségben jelenlevő, a románokénál jóval nagyobb Luftwaffe kontingens volt, amely 500-900 gépes állományával helyi légifölényt vívott ki a V-VS-el szemben, melynek vadászai vonakodtak légi harcba bocsátkozni.<sup>211</sup>

A románok élőerő-vesztesége a sztálingrádi csatában rendkívül nagy volt: 158854 fő halott, sebesült, eltűnt és hadifogoly volt.<sup>212</sup> A Harci Repülőcsoport élővesztesége 538 ember és 79 repülőgép volt 1942. október 16. és 1943. január 15. között. 26 gép veszett oda ellenséges behatás következtében (többségük a szovjet csöves légvédelem áldozata volt), a többi 53 balesetben pusztult el, vagy hátrahagyták a gyorsan kiürített reptereken. Ehhez még

---

<sup>208</sup> Bernád: The prime decade 7. o.

<sup>209</sup> Gentilli, Roberto - Gorena, Luigi: Macchi C 202 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 41, Carrollton, Texas, 1980) 27. o.

<sup>210</sup> Massimello, Giovanni - Apostolo Giorgio: Italian aces of world war two (Osprey, Aircraft of the Aces 34, 2000) 22-23 o.

<sup>211</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 296. o.

<sup>212</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 95. o.

hozzá lehet adni a Harci Repülőcsoport Parancsnokság 12 gépes veszteségét is.<sup>213</sup>

1942 során a román földi légvédelem 199 szovjet repülőgépet lőtt le, 65 gépet a Donyeck és Dnyeper között, 4 gépet a Dnyeper és a Bug között és 35 gépet a Kaukázusban. A román lövegkezelők lelőttek további 5 szovjet repülőgépet Románia területén és 90 másikat a 3. román hadsereg hadműveleti területén.<sup>214</sup>

A VIII. német repülőhadtest dominanciája miatt nehéz értékelni az FARR teljesítményét ebben a hadjáratban. Az 1941-ben tapasztalt jelenség, hogy a gépállományt egyre inkább hazai gyártású típusokkal próbálták feltölteni most is megfigyelhető volt. A Harci Repülőcsoport 1942 decemberében volt a legnagyobb arányban román gyártású gépekkel felszerelve, a saját gyártású gépek a gépállomány 80 százalékát tették ki (I.A.R. 37, I.A.R. 38, I.A.R. 39, I.A.R. 80, I.A.R. 81 és J.R.S. 79B típusok). Az 5. bombázó repülőosztály He 111H-2 (és néhány H-6) német kétmotoros bombázókat használt, aminek repülőgépmotorja megegyezett a J.R.S. 79B bombázóéval, ezért könnyebben karban tudták tartani, mint a Bf 109E vadászokkal felszerelt egységeket.<sup>215</sup>

Az FARR nehéz és nem kifejezetten dicsőséges hadjáratot teljesített, kis erővel képviselte magát, korlátozott hatékonysággal.

## **VII. Az 1. román repülőhadtest (Corpul 1 Aerian Roman) Ukrajnában 1943. március – 1944. április**

### **Az FARR 1943-as újjászervezése:**

1943. február és április között az FARR csak jelképesen képviseltette magát a keleti fronton. A 20. repülőszázadot (I.A.R. 37 gépekkel felszerelve) és a 43. repülőszázadot (I.A.R. 80A gépekkel felszerelve) 1942. október 7-én utalták német irányítás alá, hogy felderítő és vadász bevetéseket hajtson végre a Kercs félsziget felett. A kubáni hídfő kiürítésekor is ebben a szerepkörben tevékenykedtek 1943 februárjában és áprilisában. A Krímben harcoló 3. román hadsereg vezérkara is visszatartott egy századnyi I.A.R. 37-est.<sup>216</sup>

---

<sup>213</sup> Bernád: The prime decade 8. o.

<sup>214</sup> Bernád: The prime decade 8. o.

<sup>215</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 297. o.

<sup>216</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 299. o.

1943 februárjában, a sztálingrádi hadjárat után égető szükség volt az FARR gépállományának feltöltésére. A meglévő gépek vagy elavultak voltak, vagy üzemidejük végéhez közeledtek. Nem volt elegendő alkatrész a sokféle repülőgéphez és motorhoz, némelyiket már rég nem is gyártották, ez összességében csökkentette a javítható gépek számát. Ráadásul a keleti fronton egyre újabb és jobb szovjet gépek jelentek meg. Az FARR-nek az új gépek beszerzésén kívül a meglévő repülőszázadokat is konszolidálni kellett.<sup>217</sup>

Az FARR 1941. június 22. és 1943. június 1. közötti veszteséglistája (balesetekkel együtt):<sup>218</sup>

|               | Repülőgéptípus | 1941/06-<br>1941/12 | 1942/01-<br>1942/12 | 1943/01-<br>1943/06 | Összesen |
|---------------|----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------|
| Román         | SET 7K         | 2                   | 2                   | 1                   | 5        |
| fejlesztésű   | I.A.R. 37      | 3                   | -                   | -                   | 3        |
|               | I.A.R. 38      | 13                  | 9                   | 1                   | 23       |
|               | I.A.R. 39      | 25                  | 11                  | 2                   | 38       |
|               | I.A.R. 80/81   | 20                  | 37                  | 12                  | 69       |
| Román építésű | J.R.S. 79B     | -                   | 9                   | -                   | 19       |
|               | Fleet 10G      | 23                  | 17                  | 4                   | 44       |
|               | PZL P-11F      | 18                  | 6                   | -                   | 24       |
|               | PZL P-24       | 3                   | -                   | -                   | 3        |
| Olasz típus   | S.M.79B        | 10                  | -                   | -                   | 10       |
|               | Cant Z.501     | 4                   | 2                   | -                   | 6        |
| Lengyel       | PZL P-11C      | 2                   | -                   | -                   | 2        |
| típus         | PZL P-23       | 2                   | 2                   | -                   | 4        |
|               | PZL P-37       | 4                   | 4                   | -                   | 8        |
|               | RWD-13         | -                   | 2                   | -                   | 2        |
| Német típus   | He 112B        | 5                   | 1                   | 1                   | 7        |
|               | Bf 109E        | 9                   | 20                  | 1                   | 30       |
|               | He 111H-3      | 7                   | 8                   | 1                   | 16       |
|               | Fi 156         | -                   | 3                   | -                   | 3        |
|               | He 114         | -                   | 2                   | 1                   | 3        |
|               | Ju 52          | -                   | -                   | 3                   | 3        |
| Francia típus | Potez 63       | 6                   | 3                   | -                   | 9        |
|               | Bloch 210      | 4                   | -                   | -                   | 4        |
| Brit típus    | Hurricane      | 2                   | 1                   | -                   | 2        |
|               | Blenheim       | 11                  | 3                   | -                   | 14       |
| Összesen      |                | 173                 | 142                 | 27                  | 342      |

A román repülőgépgyártás 1943-ban teljes kapacitással termelt, hogy ki tudja szolgálni az FARR igényeit. A 4. vadászbombázó osztály új I.A.R. 80C típusú gépeket kapott, a 9. vadászosztályt I.A.R. 81C típusú gépekkel tervezték felszerelni. Ezenfelül az 1943/44 telén megalakuló 1. vadászosztályt (63., 64. vadászszázad) és a 2. vadászosztályt (65., 66. vadászszázad) is I.A.R. 81C típusú gépekkel tervezték feltölteni. A 2. bombázó repülőosztályt (82., 83. bombázó repülőszázad) J.R.S. 79B1-es kétmotorosokkal szerelték fel. A román

<sup>217</sup> Bernád: The prime decade 8. o.

<sup>218</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 296. o.

vezetés nagy reményeket fűzött ahhoz, hogy az FARR egységei a keleti front másodlagos szektoraiban még hatékonyak lehetnek, addig, amíg a szovjet pilóták többsége alacsony képzettségének köszönhetően nem tudja kihasználni korszerűbb gépeinek tulajdonságait és kivívni a helyi légifölényt. Mivel az FARR személyi vesztesége egyre nagyobb arányokat öltött, nem szívesen kockáztatták tapasztalt pilótáik életét a már másodvonalba sorolható gépek bevetésével.<sup>219</sup>

A román megrendelések nagy részének kielégítése a németektől függött. Hitler egyre fontosabb szerepet szánt szövetségesének a keleti fronton. 1943. január 14-én Gheorghe Jienescu vezérezredes az FARR főparancsnoka levelet írt Gerstenberg vezérőrnagynak, melyben felsorolta az FARR korábbi szerepvállalását a keleti fronton, méltatva eredményeiket és felsorolva veszteségeiket (melyet a valóságosnál kisebbnek mutatott be). Tájékoztatta a román géppark elhasználódásáról és korszerűtlenségéről, felvette az ötletet, hogy német gépeket kapjanak. Jó ajtón kopogtatott, bár Gerstenberg válaszában kritizálta az FARR kiemelkedően magas veszteségi arányát Odessza ostrománál (80%).<sup>220</sup>

1943 elején a német hadiipar termelése elkezdett felfutni, jóval több repülőgépet gyártott, mint amennyi pilótát a légierő képzett. A románoknak volt elég pilótájuk, így 1943 tavaszán megszületett a politikai döntés, és az FARR-t ugyanazokkal a modern gépekkel töltötték fel, mint a Luftwaffét. Az új gépek leváltották a korábbi, elavult olasz, lengyel, francia, brit és német típusokat. A németek vagy kölcsönadták ezeket a gépeket, megszabva, hogy azokat a keleti fronton kell bevetni, vagy barreleztek, cserébe kőolajt, élelmiszert vagy más nyersanyagokat kaptak.<sup>221</sup>

A korábban létrehozott előretolt légi körzetet (Regiuna Aeriana Inaintata) átkeresztelték 1. román repülőhadtesté (Corpul 1 Aerian Roman C1AR,). Az 1. román repülőhadtest Emanoil 'Pipitzu' Ionescu vezérőrnagy vezetésével, az FARR alapegysége volt a keleti fronton.<sup>222</sup> Az 1. román repülőhadtest nagy része 1943 júniusában csatlakozott a keleti fronthoz, a Luftflotte 4 alárendeltségébe került, hogy részt vegyen az FARR harmadik hadműveletben.<sup>223</sup> Bevetési körzete Dél-Ukrajna volt, az Azovi-tengertől északra, a Miusz és a Donyec folyók között.

---

<sup>219</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 298. o.

<sup>220</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 3. o.

<sup>221</sup> Bernád: The prime decade 8. o.

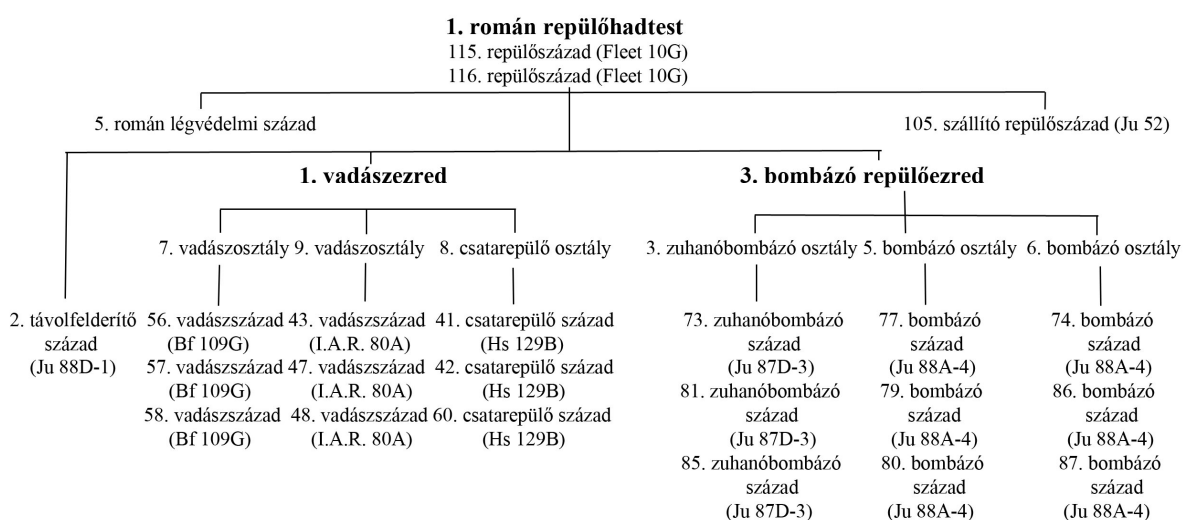
<sup>222</sup> Craciunoiu - Roba: Romanian Aeronautics 75. o.

<sup>223</sup> Tudor, Vasile: Un nume de legenda Alexandru Serbanescu (Modelism International, 1998, a továbbiakban: **Tudor: Serbanescu**) 52. o.

Feladata támogatni a Wehrmacht erőit, melyek Harkovtól délre harcban álltak a számbeli fölényben lévő Vörös Hadsereggel. Az 1. román repülőhadtest főhadiszállása Mariupoltól délre volt, 22 repülőszázad tartozott alá, több mint 200 repülőgéppel. Mindegyik gép korszerű német típus volt, kivéve a I.A.R. 80/81-est és a Fleet F-10G-t.<sup>224</sup>

1943. június 16-ig a 132 gépet kaptak németektől a románok. Tételeken: 31 Bf 109G-2/G-4 (a két változat között csak annyi volt a különbség, hogy a G-4-es túlnyomós kabinnal rendelkezett), 12 Ju 88D-1-es, 25 Ju 88A-4, 29 Ju 87D-3-as és 35 Hs 129B-2 érkezett. Június 16.-ra minden egység bevethető volt, kivéve a Hs 129-es csatarepülőket. Utóbbira a kiképzés bonyolultabb volt és több időt vett igénybe. Mindenesetre Az 1. román repülőhadtestet június 16.-ra bevethetőnek nyilvánították.<sup>225</sup>

#### Az 1. román repülőhadtest 1943 tavaszán:<sup>226</sup>



A Ju 88A-4 kétmotoros bombázókkal újonnan felszerelt 5. bombázó repülőosztály (77., 79., 80. bombázó repülőszázad) Kirovgrádban kezdte meg ismerkedését az új géppel és csak júniusban tért vissza a frontra, hogy ellensúlyozza a hiányt, mely a Luftwaffe kurszki kiszögellésbe átirányított egységek miatt keletkezett. Az egységtől azonban már júliusban elvonták személyzetének egynegyedét, hogy a magja legyen a szintén Ju-88A4 gépekkel repülő 6. bombázó repülőosztálynak, mely Zaporozsec repterén állomásozott. A 6. bombázó repülőosztály csak néhány bevetést repült, az egyiket augusztus 4-én a Miusz folyó

<sup>224</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>225</sup> Bernád: The prime decade 8. o.

<sup>226</sup> Arh. M.Ap.N., fond 948, dosar 1878, fila 173 és Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 300. o.

térségében, a németek a bevetést kiválónak minősítették.<sup>227</sup>

A 2. távolfelderítő repülőszázad Do 17M gépeit Ju 88D-1-esekre cserélte le a Krímben és június 17-től nagymagasságú felderítő bevetéseket végzett, mélyen a szovjet hátszágban készítve fényképeket csapatösszevonási zónákról és kommunikációs központokról. Gyakran készített elő az egység sikeres román légitámadásokat a Krím és a Dnyeper körzetében létrehozott új szovjet repterek ellen, melyekről a V-VS a Szevasztopolba irányuló utánpótlási hajóutakat fenyegette. A 2. távolfelderítő repülőszázad felderítő bevetéseket végzett az Azov-tenger északi és keleti partján lévő szovjet kikötők felett is, mely 1943/44 telén segítette a román lovashadosztályokat az esetleges partraszállások elleni védelmében. Az egység egyik gépe Szíriába dezertált a szövetségesekhez.<sup>228</sup>

A németek számítottak arra, hogy a román felső vezetés a modern gépeket a hátszágban tartja, egy esetleges magyar–román fegyveres konfliktusban a román szárazföldi erők támogatására, ezért az összes 1. román repülőhadtestnek jutott német gépet csak kölcsönadta és nem eladta, továbbá közvetlenül azoknak az egységeknek kézbesítette, amelyek a 4. német légiflotta irányítása alatt tevékenykedtek, utóbbi az utánpótlást és a karbantartást is biztosította a kölcsönadott gépeknek. Az FARR korábban rendelkezésre álló gépállománya és az újonnan legyártott román gépek fölött azonban a németek nem rendelkeztek, így lényegében az FARR két része oszlott. Az egyik első vonalbeli német típusokkal rendelkezett, amiket előretolt reptereken is ki tudtak szolgálni. A másik rész pedig magába foglalta a román légierő nagyobb részét, elavult típusokkal és az újonnan legyártott I.A.R. 81C és J.R.S. 71B gépekkel, amelyekkel a hátszág védelmét látták el. A korábbi német szállítások teljesítését kétoldalú, a német gyártó és a román kormány közötti megállapodások előzték meg. 1943 közepére már kormányközi megállapodás (Clodius – Antonescu Protocol) gyorsította fel a folyamatot.<sup>229</sup>

Az 1942-43-as ütemterv, mely 69 repülőszázad létrehozását irányozta elő lassan megvalósulni látszott, azonban árnyalja a képet, hogy az FARR ellenőrzése alatt lévő gépek többsége elavultnak számított, illetve a német eredetű modern gépek a keleti fronton német hadműveleti térségben voltak alkalmazva.

---

<sup>227</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 301. o.

<sup>228</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 302. o.

<sup>229</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 299. o.

**A 7. vadászosztály (56., 57., 58. vadászszázad) és a 9. vadászosztály (43., 47., 48. vadászszázad):**

1943 márciusa folyamán a Luftwaffe újgenerációs Bf 109G-2-eket adott át a 7. vadászosztálynak Tiraszopol repterén, Transz-Dnyeszter térségében. Ezek a Gusztávok cserélték le a korábbi Bf 109-es Emileket.<sup>230</sup> Utóbbiakat az 51. vadászszázad örökölte, mely egységet éjszakai vadász szerepkörben terveztek tovább alkalmazni. A román éjszakai vadászok WILDE SAU német eljárást igyekeztek elsajátítani, amit végül soha nem alkalmaztak. A WILDE SAU egy német rögtönzés volt, aminek lényege az volt, hogy a nappali együlési vadászokat éjszakai vadász szerepkörben vetették be. Az együlési vadászrepülőgépekben nem volt fedélzeti radar, amivel a sötétben megtalálhatták célpontjaikat, ezért csak a légvédelem fényszórói által megvilágított ellenséges bombázókat tudták megtámadni. Az egységet az 5. vadászosztály alá sorolták, amihez már hozzátartozott a német felügyelet alatt működő 68. vadászszázad, amely Bf 110C-3/F-4 éjszakai vadászokkal repült, megalakítva a román éjszakai vadász fegyvernemet. Mindkét egység Konstancában állomásozott<sup>231</sup>

A korszerű Bf 109G-2 vadászgépekkel, melyek az első német kézbesítéskor érkeztek meg a románokhoz, a 43. vadászszázadot töltötték fel. Ez a század korábban PZL P-11F gépekkel repült, és a 3. vadászvezredből a 7. vadászosztályba helyezték őket. Utóbbi egység kevésbé tapasztalt pilótáit is kiképezték Bf 109-re, majd a 9. vadászosztály is követte őket. A kiképzés Tiraszopol repterén volt, tapasztalt német pilóták segítették őket az 52. német vadászvezredből (JG 52). A kiképzés irányítója Helmut Lipfert hadnagy volt az 52. német vadászvezred 6. vadászszázadából (6./JG 52). Az első hat gép 1943. április 8-án érkezett meg Tiraszopol repterére (2 Bf 109F-4 és 4 Bf 109G-2-es), a románok rögtön meg is kezdték az ismerkedést az új típusal. A román pilóták korábban P.Z.L. és I.A.R. 80 gépekkel repültek, bálványozták az új típus paramétereit. Az 5. vadászosztályból megmaradt He 112B gépeket is használták a gyakorlórepülések során, hogy hozzászokjanak a pilóták a magasabb teljesítményű gépekhez.<sup>232</sup>

1943 márciusában a 7. vadászosztály 30 tapasztalt pilótáját ideiglenesen áthelyezték a 3.

---

<sup>230</sup> Bernád: The prime decade 8. o.

<sup>231</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 299. o.

<sup>232</sup> Bernád: The prime decade 20. o. és Bernád: He 112 49. o.

német vadászrezred (JG 3 „UDET”) elit egységhez. 1943. március 11-én repültek Dnyetropetrovszk déli repterére 2 He 111H gépen. A pilóták a 42. vadászszázad (parancsnoka Radu százados), az 57. vadászszázad (parancsnoka Serbanescu százados) és az 58. vadászszázad (parancsnoka Scurtu százados) tagjai voltak.<sup>233</sup> Ezzel két célt akart elérni a román és a német vezetés. Az egyik az, hogy átképezzék a pilótákat Bf 109G-re, a másik hogy légi harc eljárásokat tanuljanak a sokkal tapasztaltabb német kollégáiktól.<sup>234</sup>

A román pilótáknak 40 Bf 109G-2/-4-est kölcsönöztek a németek, melyekre a póttartály helyén egy 250 kg-os vagy 500 kg-os bombát is lehetett szerelni, illetve a szárnyak alá két 20 mm-es gépágyút is (amit rendszerint nem alkalmaztak, mert ezek a „kádak” rontották a gép teljesítményét). A németek eleinte azt szerették volna, ha a román pilóták által repült gépek továbbra is német felségjelzéssel lettek volna ellátva, ami a románok nemtetszését váltotta ki. A vitának végül Göring vetett véget utóbbiak javára, hagyta, hogy a románok a saját útjukat járják.<sup>235</sup> A gépeket átfestették román felségjelzésűre, de a Luftwaffe tulajdonában maradtak.<sup>236</sup>

A román és német állomány egy vegyes vadász egységet alkotott, a 'Deutsch-Königlich Rumanischen Jagdverband'-ot. A vegyes alakulatot Eberhard von Boremski hadnagy, a híres német ász vezette. A német összekötő tiszt Ewaldt őrnagy volt.<sup>237</sup> Kezdetben a románok Pavlovgrád repteréről, a 3. német vadászrezred 3 vadászosztályának (III./JG 3) bázisáról indultak bevetésre. Az első román bevetésre 1943. március 29-én került sor. Gheorghe Radu százados a 42. vadászszázad parancsnokát a szovjet vadászok lelőtték. Radu százados oktatóként nagy múltra tekinthetett vissza, harctéri tapasztalata azonban nem volt.<sup>238</sup> Ion Panait törzsőrmester egy Il-2-es lelövését jelentette.<sup>239</sup> A vegyes alakulat április folyamán Kramatorskaya repterére települt át, közelebb a frontvonalhoz, majd Chasoviar-Kivorotovska repterére települtek, 500 km-re északra az Azovi-tengertől. Ezután egyre több bevetést repültek sikerekkel és tragédiákkal övezve. Nicolae Polizu-Micsunesti tartalékos főhadnagy, aki a 'Mihai Viteazul clasa a III-a' kitüntetéssel is rendelkezett és az 1941. évi hadjárat legeredményesebb ásza volt, 1943. május 5-én lett a szovjet vadászok áldozata. Társai másnap

---

<sup>233</sup> Tudor: Serbanescu 36. o.

<sup>234</sup> Tudor: Serbanescu 36 - 37. o.

<sup>235</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 299. o.

<sup>236</sup> Bernád: Rumanian aces 27. o.

<sup>237</sup> Tudor: Serbanescu 37. o.

<sup>238</sup> Tudor: Serbanescu 37. o.

<sup>239</sup> Bernád: Rumanian aces 28. o.

7 szovjet gép lelövésével álltak bosszút haláláért, ez sokat elárul a románok balkáni temperamentumáról. Ion Milu alhadnagy 3 LaGG típusú szovjet vadászt lőtt le ezen a bevetésen.<sup>240</sup>

A 'Deutsch-Königlich Rumanischen Jagdverband' 1943. június 5-én Kirovgrádban egy katonai parádén vett részt. Ez volt az 1. román repülőhadtest születésnapja is, amelyen sok magas rangú Luftwaffe tiszt mellett Mihály király és Antonescu is jelen volt.<sup>241</sup> A vegyes alakulatot feloszlatták, a román pilóták június 6-án tértek vissza a 7. vadászosztályba a 'Jagdflieger der Udetgeschwader' szolgálati jelvényt is viselve.<sup>242</sup> Mindenki visszatért saját egységéhez. 1943. március 29. és június 1. között a románok 583 vadász és vadászbombázó bevetést hajtottak végre. A Bf 109G-k 14600 kg bombát dobtak le és 28 szovjet gépet semmisítettek meg, három saját pilóta elvesztése mellett.<sup>243</sup>

1943. június 12-én a 7. vadászosztály főhadiszállása Mariupol repterére települt. Ez a bázis egyben az 1. vadászrezred főhadiszállása is volt. Bevetési körzetük az Azovi-tenger északi partja lett. Itt állomásozott a 3. zuhanóbombázó osztály és a 2. távolfelderítő repülőszázad is. A vadászok (vanatori) elsődleges feladata a német és román bombázók, zuhanó bombázók, csatarepülőgépek és felderítő gépek védelme volt. Az 1. román repülőhadtest bevetési övezete a Miusz folyó partja, a keleti front legdélebbi részét foglalta magába, ahol a német és román erők próbálták tartani állásaikat.

A Luftwaffe egységeit áthelyezték, hogy támogassák a kurszki kiszögellés elleni német offenzívát. Az 1. román repülőhadtest a körzetében a legjelentősebb tengelyhatalmi légierő csoportosítás lett a V-VS-el szemben. A kontingens 1943 nyarán és őszén itt vívta harcai nagy részét. Ekkorra az 1. román repülőhadtest repülőszázadonkénti gépállománya géptípustól függetlenül 12 repülőgép lett, tehát minden repülőosztály 36 repülőgéppel rendelkezett, tartalékban pedig lehetőség szerint kilenc gépnek kellett rendelkezésre állnia, azonban ez csak ritkán fordult elő.

A veterán román pilóták, felhasználva minden korábbi tapasztalatukat, mesteri fokon repülték a Bf 109G-ket. A román pilóták erre a hadjáratra úgy emlékeztek később vissza, mint a legeredményesebb időszakukra, a román bombázók kísérete nem kötötte meg a kezüket,

---

<sup>240</sup> Bernád: The prime decade 21. o.

<sup>241</sup> Tudor: Serbanescu 49. o.

<sup>242</sup> Bernád: Rumanian aces 29. o.

<sup>243</sup> Archiva M.Ap.N., fond 1436, dosar nr. 47

ezért jelentősen növelni tudták légigyőzelmeik számát. Legkevesebb 14 pilóta ért el ebben az időszakban 5-nél több légigyőzelmet és vált ásszá.<sup>244</sup>

A győzelmi listát június 24-én Alexandru Serbanescu százados, a 47. vadászszázad parancsnoka vezette, aznap egy Jak vadász lelövését igazolták neki. A háború végére ő lett a legeredményesebb román ász. Cristea Chirvasuta törzsőrmester, Serbanescu százados kísérője szintén egy Jak-ot lőtt le aznap.

A kevésbé tapasztalt pilóták azonban nem voltak ilyen szerencsések, már az első héten voltak veszteségek. Octav Penescu százados és Mircea Hlusc törzsőrmester navigációs hiba miatt eltévedve, a végtelennek tűnő orosz sztyeppen egy szovjet reptér mellett szálltak le, mikor kifogytak a repülőbenzinből. Június 16-án a 7. vadászosztály egy raja szabad vadászaton repült, amikor talákoztak 20–22 vörös csillagos Spitfire-el. A román pilóták addigi legnehezebb légi harcukat vívták meg. Serbanescu, Mucenica és Chirvasuta egy-egy Spitfire-t lőttek le. Laurentiu Catana, miután két Spitfire-t lelőtt, egy harmadikkal ütközött és ellenséges terület felett ugrott ki gépéből.<sup>245</sup> Penescu százados, Hlusc törzsőrmester és Catana szovjet hadifogságba estek és csak jóval a háború után kerültek haza.<sup>246</sup>

Július 18-án a 7. vadászosztály 9 feladatban 48 bevetést repült, Kujbisev-Uszpenszkaja-Salviansk térségében. A román vadászok 20 V-VS gép lelövését jelentették, amiből az FARR 15-öt igazolt vissza és 5 továbbit lehetségesnek tartott. 3 győzelmet Alexandru Serbanescu százados ért el. Ezt a napi csúcsot a háború alatt csak kétszer múlta felül az FARR. Augusztus 16-án 40 bevetésben 22 igazolt és 5 lehetséges légi győzelmet értek el, ez volt a legsikeresebb nap a szovjetek elleni harcban.<sup>247</sup> Az áldozatok LaGG-3, Jak-1 és P-39 Aircobra vadászok voltak, Izjum, Karmatorszkaja, Dolina Golaja és Bogoroditnoje térségében. Az egyéni napi csúcsot az FARR pilóták közül Ion Milu alhadnagy állította fel 5 légigyőzelemmel. A háború alatti napi csúcsát 1944. június 10-én állította fel az FARR, amikor a román vadászok 28 USAAF P-38 Lightning vadászt lőttek le, az USAAF 23 P-38-as elvesztését ismerte be aznap.<sup>248</sup>

1943. augusztus 14-én 9 pilóta érkezett a 9. vadászosztályból, hogy pótolja a 7. vadászosztály veszteségeit. Ezek a pilóták Tiraszopolban már befejezték az átképzést Bf

<sup>244</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 299. o.

<sup>245</sup> Tudor: Serbanescu 53. o.

<sup>246</sup> Bernád: Rumanian aces 30. o.

<sup>247</sup> Archiva M.Ap.N., fond CAR, dosar 7, pag. 30.

<sup>248</sup> Bernád: The prime decade 22. o.

109G-re, mielőtt Kramatorszkajába helyezték őket. Ezt a repteret, amely 16 km-re volt a frontvonalától, a szovjetek állandóan éjszakai bombázásokkal zaklatták. A V-VS bombázók és csatarepülőgépek ilyenkor véletlenszerű célpontokat támadtak. A támadásokban részt vettek a kétfedelű, kétszemélyes U-2 bombázók is, ezeket általában nők vezették és a fedélzeti lövész kézzel hajigálta ki a kis 5 kg-os bombákat, amit a románok 'Kukurznij' (kukorica-daráló) beceneven neveztek (a magyar pilóták kávédarálóként emlegették). A támadások jelentéktelen károkat okoztak, viszont nem hagyták nyugodtan aludni a hajózókat. A 7. vadászosztály nappal ellenséges bombázókat és csatarepülőket támadott és gyarapította győzelmei számát.<sup>249</sup>

A román pilóták képzettsége, tapasztalata és elszántsága azonban nem volt mindig elég a szovjet túlerővel szemben. Augusztus 17-én 6 román Bf 109-es sérült meg. Egy vadászgépet teljesen leselejtezték, amit Costin Georgescu hadnagy vezetett. A vadászpilóta Hs 129B-2-ket kísért Bf 109G-4-es gépével (Num. 28) amikor 15 Jak vadászgéppel ütköztek meg. A légi harc közben a pilóta súlyosan megsérült és kényszerleszállást hajtott végre saját vonalak mögött Szlavjanszk térségében. Georgescu bal karját a kórházban amputálták, véget vetve ezzel légi pályafutásának. Addig 45 bevetést repült P.Z.L. P.11F-el és 50 bevetést Bf 109G-vel.<sup>250</sup>

Számos új Bf 109G-2-es 1943. augusztus 1-jén került először bevetésre az amerikaiak ellen a ploesti olajmezőknél, de erre a későbbiekben térnénk ki részletesebben. Ezek a gépek egyébként az 53. vadászszázadhoz tartoztak, melyek korábban Hurricane gépekkel volt felszerelve. Az egység ekkor ideiglenesen a 4. német vadászrezred 4. vadászszázada (4./JG 4) volt.<sup>251</sup>

1943. augusztus 20-án Ion Milu alhadnagy és Vasile Firu Hs 129B-2 csatarepülőket kísértek a 8. csatarepülő osztályból. Ez volt Milu alhadnagy első bevetése, mióta a 4. német légiflotta parancsnokától, Wolfram von Richtofentől megkapta az 'Eisernes Kreutz, I. Klasse' (első osztályú vaskereszt) kitüntetést (Constantin Cantacuzino tartalékos főhadnagy és Dan Scurtu százados szintén ekkor kapták meg az elismerést). Dolina Golaja térségében a két pilótát 10 Jak-1-es vadászgép lepte meg. Milu alhadnagy azonnal kitérő manőverbe kezdett, mikor még 8 LaGG-3-as csatlakozott a küzdelemhez. Milu alhadnagy G-4-es gépágyú találatot kapott az egyik LaGG-3-tól, miután lerázta üldözőit, kényszerleszállást hajtott végre egy szükség repülőtéren, ami mellett egy német kiszolgáló egység állomásozott. A leszállás

---

<sup>249</sup> Bernád: The prime decade 22. o.

<sup>250</sup> Bernád: The prime decade 22. o.

<sup>251</sup> Bernád: The prime decade 8. o.

után 8 gépágyú találatot és 13 géppuska találatot számolt össze a Bf 109-es törzsén, amellyel később még is visszarepült bázisára.<sup>252</sup>

A gyorsan előrenyomuló szovjet erők miatt 1943. szeptember elején Karmatorskaja repterét ki kellett üríteni. A bevethető gépeket Dnyepropetrovszk és Mariupol repterére, a karbantartásra szorulókat Melitopolba küldték. A 7. vadászosztály késő szeptemberben Genicseszki repterére került, itt kapták meg első Bf 109G-6 gépeiket a Luftwaffétól.<sup>253</sup>

1943. október 10-én szenvedték el a vadászok az egyik legnagyobb napi veszteségüket. Molothnoje térségében, az Azovi-tenger mellett egy raj a szovjet vadászok áldozatává vált. Serbanescu századost is lelőtték, aki égő gépével sikeresen kényszerleszállt saját területen, így sérülés nélkül úszta meg a kalandot. 5 óra múlva a bázisára is visszatért. Liviu Muresan hadnagy kevésbé volt szerencsés. A már 5 légi győzelmet elért pilóta gépének roncsai között lelte halálát. A szovjet propaganda, mint mindig, most is élt a lehetőséggel és rádióon bejelentette, hogy ezek a győzelmek a 7. vadászosztály utolsó gépeit jelentették és Serbanescu százados is halott. Válaszul a románok, egy szovjet reptér fölött elrepülve, üzenetet dobtak le, amiben felajánlották, hogy egy szovjet küldött személyesen találkozhat Serbanescuval, a szovjetek azonban nem éltek ezzel a lehetőséggel.<sup>254</sup>

1943. október 23-án a 9. vadászosztály frissen átképzett pilótái érkeztek Tiraszopolba. A 9. vadászosztály Ploesti-t bombázó amerikaiak ellen repült bevetést augusztus 1-jén majd a hónap folyamán folyamatosan képezték át őket a német típusra. A 9. vadászosztály ekkor leváltotta a kimerült 7. vadászosztályt. Az egységek a gépeiket is kicserélték, a 7. vadászosztály Romániában átvette a 9. vadászosztály I.A.R. 80A típusú gépeit, utóbbi vadászosztály pedig a Tiraszopolban lévő Bf 109G gépeket repülte tovább.<sup>255</sup> A 7. vadászosztály leváltott személyzete 5 hónap frontszolgálat után visszatért Romániába, bár néhányan a legjobbak közül maradtak, hogy tovább harcoljanak.<sup>256</sup> Az FARR legjobb vadászait így két részre osztották, egy részük a keleti fronton harcolt a 9. vadászosztályban az egyre erősebb és jobb V-VS-el szemben, a többiek pedig a 7. vadászosztályban a hazai légtérben készült fel arra, hogy szembenézzen az elkerülhetetlen USAAF bombázóhadjárattal.

---

<sup>252</sup> Bernád: The prime decade 22. o.

<sup>253</sup> Bernád: The prime decade 22. o.

<sup>254</sup> Bernád: Rumanian aces 32. o.

<sup>255</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 302. o.

<sup>256</sup> Bernád: The prime decade 23. o.

### A 8. csatarepülő osztály (41., 42., 60. csatarepülő század):

1943. május 11-én a 2. repülőezred 8. vadászosztálya, mely Targosor repterén állomásozott, a 8. csatarepülő osztállyá alakult át. A korábbi vadász egységből Henschel Hs 129B-2-vel felszerelt csatarepülő egység lett.<sup>257</sup> Az egység kijelölt parancsnoka Ioan Cara százados volt. A repülőosztály 3 repülőszázadból állt: a 41. csatarepülő század parancsnoka Sotropa Leonida főhadnagy, a 42. csatarepülő század parancsnoka Nicolae Serescu és a 60. csatarepülő század parancsnoka Stefan Alexandrescu százados. A repülőosztály 12 tisztből, 18 altisztből, 18 szerelő altisztből és 270 katonából állt.<sup>258</sup> 1943. május 14-én a repülőosztály tagjai Romániából vonattal lengyel területen keresztül Kirovgrádba utaztak. Német oktatók vezetésével a pilóták és a szerelők megkezdték az átképzést a Hs 129B-2-re.

A német döntésben, miszerint a típust a románoknak is odaadják, nagy szerepet játszott, hogy csatarepülő szeszélyes Gnome-Rhone 14M 4/5 repülőgépmotorjai megegyeztek a román repülőgépipar által licensz alapján gyártott I.A.R. 14M repülőgépmotorral, melynek szerelésével a román kiszolgáló személyzet már nagy gyakorlattal rendelkezett.<sup>259</sup> A román pilóták a gépet jól manőverezhetőnek vélték és meg voltak elégedve a hatalmas tűzerővel is. Korábban szinte mindegyik pilóta I.A.R. 80-as vadászgépen repült és a keleti front veteránja volt. 1943. május 20-án kezdték meg az átképzést az új típusra, másnap már az első felszállásokat is végrehajtottak. A pilótáknak nehéz volt az átállás, mert a I.A.R. 80-as egymotoros volt, itt pedig két motort kellett szinkronban üzemeltetni.<sup>260</sup> Kezdetben a pilóták Fw 189-es felderítőgéppel repültek, mert ez is kétmotoros volt és könnyen irányítható is.<sup>261</sup>

1943. június 12-én Stefanescu Parsifal, Avram Olipiu, Claru Gheorge, Logofatu Ion és egy német oktató 5 géppel Uman repterére települt. Június 22-én megtörtént az első baleset. Pucas Stefan gépének leszállás közben durrdefektet kapott a jobb kereke, a sérüléseket azonban gyorsan kijavították. Időközben 3 új pilóta is érkezett az egységhez, majd augusztus 5-én a 8. csatarepülő osztály Mariupolba tette át a székhelyét. A 41. csatarepülő század gépeinek számozása piros színben 100-tól kezdődött, a 42. csatarepülő század számozása

<sup>257</sup> Ordinul Statului Major al Aerului nr. 530 din 7 mai 1943

<sup>258</sup> Archiva M.Ap.N., fond R.I./498-Registrul istoric al Grupului 8 asalt

<sup>259</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 301. o.

<sup>260</sup> Avram, Valeriu: Aviatia de asalt – G8 (Modelism International, Bucuresti, 1994, a továbbiakban: **Avram: G8**) 5. o.

<sup>261</sup> Punka György: Fw 189 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 142, Carrollton, Texas, 1993) 40. o.

sárga színben 200-tól, a 60. csatarepülő század fehér színben 300-tól.<sup>262</sup>

A 8. csatarepülő osztály első éles bevetése 1943. augusztus 15-én volt, 12 gép Kovoszka faluját támadta. 16:10-kor 16 szovjet vadász támadta a csatarepülők bázisát, elpusztítva egy Hs 129B-2-est és többet megrongálva. Augusztus 17-én 6 küldetésben 46 bevetést hajtottak végre a csatarepülőgépek Szinszki és Dolgenszkoje térségében, ellenséges csapatösszevonásokat támadtak jó eredménnyel. 11:30-kor a németek elfogtak egy szovjet rádióüzenetet, amiben az állt, hogy a helyi szovjet erők a román csatarepülőgépek tevékenysége miatt nem tudnak áttörni.<sup>263</sup> Augusztus 19-én volt az egység első halálesete, Petre Sarbu törzsőrmester bevetés közben találatot kapott, de sikerült visszarepülnie bázisa fölé, ott azonban lezuhant és meghalt.

Az I. német hadsereg (parancsnoka von Mackensen) területén a szovjetek intenzív támadást indítottak, a román csatarepülők hevesen támadták a szovjet erőket és az 1. német páncélos hadsereggel együtt nagymértékben hozzájárult a támadás elhárításához a Donyec folyónál, amit von Mackensen külön táviratban köszönt meg az 1. román repülőhadtest parancsnokának.<sup>264</sup>

Augusztus 30-án a 8. csatarepülő osztály Dutu Vasilu őrnagy személyében új parancsnokot kapott. Augusztus 20. és szeptember 2. között naponta több bevetést hajtottak végre Mariupol térségében. Constantin Gheorgescu 26. bevetésén légvédelmi találatot kapott, de 122-es számú gépével egy működő motorral és sérült szárnnal sikerült visszatérnie bázisára. 1943. szeptember első hetében a szovjetek Kijev térségében áttörést hajtottak végre, a 8. csatarepülő osztály így Starai Blizneti repterére települt át. Új pilóták érkeztek Romániából, Rada Ion főhadnagy a 42. csatarepülő századba, Pretor Dimitrie a 60. csatarepülő századba és Ion Buda a 42. csatarepülő századba.

Szeptemberben 2-án Ion Enache törzsőrmester a 42. csatarepülő századból egy szovjet csapatösszevonást támadva, találatot kapott és a jobb motorja leállt, a senki földjén hajtott végre kényszerleszállást. Négy nap múlva tért vissza egységéhez.<sup>265</sup> Szeptember 6-án már újra repült, Szlavianszk mellett hajtott végre alacsony támadást, gépét megint eltalálta a légvédelem. A repülőgépmotorok üzemanyag ellátása akadozott, de a pilótának sikerült 200

---

<sup>262</sup> Avram: G8 5. o.

<sup>263</sup> Archiva M.Ap.N. M.St.M. Sectia a 3-a, dosar 134, „Jurnal de Operatii”, vol. I, fila 129.

<sup>264</sup> Archiva M.Ap.N. M.St.M. Sectia a 3-a, dosar 134, „Jurnal de Operatii”, vol. I, fila 135

<sup>265</sup> Avram: G8 11. o.

méteres magasságba felemelkednie, és azonnal megkezdte a visszatérést a bázisára. Két Jak vadászgép is üldözőbe vette, hogy megadja a kegyelemlövést, de ezeket szerencsés módon sikerült leráznia. A reptér felett kiengedte a futóműveket, ekkor látta, hogy a jobb oldalt korábban szétlőtte a szovjet légvédelem, de folytatta a leszállást. A leszállás pillanatában a gép a jobb sérült futómű miatt 180 fokban elfordult, de ezt sikerül ellensúlyozni a jobb motor hirtelen gázadásával.<sup>266</sup>

Rada Ion szeptember 6-án bevetés közben meghalt, néhány nappal később volt német oktatója is elesett. Orth Dieter hadnagy összekötő tiszt volt a 4. német légiflottából. Amikor román pilótákkal együtt Szlavianszk körzetében bevetésen volt, gépe 14 méteres magasságban találatot kapott és a földnek csapódott. Román pilótatársai ezután észrevettek 8 nagyon jól álcázott T-34-est, de ekkor már vissza kellett térniük a bázisukra. Gyors újrafeltöltés után a harckocsik ellen indultak, akkorra azonban azok már nem voltak ott. Szeptember 14-én Theodor Zabava gépét is lelőtték, azonban ő sikeresen visszagyalogolt az egységéhez.

Szeptember 19. és október 29. között a 8. csatarepülő osztály Herszon és Genisetszk repterén állomásozott. Ion Enache törzsőrmester harmadjára kapott találatot, de megint vissza tudott térni a bázisára, gépét hamar megjavították. Ion Ponearu törzsőrmester gépét az ellenséges légvédelem lőtte le, fogságba esett és 1945 végéig nem tért vissza Romániába.

Október másodikán a 8. csatarepülő osztály nagymértékben hozzájárult a támadó szovjet páncélos ékek visszaveréséhez Krivoj Rog körzetében, amit a német A Hadseregcsoporthoz tartozó parancsnok Von Kleist külön levélben is megköszönt.<sup>267</sup>

Október 29. és november 2. között Csaplinka volt az egység bázisreptere. Muntean Lazar főhadnagyot szovjet terület fölött lelőtték, de a német H. Reiberger főtörzsőrmester Fi 156 Storch repülőgépével leszállt és kimentette. November 2-án Stoian Ion Dumitru törzsőrmester a 60. csatarepülő századból bevetés közben életét vesztette. Ugyanazon a napon az egység Kherszon repterére települt. Az alakulat ekkor mutatta meg igazán, hogy mire képes, a szovjet áttörés több ezer román katona bekerítését vonhatta volna maga után, azonban a 8. csatarepülő osztály több száz bevetést hajtva végre megmentette a román katonákat a fogságtól vagy a haláltól, fedezve a visszavonulásukat. Szerencséjükre a térségben V-VS tevékenység nem volt, így egyedül az erős szovjet csöves légvédelem jelentett veszélyt. Naponta átlagosan 15 bevetést repültek, hajnaltól napnyugtáig. November 2-án egy szovjet lovas ezredet támadtak

<sup>266</sup> Archiva Muzeului Aviatiei, Fond Manuscrise, dosar 9, fila 22-23

<sup>267</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 302. o.

meg, a pilóták visszaemlékezései szerint a 30 mm-es lövedékek egyszerűen darabokra szaggatták a lovakat és lovasaikat. A szovjet csapatok helyi parancsnoka is a csatarepülőgépek áldozatává vált, mikor egy csónakon átkelést hajtott végre.<sup>268</sup> Ez idő alatt 5 Hs 129B-2 veszett oda, 2 pilóta halt meg. Mladin Constantin törzsőrmester ellenséges vonalak mögött zuhant le gépével, de Marinescu Dumitru törzsőrmester ellenséges tűz alatt egy futárgéppel leszállt és kimentette pilóta társát.

1943. november 12. és 1944. január 7. között a 8. csatarepülő osztály Nikolajev és Lepetika repteréről indult bevetésre. 2 pilótát vesztek Verdes Enache törzsőrmestert a 42. csatarepülő századból és Logofatu Ion századost a 41. csatarepülő századból.<sup>269</sup> 1944. február elsejétől a 8. csatarepülő osztály Nikolajev repterén állomásozott. Ez egy jól kiépített bázis volt, beton felszálló pályákkal. Február 23-án az egységet Emanoil Ionescu vezérőrnagy látogatta meg. Miközben szemlét tartott a reptéren, szovjet csatarepülőgépek jelentek meg fölöttük és megkezdték a támadást. Három kötelék IL-2-es, kötelékenként 16 géppel támadott, fedezetüket Jak vadászok biztosították. A reptér védelmét ellátó német vadászok épp bevetésen voltak. Az IL-2-ek a reptér oldalán felsorakozott Ju 52-es szállítógépeket kezdték el löni. Csak két német Bf 109G szállt fel, melyek ülőkészültségben voltak. A román pilóták a Hs 129B-2 gépeikhez szaladtak és megkezdték a felszállást, hogy gépeiket biztonságba menekítsék. Szerencsájukra újabb német vadászok csatlakoztak az ütközethez, a Fw 190-esek egy másik repterről lettek riadóztatva. Az erősítés következtében a román csatarepülőgépek már nem menekültek, hanem rátámadtak a szovjet csatarepülőkre. Mindenki lőtt mindenre, ami elé került. A német vadászok lelőttek egy IL-2 gépet és egy Jak-1-est. A román gépek nem értek el légi győzelmet, az IL-2 gépeknek csak sérüléseket tudtak okozni. A légi harc 20 percig tartott. Néhány szállítógép sérülésén kívül nem történt nagyobb kár. A látogatóban lévő tábornok így élesben tekinthette meg az egységet.<sup>270</sup>

1944. január 7. és április 4. között a 8. csatarepülő osztály Odessza repterén állomásozott, majd ezután tért vissza Romániába, Tecuci repterére.<sup>271</sup>

---

<sup>268</sup> Avram: G8 14-16. o.

<sup>269</sup> Avram: G8 33. o.

<sup>270</sup> Archiva Muzeului Aviatiei, Fond Manuscrise, dosar no. 48

<sup>271</sup> Avram: G8 33. o.

### **A 3. zuhanóbombázó osztály (73., 81., 85. zuhanóbombázó század):**

1943. elején Jienescu vezérezredes és Gerstenberg vezérőrnagy többször váltottak levelet egymással, amiben többek között megállapodtak 29 Ju 87D-3-as kölcsönzésében is. A gépek német tulajdonban maradtak és a német veszteségi listán szerepeltek, ha a későbbiekben lelőtték őket, a román legénységről azonban német nyilvántartás nem készült. A gépek kiszolgálását is a németek biztosították. A 73. zuhanóbombázó század, 81. zuhanóbombázó század és 85. zuhanóbombázó század összevonásával felállították a 3. zuhanóbombázó osztályt (Grupul 3 picaj), melyet stukákkal akartak felszerelni. Az egység századainak pilótái azelőtt PZL, Potez 63-as és I.A.R. 37-es gépekkel repültek alacsonytámadó feladatkörben, ezredenként 24 géppel. Várhatóan az egységet 45 zuhanóbombázóval tervezték felszerelni, ezért a századokhoz a régiek mellé új pilótákat is toboroztak, kivétel nélkül veteránokat. Mihai Belcin törzsőrmester 1936-ban csatlakozott az FARR-hez, lengyel és román gyártású gépeken repült. A sztálingrádi hadjárat idején I.A.R. 80 vadászgépével többször kísért német stukákat és lenyűgözőnek találta őket. Ekkor a 42. vadászszázadban repült. Repterükön egy gépkocsival véletlenül nekiment egy Ju 52-es szállítógépnek 1943 elején, ezért parancsnoka alig várta, hogy megszabadulhasson tőle, így mikor jelentkezőket kerestek a zuhanóbombázó egységhez, azonnal áthelyeztette, több más pilótatársával, akiket szintén nem kedvelt. Radu Alexievici törzsőrmester Savoia hidroplánt vezetett korábban a Fekete-tenger partján, Petre Gherman törzsőrmester Blenheim bombázón repült. Mint láthatjuk, a jelentkezők összetétele vegyes volt. Az egység parancsnoka Francisc Galeno őrnagy lett, akivel az egység pilótái nagyon meg voltak elégedve, annak ellenére, hogy egyetlen bevetésen sem vett részt, sem kezdetben, sem később.<sup>272</sup>

A pilótákat Nikolajev repterén képezték át az új típusra német oktatók segítségével. Anton Andorfer hadnagy stuka pilóta korábban a 77. német zuhanóbombázó ezred 1. zuhanóbombázó osztályának (I./St.G. 77) tagja volt és valódi veteránnak számított. Mivel nem volt oktatógép, a lövész helyére ültek a román tanoncok, melynek ülését előre fordították. Két-három felszállás és gyakorló támadás után a román pilóták egyedül vitték el a gépeket gyakorlatozni. Lövészeket is toboroztak a kétszemélyes géphez, akik korábban általában rádiósok voltak. Iulian Grigorescu volt az egyik, aki áthelyezésekor neheztelt, hogy kényelmes

---

<sup>272</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 4-6 o.

bukaresti beosztását frontszolgálatra kellett cserélnie, ezért, miután nem tetszett neki a repülés, Nikolajev repterétől hazáig akart gyalogolni. Galeno, a parancsnok ezt meghallván választás elé állította a rádióst, vagy folytatja a kiképzést, vagy a helyszínen agyonlövik. A válasza nem kellett sokat várni, később a lövész kitett magáért és kitüntetések is szerezett. A pilóták gyakorolták a kötelékrepülést és a zuhanó bombázást, illetve koordinálniuk kellett a lövészek tevékenységét is. Megtörtént az első és egyetlen halálos baleset a kiképzés alatt. 1943. május 22-én Dumitrescu törzsőrmester gépét nem tudta kivenni a zuhanásból és a földnek csapódott, megölve lövését, Gocimant szakaszvezetőt is. Május 27-én 25 román stuka repült kötelékben, majd a kiképzés végén ünnepséget tartottak egy röplabda meccset is rendezve. 1943. május 31-én az egységet bevethetőnek nyilvánították.

Még Észak-Erdély elvesztése idején az egység új kutyáját Hitlernek nevezték el, annyira utálták a németeket, ez a német összekötő tiszték megjelenésekor konfliktusokat okozott, ezért németek jelenlétében ezután a kutyát csak Cutu-nak (kutyus) hívták.<sup>273</sup>

1943. június elején a 3. zuhanóbombázó osztály Mariupol repterére települt, hogy megkezdje frontszolgálatát, bár pár gépet még Nikolajevben hagytak, hogy további pilótákat képezzenek ki. Andorfer hadnagy nehezményezte, hogy ilyen rövid képzés után bevetik a románokat, a németeknek sokkal hosszabb kiképzési idejük volt, azonban a fronton égető szükség volt a zuhanóbombázókra. Június folyamán 13 bevetést hajtottak végre 132 felszállással, egy gép veszett oda. A gépet a szovjet légvédelem találta el, de visszatért bázisára, ahol kényszerleszállást hajtott végre, miközben a pilóta megsérült.<sup>274</sup>

A 3. zuhanóbombázó osztály 1943. július 6-án a Kercs-félszigetre lett áttelepítve, ahol hónapokig az egyetlen zuhanóbombázó egység volt, amely támogatatta az ott lévő német és román földi csapatokat a Kubán hídfőnél. Ottléte alatt az I. német repülőhadtest felügyelete alá tartozott. Az alakulat októberben települt át a Krímbe. Számos a német és román arcvonal elleni szovjet áttörési kísérletet hiúsítottak meg, amivel kivívták a 97. német hadosztály, az I. német repülőhadtest és a 17. német hadsereg elismerését. Aknákat is telepítettek és kisebb szovjet hajóegységeket is támadtak fedélzeti fegyvereikkel.<sup>275</sup>

1943. július folyamán 57 bevetés alatt 770 felszállással, 5 gép veszett oda, hárman haltak meg. Az egység kezdetben Bagerovo repterén állomásozott és eredetileg csak egy 20 napos

---

<sup>273</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 7-8 o.

<sup>274</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 9-10 o.

<sup>275</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 301. o.

turnusról volt szó, de sokkal tovább maradt. A térségben német stukák is tevékenykedtek, gyakran repültek közös bevetésen. Áttelepüléskor 50 román szerelőt is küldtek 6 Ju 52-es szállítógéppel, hogy a helyi német állományt ne terheljék túl. Majd két hullámban átrepült a 40 román zuhanóbombázó is. Leszálláskor az egyik stuka megsérült, mert pilótája durván tette le a gépet. Az átrepülő egység kötelék parancsnoka Vasilu Aduta alezredes volt, akit a német stukák parancsnoka Spiegel százados köszöntött. A gépeket rögtön előkészítették egy lehetséges riasztásra. Július 6-án történt az első véres veszteség. Az egyik román stukát a szovjet légvédelem eltalálta, a pilóta, Ovidiu Cercel hadnagy sikeresen kiugrott, lövésze Emil Dumitrescu szakaszvezető azonban nem volt ilyen szerencsés, bár ki tudott ugrani, az ernyője nem nyílt ki idejében. Egy másik román stuka kényszerleszállást hajtott végre, szovjet légvédelmi találat miatt, Mircea Badulescu hadnagy Goszka-Gafeszkaja falu főutcáján szállt le. Leszállás közben átgurult a gépével egy fahídon, ami rögtön ezután összeomlott, tovább gurulva nekiment egy villanypóznának, ami leszakította a gép jobb szárnyát. Aznap este szovjet gépek bombázták a románok repterét, jelentéktelen károkat okozva. A veszteségek pótlására 3 új gép érkezett a következő napokban. A román felső vezetés a bevetés után megnyugodott, mert attól tartott, hogy az egység nagyon magas veszteségeket fog szenvedni. A hónap második felében 6 új gép érkezett személyzettel együtt. Július 21-én egy Ju 52-es postát és ellátmányt hozott Romániából, ami javított az egység morálján. Július 22-én Melchoff faluja ellen intéztek támadást, Mihail Belcin gépe műszaki hiba miatt kényszerleszállást hajtott végre saját vonalak mögött. A bevetésre magával vitte egyik szerelőjét, mint lövészt. Werner Metianu már hetek óta könyörgött a pilótának, hogy vigye magával. Felszállás után a motor füstölni kezdett és ki is gyulladt. A szerelő meg is jegyezte, hogy milyen szép füstöt bocsát ki a gép, majd mikor rájött, hogy baj van, elkezdett imádkozni. A pilóta gond nélkül leszállt a német vonalak mellett. Egy német katona szuronyt szegezve ment a géphez. Szerencséjükre a szerelő temesvári születésű német volt. A bevetések nagy részét Andorfer hadnagy vezette, mert a németek azért szerették rajta tartani a szemüket a románokon, másrészt Galeno, a román parancsnok nem volt hajlandó egyetlen bevetést sem repülni. A bevetések után a szárazföldi erők, legyen az német vagy román, levelekben gratuláltak az egységnek, egyfajta lobbizás indult el, hiszen kinek nem jött jól a légi támogatás, amikor a szovjet erők nyüzsgtek a térségben. Július 26-án újabb magas rangú román küldöttség látogatta meg az egységet, akik 3 Ju 52-es szállítógéppel érkeztek meg. Étel

és ital rakományt is hoztak, ilyenkor a látogatások általában mindig dorbézolásokba fulladtak. Bevetésmentes időszakban a katonák az Azovi-tenger partjára jártak fürdeni.<sup>276</sup>

1943. augusztus, 28 bevetés, 568 felszállás, 2 gép veszett oda. Augusztus elsején kilenc gép az Azovi-tenger fölé ment lehetséges szovjet hajócsoporthozadásokat támadni. Andorfer vezette a köteléket, célpontot azonban nem találtak, így a rádión parancsot adott a román pilótáknak, hogy dobják le bombáikat, mert azzal veszélyes volt leszállni. A román pilóták látván, hogy Andorfer hazaviszi bombáit, nem oldották sajátjaikat, mondván hogy ők is meg tudják azt tenni, amit egy német pilóta. Augusztus 3-án Andorfer visszarepült Nikolajevbe három géppel, melyek komolyabb szerelésre szorultak. Nem harci bevetés lévén Galeno is elkísérte német pilóta társát, Andorfer háta mögött a lövész székében ülve. Pár nap múlva visszatértek két vadonatúj és egy kijavított géppel. Augusztus 6-án bombavető versenyt tartottak, amit nem meglepő módon Andorfer nyert meg, tökéletes minősítéssel. A legjobb román pilóták a versenyben Nicolae Stan törzsőrmester és Gheorghe Postolache voltak. Még aznap három pilóta és egy szerelő is érkezett az egységhez. Augusztus 7-én repülőgépmotor leállás miatt kényszerleszállást hajtott végre a 37-es számú gép. A személyzet nem sérült (Theodor Negulici törzsőrmester és Napoleon Dima tizedes). Tudor Andrei hadnagy és Constantin Mazilu törzsőrmester repülték az egység 100. bevetését. Az esemény újabb ünneplésre adott okot. Hempel, egy német filmhíradós csapatával ezt filmre is vette, az ünnepség azonban olyan jól sikerült, hogy a filmet sosem vetítették le. Augusztus 8-án a 22-es számú stukát egy szovjet vadász támadta meg, de a zuhanóbombázó szerencsésen visszatért. Pilótája Leon Chirila törzsőrmester 32 lyukat számolt meg a gépe törzsén leszállás után. Még aznap egy Bf 108 Taifun futárgép vitte el Anton Andorfer hadnagyot, aki visszatért régi egységéhez, a 77. német zuhanóbombázó ezredhez (StG 77), hogy átvegye a 8. század irányítását. 1944 elején megkapta a lovagkeresztet. 1944 végén megházasodott, majd áthelyezték a 2/SG 77-hez, amely már Fw 190F gépekkel repült. 1945. április 11-én bevetés közben meghalt, egy hónappal a háború vége előtt, több mint ezer bevetésen vett részt addig. Pozícióját Hans Neumann vette át, aki korábban a 3. német zuhanóbombázó ezredben (StG 3) Görögországban és Tunéziában tevékenykedett.

Augusztus 9-ére a rendelkezésre álló 44 stukából már 31 volt sérült, 6 darabot a szovjet vadászok tépáztak meg a többi pedig a légvédelem, azonban mindegyik sérülést ki tudták

---

<sup>276</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 11-17 o.

javítani.<sup>277</sup>

Augusztus 9-én a 34-es számú stuka lelőtt egy szovjet R 10-es gépet. A román gép pilótája Radu Alexievici törzsőrmester, lövésze Gheorghe Benca szakaszvezető volt. Ezután egy csendesebb időszak következett, ami jól jött a kimerült hajózóknak, új gépek is érkeztek, így a hónap végére az egység ismét teljes létszámú volt.<sup>278</sup>

Miután augusztusban a szovjetek ellentámadása a Dél Hadseregcsoporthoz erőit visszaszorította, Manstein tábornagy szeptember 3-án javasolta Hitlernek, hogy készítsék elő a Kubán-hídfő kiürítését. A 17. német hadsereg hozzálátott, hogy a német haditengerészet (Kriegsmarine) bevonásával kidolgozza a kiürítés menetét. A Kercs - félsziget irányába négy kikötőből négy hajóútvonalat jelöltek ki. A hídfő kiürítése szeptember 7-én vette kezdetét.

Az Észak-kaukázusi Front 248700 katonával, 20 lövészhadosztállal, öt lövészdandárral és két harckocsi dandárral szeptember 10-én támadást indított a német-román hadművelet megakadályozására a Kubán-hídfőnél. A szárazföldi csapatokat a 4. légi hadsereg támogatta. A 18. hadsereg (K. N. Leszelidze altábornagy) megpróbálta megakadályozni a német-román erők távozását, és ennek érdekében Novorosszijszktól északra, valamint a kikötőváros közvetlen közelében még az első napon újabb partraszállást hajtott végre. A 4. német hegyi hadosztály és a 73. német gyalogoshadosztály nem tudta feltartóztatni a szovjeteket, ezért szeptember 16-ra virradóra kiürítették a várost.<sup>279</sup>

A 17. német hadsereg időközben több közbeeső állást is kialakított a Tamany-félsziget felé. Ezek közül a legkeletibb az úgynevezett „Kis-Gót-vonal” volt. A csapatok elszállítását az utóvédharcokat folytató hadosztályok biztosították. A különleges terepadottságok miatt a szovjet 9. és 56. hadsereg csupán arcból intézhetett támadást a németek védelmi vonala ellen, ez pedig jelentősen lelassította az előrenyomulást.<sup>280</sup>

1943 szeptemberében, a 3. zuhanóbombázó osztály 17 bevetést, 330 felszállást teljesített, 2 gép veszett oda, négyen haltak meg. Szeptember 2-án 18 gép szállt fel szovjet csapatösszevonásokat bombázni, az akciót azonban az I. német repülőhadtest menetközben lefújta és átirányította a gépeket, az új célok szovjet légvédelmi ütegek voltak. A 9-es számú gép, személyzete Alfons Auner törzsőrmester és Viorel Almasanu tizedes, telitalálatot kapott,

<sup>277</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 301. o.

<sup>278</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 18-28 o.

<sup>279</sup> Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 (Pueblo Kiadó, 2003., a továbbiakban **Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945**) 37. o.

<sup>280</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 37. o.

egy légvédelmi gránát pont a bombát találta el. Ez volt az első olyan bevetés, ahol mindkét hajózó meghalt. A román repülő újság az „*Aripi Romanesti*” (Román Szárnyak) az októberi számában méltatta a hajózók hősiességét, külön kiemelve a lövész erdélyi származását, aki feláldozva magát mindenért, ami egy románnak szent, úgy halt meg, hogy már sosem lát többé (román) erdélyi napfelkeltét.<sup>281</sup>

A 3. zuhanóbombázó osztály több bevetést repült Novorosszijszk ellen. A szerelők, hogy több rendelkezésre álló gépe legyen az egységnek, elkezdtek használni a dupla jelzéseket, magyarul a Luftwaffe által az adott számon nyilvántartott gép valójában két gépet jelentett. Az első ilyen a 25-ös volt, aminek társa a 25a lett. Szeptember 25-én a I. német repülőhadtesttől magas rangú német tisztek látogatták meg az egységet, és 37 hajózót tüntettek ki érdemeikért. Ugyanazon a napon német zuhanóbombázó osztály érkezett Bagerowo repterére erősítésként, a 77. német zuhanóbombázó ezred 3. osztálya (III./StG 77) Georg Jakob százados vezetésével. Még aznap a román egység két Ju 87D-5 gépet kapott, majd másnap még kettőt. Ezeknek a gépeknek már le lehetett robbantani a futóműveit, így kisebb volt az esélye az átfordulásnak kényszerleszállás esetén. Szeptember 29-én Stefan Gherman törzsőrmester és lövésze Constantin Stancu tizedes bevetésből visszatérően leszállás közben Ju 87D-3-val (WNR 110617) átvágódott és felrobbant. Október 1-jén a 3. zuhanóbombázó osztályt visszavonták az I. német repülőhadtest állományából az FARR-hez. Az egységben eddig repülő német pilóták visszatértek régi egységükhöz, a németek által biztosított Ju 52-es gépek pedig megkezdtek a román állomány átrepülését Rikowoba.<sup>282</sup>

Október elején az egyre szűkülő Kubán-hídfőt három gyalogoshadosztályával, egy vadász- és egy hegyi hadosztályával már csak a 17. német hadsereg V. német tábori és XXXXIX. német hegyi hadteste védte. A román hegyi hadtest két hadosztálya a Tamany-félszigetet biztosította. A német zászlóaljok fokozatosan vonultak vissza a Kercs-félsziget felé. Eközben több megerősített terepszakaszt is védtek, sorrendben a Berlin-, München-, Breslau- és Stuttgart-vonalat.

1943. október 19-én reggel 7 órakor az 56. szovjet hadsereg egységei teljesen birtokba vették a Tamany-félszigetet. Ezzel az utolsó német katona is elhagyta a félszigetet. A szovjet front 30 nap alatt a visszavonuló ellenséget üldözve 150 kilométert nyomult előre. Eközben 65510 katonát, 111 páncélost, 70 löveget és aknavetőt, valamint 270 repülőgépet vesztett.

<sup>281</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 28 o.

<sup>282</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 29-34 o.

Négy hét alatt a német haditengerészet a 17. német hadsereg 239699 katonáját, 16311 sebesültet, 27456 polgári személyt, 21230 gépjárművet, 74 páncélost, 1185 löveget, 74657 lovat és 115477 tonna hadianyagot szállított át a Krím-félszigetre. Szovjet adatok szerint eközben 70 német hajó süllyedt el vagy rongálódott meg. A Luftwaffe 15661 főt légi úton evakuált. Hitler még 1943. szeptember 20-án Kubán Pajzsot alapított a harcokban részt vett katonák számára.<sup>283</sup>

A 3. zuhanóbombázó osztály Kubáni szereplése kétségtelenül az FARR háború alatti legsikeresebb bombázó teljesítménye volt, megállapítható hogy ezek voltak a legkiválóbb szárazföldi támogató bevetések, amit a németek más szövetséges nemzet légierijétől kaptak.<sup>284</sup>

1943. október, a szovjet erők elvágják a Krím-félszigetet a német főerőktől, 48 bevetés, 494 felszállás, 3 gép veszett oda, ketten haltak meg, hárman megsérültek. A Ju 52 szállítógépeket 26 Ju 87-es követte az új bázisra. Megérkezésükkor rögtön felbukkant egy szovjet felderítő repülőgép és lefényképezte a repteret. A 7. román vadászosztály fedezte a stukákat bevetéseik alatt. Estére tíz szovjet bombázó négy vadász fedezete alatt bombázta a repteret. Egy stuka komolyabban és kilenc másik könnyebben sérült, a szerelők mindet helyre tudták hozni. A reptér közel volt a frontvonalhoz. Október 4-én már csak 13 stuka állt bevetésre készen. Október 5-én este ezt a repteret is megbombázták a kétfedelű Po 2-esek női pilótái. A román pilótákat ez zavarta a pihenésben, ezért kollektív levelet írtak a Román Védelmi Minisztériumnak, hogy oldják meg a problémát, ami veszélyezteti a harckészséget. Míg a németek ilyenkor rendszerint reflektorokat, plusz légvédelmi ütegeket vagy éjszakai vadászokat telepítettek a reptérre, ha teheték, addig a román felső vezetés egy Ju 52-es géppel egy szállítmány román bort küldött a pilótáknak, akik esténként elfogyasztván a bort, mély álomba merültek. A pilóták átlagosan napi két-három bevetést repültek ebben a hónapban. Ellenséges vadászokkal nem találkoztak, vagy ha igen, az összecsapást el tudták kerülni. Október 7-én 18 gép állt bevetésre készen a szerelők megfeszített munkájának köszönhetően. Délután a harmadik támadás során, Mavrediszka körzetében ágyúállásokat támadtak, a heves légvédelmi tűz eltalálta a 2-es számú gépet és az a földbe csapódott, Ioan Tura törzsőrmester és Constantin Baicus szakaszvezető halálát okozva. Október 8-án 3 támadás, az utolsó során Grunsvievka térségében egy szovjet vadászgép, annak ellenére, hogy a 12 stukát 4 Bf 109-es

<sup>283</sup> Szabó – Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 37. o.

<sup>284</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 301. o.

védte, eltalálta a 29-es számú gépet. A gép pilótája, Gheorghe Boanca törzsőrmester és lövésze, Petre Calniu tizedes megsérültek, miközben gépükkel kényszerleszállást hajtottak végre. A nikolajevi kórházba vitték őket. Október 22-én a front közeledése miatt Karankut repterére települt át a 3. zuhanóbombázó osztály. 14 stuka repült át ekkor az új bázisra. A többi karbantartást igényelt és csak később csatlakozott egységéhez. A szovjet vadászok egyre nagyobb számban tűntek fel a szektorban. Október 25-én a 4-es számú stuka egy Jak 7-es lelövését jelentette. Petre Pestereanu lövész győzelmét visszaigazolták. Október 26-án a harmadik bevetés során a 11 stukát 20 szovjet vadász támadta, a lövészek két vadász lelövését jelentették. A 12-es gép kényszerleszállást hajtott végre Novo-Danielovka mellett. Lövész Napoleon Dima őrmester a szemén sérült meg. A 20-as számú gépet húsz találat érte az öt perces szovjet vadásztámadás során. Az egységet felkészítették a tiraszopoli áttelepítésre.<sup>285</sup> 1943 novemberében a 3. zuhanóbombázó osztály 54 bevetést, 454 felszállást teljesített, 3 gép veszett oda, ketten haltak meg, egy ember megsérült. Az egység Perekop térségében támadta a szovjet csapatokat.

A szovjet Észak-Kaukázusi Front 18. hadseregének deszantja november 1-jén szállt partra a Kercsi-félsziget nyugati részén, a Kercstől délre fekvő Eltyigen körzetében, és egy hat kilométer széles és két kilométer mély harcászati hídfőt alakított ki. Az V. német hadtest illetve a 3 román hegyivadász és 6. román lovashadosztály páncélosokkal támogatott ellenlökései kezdetben sikertelenek maradtak, később mégis sikerült felszámolniuk a szovjet állásokat.<sup>286</sup> A 3. zuhanóbombázó osztály elsődleges feladata ekkor az volt, hogy a 3 román hegyivadász és 6. román lovashadosztályt támogassa, a partra szállt szovjet tengerészgyalogosok ellen, akiket december elejére végül sikerült a tengerbe szorítani.<sup>287</sup> November 1-jén 7 bevetést hajtottak végre, elsősorban szovjet harckocsikat bombáztak. A negyedik bevetésen a 22-es számú gép zuhanóbombázás közben célpontja fölött felrobbant, megölve Ovidiu Atanasiu törzsőrmester pilótát és Vasile Usurelu tizedes lövészt, valószínűleg a bombájukat érte légvédelmi találat. A hetedik bevetésen a védővadászok sikeresen hárították a szovjet P-39-es Aircobra vadászgépek támadását. November 2-án öt bevetést hajtottak végre. Gheorghe Camenita törzsőrmester stukájával 3 utast szállítva hajtott végre átrepülést egy másik reptérre. Ilyenkor rendszerint a potyautasok a lövész helyére és a gép törzsébe

---

<sup>285</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 35-42 o.

<sup>286</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 37. o.

<sup>287</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 301. o.

kuporodtak be. Az utasok Aldea hadnagy, Paza százados és Cornel Predoiu szerelő volt. Balszerencsájukra a közelükben, Djankojban lévő német raktárakat támadó szovjet csatarepülőgépek tevékenykedtek, a szovjet csatarepülőket kísérő vadászgépek közül két Jak a stukára támadt. A stuka pilótája mindent megtett, hogy éles manőverekkel elkerülje a vadászok támadását, de így is jó pár sorozat betalált, Predoiu ekkor sérült meg. Ráadásul egy repesz lövedék eltalálta Aldea állkapcsát is, mely teljesen szétroncsolódott. Zuhanóbombázás alatt gyakran előfordult, hogy a kabinban kisebb tárgyak vagy állatok lebegtek a pilóta előtt (egerek gyakran bemásztak a gép törzsébe), azonban amikor a pilóta Aldea fogait és egy szakáll darabot látott maga előtt, igencsak megijedt. Egy közeli reptéren sikerült leszállni, az ottani földi légvédelem pedig elkergette a szovjet vadászokat. Predoiu két óra múlva belehalt sérüléseibe, Aldea egy német kórházba került és felépült. Pár hónap múlva már beszélni is tudott. November 5-én az osztály Karankut repterén állomásozott, éjszaka riadót rendeltek el, mert a közelben szovjet ejtőernyősök értek földet és felmerült a lehetősége annak, hogy a román bázist is megtámadják. A hónap folyamán átlag napi négy támadást hajtottak végre 10 gépes kötelékekben, ha az időjárás megengedte. A szovjet vadászok egyre intenzívebben tevékenykedtek.<sup>288</sup>

November végén az 56. hadsereg 11. gárda-lövészhadteste is partra szállt a félsziget északkeleti csücskén. A német és román ellenlökések itt is védekezésre kényszerítették a szovjeteket, de a hídfőt már nem tudták felszámolni. A harcok december 11.-ig tartottak, amelyek során a szovjet front (1943. november 20.-tól Önálló Tengeremelléki Hadsereg), a Fekete-tengeri Flotta, valamint az Azovi-tengeri Flottilla részei 150 ezer katonájukból 27397 főt veszítettek.<sup>289</sup>

1943 decemberében a 3. zuhanóbombázó osztály 24 bevetést teljesített, 183 felszállással, 4 gép veszett oda, ketten haltak meg, egy sérülés történt. A hónap elején a Kercs-félsziget térségében tevékenykedtek. A bevethető gépek száma átlag 9 volt. December 6-án négy új gép érkezett az egységhez. December 8-án 11 stuka hajtott végre bevetést, 4 horvát Bf 109-es kísérte őket. 7 szovjet Aircobra támadta meg őket, Negulici törzsőrmester 6-os számú gépét eltalálták. A pilóta a fején sérült meg és annyira vérzett, hogy alig látott valamit, a lövésze Ioan Marsolescu segítségével repült tovább és szállt le. Andrei hadnagylégvédelmi találat miatt kényszerleszállást hajtott végre a senki földjén, sikeresen visszatért a saját vonalak

<sup>288</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 43-48 o.

<sup>289</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 37. o.

mögé, gépét azonban leírták. Popescu törzsőrmester 7-es számú gépe bevetés közben eltűnt. A bevethető gépek száma újra 10 alá csökkent. Decemberben a 3. zuhanóbombázó osztály utolsó bevetését 27-én repülte 10 géppel. A 14-es számú stuka légvédelmi találat miatt kényszerleszállást hajtott végre, személyzete sértetlen maradt, azonban a gépet javíthatatlannak minősítették.<sup>290</sup>

1944 januárjában a 3. zuhanóbombázó osztály 16 bevetést teljesített, 99 felszállással, 2 gép veszett oda, ketten haltak meg. A bevethető gépek száma ötre csökkent. Január 14-én a 28a számú gép bevetés közben eltűnt. Mint később kiderült két szovjet vadász támadta meg, a sérülések miatt kényszerleszállást hajtott végre Iszlám-Terek térségében. A nehéz terepen a gép átvágódott, megölve a pilótát Gheorghe Camenita törzsőrmestert. A lövész Gheorghe Novac szakaszvezető kirepült a gépből és eltört a gerince, kórházba kerülve ő számolt be az eseményekről. Később Bukarestbe szállították, de pár hét múlva meghalt. Január 18-án az 1-es számú gép kényszerleszállást hajtott végre, személyzete nem sérült. Január 23-án a 21a számozású gép lövésze, Vasile Popescu százados lelőtt egy szovjet vadászgépet. Január 24-én a 3-as számú gép felrobbant, miközben a szerelők bevetésre készítették elő, megölve 5 román és 3 német szerelőt. Bár kezdetben szabotázsra gyanakodtak, a tragédiát valószínűleg a kimerültség okozta. Január 28-án három szovjet gép támadta meg Karankut repterét, a 3. zuhanóbombázó osztály gépei és legénysége sértetlen maradt, egy román hegyivadász halt meg, aki utasként utazott egy Ju 52-es szállítógépen. A hónap során naponta átlag öt gép állt bevetésre készen.<sup>291</sup>

1944 februárjában a 3. zuhanóbombázó osztály 8 bevetést teljesített, 79 felszállással, egy gép sem veszett oda. Február 4-én szovjet gépek támadták Karankut repterét. Német vadászok közbeavatkoztak és a légvédelem is erős volt, 20 szovjet gépet lőttek le, a román pilóták a földről nézték a támadást. A 3. zuhanóbombázó osztály bevethető gépeinek száma átlag 10 körül volt ebben az időszakban, ami hónap végére 15-re nőtt.<sup>292</sup>

1944 márciusában a 3. zuhanóbombázó osztály 29 bevetést teljesített, 289 felszállással, egy gép sem veszett oda. Az osztály ebben a hónapban elsősorban szovjet harckocsik ellen repült bevetést. Karankut repterét sorozatos szovjet légitámadások érték, komolyabb károk azonban a hatékony német védelemnek köszönhetően nem keletkeztek. Az egység a 3000.

---

<sup>290</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 49-53 o.

<sup>291</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 54-58 o.

<sup>292</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 59-61 o.

bevetését ebben a hónapban ünnepelte.<sup>293</sup>

1944 áprilisában a Krím visszafoglalását a 4. Ukrán Front kapta feladatul. Tolbuhin hadseregtábornok csapatai, nevezetesen 18 lövészadosztály, egy harckocsi hadtest, két önálló harckocsi dandár és két megerődített körlet április 8-án indítottak támadást déli irányban. A front 2. gárda- és 51. összefegyvernemi hadserege, megerősítve a 19. harckocsi hadtesttel, a perekopi szoroson keresztül nyomultak előre az itt védő 17. német hadsereg XXXIX. hegyi hadtestével szemben. Az Önálló Tengeremelléki Hadsereg csapatai, 12 lövészadosztály, két lövészdandár és egy harckocsi dandár a Kercsi-félszigeten foglalt hídfőjükből kitörve próbálták felszámolni a német-román erőkből álló V. hadtest védelmét. A szovjetek 559 harckocsival és önjáró löveggel, a németek viszont csupán a 191., és 279. rohamlöveg dandárok 70 páncélosával rendelkeztek. A 17. német hadseregnek hat német gyalogos hadosztálya, három román hegyi hadosztálya, két román lovashadosztálya és két román gyalogos hadosztálya volt. A német-román csapatok, a haditengerészeti tüzérség és a légierő április 8. és 13. között 285 szovjet páncélos kilövéséről tettek jelentést.<sup>294</sup>

1944 áprilisában a 3. zuhanóbombázó osztály 9 bevetést, 75 felszállást teljesített, 1 gép veszett oda. Április 7-én 20 Il-2-es bombázta újra a repteret, a hatékony német légvédelem és a vadászok 16 Il-2-est lőttek le. A román pilóták is besegítettek, stukáikból kiszerve a lövész fegyverét, tüzet nyitottak a támadó gépekre. Este Pe-2-esek és A-20-as Bostonok bombázták újra a repteret, két román stuka megsemmisült. A front egyre közelebb ért a reptérhez, állandósultak a szovjet bombázások, április 8-án az egységet felkészítették a reptér kiürítésére. Április 10-én vetették be őket utoljára erről a bázisról.

Április 10-én délre megérkezett a kiürítési parancs, a németek felszólították a románokat, hogy adják át nekik a gépeiket, Galeno azonban ezt megtagadta. Egy gyors megbeszélés és egy-két telefon után a románoknál maradtak a stukák, ekkor még tíz volt bevethető állapotban. Délután háromkor a rendelkezésre álló stukákkal és Ju 52-es szállítógépekkel megkezdtek a kiürítést. Ezután még kétszer tértek vissza a gépek, a légénységen kívül szinte mindent hátrahagytak. Az utolsó felszállásnál már elérték a repteret a visszavonuló német és román földi egységek, akiket a szovjet vadászgépek folyamatosan géppuskáztak. Az új reptér Kerszonesz volt, ahol nagyon sok visszavonuló egység állomásozott, így a 3. zuhanóbombázó osztály alig talált helyet magának. Karankut repteréről eközben Galeno telefonált az 1. német

<sup>293</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 63-65 o.

<sup>294</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 50. o.

repülőhadtest főhadiszállására, hogy szállítógépeket igényeljen a kiürítéshez. A német földi egységek eközben Szevasztopol és Szimferopol felé masíroztak, a reptéren pedig megkezdték a sérült járművek és repülőgépek robbantását. Miközben este a robbanások lángnyelvei csaptak fel, jól látszottak a szovjet bombázók és csatarepülők, amelyek bombáztak minden lehetséges célpontot. A hátra maradt román személyzet fedezékekbe bújva próbálta átvészelni a támadást, miközben megittak mindent, ami még a rendelkezésükre állt. Másnapra Ju 52-esek érkeztek és elvitték a még ott lévő románokat. Kerszonsz repterén hátra kellett hagyni a stukákat, melyeket a németek ekkor végleg átvettek, bár Galeno még utoljára megpróbálta jobb belátásra bírni a feletteseit, mindhiába. Amikor a gépeket leadták, természetesen a román pilóták megpróbálták minden hasznosíthatót kisserelni a stukákból, mint az órát, iránytűt, elsősegély csomagot, ami tele volt alkohollal stb. A német őrök azonban ezt nem engedték meg, és bármilyen román érvre a válasz „*Verboten*” volt. A német gépekbe beszerelt óra egyébként annyira pontos és drága volt, hogy a Luftwaffe pilótáinak parancsba volt adva, hogy kényszerleszállás esetén ezeket mindenképpen szereljék ki (csak egy kis kart kellett elmozdítani) vagy semmisítsék meg. A román pilóták ezután őszinte felháborodással teherautókra szálltak és Szevasztopol felé vették az irányt. A hadműveleti naplójuk szerint ekkor a pilóták hallották, hogy felrobbantják a gépeket, ami tovább növelte a dühüket, lelki szemeik előtt a pontos órákat és a megiható alkoholt látva. Megérkezve Szevasztopolba a 8. német hidroplán század (Seenoststaffel 8) Do-24 hidroplánjai evakuálták a személyzetet Romániába. A gépek Mamaia tengerpartján szálltak le. Helyhiány miatt a gépekre nem lehetett felvinni a visszavonulás közben beszerzett souvenirket, ami szintén felzúdulást váltott ki. Megérkezésük után Konstacában mindenki hazaüzent a helyi postán, majd díszvacsorát szerveztek a visszatérő veteránok tiszteletére, ahol a legénység nagyon elégedett volt az ellátással, mely sokkal gazdagabb volt, mint a keleti front napi menüje. Az állomány április 14-re Tecuci repterére érkezett, ahol megkezdték a 3. zuhanóbombázó osztály újjászervezését.<sup>295</sup>

Április 16-ig a szovjetek Szevasztopol körzetéig szorították vissza a védőket. A német-román arcvonal ekkor 40 kilométer hosszú volt, és Ljubimovkától Kamislin keresztül Balaklava nyugati körzetéig húzódott. Védelmére a 17. német hadseregnek mindössze 19500 fős harcoló létszám állt rendelkezésére, noha a csapatok élelmezési létszáma még két nappal

---

<sup>295</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 67-72 o.

később is 124233 katonát tett ki. Hitler hajthatatlan volt a Krím védelmét illetően, mert – egyébként helyesen – úgy vélte, hogy a félszigetről felszálló bombázó-repülőgépek jelentős fenyegetést jelentenének a romániai kőolajmezőkre. A német-román csapatok elkeseredett ellenállást tanúsítottak, de annyi ideig nem tudtak kitartani, mint két évvel korábban a szovjet védők. Hitler elégedetlen volt Jaenecke vezérezredes teljesítményével, ezért május 1-jén a 17. német hadsereg vezetésével Karl Almendinger gyalogsági tábornokot bízta meg.

Május 3-án a Szevasztopol körül harcoló német és román erők összlétszáma 64700 fő volt. Május 6. és 10. között a megmaradt német-román erők tengeri úton elhagyták az ostrom alatt álló kikötővárost, bár erre Hitler csak május 8-án adott engedélyt. A kiürítést mintegy kétszáz különféle hajó végezte. Május 3. és 13. között már csak 26700 főt tudtak a védősereg állományából kimenekíteni. A túlterhelt vízi járművek közül a szovjet bombázó-repülőgépek és tengeralattjárók sokat elsüllyesztettek. Mintegy 8 ezer német és román katona fulladt emiatt a tengerbe. Az ellenállás végül a Herszonesz - fokon, május 12-én szűnt meg. A Szevasztopol elleni szovjet támadás kezdetekor a 88679 német és 63537 román katonát számláló 17. német hadseregnek a harcok után 34270 német és 9180 román katonája maradt. A nem végleges hivatalos veszteséglistán 57 ezer halott vagy sebesült, további 20 ezer eltűnt német, illetve román katona szerepelt. A szovjetek a krími hadművelet 35 napja alatt a 462400 fős összlétszámukból saját adataik szerint 84819 katonát, ebből 17754 halottat és eltűntet, valamint 171 páncélost, 521 löveget és aknavetőt, illetve 179 repülőgépet veszítettek.<sup>296</sup>

### **A hadjárat konklúziói:**

A korszerűsített FARR a hadművelet kezdetén újra teljesítőképessége csúcsán állt. A hajózók nagyon jó teljesítményt nyújtottak, köszönhetően a megfelelő számban rendelkezésre álló korszerű gépnek, és a németek által nyújtott azonnali karbantartásnak és alkatrész utánpótlásnak. A jó teljesítményben szerepet játszott az is, hogy a kiválasztott hajózók 2 év frontszolgálatot tudhattak a hátuk mögött. Az 1. román repülőhadtest sok bevetést repült, sok szovjet gépet lőtt le komolyabb saját veszteség nélkül. Az FARR teljesítménye csúcsát nyújtotta, azonban ez csak arra volt elég, hogy lelassítsa a szovjet előrenyomulást. Az 1. román repülőhadtest a telet és 1944 tavaszát is végigszolgált, Dél-Ukrajnában reptérről

---

<sup>296</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 51. o.

reptérre hátrálva közvetlenül az előrenyomuló szovjet csapatok előtt. Bár a Luftwaffe az 1. román repülőhadtest veszteségeit amilyen gyorsan csak lehetséges volt pótolta, a román egységek a századonkénti 12 bevethető és 3 és 6 közötti tartalék gépes szintet nem tudták elérni. A veszteségek és a sérült gépek száma meghaladta a német utánpótlási és a román karbantartási kapacitást, ezért a gépállomány egyre kisebb lett. 1943 szeptemberében az 1. román repülőhadtest kiürítette Mariupol reptereit és Melitopolba húzódott vissza, majd nem sokkal utána Genicseszk, Dnyetropetrovszk, Kherszon és Nyikolajev repterei következtek. Októberben az 1. román repülőhadtest a még hátrébb lévő Transzisztria reptereire húzódott vissza, gyakran megosztva reptereit a Tengerészeti Légi Parancsnoksággal (Commando Aero Marina). 1944 tavaszára a legtöbb repülőosztálynak már csak egy repülőszázadnyi bevethető gépe volt.

1944. március 2-án az 1. román repülőhadtest a következő erővel rendelkezett

| Egység                                      | Bázis                   | Rendelkezésre álló gépek |
|---------------------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| <b>1. román repülőhadtest törzsszállása</b> | <b>Tiraszopol</b>       | -                        |
| <b>9. vadászosztály</b>                     | <b>Dalnik (Odessza)</b> | <b>12 Bf 109G</b>        |
| <b>3. zuhanóbombázó osztály</b>             | <b>Karankut (Krim)</b>  | <b>17 Ju 87D-3</b>       |
| <b>8. csatarepülő osztály</b>               | <b>Nikolajev</b>        | <b>13 Hs 129B-2</b>      |
| <b>5. bombázó repülőosztály</b>             | <b>Odessza</b>          | <b>12 Ju 88A-4</b>       |
| <b>2. repülőszázad</b>                      | <b>Odessza</b>          | <b>5 Ju 88D-1</b>        |

Az 1941-es és az 1942-es hadjáratokkal szemben, amikor az előrenyomuló csapatokat követve az ideiglenes repterek létrehozásakor komoly nehézségek támadtak, az FARR most jobban felkészült és jobban felszerelt volt, képes volt a földi kiszolgáló személyzet gyors áttelepítésére egyik reptérről a másikra. A román egységek rutinosan vonultak vissza korszerű és jól előkészített repterekre és kedvező feltétel volt az is, hogy utánpótlási vonalak ilyenkor rövidebbek lettek. 1944 márciusában a még repülőképes Ju 87 és Hs 129-es gépek napi átlagban 3 bevetést hajtottak végre. Április 10-én a szovjet előrenyomulás elérte Odesszát, április 12-én Tiraszopol is elesett, május közepére pedig evakuálták a Krímet. Az 1. román repülőhadtest visszavonult Besszarábiába, mely már román terület volt. Március 27-én a 9. vadászosztály, a 3. zuhanóbombázó osztály és a 8. csatarepülő osztály Galati repteréről hajtott végre bevetéseket, az 5. bombázó repülőosztály és a 2. távfelderítő repülőszázad pedig Tecuci repterén állomásozott. Április 27-én a 7. vadászosztály visszatért az 1. román repülőhadtesthez, Gheraesti repterén állomásozva. A Husi repterén állomásozó 6.

zuhanóbombázó osztály (74. zuhanóbombázó század, 87. zuhanóbombázó század) vadonatúj Ju 87-es gépeivel csatlakozott az 1. román repülőhadtesthez, május 30-án kezdve meg bevetéseit. A 6. zuhanóbombázó osztály július 16-án a 86. zuhanóbombázó századdal kiegészülve lett teljesen feltöltve.<sup>297</sup>

Az 1. román repülőhadtestnek kézbesített repülőgépek 1943. június 16. és 1944. augusztus 23. között:<sup>298</sup>

|                                              | 2. távolfelderítő repülőszázad | 3. zuhanó-bombázó osztály | 5. bombázó osztály | 8. csatarepülő osztály | 7. és 9. vadász-osztály | 3. zuhanó-bombázó osztály | Összesen |
|----------------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|--------------------|------------------------|-------------------------|---------------------------|----------|
|                                              | Ju 88D-1                       | Ju 87D-3/5                | Ju 88A-4/14        | Hs 129B-2              | Bf 109G-2/6             | Ju 87D-3                  |          |
| <b>Kézbesítések</b>                          |                                |                           |                    |                        |                         |                           |          |
| 1943/06/13-ig                                | 12                             | 29                        | 25                 | 35                     | 31                      | 24                        | 156      |
| Utána, új                                    | 7                              | 83                        | 59                 | 122                    | 132                     | 27                        | 430      |
| Utána, javított                              | 1                              | 1                         | -                  | 84                     | 27                      | 4                         | 117      |
| <b>Összes</b>                                | 20                             | 113                       | 84                 | 241                    | 190                     | 55                        | 703      |
| <b>Veszteségek</b>                           |                                |                           |                    |                        |                         |                           |          |
| Eltűnt                                       | 5                              | 3                         | 5                  | 14                     | 9                       | 6                         | 42       |
| Ellenség által                               | 1                              | 10                        | 13                 | 23                     | 27                      | 3                         | 77       |
| Balesetben                                   | 2                              | 3                         | 3                  | 6                      | 10                      | 2                         | 26       |
| <b>Összes veszteség</b>                      | 8                              | 16                        | 21                 | 43                     | 46                      | 11                        | 145      |
| <b>Megsérült és visszaadták a németeknek</b> |                                |                           |                    |                        |                         |                           |          |
| Ellenség által                               | 3                              | 26                        | 21                 | 83                     | 26                      | 7                         | 166      |
| Balesetben                                   | 5                              | 46                        | 26                 | 83                     | 100                     | 10                        | 270      |
| <b>Összes sérülés</b>                        | 8                              | 72                        | 47                 | 166                    | 126                     | 17                        | 436      |
| <b>1944. augusztus 24-én</b>                 |                                |                           |                    |                        |                         |                           |          |
| Javítható                                    | 4                              | 18                        | 10                 | 16                     | 11                      | 21                        | 80       |
| Javíthatatlan                                | -                              | 7                         | 6                  | 16                     | 7                       | 6                         | 42       |

Az FARR felső vezetése a magas veszteségek miatt bevetési korlátozásokat vezetett be, annak ellenére, hogy a román hajózók harci kedve töretlen volt. Az egységek elköpésének luxusát az FARR nem engedhette meg magának, még akkor sem, ha a Luftwaffe helyi parancsnokai emiatt nehezteltek a románokra. Azonban ha a román hadsereg közvetlen fenyegetésnek volt kitéve minden szigorítást azonnal feloldottak. A 3. zuhanóbombázó osztály kubáni és krími turnusa után mindegyik túlélő hajózója megkapta a németektől a vaskeresztet. Ez az egység 1944 folyamán Románia hadszíntérré válásakor majd döntő hatást gyakorol a román lovas és hegyi hadosztályok sorsára, az FARR bombázóinak legmagasabb számú napi bevetéseit repülve a háború során. Néhány Luftwaffe panasz ellenére a német hadsereg elégedett volt az 1. román repülőhadtest teljesítményével, parancsnokát Emanoil Ionescu

<sup>297</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 302-303 o.

<sup>298</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 303. o.

vezérőrnagyot 1944. május 10-én lovagkeresztel tüntették ki. Az 1. román repülőhadtest első születésnapját a fronton ünnepelte 1944. június 16-án. 18074 bevetést teljesítettek Dél-Ukrajna, Moldávia és Besszarábia felett, közben 7312 tonna bombát dobtak le. A hajózók és a földi légvédelem 401 szövetséges repülőgépet semmisítettek meg, többségüket a 7. vadászosztály és a 9. vadászosztály vadászpilótái. Június végén a 2. román repülőhadtest átvette az 1. román repülőhadtest szerepkörét, utóbbi időt kapott a pihenésre és feltöltődésre. A szovjet erők - a tervezetnél kisebb erőkkel végrehajtott - támadása 1944. június és augusztus között megghiúsult, ami még több időt biztosított a pihentetésre.<sup>299</sup>

A román földi légvédelem 32 USAAF gépet lőtt le 1943-ban, ebből 17-et a TIDAL WAVE alatt. 84 V-VS gép vált az áldozatukká, 43 a Volga és a Dnyeper folyók között, 15 a Dnyeper és a Bug folyók között, és 26 román terület fölött.<sup>300</sup>

Az FARR 1941. június 22. és 1943. október 10. közötti harci bevetései:<sup>301</sup>

|                                              | <b>Felderítő</b>    | <b>Bombázó</b>    | <b>Vadász</b>             |              |
|----------------------------------------------|---------------------|-------------------|---------------------------|--------------|
| <b>Harci bevetés</b>                         | 5750+               | 8476              | 17324                     |              |
|                                              | <b>Légigyőzelem</b> | <b>Légvédelem</b> | <b>Földön elpusztítva</b> |              |
| <b>Megsemmisített ellenséges gépek száma</b> | 617                 | 429               | 161                       |              |
|                                              | <b>Felderítő</b>    | <b>Bombázó</b>    | <b>Vadász</b>             | <b>Futár</b> |
| <b>Veszteségek</b>                           | 65                  | 53                | 80+                       | 25           |

## VIII. A Ploesti elleni bombatámadások 1941. június - 1943. augusztus

A szövetséges – angol, amerikai – légierők 1943-ban kezdték meg Németország rendszeres, nagymértékű bombázását. 1943. január 14. és 26. között a casablancai konferencián született meg a döntés, hogy Észak-Afrika, majd Olaszország területeiről kiinduló támadásokkal új légi hadműveleti irányt, második légi frontot hoznak létre. A feladat Dél- és Közép-Európa bombázása volt. A Casablancában elfogadott CBO-terv (hadászati bombatámadások terve) az amerikai bombázó erők fejlesztését négy ütemben írta elő. A negyedik ütemet 1944. március végére kellett befejezni.<sup>302</sup>

A háború kezdetekor a ploesti olajmezőket a Honi Légvédelem (Apararea Teritorioul) védte, parancsnoksága alá tartozott két légi körzet. Az egyik a 2. Légi Körzet (Regiunea 2-a

<sup>299</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 303-304 o. és Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>300</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>301</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 296. o.

<sup>302</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 9. o.

Aeriana), lefedve Moldáviát, ahol a Luftwaffe és az FARR Szovjetunió elleni inváziós ereje gyűlt össze. A másik a 3. Légi Körzet (Regiunea 3-a Aeriana), lefedve Havasalföldet, frekvencián védve Bukarestet és a ploesti olajmezőket. Ehhez összesen 9 vadászszázad állt rendelkezésre.<sup>303</sup>

1941. július 13-án, vasárnap érte először támadás Ploesti olajfinomítóit, 16:00 és 18:00 között. Aznap 13 szovjet támadást jelentettek a román légtérben, ebből az egyik során 6 bombázó támadta a ploesti olajmezőket. Román és német források szerint felgyújtották a vasútállomást Brazi és Astra környékén, 16 olajtárolóval együtt. Ebből 13-at csak nagy erőfeszítések árán sikerült eloltani. 6 bomba hullott az 'ORION' finomítóra, felgyújtva 4 nyersolajtárolót, amitől később tíz másik is lángra kapott. Összesen 250000 tonna nyersolaj égett el az este és a következő nap folyamán. A finomítókat 2–4 hónap alatt állították teljesen helyre. 4 ember halt meg és sok volt a sérült. 1 millió USA dollár kár keletkezett (1941-es árfolyam szerint).

Négy szovjet bombázót lőttek le:

- 1 DB3-as bombázót Trübenbach őrnagy, az 52. német vadászrezred parancsnoka (JG 52 Jafü und Kommodore), becsapódás észak – nyugatra Tulcea-tól 16:54-kor.
- 2 darab SB bombázót Constantin Cantacuzino tartalékos főhadnagy, becsapódások Tulcea és Izmail között 16:30-kor. Hurricane-je, a 4-es számú gép azonban találatot kapott a bombázók fedélzeti lövéseitől, Tulcea körzetében hasra szállt.
- Annak a román pilótának a kilétéről, aki lelőtte a negyedik szovjet bombázót, nem maradt jelentés. A szovjet gép Ivesti reptere mellett csapódott be.

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.<sup>304</sup> Az amerikaiak később, amikor a támadásokat elemezték, úgy vélték, hogy a szovjetek kis erőket vetettek be, ezért nem okoztak jelentős károkat.<sup>305</sup>

---

<sup>303</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 13. o.

<sup>304</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 75. o.

<sup>305</sup> Dugan, James - Stewart, Carroll: Ploesti: The Great Ground – Air Battle of 1 August 1943 (Random House Inc., New York, 1962, a továbbiakban: **Dugan - Stewart: The Great Ground**) 26-27. o.

A bevetésről szovjet dokumentum is fennmaradt. A támadásban 6 Pe-2-es is részt vett A. Tsurtsumiya vezetésével (40 BAP V-VS ChF), sikeresen áttörve a védelmen bombázták a finomítókat. Nagy tüzeket okozva az 'ORION' és az 'ASTRA ROMANA' finomítóknak, melyek az összes román finomító termelési kapacitásának 70%-át adták. A Pe-2-eket Bf 109-esek támadták meg. Filatov hadnagy és Alexeyev törzsőrmester egy-egy Bf 109-es lelövését jelentette.

Aleksandrov hadnagy Pe-2-se sérült. Korzunov főhadnagy Pe-2-se kétszer kigyulladt, azonban a pilóta mindkétszer zuhanásba vitte a gépet és a menetszél a lángot eloltotta, majd sikeresen visszatért bázisára. Megemlítik továbbá egy Pe-2-es ellenséges vadászok általi lelövését Tecuci térségében és egy másik kényszerleszállását Akkerman mellett.<sup>306</sup>

Mivel a magasan repülő szovjet gépekkel sem a földi légvédelem, sem a környéken állomásozó, már elavultnak számító P.Z.L. P-24-es gépekkel felszerelt 6. vadászosztály nem tudta eredményesen felvenni a küzdelmet, a frontról egy másik vadászosztályt helyeztek ideiglenesen vissza, Buzau repterére, az 1. vadászrezdből a 8. vadászosztályt, mely sokkal jobb I.A.R. 80-as vadászokkal volt felszerelve. A P.Z.L. P-24-esek Bukarest térségében maradtak tartalékban, növekvő ellenséges légi tevékenység esetére.<sup>307</sup>

1941. július 16-án 17 szovjet támadást jelentettek Románia légterében, különböző célpontok ellen. Szovjet források szerint egy Ploesti elleni éjszakai bevetés során egy DB-3F eltűnt, egy másik pedig lezuhant és kiégett Apostolovo repterénél, megölve mindenkit a navigátoron kívül.<sup>308</sup>

A szovjetek által eltűntnek jelentett DB-3F sárga 9-es roncsait a németek megtalálták. A pilóta, Schults bevetés alatt elvesztette tájékozó képességét és a gép átesés után dugóhúzóba került. A legénységből ketten ugrottak csak ki, Schults és F.I. Kalmykov. Schults ejtőernyője nyitás után beleakadt a zuhanó gép hátsó vezérsíkjába ezzel megölve őt.<sup>309</sup>

Később a RAF több támadást is tervbe vett Ploesti ellen Stirling, Manchester vagy Halifax bombázókkal, azonban ezekre nem került sor a rendelkezésre álló bombázótípusok korlátozott hatótávolsága miatt. Amikor a RAF megkapta első B-24 Liberator bombázóit (ezek LB-30-as gépek voltak, a bombázó polgári változata), újra felmerült az ötlet, mivel ezek már képesek

---

<sup>306</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 75. o.

<sup>307</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 76. o.

<sup>308</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 81. o.

<sup>309</sup> Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 80. o.

voltak megtenni az utat Észak-Afrika és Ploesti között oda-vissza. Még a B-29-es bevetése is felmerült, de ez a típus akkor még nem lépett szolgálatba, majd csak Japán ellen vetették be. A RAF csak kétszázadnyi B-24-esel rendelkezett, ami nem volt akkora erő, hogy komoly kárt tudtak volna tenni Ploesti finomítóiban. Amúgy is nagy szükség volt rájuk a német tengeralattjárók elleni harcban.<sup>310</sup> Miután az USA belépett a háborúba, a tervet újra elővették, így 1942 közepére Ploesti bombázása megvalósíthatónak tűnt. A. Halverson ezredes bombázó repülőosztálya (Group), mely B-24 D bombázókkal volt felszerelve, Chenkiang repterén állomásozott Kínában. Céljuk Tokio bombázása volt (Halverson Project – HALPRO).<sup>311</sup> Miután átrepültek Fayd repülőterére, Egyiptomba, RAF parancsnokság alatt került sor a bevetésre.<sup>312</sup>

Már a bevetés tervezésekor észrevették a bombázók navigátorai, hogy aligha lesz elég az üzemanyag oda-vissza (a semleges Törökországot a RAF utasítás szerint ki kellett kerülni, ráadásul mindezt mélyrepülésben), ezért Irakban akartak leszállni a bevetés végén. Azonban azzal a bombaterheléssel, ami a szükséges romboláshoz kellett, visszafelé még Irakig sem értek volna el. Halverson ezredes felelősséget érzett az emberei iránt és nem kockáztatott feleslegesen. Úgy döntött, hogy nagy magasságban átrepülnek a semleges Törökország légterén. Visszatéréskor, amelyik gépnek nem elég az üzemanyaga, hogy eljusson Irakig, Törökországban száll le. Ez a döntés, bár felettesei nemtetszését váltotta ki, sok életet mentett meg.

1942. június 11-én 10 óra 30 perckor érte támadás az „ASTRA ROMANA” olajfinomítót, ez volt az első amerikai bombázó bevetés európai célpont ellen. A hivatalos adatok szerint 13 Liberator vett részt a támadásban és bombázta az „ASTRA ROMANA”-t és három másik célpontot. Találkoztak néhány ellenséges vadászgéppel, meglehetősen erős légvédelmi tüzellel, léggömbzárral, hazatérve jelentették egy Bf 109 lelövését. A bevetés soha nem kapott nagy publicitást. Az 1942. július 14-ei HALPRO bevetés kapcsán a RAF jelentésében ez állt: *„Mindent egybevetve, megállapítható, hogy a legtöbb bombakioldás 5500 méter felett történt, felhőben vagy felhő felett. Számottevő sérülés a célpontokban nem történt.”*<sup>313</sup>

Az FARR egy légi győzelmet igazolt Pascu Vasile törzsőrmesternek a 41. csatarepülő

<sup>310</sup> Davis, Larry: B-24 in action (Squadron Signal, Aircraft in Action 80, Carrollton, Texas, 1987) 19. o.

<sup>311</sup> Rust, Kenn C.: The 9th Air Force in World War II (Aero Publishers Inc., Fallbrook, CA, 1970) 11. o.

<sup>312</sup> Nastase, Corneliu – Melinte, Dan – Bujor, Razvan: Ploesti: Low Level Strike (Modelism International, Bucuresti, 2007, a továbbiakban: **Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS**) 4. o.

<sup>313</sup> Warbirds of world war two: Episode 2.: The B-24 (a felvétel a szerző birtokában)

századból, ő volt az első román pilóta, aki lelőtt egy amerikai gépet.<sup>314</sup> 4 B-24es Ankara térségében hajtott végre kényszerleszállást, ez volt az amerikaiaknak az első vesztesége a hadszíntéren. Török szerelők az egyiket megjavították (B-24D - CF 41 – 11596 BROOKLYN RAMBLER), majd visszaadták az amerikaiaknak.<sup>315</sup>

Halverson ezredes ellentétei brit feletteseivel tovább éleződtek az állandó viták miatt. Washington visszarendelte, majd idő előtt nyugdíjba küldte, a háborúban több bevetést nem repült ez a kiváló parancsnok, akit emberei nagyon szerettek. A B-24-es azonban mindenképpen bizonyította, hogy még ilyen óriási távolság esetén is elérhetőek a román olajmezők.

A HALPRO bevetés után 48 órával a németek megalapítottak egy önálló légi egységet, az Ölschutzstaffel-t, melynek feladata kizárólag az olajfinomítók védelme volt. Az alakulat bázisa Mizil reptere volt, Ploesti-hez közel. 1942. augusztus 9-én ebből az egységből született meg egy német repülőosztály, a 4. német vadászrezred 1. vadászosztálya (I./JG 4)<sup>316</sup>, ami elsősorban Alfred Gerstenbergnek vezérőrnagynak volt köszönhető, aki az olajmezők légvédelmi parancsnoka volt.<sup>317</sup> Körzetét, Festung Ploesti-t áthatolhatatlan erődnek építette ki.<sup>318</sup> 237 légvédelmi ágyút telepített, 88 és 105 mm-eseket egyaránt, 80%-a német kezelőszeméllyel rendelkezett.<sup>319</sup> Továbbá léggömbzárat, könnyű légvédelmi állásokat és több száz géppuskaállást telepítettek. Később a térségbe vezényelték a Bf 110C kétmotoros éjszakai vadászokkal felszerelt 6 német éjszakai vadászrezredet (NJG 6), bázisuk Zilistea reptere volt. Ehhez az egységhez később még csatlakozott 12 Bf 110-es, román személyzettel, cserébe a románok 579 000 birodalmi márka értékben üzemanyagot adtak.<sup>320</sup> A gépeken lévő radarberendezések bonyolultsága miatt német szerelők tartották karban.

Az Ölschutzstaffel létrehozásakor csak tapasztalt, legtöbbször ász (experte) pilóták jelentkezését fogadták el. Ilyen volt például Hans-Wilhelm Shöpper a 77. német vadászrezred 3. vadászosztályából (III./JG 77), Manfred Spinner, Franz Hahn, mind ász pilóták. A német

<sup>314</sup> Archivele Statului Bucuresti, fond I.G.J., dosar 151,1942, vol. II

<sup>315</sup> Dorr, Rodert F.: B-24 Liberator units of the 15th Air Force (Osprey, Osprey Combat Aircraft 21, 2000) 8. o.

<sup>316</sup> A.M.R. (Archiva Militara Romana), Fond 5476, dosar 559, f. 69

<sup>317</sup> Avram, Valeriu: 1 August 1943 Documente inedite (Modelism International, Bukuresti, 1993, a továbbiakban: **Avram: Documente inedite**) 17. o.

<sup>318</sup> Dugan - Stewart: The Great Ground 29. o.

<sup>319</sup> Newby, Leroy W.: Into the Guns of Ploesti (Motorbooks International Publishers & Wholesalers, Osceola, WI, 1991, a továbbiakban: **Newby: Into the Guns**) 18. o.

<sup>320</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 46. o.

vadászszázad parancsnoka von Ahlefeld őrnagy volt.<sup>321</sup>

A HALPRO bevetés csekély sikere nem bátortalanította el a szövetségeseket, 1943 januárjában új, a „Project R” néven ismert tervet készítettek. 48 bombázó támadta volna Ploesti hat fontos finomítóját. A bevetés majd egy teljes napot vett volna igénybe. A gépek Alepo repteréről, Szíriából indultak volna.

A következő terv 1943 márciusában készül el, Jacob E. Smart ezredes parancsnoksága alatt 200 bombázó támadott volna 9 finomítót kis magasságban. A mélyrepülésben történő bombázás, pontosabb találathoz vezethet, ezen kívül úgy gondolták, hogy meglepetést is kelthet. Egy amerikai elemzés szerint ahhoz, hogy a Ploesti olajfinomítók teljesítményét 50%-ra csökkentsék, hagyományos nagymagasságú stratégiai szőnyegbombázó bevetésekkel, 1370 négymotoros bombázóra lett volna szükség, 9 hullámban támadva, egyenként 120 bombázóval, négytől hat hétig terjedő időtartamban.<sup>322</sup>

Smart ezredes amerikai szakértőkkel is konzultált, akik korábban a ploesti olajmezőkön dolgoztak.<sup>323</sup> Megállapította, hogy a finomítók nagy része Ploesti 12 négyzetkilométeres körzetében van<sup>324</sup> Azt is megállapította, hogy a B-24-es csak részben felel meg a bevetés feltételeinek, hatótávolsága és sebessége jó, azonban bombaterhe viszonylag kevés, törzse pedig túl nagy, ami előnytelen alacsony támadás során.<sup>325</sup>

Az észak-afrikai hadszíntéren lévő amerikai légierő parancsnoka Lewis H. Brereton vezérőrnagy volt, aki 1941-ben Douglas MacArthur tábornok légierőjének parancsnoka volt a Fülöp-szigetekenél, majd 1942-ben Jávában, amikor a japánok sikert sikerre halmoztak. MacArthur visszafogta, ezért nem tudta teljes hatékonysággal bevetni erejét. Amikor kifejtette terveit a ploesti bevetéssel kapcsolatban, ezt mondta: *„Úgy érzem, hogy a meglepetés faktor nekünk fog kedvezni. Lényeges, hogy a lehető legnagyobb kárt okozzuk az első bevetésen. Nagy magasságon nem találnák el olyan pontosan a célt, mint alacsonyan. A kötelékek is szétszóródhatnak, nem beszélve a nagy távolságról, több mint 2000 mérföld (3218 km), és az esetleges rossz időről.”* Miután tanulmányozta a ploesti célpontokat, az alacsony támadás mellett ő mondta ki a végső szót. A veszteséget a következőképpen becsülte: *„Ötven*

<sup>321</sup> Avram: Documente inedite 22. o.

<sup>322</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 4. o.

<sup>323</sup> , Haywood, S Hansell Jr.: The Strategic Air War Against Germany and Japan: A Memoir (Office of Air Force History, Washington D.C., 1986) 24. o.

<sup>324</sup> Larrabee, Eric: Commander in Chief – Franklin Delano Roosevelt, His Lieutenants and Their War (Harper & Row Publishers, New York, 1987) 242. o.

<sup>325</sup> Wolff, Leon: Low Level Mission (Presidio Press, Novato, CA, 1957) 196-197. o.

*százalékos veszteségre számítok, de ha mind odavész, az se számít, ha eltalálják a célpontot, már megéri.*”<sup>326</sup>

A bevetést tervezők úgy gondolták, hogy az alacsony támadás során - kihasználva a meglepetés erejét - a nehéz légvédelmi ütegek kezelőszemélyzetének nem lesz idejük elforgatni a légvédelmi ágyukat az alacsonyan közeledő célpontok után, míg a Liberatorok elhúznak felettük (mint később kiderült a légvédelmi kezelőszemélyzetnek ez egyáltalán nem okozott gondot).<sup>327</sup> Számítottak arra is, hogy a Földközi-tenger felett a bombázó köteléket nem éri támadás, a balkánon átrepülve nem kell komoly légvédelemre számítani. Korfu szigetének elérésekor a németek majd úgy gondolják, hogy az amerikai kötelék Bécs vagy Budapest felé halad. A Dunán átrepülve a bolgár és román határnál, meglepve a helyi légvédelmet, a román és német gépeket már nem tudják elfogó pályára vezetni az amerikai bombázókötelék ellen.<sup>328</sup>

A terv gyorsan fejlődött, a „STATES MAN” elnevezést kapta, majd ezt május 24-én „SOAPSUDS” névre változtatták. Tíz nappal ezután col. Smart ezredes megint módosította a tervet, miszerint Bengáziból indulva 150 B-24-es és jó néhány B-17-es Korfu felé repül, majd azt elérve a B-17-esek kiválnak az alakzataból, nyugatra fordulnak, és olaszországi célpontokat bombáznak. Ezalatt a B-24-esek Ploesti felé repülnek, a hét finomítót alacsony magasságból megbombázzák. Június elsején a fedőnév utoljára módosult „TIDAL WAVE”-re.

Az erők összevonása már 1943 márciusában megkezdődött. Nagy-Britanniában a 44. és a 93. amerikai bombázócsoporthoz (Bomber-Group. BG) megalakították a 201. ideiglenes harci bombázó repülőezredet, amelynek szervezésével Edward J. Timberlake ezredest – a 93. amerikai bombázócsoporthoz volt parancsnokát – bízta meg. Június közepén csatlakozott a különítményhez a tengerentúlról akkor beérkezett 389. amerikai bombázócsoporthoz.<sup>329</sup>

Június végén befejezték Bengázi és Benina repülőtereinek bővítését, és néhány sivatagi leszállóhely építését. Ezt követően az ideiglenes amerikai bombázó wing 124 B-24 Liberator gépe június 26-án megkezdte az áttelepítést a líbiai repülőterekre. Az utolsó kötelék június 3-án szállt le Bengáziban. Az ideiglenes amerikai bombázó wing-hez az amerikai 9. légi hadsereg (9. AAF) két bombázócsoporthoz, a 98. és a 376. amerikai bombázócsoporthoz is itt csatlakozott, utóbbihoz hozzáadták a HALPRO megmaradt gépeit is. Az így összevont kétszáz

<sup>326</sup> Dorr, Rodert F.: B-24 Liberator units of the 15th Air Force (Osprey, Osprey Combat Aircraft 21, 2000) 33. o.

<sup>327</sup> Scutts, Jerry: USAAF Heavybomber units ETO & MTO 1942-1945 (Osprey, Osprey Aircam, 1977) 20. o.

<sup>328</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1227, f. 14-16

<sup>329</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 5. o.

Liberator képezte a Ploesti elleni támadás fő erejét.<sup>330</sup>

A támadásban részt vevő bombázó repülőosztályok a következők voltak:

- 44. amerikai bombázócsoporthoz (Group 44 „The Flying Eight Balls”), az első amerikai bombázócsoporthoz volt, amit B-24-esel szereltek fel. A háború folyamán ennek volt legtöbb vesztesége az összes USAAF bombázóegység közül (153 gépet lőttek le, 39 gép pedig balesetet szenvedett). A kötelékébe tartozott a 66., 67., 68. és az 506. bombázó repülőszázad (Bomber Squadron), bázisa Shipdham. Az alakulat 1942 szeptemberében csatlakozott az amerikai 8. légi hadsereghez (8. AAF).
- 93. amerikai bombázócsoporthoz (Group 93 „The Traveling Circus”). A kötelékébe tartozott a 328., 329., 330. és a 409. bombázó repülőszázad, szintén 1942 szeptemberében csatlakozott az amerikai 8. légi hadsereghez.
- 389. amerikai bombázócsoporthoz (Group 389 „The Sky Scorpions”). A kötelékébe tartozott az 564., 565., 566. és az 567. bombázó repülőszázad, 1943 júniusában csatlakozott az amerikai 8. légi hadsereghez.
- 98. amerikai bombázócsoporthoz (Group 98 „Pyramiders”), 1942. augusztus 16-án alakult meg. A kötelékébe tartozott a 343., 344., 345. és a 415. bombázó repülőszázad, 1943. októberig az amerikai 9. légi hadsereghez tartozott.
- 376. amerikai bombázócsoporthoz (Group 376 „Liberandos”), 1942. június 20-án alakult. First Provisional Bombardment Group néven működött együtt a Halverson Project maradványaival, majd 1942. október 31.-től önálló bombázó repülőosztály. A kötelékébe tartozott az 512., 513., 514. és az 515. bombázó repülőszázad.<sup>331</sup>

Mind az 5 amerikai bombázócsoporthoz a B-24 D modellel volt felszerelve.

A Tidal Wave bevetésre helyben módosították a B-24 D-ket, beépítettek még két 0,5 in (12,7 mm) Browning géppuskát az orrba, ami a legsebezhetőbb része volt a gépnek ellenséges vadásztámadáskor, ezeket a pilóta irányította elektromosan. Számos bombázó felső lövegtornyát állították be úgy, hogy csak előre lehessen vele tüzelni, ezzel is növelve a bombázó szemből való védettségét. Néhány gépre felszereltek még plusz két 0,5 in (12,7 mm) Browning géppuskát a gép oldalsó lövész állásaihoz. A pilótafülkét plusz páncélzattal

<sup>330</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1. 87. o.

<sup>331</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 5-6. o.

erősítették meg. Az összes támadásban résztvevő Liberatorból kiszerelték az alsó lövegtoronyt. A legfontosabb módosítás a korábban említett pótüzemanyag-tartályok bombatéri beépítése volt. A „Tokyo tanknak” becézett tartályok 250 gallonosok (960 literesek) voltak és a hátsó bombatérbe építették be őket. Ezeket kiürülésük után le lehetett dobni, azonban a felfüggesztésük olyan összetett volt, hogy a hajózőszemélyzet inkább úgy döntött, hogy hazaviszik a bevetésről. Hagyományos nagymagasságú stratégiai bombázásnál a B-24-es az alapfelszereléséhez tartozó Norden N7-es bombacélzó készüléket használta. A bevetés különleges jellegéből fakadóan, ezeket is lecserélték az A-20 Havoc kétmotoros taktikai bombázó Norden N6-os típusára, amit alacsony támadásnál használtak.

A bevetésen előforduló műszaki hibák csökkentése érdekében 150 - a sivatagi homok miatt legmegviseltebb - repülőgépmotort újra cseréltek. A repülőgépmotorok normál üzemideje 300 óra volt, ami sivatagi körülmények között 60 órára csökkent. Még a kötelék megszervezése közben, a RAF bázisán Buckinghamshire-ben, a hatékony bevetési gyakorlatok céljából, az egész olajfinomító komplexumról egy részletarányos modellt készítettek. A modell felhasználásával egy 40 perces, 16 mm-es gyakorlóbevetés filmet készítettek.

A gyakorló bevetések 1943. július 19-én kezdődtek<sup>332</sup>, Edward J. Timberlake ezredes vezetése alatt. Néhány Szicília és Olaszország elleni támadás után<sup>333</sup> – szigorúan elkülönítve más alakulatoktól – kezdtek gyakorolni Ploesti 50–100 méter magasságból történő bombázását a sivatagban. Hosszú, alacsony magasságú (150 m) gyakorló bevetéseket repültek a sivatag felett, majd a magasságot fokozatosan 90 méterre csökkentették.<sup>334</sup> A körülmények mostohák voltak, gyakori homokviharak, kevés élelem, ez mind megviselte a hajóző személyzetet.<sup>335</sup>

A repülőgépek személyzete arra következtetett, hogy a norvég fjordokban rejtőzködő német hajók támadása lesz a feladatuk<sup>336</sup>, volt, aki Berlinre vagy más német városra tippelt.<sup>337</sup> A gyakorló bevetéseket követően 12 szimulált támadást hajtottak végre a sivatagban felépített olajfinomító makett ellen, majd a gyakorlat július 29-én a főpróbával zárult.

1943. július második hetében az amerikai 9. légi hadsereg (9th AAF) időjárás előrejelző

---

<sup>332</sup> Newby: Into the Guns 34. o.

<sup>333</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1227, f. 11

<sup>334</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 6. o.

<sup>335</sup> Hill, Michael: Black Sunday: Ploesti (Schiffer Publishing Ltd., Atglen, PA, 1993) 25. o.

<sup>336</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 87. o.

<sup>337</sup> Avram: Documente inedite 4. o.

szolgálata jelentette, hogy a július 15. és augusztus 10. között csak augusztus 1. és 4. között lesz bevetésre alkalmas idő. Az a döntés született, hogy a bevetés 1943. augusztus elsején lesz. Vasárnap, augusztus elsején hajnali 4 órakor (Bengázi 5 óra) öt bázist riadóztattak:

- Lete, 98. amerikai bombázócsoporthoz
- Berka 2, 376. amerikai bombázócsoporthoz
- Berka 4, 389. amerikai bombázócsoporthoz
- Benina Main, 44. amerikai bombázócsoporthoz
- Terria vagy Site 7, 93. amerikai bombázócsoporthoz

A július 28-án kiadott parancs szerint (Order no. 58), a támadócsoporthoz és a célpontok a következők voltak:

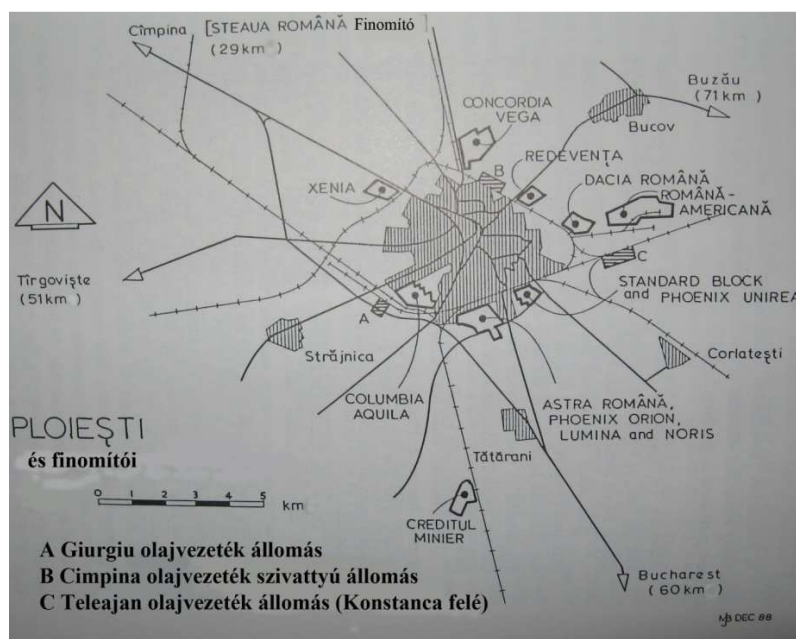
- Target White 1: (Romano – Americana olajfinomító) 376. amerikai bombázócsoporthoz, parancsnoka Compton ezredes, 24 gép 4 hullámban.
- Target White 2: (Concordia – Vega olajfinomító) a 93. amerikai bombázócsoporthoz első része, parancsnoka Baker ezredes, 21 gép 3 hullámban plusz 1 hullám 3 géppel.
- Target White 3: (Standard Petrol és az Unirea Speranta finomító) a 93. amerikai bombázócsoporthoz második része, parancsnoka Potts őrnagy, 12 gép 4 hullámban.
- Target White 4: (Astra – Romana) 98. amerikai bombázócsoporthoz, parancsnoka Johnson „Killer” Kane ezredes, 40 gép 4 hullámban.
- Target White 5: (Columbia – Aquila) a 44. amerikai bombázócsoporthoz első része, parancsnoka Johnson ezredes, 15 gép 5 hullámban.
- Blue Target: (Creditul Minier) a 44. amerikai bombázócsoporthoz második része, parancsnoka Posey ezredes, 18 gép 3 hullámban.
- Red Target: (Steaua Romana) 389. amerikai bombázócsoporthoz, parancsnoka Woods ezredes, 24 gép 8 hullámban.<sup>338</sup>

Ploesti és finomítói a második világháborúban:<sup>339</sup>

---

<sup>338</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 7. o.

<sup>339</sup> Macdonald: Darkness to Light 60. o.



Bár a támadási parancs (Order no. 58) csak 154 gépről tett említést, a még nedves kifutópályákon 178 bombázó várt a felszállásra (ezt megerősíti az 1943. szeptember 30-án kiadott jelentés, az „Informational Intelligence Report”).

A bombázó repülőosztályok felszállási sorrendje: 376. – 93. – 98. – 44. és 389. volt. A gépek két perces időközönként szálltak fel. Mindegyik bombázó repülőosztály a saját reptere fölött állt alakzatba, majd csatlakoztak az „armadához” a déli tengerpartnál, Bengázi – Driana – Tocra tengelyvonalon. Terrianál, a 98. amerikai bombázócsoporthoz, Smart ezredes pesszimista megjegyzései beteljesülni látszottak. A „KICKAPOO” nevű Liberator motorhiba miatt, és hogy elkerülje a levegőben való összeütközést egy másik géppel, kényszerleszállást hajtott végre. Landolás közben az egyik szárny a földnek csapódott, csak Gradner őrmester és Polivka hadnagy maradt életben. Smart ezredes a majd 200 gépes bevetésnél 71 gépes veszteségre számított. A számítás meglepően pontosnak bizonyult.<sup>340</sup>

Miután a kötelék összeállt, 177 gép, 818 bombával, 1727 emberrel<sup>341</sup> a fedélzeten és egy kutyával, akit Rusty-nak hívtak, Korfu felé vette az irányt. A kötelék repülőgépei saját tűzfegyvereiken kívül semmilyen segítségre nem számíthattak. Ilyen távolságra ekkor még nem voltak képesek vadászgépek elkísérni őket.<sup>342</sup>

10:30 körül egy újabb tragikus esemény történt. Az északi szélesség 38 fok 20 percénél, a

<sup>340</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 8. o.

<sup>341</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1235, f. 26

<sup>342</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 87. o.

Brian Flavelle által vezetett „WONGO WONGO”, fedélzetén a 376. amerikai bombázócsoportharmadik részének a kötelékparancsnokával, hirtelen kivált a kötelékből, majd süllyedni kezdett. Egy másik gép, fedélzetén a kötelékparancsnok helyettessel, a parancsot megszegve, a „WONGO WONGO” keresésére indult. Lejjebb ereszkedve látták, hogy a gép ismeretlen okból a tengerbe csapódott, csak egy füstpamacst hagyva maga után. Ezután már nem tudtak megfelelő magasságba emelkedni és utolérni a köteléket, vissza kellett fordulniuk. Ezen a két gépen volt a két legtapasztaltabb navigátor, akiknek a célpontig kellett volna vezetniük a köteléket.<sup>343</sup> Időnként kivált a kötelékből egy-egy műszaki hibás repülőgép, és a fordulóban oldva bombáit a tengerbe, visszafordult a támaszpontja felé. Motorhiba, olajszivárgás, hibás géppuskák és egyéb műszaki hibák voltak a korai hazatérések okai. A kötelékben szigorú rádiótilalom volt érvényben.<sup>344</sup>

Miután megtették a szükséges fordulót Erikousa környékén, a nagy bombázókötelék a Pindus hegység felett egy masszív felhőzónával találkozott, ami a kötelék felbontására kényszerítette az amerikaiakat. Jugoszlávia felett, 320 kilométerre a Dunától két részre szakadtak, az első csoport amerikai bombázócsoporth (376. és 93.) 4800 méteres magasságban volt, a maradék amerikai bombázócsoporth (98., 44. és 389.) 3300 méter magasságban, húsz percre lemaradva repültek.<sup>345</sup>

Az albán Valona térségében szórványos légvédelmi tüzellel találkoztak, 12:15-kor bolgár vadászok szálltak fel Bozhurishte, Vrazhdebna és Karlovo repteréről. Karlovo repterén a 6. bolgár vadászegység 3. vadászszázada (3.6 Orlyak) állomásozott, amely a legkorszerűbb bolgár vadászegység volt, 1943 márciusában 23 új Bf 109G-2-es gépet kapott. Három hullámban szálltak fel a vadászok. Az első hullámban felszálló 3 Bf 109G-2-es raj vezérgépét Mikhail Grigorov főhadnagy vezette. Öt perccel később a második 3 gépes raj indult bevetésre Ljuben Kondakov főhadnagy vezetésével. A harmadik 4 gépes rajt pedig Sztojan Sztojanov főhadnagy vitte harcra. Nem sokkal később tíz elavult kétfedelű B 534-es is csatlakozott a támadáshoz, ami teljesen eredménytelen volt.<sup>346</sup>

13:08-kor már csak 162 Liberator repült be a román légtérbe, két nagy kötelékben, 20

---

<sup>343</sup> Sinton, S. & Hargis, R.: World War 2 Medal of Honour Recipients 2 (Osprey, 2003, a továbbiakban: **Sinton - Hargis: Medal of Honour**) 49. o.

<sup>344</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 87. o.

<sup>345</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 9. o.

<sup>346</sup> Rajlich-Boshniakov-Mandjukov: Slovakian and Bulgarian aces of world war 2 (Osprey, Aircraft of the Aces 58, 2003, a továbbiakban: **Rajlich - Boshniakov - Mandjukov: Bulgarian aces**) 73-74 o.

perces különbséggel, Bistert felett, 50 km-re keletre Calafat-tól, Piatra Olt – Slatina – Gaiesti útvonalon haladva tovább. Ezután az egyik csoport közvetlenül Ploesti felé repült tovább, a másik csoport pedig Buftea-nál kötött ki, ahonnan a vasútvonalat követve repültek Ploesti irányába.

A támadás az olajfinomítók ellen 13:49-kor kezdődött. Megbombázták a Columbia – Aquila, Orion, Astra Romana és a Concordia-Vega finomítókat Ploestinél; Steaua Romanat Campina térségében és a Creditul Miniert Brazinál. Bukarest körzetében Arcuda – Buftea térségében gyújtóbombás támadás érte a víztisztító telepet, jelentős kárt nem okozott. A támadás 15: 30-kor ért végett.<sup>347</sup>

A támadás során a célpontokban a következő károk keletkeztek:<sup>348</sup>

- Astra Romana: találat érte az áramfejlesztő telepet, a hűtőtartályokat, a McKee berendezést, a desztilláló berendezést, a szerelő–karbantartó műhelyt, a munkások hálótermeit, a közeli laktanyát és 4 olajtartályt (nr. 4, 8, 9 és 400). A kapacitás 50%-kal csökkent.
- Orion: kisebb sérülések, 20 nap alatt kijavították.
- Concordia–Vega: eltalálták az elsődleges desztilláló nr. 4 és 5-ös tartályt, a desztilláló berendezést, a tároló tartályokat, amiből kettő ki is gyulladt. A termelés leállt, de a károkat 10 nap alatt kijavították.
- Columbia–Aquila: találat érte a desztilláló berendezést, a „Pipe Stille” berendezést, a tárolótartályok nagy része kigyulladt. Teljes megsemmisülés.
- Creditul Minier: találat a „Pipe Stille” berendezésnél, az áramfejlesztő berendezésnél, a munkások kántinjánál, a gőzgépeknél, a nyersolajtárolóknál. Megsemmisült.
- Steaua Romana: találat a „Stratforth A és B” berendezésnél, a desztilláló berendezésnél, az áramfejlesztő telepnél, a szerelő – karbantartó műhelynél és a feltöltő állomáson. A kapacitás 70%-kal csökkent.

A finomítók környékén szintén felgyulladt az IRDP műhely Ochiuri–Gura Ocritei helységben, egy olajkút (nr. 98) Bucsani mellett, 60 nyersolajtartály vagon az „Unirea Company”-tól, egy olajleemosó telep a „Steaua Romana Company”-tól. A ploesti vasútállomáson egy 500 kg-os

<sup>347</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 11. o.

<sup>348</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1235, f. 168-173

bomba felgyújtott egy üzemanyag szállító vonatszerelvényt és a CFR (Román Vasút Társaság) katonai létesítményét. Szintén megsemmisült a CFR vasúti talpfa gyára (100 000 talpfa elégett), amire minimum egy bombázó rázuhant; a ploesti városi női börtön, amire szintén egy bombázó zuhant; egy löszert szállító vonatszerelvény (10 vagonnal), a Ploesti Kelet – Ploesti Dél vágányon; Az nr. 86-os légvédelmi üteg Corlatesti-nél és a muníciója (1500 lövedék), egy bombázó zuhant rá, teljes bombaterhével együtt; a „Concordia Metallurgica” gyárnak a kohórészlege, a raktárépülete és a telefonvonala.

A bombázók visszafordulásakor még megsemmisült egy 300 méteres sín szakasz a Bukarest – Craiova vonalon Stolnici mellett. Augusztus 18.-ra német szakemberek segítségével helyrehozták a károk jelentősebb részét.<sup>349</sup>

Az élő veszteségek a bevetési zónában: 80 civil (61 a női börtönből), 12 román és 3 német katona meghalt. 170 civil sérült meg, 29 román és 19 német katona szintén sérült. A végleges veszteség 100 halott és 154 sebesült.<sup>350</sup>

A német Freya radarállomások, melyeket láncszerűen építettek ki Havasalföld déli részén, erős jeleket fogtak a behatoló kötelékekről.<sup>351</sup> Mikor a bombázók átrepültek a román légtérbe, a román földi megfigyelők folyamatosan értesítették a légi irányítási központot azok magasságáról és irányáról. Ráadásul két kötelék (93. és 376. amerikai bombázócsoport) Bukarest külvárosa fölé tévedt, s ezzel riasztotta a körzet egész légvédelmi rendszerét, kizárva a meglepetésszerű támadást. Ploesti környékén a légvédelmi tüzérség készenlétben, csaknem vízszintesre állított lövegcsövekkel várta az alacsonyan repülő köteléket. A vadászok is felkészülten vártak.<sup>352</sup>

A védelem gerincét a légvédelmi tüzérség adta, ők lötték le a legtöbb bombázót, 20-at a 35-ből, ami Románia területén zuhant le<sup>353</sup>. A támadás amerikai túlélői úgy nyilatkoztak, hogy „a legerősebb földi légvédelemmel itt találkoztunk... eddig.”

21 légvédelmi üteg (68 ágyú), melyből 15 üteg 88 mm-es és 6 üteg 20 mm-es (78 ágyú) képezte a román erőket, a nap folyamán 1452 db 88 mm-es löszert lőttek ki, illetőleg 1947 db 20 mm-es. A német földi védelem 31 üteggel tevékenykedett (98 ágyú), melyből 21 üteg 88 mm-es és 10 üteg 20 mm-es volt. 2100 db 88 mm-es illetve 36000 db 20 mm-es lövedéket

<sup>349</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1235, f. 49

<sup>350</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 12. o.

<sup>351</sup> Bernád: Rumanian aces 33. o.

<sup>352</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 87. o.

<sup>353</sup> Archiva C.A.A.T. fond 03-1, dosar 17, vol. I, fila 20

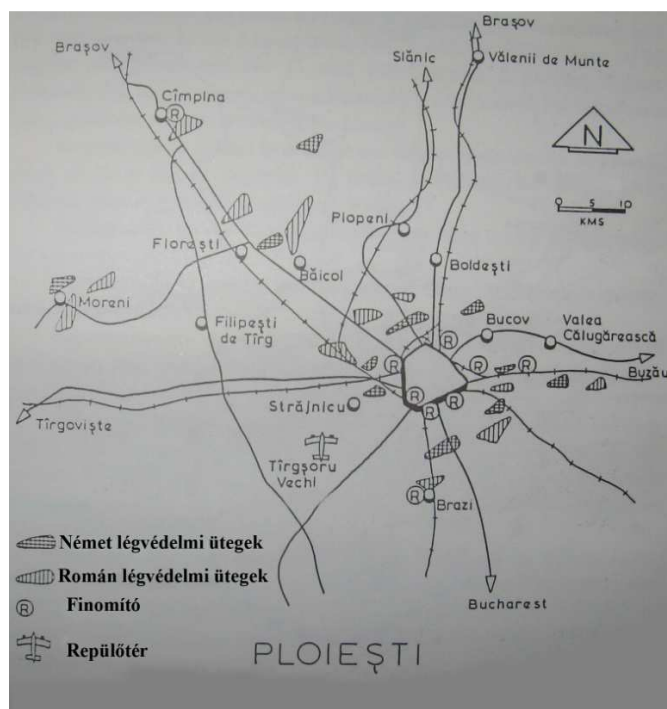
lőttek ki.

Figyelembe kell venni, hogy a német légvédelem egy része vasúti kocsikra volt felszerelve – a „fémhernyó” vagy légvédelmi vonat, a Cringul lui Bot és a Buda vasútállomás között tevékenykedett és Alfred Gerstenberg vezérőrnagy volt a szülőatyja. A riadóztatott katonai és rendőralakulatok kézfegyvereikkel lőtték az alig 50 m magasságban elhúzó bombázókat.

Egy amerikai pilóta visszaemlékezése szerint „*olyan alacsonyan repültünk, hogy szinte kézzel foghattuk volna meg a mezőkön a szénaboglyákat*”.<sup>354</sup>

A 20 légvédelem által lelőtt bombázón kívül 4 esett áldozatul a kifeszített léggömbzárnak, melyekre robbanó tölteteket is szereltek. Még a támadás előtt Johnson ezredes megkérdezte a bevetés tervezőit, gondoltak-e a léggömbzárakra? A válasz az volt, hogy ha lesznek, a B-24-esek átszakítják majd azokat.<sup>355</sup>

A Ploesti körüli német és román légvédelmi háló.<sup>356</sup>



Természetesen a vadászgépek is aktívan részt vettek a védelemben. A román vadászok nagy része a keleti fronton tevékenykedett, a hátszág csendes volt. A román vadászpilóták egy része a Luftwaffe által üzemeltetett kiképzőreptereken volt, Galati-nál és Tiraszpol-nál,

<sup>354</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1235, f. 52

<sup>355</sup> Avram: Documente inedite 13. o.

<sup>356</sup> Macdonald: Darkness to Light 41. o.

átképzésen vettek részt német Bf 109G-2-re.<sup>357</sup> A román pilóták aznap 58 bevetést, a németek 69-et teljesítettek.

A védelemben résztvevő erők a következők voltak:

Az 1. vadászezred (Flotila 1 Vanatoare):

Az 5. vadászosztály 51. éjszakai vadász repülőszázad (vanatoare noapte): 6 Bf 110C szállt fel 4 bevetésben a 12 gépből, ami Zilistea reptéren állomásozott. Veszteség: 1 Bf 110C wn 1819, pilótája Ghica Marin százados – lövésze Teliban Gh. (lelőtték).

Az 53. vadászszázad, bázisa Mazil: 6 Bf 109G szállt fel az ott lévő 9-ből. Maga Ioan alhadnagy, egy légigyőzelem, Peris – Bratulesti térségében. Encioiu Mitrica törzsőrmester egy légigyőzelem, Titu – Albesti térségében.

A 6. német éjszakai vadászezred (NJG 6), bázisa Zilistea: 14 bevetés, Klever őrmester 1 légigyőzelem.

Veszteségek:

- Bf 110F-4 werksnummer 2869, lelőtték Ploesti és Targsor (Cojasca) térségében, személyzete (Hoffman főtörzsőrmester – Kummel őrmester) meghalt.
- Bf 110F-4 wn 4.636, leszállt Otopeni, 30%-ban sérült.
- Bf 110F-4 wn 4.646, leszállt Ploesti közelében, 10%-ban sérült.
- Bf 110F-4 wn 4.680, leszállt Guilesti közelében, 25%-ban sérült.
- Bf 110F-4 wn 4.739, leszállt Zilistea közelében, 20%-ban sérült.
- Bf 110F-4 wn 4.778, leszállt Raca közelében, 20%-ban sérült.

A források megemlítik, hogy egy Bf 110-est egy saját Bf 109-es lőtt le, Peris térségében.<sup>358</sup>

A 2. vadászezred:

A 6. vadászosztály: 2 vadászszázaddal, bázisa Pipera. 13 vadász csatlakozott a harchoz Crivina – Peris – Buftea térségében 13:50-kor.

A 45. vadászszázad: Targsor repülőtéréről 13:31-kor szálltak fel, 14:05-kor kezdték meg a harcot Bilciuresti – Contesti – Butimanu térségében:

- Barladeanu főhadnagy két B-24-est lőtt le Podul Vail / Poenari Burchi térségétől délnyugatra

<sup>357</sup> Bernád: Rumanian aces 33. o.

<sup>358</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 14. o.

és 1.5 km-re Bolintin falutól délkeletre.

- I. Cristu hadnagy megtámadott egy magányos B-24-est Contesti vasútállomása közelében.
- I. Bosinceanu törzsőrmester megtámadott egy másik B-24-est, szétlőtte a felső lövegtoronyt (ez lehetett a „Chug – a – lug”) és Nicola Ion őrmester megtámadott egy bombázót, ami Ogrezeni – Bolintin falu déli részén zuhant le.

A 62. vadászszázad: a I.A.R. 80-as vadászok Pipera repteréről szálltak fel. Ploestitől délkeletre, Bukaresttől északra támadták meg a Liberatorokat. 22 bevetést teljesítettek, 3 győzelmet arattak:

- Carol Anastasescu hadnagy két légi győzelmet aratott, ezután kényszerleszállást hajtott végre. *„A pilótát a Vega finomító közelében találták meg, arcán sérüléssel, sírva a fájdalomtól, nem tudott beszámolni a kényszerleszállás okairól. A gép szárnyán, törzsén és motorján nagy lyukak tátongtak.”* Gépét (nr. 222) javíthatatlannak minősítették.
- A harmadik győzelem Aurel Vladareanu törzsőrmester nevéhez köthető, Crevenicul körzetében (Ploesti – Buzau autópálya).

A német nappali vadászokat a 4. német vadászrezred 1. vadászosztálya (I./JG 4) képviselte. 5 győzelmet igazoltak, még ha valójában többet is lőttek le. Ezek a következők voltak:

- Willi Steinmann százados 2 győzelem. 14:01-kor az egyik, a másik 14:28-kor Ogrezeni térségében.
- Schopper őrnagy 2 győzelem, ebből egy Batestitől 2 km-re délkeletre.
- Palm őrmester 1 győzelem.

A jelentett, de nem megerősített légi győzelmek:

- Seppner százados, 3. vadászszázad, 14:07-kor Cofaresti körzetében
- Hans Eder százados, 1. vadászszázad, 14:06-kor.
- Philip Bouquet hadnagy, 3. vadászszázad, 14:07-kor Cristarani térségében.
- Erwin Rauch hadnagy, 1. vadászszázad, 14:09-kor 2 km-re északra Viorinatól.
- Frank Ghoul főtörzsőrmester, 2 vadászszázad, 14:11-kor 30 km-re délre Ploestitől.
- Werner Gerhartz hadnagy, 1. vadászszázad, 14:16-kor 500 méterre nyugatra Talaruitól.
- Hans Maier törzsőrmester, 2. vadászszázad, 14:17-kor.
- Kurt Runge őrmester, 2. vadászszázad, 14:20-kor 800 méterre északra Ploputól.

- Günter Stark hadnagy, 1. vadászszázad, 14:20-kor.
- Schmetzer hadnagy és Jürgen Knabel őrmester, 6. német éjszakai vadászrezred 10. éjszakai vadászszázad (10./NJG 6), 14:31-kor Butoi mellett.
- Schmetzer hadnagy és Jürgen Knabel őrmester, 14:38 és 14:44 között.
- Georg Klever főtörzsőrmester, 10. éjszakai vadászszázad, 14:43 Piatra mellett.<sup>359</sup>

A német veszteségek:

- Két Bf 109G-2/G-4 teljesen megsemmisült (wn 14.143, Willi Steinmann százados gépe és a wn 19.609, mindkettő Ploesti térségében zuhant le).
- Bf 109G-2 sérült 15%-ban, wn 13812.
- Bf 109G-2 sérült 10%-ban, wn 14670.
- Bf 109G-2 sérült 5%-ban, wn 14735.
- Bf 109G-4 sérült 20%-ban, wn 19609.<sup>360</sup>

A német és román veszteségek összesen: 2 román (1 Bf 110 és 1 I.A.R. 80) és 3 német gép (2 Bf 109 és 1 Bf 110) megsemmisült, megsérült, de javítható 2 román (I.A.R. 80) és 9 német gép (4 Bf 109 és 5 Bf 110).<sup>361</sup>

15:00-kor a bolgár vadászgépeket ismét riadóztatták, a B-24-esek hazafelé repülve ismét átrepültek Bulgária légterén. Az elavult kétfedelű B 534-esek Vratsa térségében 18 B-24-est támadtak meg. A bolgár pilóták nagy távolságból tüzeltek 7.92 mm-es géppuskáikkal, ami a masszív bombázók ellen harmincezer fegyver volt. 150 km-es üldözés után másodjára is megtámadták a bombázókat minden eredmény nélkül. A Sztojanov által vezetett 4 Bf 109G-2-es azonban már szerencsésebb volt. Az első támadásuk eredménytelen volt, a pilótákat meglepte a bombázók intenzív elhárító tüze. A bombázó köteléken teljes gázzal túlrepülve 10 kilométerre eltávolodtak, majd megfordultak és szemből támadtak. Papírforma szerint támadva a B-24-eseket, szemből a nappal a háta mögött Sztojanov elérte a bolgárok első légi győzelmét a háború során. Ezután még egy B-24-est lőtt le alulról, oldalról, még társai (Csudomir Toplodolszki százados, Chriszto Krasztev hadnagy, Petar Bocsev hadnagy) egyet-egyet, összesen 5 bombázót. Sztojanov első két légi győzelmét ekkor szerezte és a háború alatt ő lett a legeredményesebb bolgár pilóta. Bocsev hadnagy 50 méterről, hátulról nyitott tüzet áldozatára, ami azonnal felrobbant, csak a hátsó lövész maradt életben. Bocsev hadnagy gépe

<sup>359</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 15. o.

<sup>360</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 15. o.

<sup>361</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1235, f. 35

is megsérült a robbanás következtében, de még vissza tudott térni a bázisára. Chriszto Krasztev hadnagy gépéből kifogyott az üzemanyag, de egy szükségrepülőtérén még letudott szállni.<sup>362</sup>

Összességében 54 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, fedélzetükön 130 sebesülten. 627 ember volt a veszteség, 310-en haltak meg, 130-an sebesültek meg, 180-an estek fogságba Romániában.<sup>363</sup>

Az 1943. augusztus elsején Románia területén lezuhant repülőgépek:<sup>364</sup>



Román adatok szerint csak 110 fő esett fogságba, közülük 69 sérültet vittek kórházba, 33 amerikai Bukarestben őriztek. A németek csak 8 főt fogtak el, rögtön Németországba

<sup>362</sup> Rajlich - Boshniakov - Mandjukov: Bulgarian aces 74-76 o.

<sup>363</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 87. o.

<sup>364</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 18. o.

szállították őket, nehogy a román hatóságok átvegyék a foglyokat. Antonescu úgy döntött, hogy a román területen fogságba esett amerikaiak román őrizet alatt maradnak.<sup>365</sup> Romániában 112 amerikait temettek el.<sup>366</sup>

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.<sup>367</sup> Addison E Baker pilóta, John L Jerstad másodpilóta poszthumusz kapta meg. Gépük, a B-24D-120 42-40994 „HELLS WENCH”, 93. amerikai bombázócsoporthoz (93th BG „TRAVELLING CIRCUS” – 329 SQ). 5 km-re célpontjuktól, a COLUMBIA AQUILA-tól 88 mm-es találatot kapott, a 3-as és 4-es motor sérült, rázuhantak a Creuzot gyár raktárépületének sínére, zuhanás közben még egy-egy 88 mm-es találatot kapott az orrban és a jobb szárnyon.<sup>368</sup>

Lloyd H. Hughes hadnagy a gép pilótája, poszthumusz. Gépe B-24D-95 42-40753 „OLE KICKAPOO”, 389. amerikai bombázócsoporthoz (389th BG „SKY SCORPIONS” -564 SQ). A balszárnynál komoly légvédelmi találat következtében kigyulladt az üzemanyag tartály, 5 km-re délre a „RED TARGET”-től. A pilóta kényszerleszállással próbálkozott, de minden előjel nélkül, hirtelen leszakadt a jobb szárny és a gép a közeli Prahova folyóba zuhant, Banesti falu mellett. A drámai jelenetet G. Makin Jr. filmre vette az „OLD BLISTER BUTT” fedélzetéről. Ekkor az amerikaiak úgy vélték, hogy a zuhanást senki sem élte túl, azonban két lövész, Thomas Huff és Edmond Smith megmenekült, a bombázótiszttel, John McLaughlinnal együtt, aki augusztus 3-án belehalt sérüléseibe.<sup>369</sup> Az „OLD BLISTER BUTT” pilótája, Philip Ardery javaslatára terjesztették fel a kitüntetésre Hughes-ot.<sup>370</sup> Johnson ezredes és Kane ezredes túlélte a bevetést és szintén megkapták a kitüntetést. Kötelékeiket délről vezették TARGET WHITE IV és V felé, ahol az előző hullámok épp befejezték a támadást, amikor látták, hogy az nem az elképzelések szerint alakul. A célpontot átláthatatlan füstfelhő és lángcsóva vette körül, amin csak vakon lehetett átrepülni. A képet tovább bonyolítva egy B-24-es kiégett roncsa is látható volt a célpont előtt, szinte mindenfelől lőttek, a korábban a B-24-esekről ledobott időzített bombák pedig egymás után robbantak fel. Mindketten tudták, hogy szinte

---

<sup>365</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 525, f. 188

<sup>366</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1227, f. 13

<sup>367</sup> Sinton - Hargis: Medal of Honour 51. o.

<sup>368</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 47. o.

<sup>369</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 34. o.

<sup>370</sup> Memoriele unui participant (Biblioteca Centrala a Ministerului Apararii Nationale, Bucuresti, 1979) 17. o.

semmi esélyük, azonban őket bombázni küldték. Kane ezredes 46 gépéből 15-öt veszített, kettő még a célpontot sem érte el. Johnson ezredes 15 gépe repült be a füstfüggönybe és hajtotta végre a támadást, melyből hatot soha nem láttak viszont.<sup>371</sup> Három nappal a támadás után az ankarai rádió arról tudósított, hogy az amerikaiak a finomítók bombázásával a németek legérzékenyebb pontjára mértek csapást.<sup>372</sup>

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, mintegy 1000 légvédelmi ágyút és gépágyút vont össze, amelyet 1944-re 2000 csőre növelt. Gerstenberg már 1943 szeptemberében felhívta Antonescu figyelmét a további támadások veszélyére.<sup>373</sup> 1943. szeptember 30-án 3 szövetséges bombázó támadott román célpontokat, elhanyagolható károkat okozva, egy gépet a légvédelem lőtt le, 2 fő esett fogságba.<sup>374</sup>

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.<sup>375</sup> Az egyik pilóta, aki súlyosan sérült gépével repült vissza támaszpontjára, keserűen jegyezte meg: *„Nem láttam egyetlen táviratot, amelyben köszönetet mondtak volna.”* A nagy távolság és veszteségek miatt az amerikai légierő a következő év (1944) április 4-ig nem bombázta Ploestit. Azonban ekkor is az átlagosnál jóval magasabb veszteségeket szenvedett el.<sup>376</sup>

1943. augusztus 24-én Québecben a szövetségesek elhatározták a CBO-terv (Combined Bomber Offensive, más néven Casablancai Direktíva, fedőnéven Pointblank) kiterjesztését a Földközi-tengerre és Közép-Európára. Ennek következményeként októberben Észak-Afrikában egy új amerikai légi hadsereg szervezése kezdődött. A megalakuló amerikai 15. légi hadsereg fő feladata Közép- és Délkelet-Európa bombázása volt. A légi hadsereget 1944. március 31.-ig 21 bombázó repülőosztállyal és 7 vadászosztállyal kellett feltölteni, azaz mintegy 1500 db bombázóval és 800 db vadászrepülőgéppel nőtt a létszámuk. A 8. brit

---

<sup>371</sup> Sinton - Hargis: Medal of Honour 50. o.

<sup>372</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1235, f. 75

<sup>373</sup> A.M.R., Fond 951, dosar, 316, f. 18

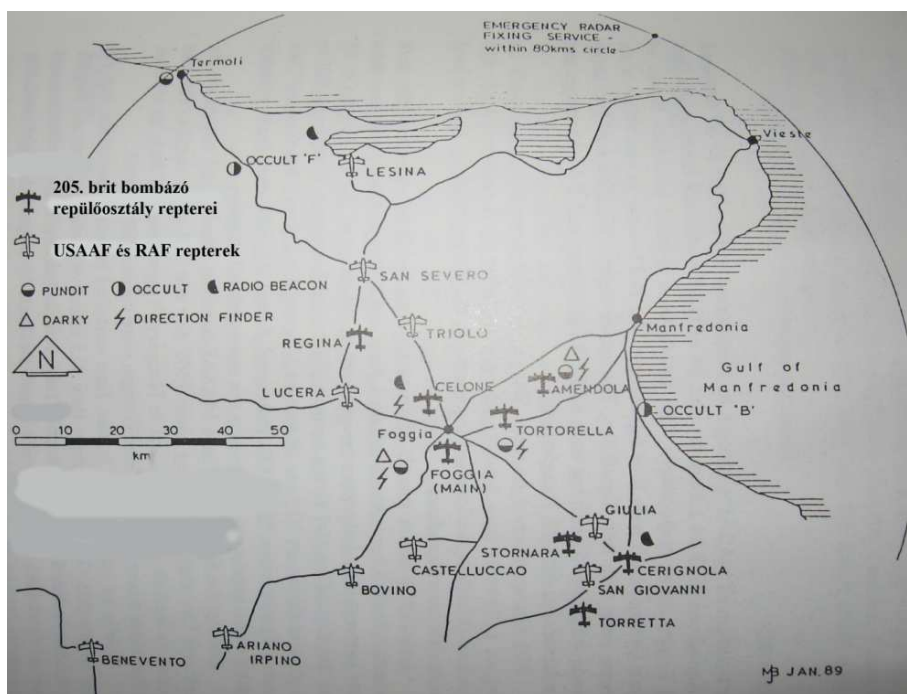
<sup>374</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 516, f. 13

<sup>375</sup> Bernád: The prime decade 23. o.

<sup>376</sup> Bernád: The prime decade 23. o.

hadsereg és az 5. amerikai hadsereg olaszországi sikereinek eredményeként 1943 végén lehetővé vált a 15. AAF áttelepítése Dél-Olaszországba. Bari és Foggia térségében hatalmas építkezés kezdődött, december végéig 45 repülőtér készült el. A NAAF (Észak-Afrikai Légi Hadsereg) által 1943. november 14-én kiadott direktíva előírta a következő hónapok fő bombázó célpontjait: Ploesti, Szófia pályaudvara, Bécsújhely, Augsburg, Budapest, Csepel, Győr és Brassó repülőgépgyárai. Erről a román hírszerzés is értesült, ezért az olajmezők védelmének kiépítését meggyorsították.<sup>377</sup> 1944 elején a 15. AAF áttelepülését követően berendezkedett Dél-Olaszországban. Fölkészült a közép-európai célok bombázására.<sup>378</sup>

USAAF és RAF repülőterek Foggia térségében:<sup>379</sup>



## IX. Románia hadszínterré válik, majd átáll 1944. április - 1944. augusztus

### Előkészületek a szövetséges bombázó offenzívára és a szovjet támadásra:

1944-ben a román repülőgépipar által legyártott I.A.R. 81C, Bf 109G, I.A.R. 39A, Fi 156-C és J.R.S. 79B1 típusú gépek éppen hogy pótolni tudták a veszteségeket, nem beszélve arról,

<sup>377</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 516, f. 111

<sup>378</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai: Légiháború 1 87. o.

<sup>379</sup> Macdonald: Darkness to Light 143. o.

hogy az USAAF bombázások komoly károkat okoztak a repülőgépgyártásban is. Az 1944-ben az FARR-nek kézbesített első 90 I.A.R. 80 és I.A.R. 80A típusra már zajlott az átképzés és megtették az előkészületeket hogy 100 darab, időközben legyártott I.A.R. 80A-t és I.A.R. 81-et átfegyverezzenek I.A.R. 80M és I.A.R. 81M-re, amelyek már 20 mm-es Mauser gépágyúval voltak felszerelve. A további tervek között szerepelt, hogy a I.A.R. 81C-ket már csak 1944 júliusáig gyártják. Az újonnan leszállított I.A.R. 39A gépekkel a régebben szolgálatban lévő I.A.R. 39-eseket kívánták leváltani. Tervbe volt véve a 84. bombázó repülőszázad J.R.S. 79B1-es bombázókkal történő újrafeltöltése is, azonban ez nem valósult meg, mert a 82. és 83. bombázó repülőszázadoknak szánt majdnem kész gépek egy USAAF bombázás során megsemmisültek a I.A.R.-Brasov telephelyén.<sup>380</sup>

A szovjet előrenyomulás egyre kétségbeesettebb lépésekre sarkallta az FARR vezetését. A 17. és 18. repülőszázadban újra szolgálatba helyezett, régen kiöregedett I.A.R. 37, PZL P-11C, I.A.R. 24 és PZL P-24F típusú gépek, illetve a korszerű, de iskolagép Nardi FN 305 szárnyai alá bombafelfüggesztőket szereltek, hogy éjszaka a szovjet Po-2-esek mintájára bombázással zaklassák a szovjet erőket. Azonban végül csak a I.A.R. 37-esek hajtottak végre ilyen jellegű bevetéseket, mert csak azok pilótái voltak kiképezve éjszakai repülésre is.<sup>381</sup>

A folyamatos német repülőgép utánpótlásnak köszönhetően az 1. román repülőhadtest egységei bevethetőek maradtak. A német kézbesítések azt is lehetővé tették a 6. zuhanóbombázó osztálynak (74., 86., 87. zuhanóbombázó század), hogy május és július során Ju 87D-3-as zuhanóbombázókkal szereljék fel őket. 1944 márciusa és áprilisa során a kezdődő rendszeres USAAF bombatámadások lehetővé tették - a Clodius-Antonescu Protokoll alapján - a 7. vadászosztály Bf 109G-2 gépekkel való újrafeltöltését is. Ugyancsak a megállapodásnak köszönhetően kaptak a románok a németektől egy századnyi használt Hs 129B-2-es csatarepülőgépet, amivel az újonnan létrehozott 38. csatarepülő századot töltötték fel. Ez volt az első százada a tervezett 11. csatarepülő osztálynak, azonban a másik két századát, a 39. és 40. csatarepülő századot a későbbiek folyamán már nem hozták létre. A németek átadtak ezek mellett néhány elavult He 111E-3, Ju 86E és W34-es típusú gépet, kiképzésre vagy légi szállításra.<sup>382</sup>

Az FARR tervei között szerepelt az is, hogy 1944 és 45 során mind a 8 vadászosztályt a

---

<sup>380</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 306. o.

<sup>381</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 306. o.

<sup>382</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 306. o.

I.A.R.-Brasov által legyártott Bf 109G-4 vadászgéppel szerelik fel. Habár a G-4-es már nem a legújabb változat volt, még mindig nagy minőségi ugrást jelentett a I.A.R. 81C-hez képest. A gyártást viszont jelentősen késleltette az USAAF áprilisi I.A.R.-Brasov elleni bombatámadása, amely során 4 Bf 109G-4 repülőgépsárkány is elpusztult. Ez is közrejátszott abban, hogy 1944 augusztusában csak hat darab I.A.R. által legyártott Bf 109G-4-est kapott kézhez az FARR. Júniusban és júliusban, amikor a Luftwaffe jelentős erőátcsoportosítást hajtott végre a belorusz frontra és a normandiai hadszíntérre, a németek kompenzációként kötelezettséget vállaltak a románoknak Bf 109G-6-os gépek leszállítására. Augusztusig 50 darab vadászt kapott az FARR, addigra csak a 6. vadászosztály és a 7. vadászosztály pilótáinak volt elég ideje a típusátképzésre.<sup>383</sup>

A román tervek között szerepelt egy ejtőernyős ezred felállítása is. Az első ejtőernyős századot még 1940. június 10-én állították fel, a másodikat 1942-ben, a harmadik már nehézfegyverzetű századot pedig 1943-ban, amikor a három századból megalapították a 4. ejtőernyős zászlóaljat. A kis és új fegyvernemet képviselő egység arányaiban eltörpült a rengeteg léggömbzáró egység mellett, ráadásul 1943 októberében még mindig csak 215 ejtőernyős volt teljesen kiképezve. A türelmetlen Antonescu a hadseregéből helyezett át katonákat, hogy feltöltse az egységet a megkívánt ezred létszámra, 2877 főre. 1945 februárjára az egységnek már 1300 ejtőernyőse volt teljesen kiképezve, amikor a szovjet felső vezetés elrendelte a feloszlátását. Egyedül a 4. ejtőernyős zászlóalj érte el 1944 augusztusában a hadra fogható státuszt, 861 katonával. A bevetésükhöz 54 Ju 52-esre lett volna szükség, ennyi azonban soha nem állt rendelkezésre. Ha a 109. repülőszázad DSF 230-as vitorlázóit, a LARES utasszállítókat és az öregebb bombázótípusokat összegyűjtötték volna, elvileg az egység deszant bevetése technikailag lehetséges lett volna. 1944-ben a román szárazföldi hadsereg is tervbe vette egy légi szállítású zászlóalj felállítását, a hegyivadász zászlóaljak mintája alapján, de végül ez sem valósult meg.<sup>384</sup>

A DLM (Deutsche Luftwaffemission in Rumanien) 1943 októberében 19806 fő személyzetet állomásoztatott Romániában, amit 1944 márciusára 24788 főre növelt.<sup>385</sup> Amíg a Luftwaffe ellenőrizte a balkánon kiépített radarlánc rendszert, addig a román vadászoknak hatékony légi irányítási rendszerük volt. 1944. március 4-én arról született megállapodás, hogy

---

<sup>383</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 307. o.

<sup>384</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 307. o.

<sup>385</sup> A.M.R., Fond 5423, dosar 280, f. 94-106

a románok azonnali hatállyal 20 Würzburg radarberendezést kapnak a németektől, a román kiszolgáló személyzetet már használat közben képzik ki, azonban nem maradt fent semmilyen forrás, ami egyértelműen bizonyítaná, hogy ezen egységek közül akár csak egy is elérte volna a hadra fogható szintet. Az éjszakai vadászvédelmet továbbra is a 6. német éjszakai vadászrezd (NJG 6, Bf 110) biztosította, bázisuk Opoteni reptere volt. A 68. román éjszakai vadászszázadot is ennek az egységnek rendelték alá.<sup>386</sup>

A román honi légtér védelme 1943 és 1944 során területileg két részre volt osztva. Az I. légi szektor (Sectorul I), a németek számára létfontosságú ploesti olajmezők közvetlen védelmét látta el és legtöbb vadászgép egysége német volt. A JG 301 állandó reptere Tigrosul Nou volt és többnyire egy német vadászosztály is állomásozott valamelyik közeli reptéren. Szintén a szektor védelmét látta el a I.A.R. 80B és I.A.R. 81A típusú gépekkel repülő 44. és 50. vadászszázad (a korábbi 3. vadászosztály) a Ghimbav repterén működő repülőiskola keretét alkotva. A I.A.R.-Brasov gyárat is védte egy századnyi I.A.R. 80-as. A II. légi szektor (Sectorul II) Bukarest védelmére fókuszált és kizárólag román egységekből állt. 1944. április elején a 6. vadászosztály (59., 60. és 62. vadászszázad) Popesti - Leordeni repterén és a 7. vadászosztály (53., 57., 58. vadászszázad) Pipera repterén állomásozva látta el a szektor védelmét.<sup>387</sup> Mindkét tapasztalt egység I.A.R. 81C gépekkel repült, de már március elején megkezdtek az átképzést Bf 109G-2-re, amelyet április folyamán fejeztek be.<sup>388</sup>

Az I. és II. légi szektor a szövetséges légítámadások ellen vették fel a harcot. A III. légi szektor lefedve a Duna deltát és Konstancát, a szovjet támadásokkal szemben látott el védelmet. Konstancát az 5. vadászosztály (51., 52. vadászszázad)<sup>389</sup> védte, Jegalia és Mamaia repterén állomásozva. Az egység kiöregedett Bf 109E vadászokkal és I.A.R. 81-es vadászokkal vegyesen repült. A 4. vadászbombázó osztály (45., 46. vadászbombázó század) megmaradt erői pedig a Duna-deltát védték. I.A.R. 80C típusú gépeikkel Jibieni és Leipzig (Dél-Besszarábia) repterein állomásoztak. 1944 áprilisától azok a Luftwaffe és az 1. román repülőhadtest egységek, melyek Besszarábiában állomásoztak és feladatuk a V-VS elleni küzdelem volt, alkalomadtán a honi légtér védelmében is részt vettek. Ez még gyakoribb lett az USAAF Frantic Joe ingabombázó hadjárata során, ami során az amerikai bombázók és

<sup>386</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 313. o.

<sup>387</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 43

<sup>388</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 313. o

<sup>389</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 43

kísérő vadászgépeik olasz és szovjet repterek között ingázva hajtottak végre bevetéseket június, július és augusztus folyamán.<sup>390</sup> A 9. vadászosztály az FARR alapegysége volt a keleti fronton.<sup>391</sup> Január 10-én Nikolajev repteréről Lepetikára települtek a szovjet előretörés miatt, majd márciusban Dalnik repterére, mely Odessza mellett volt. Március 30-án már csak 13 Bf 109G maradt bevethető. Április 10-én a szovjet erők elérték Odessza térségét. Április 6-ig a 9. vadászosztály Tiraszopol repterén állomásozott, majd áttelepült Tecuci repterére Romániába. A vadászosztály fő feladata ezután a szövetséges bombázók elleni harc lett.<sup>392</sup> A román vadászok már a saját hazájukban harcoltak a „szovjet hordák” és az „amerikai légi terroristák” ellen, ahogy a korabeli román sajtó emlegette őket.

A ploesti olajmezők földi légvédelmében a románon kívül német egységek is részt vettek. Az 5. német légvédelmi hadosztály (1944. augusztus 23-án 30 nehéz, 5 közepes és 7 könnyű légvédelmi üteggel) ebben a térségben diszlokált, állományaának a fele azonban román katona volt. A román 4. légvédelmi dandár itt állomásozott (1943 októberében 22 nehéz, 2 közepes és 10 könnyű légvédelmi üteggel rendelkezett, 1944 augusztusáig folyamatosan erősítették), a legmodernebb német 88 mm-es, 37 mm-es és 20 mm-es légvédelmi lövegekkel volt felszerelve. Ploesti Berlin, a Ruhr vidék és Bécs után a negyedik legerősebben védett légvédelmi körzet volt a tengelyhatalmak oldalán. Bukarestet a 3. román légvédelmi dandár védte (31 nehéz, 10 közepes és 6 könnyű légvédelmi üteggel). 1944 augusztusában az 1. román repülőhadtest és a 3. román repülőhadtest reptereit a 2. román légvédelmi dandár védte (14 nehéz és 15 közepes és könnyű légvédelmi üteggel). A 8. román légvédelmi ezred látta el Konstanca kikötőjének és az ország keleti részének légvédelmét. A 1. román légvédelmi dandár védte az ország nyugati részét, beleértve a brassói repülőgépgyárat is. A négy román légvédelmi dandár közül a 4-es számú volt a legerősebb, mert az olajmezőket védte, ezért a németek légvédelmi ágyút csak ennek az egységnek utaltak ki. A 1., 2., 3. román légvédelmi dandárok kevésbé voltak hatékonyak, mert ágyúik román gyártású 75 mm-es Vickers-ek vagy Rheinmetall 37 mm-esek voltak, kiegészülve néhány zsákmányolt vagy importált löveggel.<sup>393</sup>

---

<sup>390</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 313. o

<sup>391</sup> Tudor, Vasile: Constantin „Bazu” Cantacuzino – Printul Asilor (Editura Modelism, 2000) 130. o.

<sup>392</sup> Tudor: Serbanescu 96. o.

<sup>393</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 313. o

## **Besszarábia:**

1944 májusáig a Vörös Hadsereg a keleti hadszíntér déli részén gyakorlatilag visszafoglalta a Szovjetunió korábbi területeit egészen a román határig – megtörtént az, amiről a románok többsége remélte, hogy sohasem fog, az orosz gőzhenger Besszarábia kapuinál állt – és jelentős veszteségeket okozott a 1. német páncélos, valamint a 6., 8. és 17. német tábori hadseregeknek. Ezen időszak alatt a német katonai felső vezetés és Hitler figyelme mindvégig e térségre összpontosult. Az összes szovjet harckocsi hadsereg itteni jelenlétéből a németek arra következtettek, hogy a déli területeken indul meg a későbbiekben a Vörös Hadsereg nyári általános támadása is. Nem így történt.

Az április közepén beköszöntő tavasz ismét sártengerré változtatta az utakat. A gépjárművek mozgása csaknem lehetetlenné vált. A szovjet csapatok utánpótlási vonalai nagyon megnyúltak, így a további nyugati irányú előrenyomulásuk anyagellátási szempontból is kockázatosná vált. A német Dél-Ukrajna Hadseregcsoport kihasználta az időt, és – amikor a török újságokban már a keleti front déli szárnyának teljes összeomlásáról és a balkán feladásáról cikkeztek –<sup>394</sup> megerősítette állásait Jasi és a Dnyeszter-torkolat között, valamint állásokat épített ki a Prut folyó nyugati partja mentén Kolomeáig.

Az már 1943 novemberében nyilvánvalóvá vált, hogy a Transznisztria térségében lévő 3. román hadsereget előbb-utóbb szovjet támadás éri. Emiatt a 22. repülőszázadot november 14-én kivonták a térségből. A 4. román hadsereget Jasitól északra helyezték, támogatására küldték a 19. repülőszázadot március 17-én, a 15. és 112. repülőszázadot pedig április 12-én, mindhárom század reptere Bacau volt.

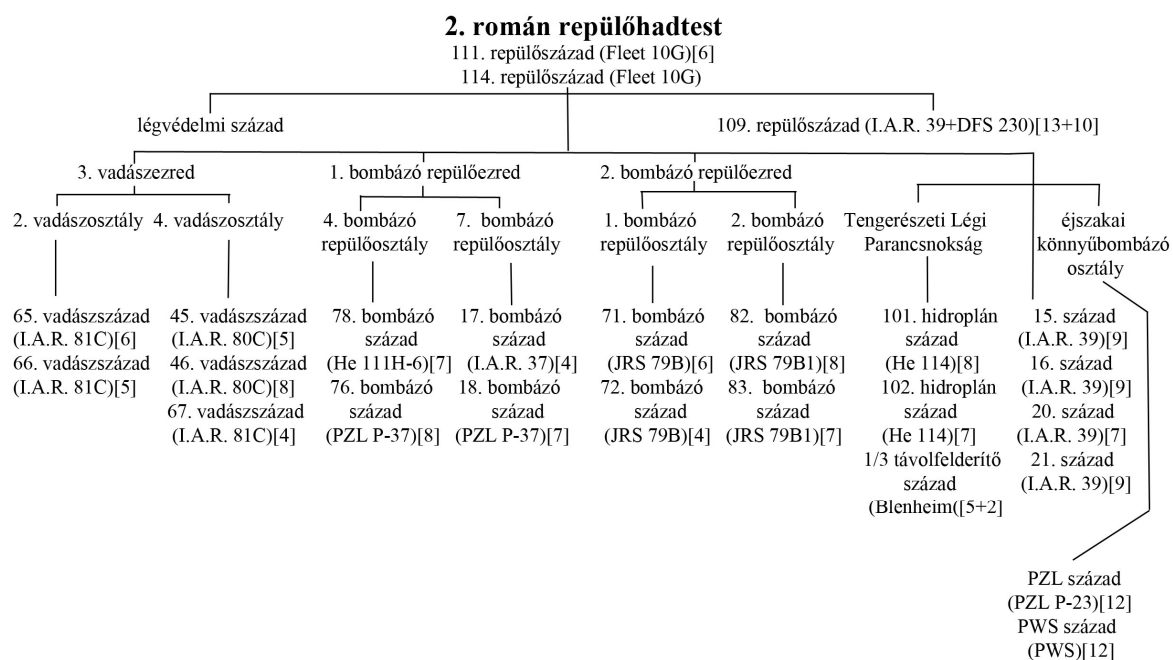
A szovjet előrenyomulás arra készítette az FARR felső vezérkarát, hogy minden rendelkezésre álló tartalékot be vessen. Adottak voltak az egységek az 1. román repülőhadtestből, melyeket 1944 áprilisa folyamán Besszarábiába és Moldáviába csoportosítottak, a szovjet arcvonal közelébe. A többi FARR egység, mely korábban tartalékban volt, csatlakozott az 1944. április elsején újonnan létrehozott 2. román repülőhadtesthez (Corpul 2 Aerian Roman, C2AR). A legtöbb repülőgép, amely ide tartozott másodvonalbelinek számított és a román hátsó részében állomásozott vagy a Fekete-tenger térségében hajtott végre bevetéseket. Április 25-én a 25 repülőszázaddal, 180 bevethető

---

<sup>394</sup> Friessner, Hans: Árulások, veszített csaták (CO-NEXUS Print-teR, Budapest, 1992., a továbbiakban **Friessner: Árulások**) 44. o.

repülőgéppel rendelkező 2. román repülőhadtest csatlakozott az elit az 1. román repülőhadtesthez a szovjetek elleni harcra.<sup>395</sup>

A 2. román repülőhadtest 1944 áprilisában [bevethető gépek száma]:<sup>396</sup>



A 2. román repülőhadtest Ianca, Tandarei, Fetesti, Urziceni és Bacau reptereire települt. Az 1. román repülőhadtesttel szemben nem volt mozgatható a földi kiszolgáló egységük, de az igénybe vett repterek rendelkeztek a szükséges háttérrel, ami a folyamatos bevetések ellátásához szükséges volt. Április 25. és május 3. között a 2. román repülőhadtest repülőgépei napi kétszáz bevetést hajtottak végre. Emanoil Ionescu vezérőrnagy az 1. román repülőhadtest parancsnoka véleménye szerint a 2. román repülőhadtest erői túl kicsik voltak ahhoz, hogy kiadjanak egy repülőhadtestet. Azon kívül, hogy gépeik elavultak voltak bevethetőségi arányuk is alacsony volt, a felderítőknél kevés volt a megfigyelő, a vadászoknál nem volt elég pilóta tartalékban, a bombázóknak pedig gépből és hajózókból is egyaránt kevés volt. Az éjszakai könnyű zavaróbombázók, melyek pilótái elavult lengyel vadászokkal repültek - a kiképzést be sem fejezve - végül csak néhány bevetést repültek. Az állandó pilótahiány fő oka az volt, hogy az 1. román repülőhadtest egységei innen kaptak utánpótlást saját veszteségeik

<sup>395</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>396</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 308. o.

pótlására.<sup>397</sup>

1944. április 20-án a 8. csatarepülő osztály 10 új Hs 129B-2 gépet kapott a németektől, melyet a lengyel Mieletz repterén vettek át és Székesfehérvár, Arad állomásokkal repültek vissza Tecuci bázisáig.<sup>398</sup> Pucas Stefan törzsőrmester egyike volt a pilótáknak, akik hazahozták az új gépeket. Megérkezésük után hazalátogatott a családjához, mert a háború eleje óta nem látta őket. Gugesti, a szülőfaluja 15 km-re volt Focsani-tól. Családja nagyon örült, a bátyja is otthon volt, aki a keleti fronton elvesztette egyik lábát. Egy nap után, melynek nagy részét átaludta, visszatért Tecuciba. Másnap bevetést repült, szovjet csapatokat bombázott, hazafelé indult, mikor meglátott egy szovjet IL-2 gépet, amint a román gyalogosokat támadja. Sikerült a szovjet gép mögé kerülni és az összes fegyverből tüzet nyitva sikeresen megtámadni azt. Az IL-2-es bombáit vagy üzemanyagát eltalálva darabokra robbant. A légi győzelmet később megerősítették. Emanoil Ionescu vezérőrnagy is megjelent másnap a reptéren, közölte a pilótával, hogy nagyon neheztel az engedély nélküli eltávozásért, ezért büntetést helyezett kilátásba. A büntetés egy üveg pezsgő volt, amit a tábornok mosolyogva adott át.<sup>399</sup>

A rossz út és terepviszonyok ellenére április 26-án a 2. Ukrán Front erői támadást indítottak a Prut és Moldova folyók között a német-román csapatokból álló Wöhler-seregcsoporthoz. 4. román hadserege ellen azzal a céllal, hogy elfoglalják Jasit. Kísérletük április 29-ig eredménytelen maradt, ezért a támadást leállították. Május 2-án a 2. Ukrán Front erői ezúttal Targu Frumos irányában újították fel támadásukat. A támadás alatt a 2. harckocsi hadsereg kötelékében a 16. és 13. harckocsi hadtest, az önálló 11. gárda-harckocsidandár, valamint az ISZ-1 és ISZ-2 nehéz harckocsikkal felszerelt 8. gárda- és 13. gárda-harckocsiezred alkotta a fő csapásmérő erőt.<sup>400</sup>

A mintegy 300–350 páncélossal és jelentős csatarepülő-támogatással rohamozó 2. harckocsi- és 27. összefegyvernemi hadsereg erői a LVII. német páncéloshadtest és a V. román hadtest ellenállásába ütköztek. A szovjetek csupán három-öt kilométert jutottak előre. Német adatok szerint a támadók 160 harckocsit és önjáró löveget veszítettek, ebből 65 páncélost a német-román csatarepülőgépek lőttek ki. A támadás második napján a seregcsoporthoz újabb 103 – köztük négy ISZ-2 – szovjet páncélos kilövését jelentette. Ebből 36 harckocsit a német-

<sup>397</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 307. o.

<sup>398</sup> Avram: G8 21. o.

<sup>399</sup> Archiva Museului Aviatiei, Manuscris nr. 39

<sup>400</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 51. o.

román légierő semmisített meg. A támadás folytatódott, s a szovjetek ugyan beékelődtek a 4. román hadsereg arcvonalába, de a védelmet nem tudták áttörni. A szovjet támadásra az 1. román repülőhadtest és a 2. román repülőhadtest egységei a háború alatti legnagyobb román napi bevetési számmal válaszoltak. Wöhler gyalogsági tábornok német-román seregcsoportja saját adatai szerint április 26. és május 6. között 386 szovjet páncélost, 92 löveget és 100 repülőgépet semmisített meg. A SZTAVKA, látva a 2. Ukrán Front meddő rohamait, május 26-án védelembe rendelte a Konyev marsall által vezetett csapatokat. A 2. Ukrán Front parancsnokságát május 15-én Malinovszkij hadseregtábornok vette át.

Május 10-én a 3. zuhanóbombázó osztály a cseh Malacki repterére utazott, hogy a németektől átvegyen 25 Ju 87D-5 gépet. A megérkezésük napján egy étteremben eladták kézfegyvereiket cseh civileknek, a pénzen pedig élelmiszert és ajándékokat vettek, annyit, amennyi még elfért a stukákban. Visszafelé a köteléket von Stein százados vezette, Aradon szálltak le először, majd három nap kényszerszünet után repültek Tecuci-ra. A veszteglés oka az volt, hogy a repülőbenzint, melyet egy szerelvény hozott volna, az amerikaiak szétlőtték egy alacsonytámadás során. Ebben a hónapban alakult meg a 6. zuhanóbombázó osztály. A hónap végére a két zuhanóbombázó osztály 69 Ju 87D-5 géppel rendelkezett.<sup>401</sup>

Május 30-án a 8. német hadsereg (Wöhler gyalogsági tábornok) a 2. Ukrán Front állásai ellen Jasitól északra korlátozott célú támadást indított. Aznap az FARR a keleti fronton 4 felderítő, 129 vadász, 83 csatarepülő és 260 bombázó bevetést hajtott végre 4 Ju 87, 3 J.R.S. 79B és egy I.A.R. 80C elvesztése árán. Wilhelm Batz százados az 52. német vadászrezred 3. vadászosztályának (III./JG 52) parancsnoka 7 bevetésben 15 szovjet gépet lőtt le.<sup>402</sup> Másnap az FARR további 300 bevetést teljesített és az USAAF bombázói ellen is vadász bevetések tucatjait repülte.<sup>403</sup> Június elsején Walter Wolfrum hadnagy 11 szovjet gépet lőtt le, Karl Muntz főtörzsőrmester pedig elérte a JG 52 kétezredik légi győzelmét. Pár nap múlva az egység egy részét (2., 4., 7./JG 52) visszavonták a német légtér védelmére, ami csökkentette légigyőzelmeik számát.<sup>404</sup> A térségben bevetett német-román légierő az első napon 87, a harmadik napon 22, a negyedik napon 33 szovjet repülőgép lelövését jelentette, mialatt sikerült néhány napra kivívnia a helyi légi fölényt. A támadó 79. gyalog-, 114., 23., 24.

<sup>401</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 73-74 o.

<sup>402</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 107. o.

<sup>403</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 309. o.

<sup>404</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 107. o.

páncélos-, illetve később a Grossdeutschland páncélgránátos hadosztály harcát ez jelentősen megkönnyítette. A szovjeteket kezdetben meglepte a német támadás. A 2. Ukrán Front azonban védelmét hamarosan máshonnan átcsoportosított tartalékok segítségével erősítette meg, és június 2-án átmenetileg megállította a 8. német hadsereget.

Június 3-án a németek felújították támadásukat. Másnap a 8. német hadsereg csapatai Jasitól északnyugatra birtokba vették a hadművelet céljaként kijelölt magaslatokat. A támadás, miután célját elérte, június 6-án befejeződött.<sup>405</sup> *„Ez a harcmodor rendkívül nagy veszteségeket okozott az ellenségnek előerőben és anyagban egyaránt és saját oldalunkon keletkezett, általában csekély veszteségek visszaadták a csapatainknak a fölény tudatát. A nagyon labilis és háborúba belefáradt románokkal ellentétben éppen az utóbbinak volt nagy jelentősége.”*<sup>406</sup>

Ez volt a Wehrmacht egyetlen jelentősebb és sikeres támadása 1944-ben a keleti hadszíntéren. A németek ezáltal felszámolták a szovjetek Pruttól délre levő hadműveleti hídfőjét, és ezzel a 8. német hadsereg védelmi lehetőségei is jelentősen javultak. A szovjetek vesztesége német adatok szerint 3500 halott, 1319 hadifogoly, 209 páncélos, 364 repülőgép, valamint 309 löveg és páncéltörő ágyú volt.

Június 10. körül a Dél-Ukrajna Hadseregcsoporthoz, nevezetesen a 6., 8. és 17. német, valamint a 3. és 4. román hadseregnek összesen 27 gyalog, 2 vadász, 5 páncélos, 2 páncélgránátos, 2 hegyi hadosztály volt, továbbá egy SS hadosztállyal, egy ejtőernyős-hadosztállyal, egy biztosító hadosztállyal és 12 román hadosztállyal rendelkezett.

A román légi tevékenység az egyre kilátástalanabb helyzet ellenére felerősödött. A vadászok és a bombázók átlagosan napi 3-6 bevetést repültek. A gépek vagy a román légteret védték, vagy harcászati célpontokra mértek csapást a front 10 és 50 km-es mélységében. A 2. román repülőhadtest egyre kevesebb gépet tudott bevetésre küldeni a karbantartási problémák miatt, ez különösen a sérülékeny kétmotoros bombázóira volt jellemző.

Az 1. román repülőhadtest első születésnapját 1944. június 16-án a fronton ünnepelte. 18074 bevetést teljesítettek Dél-Ukrajna, Moldávia és Besszarábia felett, 7312 tonna bombát dobott le. A hajózók és a földi légvédelem 401 szövetséges repülőgépet semmisített meg.<sup>407</sup>

Június közepétől augusztusig a besszarábiai térség csendes maradt. A nyár folyamán az

---

<sup>405</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 51. o.

<sup>406</sup> Friessner: Árulások 44-45. o.

<sup>407</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

USAAF bombázóhadjárata során kimerült I.A.R. 81C gépekkel felszerelt egységeket ebbe a szektorba vezényelték pihentetni és feltölteni. Az összecsapások a szovjet erőkkkel ritkán fordultak elő. A legtöbb V-VS egységet a belorussziai frontra vezényelték, az FARR egységeit pedig igyekeztek megóvni arra az esetre, ha majd a szovjetek a Románia elleni végső támadásba kezdenek. Az is bebizonyosodott, hogy jó kezekben a I.A.R. 81C még mindig megállja a helyét a már sokkal korszerűbb szovjet vadászgépekkel szemben. Augusztus 6-án négy I.A.R. 81C megtámadott egy La 5, Jak 9 és Il 2-esekből álló 12 gépes V-VS köteléket. Habár a román vadászok csak egy valószínűsíthető légigyőzelmet arattak és egy szovjet gépet rongáltak meg, saját veszteségük nem volt és gond nélkül vonták ki magukat a légiharcból. 1944 nyarára azonban világossá vált, hogy a I.A.R. 81C már nem tudja kivívni a légifölényt modernebb szovjet ellenfeleivel szemben, viszont másodlagos frontokon még mindig eredményes légi harcokat tud folytatni és továbbra is képes a V-VS bombázóit lelőni.<sup>408</sup>

A német felső vezetés júniusban úgy gondolta, hogy a szovjet nyári általános támadás fő ereje Románia ellen irányul majd. A 4. német légiflottát azzal bízták meg, hogy 845 gépével verje vissza a június eleji szovjet elterelő támadást, majd mikor kiderült, hogy a fő szovjet offenzíva Belorussziában kezdődött meg és a második frontot is megnyitották, jelentős erőátcsoportosításoknak köszönhetően a német gépek száma a térségben lecsökkent 200-ra. Ennek köszönhetően újra az FARR lett a legerősebb repülő magasabb egység a dél hadseregcsoporthoz alárendeltségében. Június 30-án az 1. román repülőhadtestet Dél-Bessarabiába helyezték át, hogy támogassa a Dumitrescu hadseregcsoporthoz, ami magába foglalta a 3. román hadsereget is. A 2. román repülőhadtestet átnevezték 3. román repülőhadtestnek, új feladata a 2. román hadtest támogatása volt, amely a Duna–Deltát védte. Az 1. vadászrezred elsődleges feladata az amerikai bombázók támadása lett, harcát a velük azonos létszámú helyi Luftwaffe vadász erők is támogatták. A 4. román hadsereg légítámogatását a 4. német légiflotta látta el.<sup>409</sup>

### **A Románia elleni szövetséges bombázóhadjárat:**

Április 4-től az USAAF és a RAF gépei – csatlakozva a már támadó V-VS gépekhez, rendszeresen feltűntek a román légtérben. Az amerikaiak nappal, a britek éjszaka támadtak. A

<sup>408</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 309. o.

<sup>409</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 309. o.

helyi román és német erők, beleértve a földi légvédelmet, jelentős ellenállást fejtettek ki a légitámadásokkal szemben. Az 1944-es légicsaták idején harcoltak a románok a legszívósabban, mindegyik fél nagy veszteségeket szenvedett el emberben és repülőgépekben egyaránt. Az FARR negyedik hadjárata – 1944. áprilistól augusztusig – bizonyult az addigi legnehezebbnek.<sup>410</sup> A dél-olaszországi Foggia körüli repterek elfoglalása és kiépítése lehetővé tette az amerikaiak számára a rendszeres támadásokat román célpontok ellen. 1944 januárjában a dél-afrikai Mosquito-k, melyek olyan nagy magasságban és olyan gyorsan repültek, hogy 1944 első feléig szinte büntetlenül tevékenykedhettek Európa légterében, megkezdték a romániai célpontok átfogó fotófelderítését. A Mosquito-k ellen 1944-ben eredményesen vetették be a Me 262-est nappal és a He 219 éjszakai vadászt szürkület után, majd 1945-ben a Ta 152 vadászt is. A Románia felett repülő Mosquito felderítő repülőgépek 1943-ban átrepültek Magyarország felett is, észak felé mentek a Balti tenger partjáig, majd ott fordultak Nagy Britannia felé. Az amerikai 15. légi hadsereg célpontjaiként szerepeltek a fontosabb pályaudvarok, vasúti hidak, finomítók, olajkutak, olajvezetékek, olajtartályok és egyéb ipari célpontok az ország területén. Bukaresti pályaudvar és a városban lévő finomítók is többször érte támadás. A I.A.R.-Brasov repülőgépgyár is fontos célpontként szerepelt, amit többször is bombáztak, azonban a repülőgépgyár korábbi széttelepítése megelőzte, hogy komolyabb károk keletkezzenek. A termelést egy-egy bombázás után félbe kellett hagyni, azonban teljes leállításra egyszer sem került sor.<sup>411</sup> Júniusig a vasúti pályaudvarok és a repülőgépgyárak az elsőszámú célpontok, előbbieik támadásával a szovjet előrenyomulást akarták támogatni, megnehezítve a németek felvonulását és utánpótlás szállítását a keleti frontra. A repülőgépgyárak támadásával a stratégiai bombázó támadások veszteségeit akarták csökkenteni.

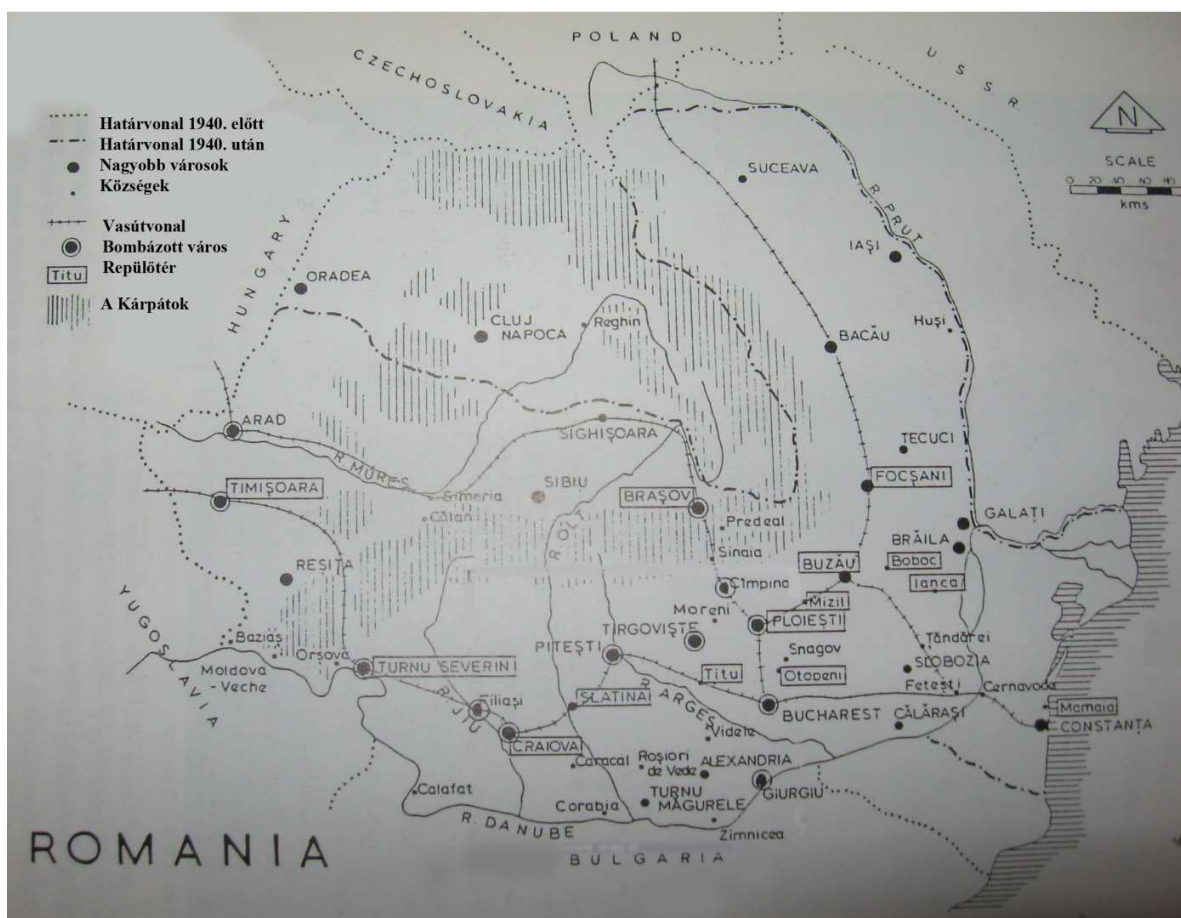
A Románia elleni 1944-es bombázóhadjárat megtámadott városai:<sup>412</sup>

---

<sup>410</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>411</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 314. o.

<sup>412</sup> Macdonald: Darkness to Light 26. o.



Az első nagyszabású amerikai támadás 1944. április 4-én történt. A célpont a bukaresti főpályaudvar volt, a 'Gara de Nord', illetve a Chitila átrakodó állomás. Az amerikai 15. légi hadsereg 220 B-17-es és 93 B 24-es négymotoros bombázója Foggia repteréről szállt fel és 7000 méter magasan repült be Románia fölé, 119 P-38 Lightning amerikai vadászgép kíséretében, 877 tonna bombát dobtak le.<sup>413</sup> Mint általában mindig, a bombaszőnyeg nem csak a célt találta el, hanem a környező civil épületeket is, 2736 ember sebesült és 2341 meghalt a bombázás következtében, mely a legnagyobb napi veszteség volt a Bukarest elleni támadások során. Az állomáson is sok menekült tartózkodott, akik a moldáviai harcok miatt hagyták el lakhelyüket. Az áldozatokat Bukarest Giulesti negyedében külön parcellában temették el, Április negyedike névvel ellátva. A Bukarest elleni első komolyabb légitámadás azért követelt annyi áldozatot, mert a lakosság nem vette komolyan a légiriadót és vonultak azonnal a már kiépített óvóhelyekre. Budapesten ugyanaz történt 1944 április 3-án, az első támadás volt a legpusztítóbb. 91 német és 81 román vadászgép szállt szembe a kísérő vadászok nélkül

<sup>413</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 163. o. és Macdonald: Darkness to Light 65. o.

támadó amerikai bombázókkal, Szófiáig támadva őket, levegő-levegő rakéták indításával is, 11 légi győzelmet jelentettek (az USAAF 8 B-24H lezuhanását ismerte el Románia felett, egyet a balkán felett és egyet Olaszország felett, összesen 10-et, 50 légigyőzelmet jelentettek<sup>414</sup>). A I.A.R 80/81 vadászok 28 légi győzelmet értek el és 12 lehetségest, 57 felszállással, két saját gép elvesztése mellett, egy pilóta meghalt, egy megsérült. Itt figyelembe kell venni az FARR 1944 elején bevezetett értékelési rendszerét, miszerint egy négymotoros lelövése 3 légi győzelmet ért, egy kétmotoros kettőt, az egymotoros pedig egyet. Az új rendszer célja, hogy a román pilótákat jobban motiválják a túlerővel szembeni harcra. Tehát a 27 légigyőzelem valójában 9 lelőtt B-24H-t jelent.<sup>415</sup> A szövetséges propaganda a valós adatokat jóval eltúlozva arról számolt be, hogy Bukarest többé már nem 1 milliós város és több mint kétszázezer ember vált hajléktalanná.<sup>416</sup> A Reuters hírügynökség pedig, mint az első jelentősebb támadásról tudósított a keleti front dél-keleti részének legfontosabb kommunikációs központja ellen.<sup>417</sup> A két nappal később az állomáson okozott kár kiértékelése céljából készült felderítő légifotón az amerikai kiértékelők 1500 különböző típusú vasúti kocsi és tíz mozdony elpusztítását könyvelték el. A képen az is megfigyelhető, hogy a bombázás során kialakult intenzív hő miatt a vasúti sínek is megolvadtak.<sup>418</sup>

1944. április 5-én az amerikai 15. légi hadsereg több mint 226 négymotoros bombázója indult bevetésre, 150 vadászgép kíséretében, a bukaresti pályaudvar és az 1944-es évben első alkalommal Ploesti volt a célpont.<sup>419</sup> A támadás gerincét a B-24-es gépek alkották, de B-17-es gépek is részt vettek benne. A kötelék egy része Jugoszlávia területe fölött egy felhőzóna miatt visszafordult, a célpont fölött azonban derült idő volt, a román források 286 négymotoros támadásáról számolnak be, ami túlbecsült szám.<sup>420</sup> Pitesti-ben két légiriadót is elrendeltek, azonban itt az amerikaiak csak átrepültek.<sup>421</sup> Bukarestet és Ploesti-t 95 B-17-es és 135 B-24-es bombázta, 596,3 tonna bombát dobtak le. Aznap Nisre 182 tonna, Leskovacra 68 tonna bomba hullott. Ploesti városának 20%-a elpusztult a pontatlan bombázás miatt.<sup>422</sup> Az amerikaiak fő célpontja a ploesti rendező pályaudvar és vasútállomás volt, de az Astra Romana és a Phoenix

<sup>414</sup> Macdonald: Darkness to Light 65-66. o.

<sup>415</sup> Bernád: The prime decade 24. o.

<sup>416</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1324, f. 84

<sup>417</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1324, f. 70

<sup>418</sup> Macdonald: Darkness to Light 66. o.

<sup>419</sup> Macdonald: Darkness to Light 66. o.

<sup>420</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 14

<sup>421</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 2283, f. 353

<sup>422</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 19

Orion finomítókban is komolyabb károk keletkeztek, legalább egy olajtartály kigyulladt és még egy megsemmisült.<sup>423</sup>

Az amerikaiak 140-re becsülték a rájuk támadó ellenséges vadászok számát. Az amerikai 5. bombázó wing 301. bombázócsoportha (5th BW 301st BG) egyetlen B-17-est veszített, Jess Coppedge hadnagy gépének egyik motorja bombázás közben légvédelmi találatot kapott, de bombáit még a célpontra dobta. A személyzet hamarosan ráébredt, hogy a leállt motor propellerjét nem tudja vitorlába állítani, tovább pörögve jelentősen lelassította a gép utazósebességét, ami a kötelék elhagyását eredményezte. Magukra maradva 6 Bf 110-es akarta megadni nekik a kegyelemdöfést, miközben Törökország felé vették az irányt. Három támadási hullám után a gépnek kigyulladt a bombatere és a balszárnny üzemanyag tartálya. A hajózók ezután kiugrottak.<sup>424</sup> A románok 105 bevetést a németek 45 bevetést hajtottak végre.<sup>425</sup> Az amerikai 15. légi hadsereg a célpont fölött 9 B-24-es és 2 B-17-es elvesztését ismerte el, aznap összesen 13 bombázó elvesztését jeleni. A román adatok 14 bombázó lelövését és 2 lehetséges győzelmet említenek meg, a 6. vadászosztály 15 légi győzelmet és 2 lehetségest jelentett, saját veszteség nélkül. Az 1. vadászosztály 1 biztos, 2 lehetséges légi győzelmet ért el, két bombázón okoztak még sérülést, két saját gépet veszítettek el. Mindkét egység I.A.R. 80/81 géppel volt felszerelve.<sup>426</sup> A bombázásról a londoni rádió is hírt adott, az 1943. augusztusi támadáshoz hasonlították.<sup>427</sup>

A bevetés után a román kötelékvezetők felhívták parancsnokaik figyelmét arra, hogy a I.A.R. 80/81 gépek nem egyenrangú ellenfelei az amerikai kísérővadászoknak, sebességben, tűzerőben és manőverező képességben is alulmaradnak velük szemben. Célszerűnek ítélték a típus minél hamarabbi leváltását német gépekre.<sup>428</sup>

Az amerikai 15. légi hadsereg nappali támadásait általában a RAF 205. Bomber Group-jának éjszakai támadásai követték. Küldetéseik többnyire aknatelepítések voltak a Dunán, néha bombázások. A brit támadásokat jól szervezett német éjszakai vadászok fogadták, melyek mindig lelőttek néhány támadót. Ezekben az éjszakai bevetésekben a román éjszakai vadászok nem vettek részt, mert a németek úgy gondolták, hogy a tapasztalatlan román pilóták

<sup>423</sup> Macdonald: *Darkness to Light* 67. o.

<sup>424</sup> Hess, William N: *B-17 Flying Fortress units of the MTO* (Osprey, *Combat Aircraft* 38, 2003, a továbbiakban **Hess: B-17 MTO**) 57. o.

<sup>425</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 20

<sup>426</sup> Bernád: *The prime decade* 24. o.

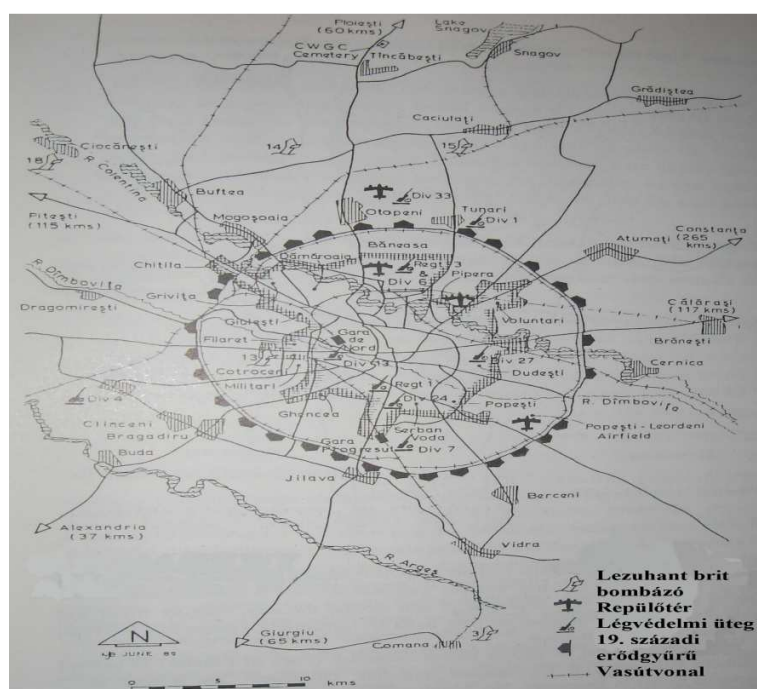
<sup>427</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1324, f. 82

<sup>428</sup> Antoniu - Cocos: *I.A.R. 80* 168-169 o.

csak zavarnák a német támadásokat. A román éjszakai vadász személyzet kiképzettsége amúgy is elégtelen volt a radaros Bf 110G-4 gépekhez. A V-VS ChF távolsági bombázói végezték a szovjet stratégiai támadásokat, április 8-án és 9-én Cetatea Alba és Bugaz településeket támadták. Április 11-én Konstanca kikötőjét támadták, míg más gépek aknákat telepítettek a Dunán. A szovjet támadások azonban nem voltak olyan rendszeresek, tömegesek és jól szervezettek, mint nyugati szövetségeseiké.<sup>429</sup>

A stratégiai támadásokkal szemben a Bf 109G-kel felszerelt 7. vadászosztály vette fel a harcot (53., 57. és 58. vadászszázad), a I.A.R. 80/81 gépekkel felszerelt 6. vadászosztály (59., 61. és 62. vadászszázad) támogatásával. Nagy túlerő esetén a támadásokhoz csatlakozott az 1. vadászosztály is (43. vadászszázad Bf 109G-vel felszerelve és a 66. és 67. vadászszázad, I.A.R. 80/81 repülőgéppel felszerelve). Ezek a vadászosztályok összesen 30 Bf 109G és 70 I.A.R. 80/81-et tudtak bevetni. A románokat általában 70 német gép is támogatta. A román gépeknek azonban általában csak a fele volt bevethető, így a támadó, túlerőben lévő amerikaiakat 100 gépnél több sohasem várta.<sup>430</sup>

Bukarest és környezete 1944-ben:<sup>431</sup>



<sup>429</sup> Bernád: The prime decade 24. o.

<sup>430</sup> Bernád: The prime decade 25. o.

<sup>431</sup> Macdonald: Darkness to Light 42. o.

Az FARR főparancsnokságának direktívája szerint a román vadászoknak a teljes légi fölény kivívása lett volna az elsőszámú feladatuk, ez azonban elhibázott taktika volt, legalább 600 román élvonalbeli vadászgép tudta volna ezt megvalósítani.<sup>432</sup> Ráadásul az ellenség létszámát is túlbecsülték, egy Románia területén fogságba esett amerikai tiszt, Robert Masneri kihallgatásakor az olaszországi amerikai erőket 2000 négymotoros, 600 kétmotoros bombázóban és 2000 vadászgépben adta meg.<sup>433</sup> Az azonban jó döntés volt, hogy felhívták a román vadászok figyelmét arra, hogy a négymotoros bombázókra 300 – 400 méteres távolságból nyissanak tüzet, mivel megfigyelték, hogy a németek már nagy távolságból elkezdtek tüzelni, csekély eredménnyel<sup>434</sup>, a németek sokszor 1000 méterről is tüzet nyitottak, mert gépágyúik hatótávolsága ezt lehetővé tette. A fogságba esett amerikaiakat, ha nem voltak megsérülve, a román fogva tartóik először egyesével elkülönítve tartották. Pár nap egyedüllét után sokkal könnyebb volt kihallgatásuk, szinte maguktól mondtak el fontos információkat, különösen, ha a gépük elhagyása megrázó légi katasztrófa során történt.<sup>435</sup> Még könnyebb volt szóra bírni a foglyokat, ha megkínálták őket cigarettával vagy egy korsó sörrel.<sup>436</sup> Legtöbbjük 18–23 éves volt, 1942 tavaszán önként jelentkeztek a Pearl-Harbor elleni támadás miatt, sokan azt kifogásolták kihallgató tisztjeinek, hogy nem Japán ellen küldték bombázni őket.<sup>437</sup> Egy bolgár jelentés szerint, az ott fogságba esett 10 amerikai közül, soha egy sem próbált megszökni. Egyikük fogva tartóinak azt is elmondta, hogy semmilyen oka nincs megszökni, azzal hogy fogságba esett, számára véget ért a háború.<sup>438</sup> Abban is biztosak voltak, hogy a háború 12 hónapon belül véget ér. Hazájuk havi 7000 repülőgépet gyárt, ami szerintük elég ahhoz, hogy kivívják a légi fölényt bármely fronton. Az orosz szövetségesekről a következő volt a véleményük: „*War makes strange bedfellows*“. Romániáról csak annyit tudtak, hogy sok olaja van, megtámadta Szovjetuniót, hogy ne az támadja meg őt, van valami konfliktus a magyarok és a románok között, de hogy mi az, nem tudják pontosan, és hogy a románok alapján véve barátságosak.<sup>439</sup>

---

<sup>432</sup> A.M.R., Fond 5487, dosar 516, f. 119

<sup>433</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 26

<sup>434</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1227, f. 118

<sup>435</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1227, f. 9

<sup>436</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 525, f. 140

<sup>437</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 1329, f. 131

<sup>438</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 1329, f. 135

<sup>439</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1227, f. 66

Az amerikai hajózóknak bevetések előtt kis füzeteket adtak, amiben alapvető információk voltak a célpont térségében élő lakosságról. Ezeket a füzeteket a románok a fogságba esett hajózóknál találták meg. A románokról ezt írták: „*A románok latin eredetűek, a rómaiak az őseik, úgyhogy bárki, aki tud spanyolul vagy olaszul az meg tudja magát értetni a románokkal is,*” vagy „*A románok barátságosak, különösen a parasztok, utálják az oroszokat, de szeretik a franciákat, angolokat, amerikaiakat.*”<sup>440</sup>

A Bulgáriából küldött jelentés szót ejtett az amerikaiak általános műveltségéről is. A beszámoló szerint fogalmuk sem volt se Bulgária, se Románia történelméről, geográfiájáról, demográfiájáról. Annyit tudtak, hogy valahol a balkán-félszigeten vannak. Áthelyezésük előtt közölték az amerikaiakkal, hogy Bulgária legnagyobb városába, Szófiába viszik őket. Útközben áthaladva egy kis falun az egyik fogoly megkérdezte: „*Már ott vagyunk?*”<sup>441</sup>

Április 14-én este a RAF 205. Bomber Group 178. Squadron 11 B-24 Liberator gépéből négy sikeresen telepített víziaknákat - 30 Mark 5 Type aknákat dobtak le - a Duna Oriahovo és Turnu Magurele 84 km-es szakaszán. Egy másik Liberator a Jiu folyó csatornájába, Craiova-tól 20 km-re délre. Négy Liberator célpontját nem találva aknáikkal együtt hazarepült. A bevetés alatt ellenséges tevékenységet nem tapasztaltak. Két Liberator már felszállás után lezuhant, az R-Robert (EV 920) három hajózója meghalt, a H.E. Hogan hadnagy által repült D-Dog (EV 825) a bázisától 6 km-re északra zuhant le San Marco mellett, teljes személyzete odaveszett.<sup>442</sup>

Április 15-én az amerikai 5th Bomber Wing 448 négymotoros bombázója szállt fel, több mint 150 vadászgép kísérte őket a célpontokig és vissza. A B-24-esek Bukarestet és Nis-t, a 160 B-17-es Ploesti-t támadta. A támadás során mérsékelt károkat okoztak. Ez alkalommal a támadókötelékben olyan B-17-esek is voltak, amelyekbe Pathfinder (PFF) radarberendezés is be volt szerelve. A RAF Bombázó Parancsnokság a H2S radarrendszerét 1943 folyamán tökéletesítette, a berendezés kezelőjének egy sematikus képet biztosított a bombázó alatt lévő földfelszínről, aminek köszönhetően valamivel pontosabban tudták bombázni éjszaka a német városokat.<sup>443</sup> E rendszer alapján fejlesztette ki az USAAF a H2S AN-APS-15 'Mickey Mouse' rendszert, melyet a B-17-es alsó lövészfülkéjének helyére szereltek. A stratégiai légiháború

<sup>440</sup> A.M.R., Fond 5423, dosar 291, f. 15

<sup>441</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 525, f. 132

<sup>442</sup> Macdonald: Darkness to Light 67-68. o.

<sup>443</sup> Hastings, Max: Bombázók (Aquila Könyvkiadó, 1999) 307-308 o.

kezdeti szakaszában az USAAF csak akkor bombázott, ha a célt vizuálisan látta, ezzel a rendszerrel viszont zárt felhőrétegen keresztül is bombázni tudott, ha nem is olyan pontosan, de ez is jobb volt a támadás lefújásánál.<sup>444</sup>

A ploesti célpontok a vasútállomás és a finomítók voltak, az amerikaiak 3 gépet vesztek a támadás során, 12 hajózó esett fogságba.<sup>445</sup> A románok 4, a németek 5 igazolt légi győzelmet és 9 lehetségest jelentettek.<sup>446</sup> A Reuters hírügynökség a támadásról a következőket tudósította: „A bombázók zárt felhőrétegen keresztül támadtak, a károk nem ismertek.”<sup>447</sup> Antonescu marsall nem sokkal a támadás előtt szállt le egy Ju 52 fedélzetén Konstancában, hogy sebesült német katonákat látogasson meg.<sup>448</sup>

Április 16-án az amerikai 15. légi hadsereg Turnu Severint bombázta 124 B-24-es Liberator bombázóval, 309 tonna bombát dobva le a vasúti pályaudvarra, a katonai bázisra és a reptérre. Veszteség nélkül repültek vissza bázisukra. Másik 128 B-24-es a brassói repülőgépgyárat bombázta.<sup>449</sup> A románok 93 vadászgépet vetettek be, de többségük a Tigris (Tigris) központi irányítás hibás becslései miatt nem találkozott egyetlen amerikai kötelékkel sem. A repülőgépgyárban mérsékelt károk keletkeztek, de 4 már legyártott I.A.R. 81C megsemmisült. A németek 4 igazolt és 2 lehetséges győzelmet értek el.<sup>450</sup> Pitești felett két B-24-et lőttek le, az egyiket Gheorghe Chincovici hadnagy, akit ezért ki is tüntettek.<sup>451</sup> A két bombázó 20 fős legénységéből 13 hajózó esett román fogságba.<sup>452</sup> Még aznap este a RAF Galati dokkjait bombázta<sup>453</sup>, Turnu - Severin kikötőjét és hajógyárat is bombatámadás érte.

A szovjet fenyegetés Románia észak-keleti határainál április folyamán napról napra nőtt. A 7. vadászosztály két Bf 109-esekkel felszerelt századát (53. és 57. vadászszázad) április 20-án Bukarest-Pipera repteréről Dél-Moldáviába telepítették, hogy megerősítse a 9. vadászosztályt, mely addig egyedül nézett szembe a szovjet fenyegetéssel. A 7. vadászosztály reggelente a szovjetek ellen repült bevetéseket, 10 órakor pedig újra felszállt, ezúttal az amerikaiak ellen. Pipera bázisán a sokkal tapasztalatlanabb 2. vadászosztály (58., 65. és 66.

<sup>444</sup> Hess: B-17 MTO 58. o.

<sup>445</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 17

<sup>446</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 170. o.

<sup>447</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1324, f. 152

<sup>448</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1324, f. 154

<sup>449</sup> Macdonald: Darkness to Light 76-77. o.

<sup>450</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 171. o.

<sup>451</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 1054, f. 77

<sup>452</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 2283, f. 229

<sup>453</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 46

vadászszázad)<sup>454</sup> váltotta fel őket, mely egység a 6. vadászosztályhoz hasonlóan I.A.R. 81C-vel repült és 1944 februárjában alakult. Június közepéig a 2. és 6. vadászosztály képezte az USAAF elleni harc gerincét. Relatíve eredményesen harcoltak a bombázók ellen, amíg meg nem jelentek az amerikai kísérővadászok. Csak az 1. vadászosztály 43. vadászszázada és a 7. vadászosztály itt maradt 58. vadászszázada harcolt Bf 109-es vadászgéppel az amerikaiak ellen, utóbbi századot ideiglenesen a 2. vadászosztályhoz csatolták egészen május 30-ig, ami után újból visszakerült a 7. vadászosztályhoz.<sup>455</sup>

Április 21-én az 5th Bomber Wing 100 B-17-es bombázója Ploesti-t támadta 8000 méteres magasságból. Bukarest pályaudvarát a 304th Bomber Wing 250 B-24-es bombázója támadta. Turnu Severin-t 27 B24-es támadta, 39 tonna bombát dobva le. A román jelentések szerint a bombázókat 350 amerikai vadászgép kísérte, de ez túlbecsült adat, a valós szám 150 kísérő vadászgépnél nem lehetett több, mivel egy Figther Group (FG) 48-55 gépet vethetett be egy napon. Ezt igazolja a hivatalos amerikai jelentés is, amely szerint 46 P-38 Lightning és 48 P-51 Mustang vett részt a bombázók védelmében.<sup>456</sup> Aznap a 31. amerikai vadászcsoporthoz (31st FG) P-51 Mustangjai és a 14. amerikai vadászcsoporthoz (14th FG) P-38 Lightning-jei és a 325th FG 48 P-47-es Thunderboltja látta el a bombázók védelmét.<sup>457</sup> Az FARR 90 I.A.R. 81-est vetett be, a pilóták heves légi harcokat vívtak az amerikai kísérő vadászokkal és bombázókkal. Jelentéseikben kiemelik, hogy a Mustangok nagyon agresszíven harcoltak, 400 méterről kezdték meg a tüzelést a román vadászokra és egészen 50 méteres távolságig folyamatosan tüzeltek. A kiszemelt célpontot addig üldözték, míg az le nem zuhant, az ejtőernyőn kiugrott román pilótákra is tüzeltek. A 31. amerikai vadászcsoporthoz (31st FG) Mustangjai 17 biztos és 7 lehetséges győzelmet jelentettek, három saját gépet veszítve. A 14. amerikai vadászcsoporthoz (14th FG) Lightningjei 1 biztos és egy lehetséges győzelmet jelentettek, nyolc saját gép elvesztése mellett. Az 1. vadászosztály 26 I.A.R. 81A-t vetett be, vesztesége 5 halott, 2 sebesült, 6 gép zuhant le és 4 rongálódott meg. A 2. vadászosztály 34 I.A.R. 81C-t vetett be, vesztesége 2 halott, 4 sebesült, 4 gép zuhant le, 1 rongálódott meg. A 6. vadászosztály 30 I.A.R. 81C-t vetett be, veszteségek: 4 halott, 4 gép zuhant le és 4 rongálódott meg. Az FARR 11 biztos és 3 lehetséges légigyőzelmet ért el. A Luftwaffe 3 biztos és 5 lehetséges

---

<sup>454</sup> Bernád: The prime decade 25. o.

<sup>455</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 315. o.

<sup>456</sup> Macdonald: Darkness to Light 78. o.

<sup>457</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 19 és A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 36

légigyőzelmet jelentett.<sup>458</sup> A támadó négymotorosok közül 6 zuhant le román területen, 27 amerikai hajózó esett román fogságba.<sup>459</sup>

Április 24-én az USAAF bombázói Ploesti-t és Bukarestet támadták 500 négymotoros bombázóval, mivel az amerikaiak nem voltak megelégedve az előző támadásoknál okozott károk mértékével (a román jelentések 600 támadó bombázót említene).<sup>460</sup> A bombázókat P-38 Lightning-ok és a 31. amerikai vadászcsoporthoz (31st FG) P-51 Mustangjai kísérték. A ploesti finomítókat 12:02-kor 290 négymotoros bombázta, ezúttal csak gyújtóbombákat használtak. 790 tonnát dobva le a célpont fölött 10 bombázót veszítettek.<sup>461</sup> Bukarestet 210 B-24-es bombázó támadta 3 hullámban, 40 percen keresztül, veszteség nélkül 477 tonna bombát dobtak le. A román források 400 bombázóra becsülik a Bukarestet támadók számát.<sup>462</sup> Az FARR 100 I.A.R. 81-est vetett be. Az 5. amerikai bombázó wing (5th BW) bombázói vadászkíséret nélkül repültek, a 463. amerikai bombázócsoporthoz (463rd BG) gépeit 50 német és román vadász támadta meg. Az amerikai fedélzeti lövészek 7 vadász lelövését jelentették.<sup>463</sup> Az amerikai vadászok összesen 30 légigyőzelmet jelentettek. A 31. amerikai vadászcsoporthoz (31st FG) 3 biztos légi győzelmet jelentett, amiből az egyik a 77. német vadászrezred 3. vadászosztályának (III./JG 77) Bf 109G-je volt. Emil Omert százados, 70 légi győzelmes ász volt a pilótája. Ploesti térségében a német és román vadászok 4 amerikai gépet lőttek le, egy német vadász kényszerleszállást hajtott végre, a pilótája nem sérült meg, a gépet később leírták.<sup>464</sup> A lezuhant bombázók személyzetéből 23 fő esett román fogságba.<sup>465</sup> Az FARR 11 biztos és 5 lehetséges légi győzelmet, a Luftwaffe 4 biztos és 6 lehetséges légi győzelmet jelentett.<sup>466</sup>

Április folyamán az USAAF és a RAF 7 alkalommal 11 bombatámadást hajtott végre román célpontok ellen, 10 nappal (USAAF) és egy éjszakán (RAF), utóbbiba az aknatelepítések nincsenek beleszámolva.<sup>467</sup> Áprilisban a RAF román terület fölött 8 gépet

<sup>458</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 172-176 o.

<sup>459</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 19

<sup>460</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 20 és A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 38-40

<sup>461</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 53 és Macdonald: Darkness to Light 78. o.

<sup>462</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1328, f. 65 és Macdonald: Darkness to Light 78. o.

<sup>463</sup> Hess: B-17 MTO 59-60 o.

<sup>464</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 2283, f. 171

<sup>465</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 1328, f. 300

<sup>466</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 176-180 o.

<sup>467</sup> Arh. M.Ap.N, fond 948, dosar 175, fila 6

vesztett, 19 brit hajózó esett román fogságba.<sup>468</sup>

| <i>Célpontok</i> | <i>USAAF</i> | <i>USAAF</i> | <i>USAAF</i> | <i>USAAF</i> | <i>USAAF</i> | <i>USAAF</i> | <i>RAF</i> | <i>Összesen</i> |
|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|-----------------|
| Dátum            | 4            | 5            | 15           | 16           | 21           | 24           | 15/16      |                 |
| Bukarest         | X            |              | X            |              | X            | X            |            | 4               |
| Ploesti          |              | X            | X            |              |              | X            |            | 3               |
| Brasov           |              |              |              | X            |              |              |            | 1               |
| T. Severin       | X            |              |              | X            |              |              | X          | 3               |
| Összesen         | 2            | 1            | 2            | 2            | 1            | 2            | 1          | 11              |

Május elején az FARR főparancsnoksága - látva, hogy a I.A.R. 80/81-es vadászok nehezen boldogulnak az amerikai kísérővadászokkal szemben - elrendelte, hogy ezt a géptípust csak szabadvadászat bevetésekre küldhetik, az őrjáratok bevetési magasságát is feljebb vitték, hogy jobb esélyeik legyenek támadáskor.<sup>469</sup>

Az 52. német vadászrezred (JG 52) vadászhajói Dél-Ukrajnából május folyamán különböző repterekre szétszórva Romániába települtek. A keleti fronton a harcuk teljes kört tett, három év után visszatértek oda, ahol a hadjáratot elkezdték, ekkora azonban már nem egy képzetlen és elavult technikájú szovjet ellenféllel néztek szembe, hanem egy jól felszerelt és kiképzett óriás ellen harcoltak. A V-VS létszámfölénye a térségben a Luftwaffe és az FARR ellen elsöprő volt, ráadásul az amerikaiakkal is fel kellett venni a harcot, ami sokkolta az egység pilótáit.<sup>470</sup>

Az USAAF is finomított a bombázók vadászkíséreti módszerén, ezután egy bombázókötéléket három vadász század biztosított, egy a célpontig, egy a célpont fölött és egy a visszaúton. A vadászbiztosítás legkritikusabb pillanata a légi harcon kívül az volt, amikor az egyik vadász század átadta a bombázók kíséretét a másiknak, ilyenkor az időzítés nagyon fontos volt, mivel a gyorsan fogyó üzemanyag miatt a vadászok csak korlátozott ideig várakozhattak a bevetés alatt. A hármas biztosítás miatt adott létszámú bombázó kíséretéhez ugyanannyi vadászgépre volt szükség.<sup>471</sup>

Május 5-én az USAAF Ploesti-t támadta, a 486 négymotoros bombázó (166 B-17-es és

<sup>468</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 1329, f. 7

<sup>469</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 78

<sup>470</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 106. o.

<sup>471</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1239, f. 17

320 B-24-es) 1277 tonna bombát dobott a célpontra, a román források 600 négymotoros bombázóra becsülték a támadók számát.<sup>472</sup> Az amerikai négymotorosokat 185 Lightning és a 31. amerikai vadászcsoporthoz (31st FG) 48 P-51 Mustangja kísérte. A B-24-esek Ploesti fölé 6500 méteres magasságban repültek, 7500 méteren Mustangok kísérték őket (a román légi irányítás szerint 80–90). Az FARR 72 I.A.R. 81-est vetett be, nagy magasságban repülve sikerült áttörniük az amerikai vadászok gyűrűjén csak a bombázókat támadva. Az FARR 19 biztos és 4 lehetséges légi győzelmet jelentett, közben 4 pilótája halt meg.<sup>473</sup> Ploesti felett 18 amerikai bombázó veszett oda. 39 B-17-es 177 tonna bombát dobott Turnu Severin-re, a légvédelem két bombázót lőtt le. Románia területén 18 amerikai bombázó zuhant le, 93 amerikai hajózó esett román fogságba.<sup>474</sup> Amerikai jelentés szerint kisszámú, de rendkívül agresszív román Bf 109G-k egy bombázót lőttek le (97. amerikai bombázócsoporthoz [97th BG] B-17 gépe) és számosat megrongáltak. Ezek német gépek voltak, mert aznap az FARR csak I.A.R. 81 gépeket vetett be.<sup>475</sup> Az amerikaiak 20 bombázó lelövését ismerték el aznap.

Május 6-án az USAAF 5 célpontot bombázott Romániában. Cimpina olajfinomítóját 134 B-24-es bombázta, 328 tonna bombát dobva le. 42 P-47 Thunderbolt látta el védelmüket. 6 négymotoros volt a veszteség. Turnu Severin-t 34 B-17-es bombázta, kettő korábban műszaki hiba miatt visszatért bázisára. Veszteség nélkül 101 tonna bombát dobtak le. 94 B-24-es Craiova-t támadat veszteség nélkül, 210 tonna bombát ledobva. 103 B-24-es Ploesti-t támadta 240 tonna bombával, 70 P-38-as kíséretében. Egy négymotoros veszett oda. 297 négymotoros bombázó (154 B-17-es és 143 B-24-es) az aznapi fő célpontot, a I.A.R.-Brasov repülőgépgyárat támadta, 650 tonna bombát dobva le.<sup>476</sup> A bombázókat Craiova-ig a 325th FG 38 P-47-es vadászgépe kísérte, ezután a vadászvédelmet egy P-38 Lightning és P-51 Mustang vadászokból álló 94 gépes kötelék biztosította tovább, összesen 7 légigyőzelmet jelentettek. A bombázók kilenc hullámban támadták a gyárat<sup>477</sup>, amiben komoly károk keletkeztek, 60%-a romhalmazzá vált, a célpont fölött egy bombázót lőttek le. A román jelentések 700 támadó bombázót említene, de ez túlbecsült adat. A gyárnak volt 8 I.A.R. 80-as gépe, külön ellenséges légitámadás esetére, ezeket pilótaoktatók repülték, akik a helyi reptéren képezték a

---

<sup>472</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 93

<sup>473</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 182-186 o.

<sup>474</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1329, f. 5 és Macdonald: Darkness to Light 94. o.

<sup>475</sup> Hess: B-17 MTO 59-60 o.

<sup>476</sup> Macdonald: Darkness to Light 99. o.

<sup>477</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 103

vadászpilótákat. 4 I.A.R. 80-ast bombáztak szét a pilóta iskola repterén, mely közvetlenül a gyár mellett volt. Az FARR 63 I.A.R. 81-est vetett be, a bombázó egységek nagy része B-24-es géppel repült, de akadtak B-17-essel felszereltek is. A román és német pilóták, ha tehették, mindig a B-24-es gépeket támadták, mert könnyebb volt lelőni, mint a B-17-eseket. Az FARR 18 biztos (3 P-38 és 15 B24) és 3 lehetséges, a Luftwaffe 6 biztos és 7 lehetséges légi győzelmet jelentett. A támadás után a kiképzést Brasov-Ghimbav repterére helyezték át.<sup>478</sup> A bombázások hatására a termelés lelassult, de teljesen soha nem állt meg.

Május 7-én az USAAF 424 négymotoros bombázóval (155 B-17-es és 269 B-24-es) Bukarest vasútállomását támadta, 1100 tonna bombát dobva le 5 négymotorost veszítettek.<sup>479</sup> A bombázókat 62 P-51 Mustang kísérte berepüléskor, 84 P-38-as és P-51-es védte a célpont felett és 53 P-51-es fedezte őket visszaúton. Az amerikai vadászok összesen 20 légigyőzelmet jelentettek. A londoni rádió tudósítása szerint „*Románia fővárosa fölött heves légi harcok dúltak.*”<sup>480</sup> Az FARR 72 I.A.R. 81-est vetett be, 6 biztos és 4 lehetséges légi győzelmet, a Luftwaffe 2 biztos és 2 lehetséges légi győzelmet jelentett.<sup>481</sup>

Május 18-án az USAAF 700 felszálló négymotorosának célpontja ismét Ploesti volt. Az 5. amerikai bombázó wing-ből (5th BW) a Bomber Group-ok a rossz időjárás miatt visszafordultak, kivéve a 463. Bomber Group-ot (463rd BG), mely rendelkezett Pathfinder gépekkel is, így zárt felhőrétegen keresztül is tudott bombázni.<sup>482</sup> 203 gép (35 B-17-es és 173 B-24-es) 500 tonna bombát dobott le a célpont fölött, közben 19 négymotorost veszítettek el. Az amerikai fedélzeti lövészek 18 vadász lelövését jelentették, mely valószínűleg túlbecsült érték.<sup>483</sup> Az amerikai vadászvédelmet 200 P-38-as és P-51-es látta el, összesen 13 légigyőzelmet jelentve, saját veszteség nélkül. A támadó bombázók közül Romániában 6 gép zuhant le, melyből ötöt a német és a román vadászok számlájára lehet írni, 42 amerikai hajózó esett román fogságba.<sup>484</sup>

Az 1. vadászosztály 19 I.A.R. 81-ese szállt fel, majd a Tigrul központ utasítására Bukarest fölé repült, ahol B-17-eseket támadtak, kettőt lelőve. Egy gépük veszett oda, mikor 12

<sup>478</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 186-189 o.

<sup>479</sup> Tudor, Vasile: Razboiul aerian in Romania (1941-1944) (Editura Tiparg, 2006) 136-137 o. és Macdonald: Darkness to Light 112. o.

<sup>480</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1324, f. 245

<sup>481</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 190-191 o.

<sup>482</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1329, f. 9

<sup>483</sup> Hess: B-17 MTO 61-62 o.

<sup>484</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1329, f. 9

Lightning megtámadta őket. A pilótát Cristea Gheorghe hadnagyot és gépét szétégyve találták meg két nappal később Duca és Vlasca falvak között. A 2. vadászosztály 16 I.A.R. 81-est vetett be, amelyek 2 B-24-est lőttek le, egy gépüket ellenséges vadászok lőtték le. A 6. vadászosztály 26 I.A.R. 81-est vetett be és 8 légi győzelmet jelentett, egy saját veszteség mellett.<sup>485</sup>

A I.A.R. 80C repülőgépekkel felszerelt századoknak nem is igazán az elért légi győzelmeinek száma figyelemreméltó, hanem az hogy az egyenlőtlen küzdelemben a klasszisokkal jobb amerikai vadászgépek relatíve kevés repülőgépüket lőtték le. Arattak néhány légi győzelmet, de az egyre növekvő veszteségeik súlyosak voltak. Ezért - annak ellenére, hogy a várható szovjet offenzíva csak csel volt - a 2. vadászosztályt (58., 65. és 66. vadászszázad) május 20-án áthelyezték az 1. román repülőhadtesthez mely a szovjet fenyegetéssel nézett szembe. Bukarest - Pipera repteréről Moldáviába a háborítatlanabb Bacau - Gheraesti repterére települt át. Az 58. vadászszázad ekkor tért vissza a 7. vadászosztályba, ahová eredetileg is tartozott, a moldáviai reptéren a megüresedet helyét a 67. vadászszázad vette át.<sup>486</sup>

Május 31-én az USAAF fő célpontja ismét Ploesti volt, 482 négymotoros (53 B-17-es és 429 B-24-es) támadott, 1058 tonna bombát dobtak le. Védelmüket 240 P-38-as és P-51-es látta el, melyek 3 saját gép elvesztése mellett 41 légi győzelmet jelentettek. Aznap ploesti olajfinomítókat különálló célpontként szerepeltek. A Romana-Americana olajfinomítót 105 B-24-es 257 tonna bombával támadta. A Dacia olajfinomítót 65 B-24-es 130 tonna bombával támadta. 30 B-24-es 48 tonna bombával bombázta a Redeventa finomítót. 123 B-24-es 248 tonna bombát dobott az Unirea finomítóra és 106 B-24-es 245 tonna bombával a Concordia Vega finomítót támadta. 53 B-17-es 130 tonna bombával a Xenia finomítót támadta. Turnu Severin-t, az aznapi másodlagos célpontot 13 B-24-es bombázta.<sup>487</sup> Az 52. német vadászrezred (JG 52) Ploesti felett 14 légi győzelmet ért el. Az 1. vadászosztály két bombázót lőtt le. A 6. vadászosztály 32 I.A.R. 81C gépet vetett be és 5 légi győzelmet aratott, 3 pilótájuk halt meg a bevetés során.<sup>488</sup> Aznap a berlini rádió felhívta a szövetségesek figyelmét, hogy Romániában csak katonai célpontokat bombázzanak, mert olyan civil célok lerombolásakor, mint például a

---

<sup>485</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 192-194 o.

<sup>486</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 315. o.

<sup>487</sup> Macdonald: Darkness to Light 139. o.

<sup>488</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 196-197 o.

kórházak, az ott ápolott sérült amerikai foglyok is meghalhatnak.<sup>489</sup> Az USAAF 15 bombázó és 3 vadász lelövését ismerte el aznap.

Május folyamán az USAAF és a RAF 9 alkalommal 15 támadást hajtott végre román célpontok ellen, 11 nappalit (USAAF) és 4 éjszakai (RAF).<sup>490</sup>

| Célpontok  | USAAF | USAAF | USAAF | USAAF | USAAF | RAF | RAF | RAF | RAF | Összesen |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|----------|
| Dátum      | 4     | 5     | 7     | 18    | 31    | 3/4 | 5/6 | 6/7 | 7/8 |          |
| Bukarest   |       |       | X     |       |       | X   |     | X   | X   | 4        |
| Ploesti    | X     |       |       | X     | X     |     |     |     |     | 3        |
| Moreni     | X     |       |       |       |       |     |     |     |     | 1        |
| T. Severin | X     | X     |       |       |       |     |     |     |     | 2        |
| Craiova    |       | X     |       |       |       |     |     |     |     | 1        |
| Pitesti    |       | X     |       |       |       |     |     |     |     | 1        |
| Campania   |       | X     |       |       |       |     | X   |     |     | 2        |
| Brasov     |       | X     |       |       |       |     |     |     |     | 1        |
| Összesen   | 3     | 5     | 1     | 1     | 1     | 1   | 1   | 1   | 1   | 15       |

Június folyamán, kihasználva a fronton beállt pillanatnyi csendet, az FARR rendezte sorait, ez különösen a vadászokra fért rá. Július 4-én a 2. román repülőhadtestet visszavonták a frontszolgálatból, helyére német egység került a 4. német légiflottából. A 2. román repülőhadtestet, mint már korábban említettem, átnevezték 3. román repülőhadtesté és Dobrudzsa térségébe helyezték, hogy védje a Duna-deltát és a tengerpartot a szovjet támadásoktól. Ekkor a román területen lévő román és német gépek száma nagyjából azonos volt. Július 26-án például a németek 538 géppel rendelkeztek (a hidroplánok nincsenek beleszámolva), az FARR gépek száma valamivel 500 alatt volt.<sup>491</sup>

Június folyamán a Luftwaffe elsősorban a támadó amerikaiakra koncentrált a térségben, a Sternflüge kódnevű bevetéseken nagy magasságban támadta az amerikai bombázókat, megpróbálva áttörni a vadász védőgyűrűt, ami ritkán sikerült. Az 52. német vadászrezred (JG 52) 12 amerikai vadászgépet lőtt le és csak három bombázót.<sup>492</sup>

1944. júniusára az amerikai 15. légi hadseregnek 60 B-24-es és 24 B-17-es bombázó

<sup>489</sup> A.M.R., Fond 5417, dosar 1324, f. 342

<sup>490</sup> Arh. M.Ap.N, fond 948, dosar 177, fila 4

<sup>491</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>492</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 107. o.

repülőszázaddal (BS) rendelkezett Foggia és Bari repülőterein. A B-24-es bombázók négy Bomber Wing-be (BW) voltak csoportosítva, egyenként 15 Bomber Group-al (BG) rendelkeztek, A Bomber Group-okhoz egyenként 4 Bomber Squadron (BS) tartozott. A B-17-esek 1 Bomber Wing-be voltak csoportosítva, ami 6 Bomber Group-ból állt, mindegyike 4 Bomber Squadron-nal. A négymotoros bombázók vadászvédelmét egy Fighter Wing (FW) biztosította, aminek 7 Fighter Group-ja volt (FG), a groupokhoz 9 P-38 Lightning Fighter Squadron (FS), 9 P-51 Mustang FS és 4 P-47 Thunderbolt FS tartozott. A RAF 205. Bomber Group-jához 9 repülőszázad tartozott. 6 Wellington, 2 B-24-es, 1 század Halifax bombázóval repült.<sup>493</sup> Az amerikai 15. légi hadsereg elsődleges célpontjai júniustól az olajfinomítók lettek, a vasúti pályaudvarok ezután legtöbbször csak másodlagos célpontok voltak.

Az USAAF Frantic Joe ingázó hadművelete június 2-án kezdődött meg, első célpontja a debreceni vasútállomás volt. A hadművelet lényege, az volt, hogy az amerikai stratégiai bombázók a korábban hatótávolságon kívül eső célpontokat is meg tudtak támadni, majd egy szovjet reptéren leszálltak és újra feltöltve hazafelé repülve, vagy visszatérve a szovjet bázisra újra támadtak. E hadművelet során bombázták meg Debrecen, Nyíregyházát, Kolozsvárt és Nagyváradot is, ekkor a célpontok szinte mindig a pályaudvarok voltak (Nagyváradon a vasúti hidat is bombázták).

Június és július folyamán az amerikaiak elleni harc gerincét a 6. és 7. vadászosztály vadászai képezték, amelyhez június 6-ától a keleten Tecuci-ban állomásozó 9. vadászosztály is csatlakozott, ha az amerikaiak ingázó bevetéseket repültek.

1944. június 2-án az amerikai 15 légi hadsereg első ingázó bevetését Foggia bázisáról felszállva átrepültek Poltava bázisaira. A 107 B-17-est 42 P-51B kísérte, útközben nem érte őket ellenséges támadás és ők sem hajtottak végre támadást. Simera vasúti pályaudvarát 125 B-24-es támadta, 49 P-38-as fedezete mellett 306 tonna bombát dobtak le. Kolozsvárt 128 B-24-es 252 tonna bombával támadta, 47 P-51-es védelmében. Nagyváradot 25 B-17-es 72 tonna bombával támadta, 50 P-51-es kíséretében. Az utóbbi két célpontonál szintén a vasúti rendező pályaudvar volt az elsődleges célpont, aminek lerombolásával a németek keleti front utánpótlás vonalát próbálták meg elvágni.<sup>494</sup>

1944. június 3-án a RAF Giurgiu városát bombázta, a helyi olajfinomítóban és a

---

<sup>493</sup> Macdonald: Darkness to Light 144. o.

<sup>494</sup> Macdonald: Darkness to Light 145. o.

cukorgyárban keletkeztek komolyabb károk.<sup>495</sup>

A 6. vadászosztály április 4. és június 6. között 12 támadást intézett az USAAF bombázói ellen, 363 felszállással 60 megerősített és 10 valószínű légi győzelmet aratva (ez 35–40 bombázó lelövését jelentette). Eközben 7 pilóta vesztette életét az egységben, egyikük a tapasztalt Florian Budu törzsőrmester volt. Budut május 31-én lőtték le, aki az FARR egyik I.A.R. 80-as ásza volt 7 légigyőzelemmel.<sup>496</sup>

1944. június 6-án Galati reptere volt a Poltavából felszálló B-17-eseknek a célpontja, amelyek június 2-án bombázás nélkül repültek át szovjet bázisaikra. Galati repterét 104 B-17-es bombázta, 359 tonna bombával. A vadászfedezetüket ismét ugyanaz a 42 P-51B látta el. A reptérben jelentős károk keletkeztek, elpusztult 4 hangár és az ott álló 8 repülőgép.<sup>497</sup> Az amerikai vadászok 25 ellenséges vadászgép támadásáról számoltak be, amiből 8 (ebből 6 német) gép lelövését jelentették, közben két P-51-est vesztettek, pilótáik meghaltak. Az amerikai bombázók sértetlenül repültek vissza olasz bázisaikra.<sup>498</sup> Kezdetben a szovjet fogadtatás szívélyes volt, az amerikai hajózókat ünnepséggel fogadták. A jó viszony a későbbi hónapok során, a szovjet vezetés koncepciójának köszönhetően megromlott.<sup>499</sup> Ugyanaznap Foggia repteréről felszállva az USAAF Ploesti-t 308 B-24-essel támadta, melyek 700 tonna bombát dobtak le. Brassót 137 B-24-es 332 tonna bombával támadta. Turnu Severin-t 28 B-17-es 84 tonna bombával támadta. Pitesti pályaudvarát 31 B-24-es 70 tonna bombával támadta. Utóbbi másodlagos célpont volt, eredetileg egy ploesti finomító volt a B-24-esek célpontja, de azt egy generált füstfüggöny takarta el.<sup>500</sup> Az FARR 41 vadászt vetett be és 4 légi győzelmet aratott.<sup>501</sup>

1944. június 10-én szombaton került sor a leghevesebb légicsatára az USAAF és az FARR között. A Ploesti finomítói mellett generált füstfüggönyök megnehezítették a pontos célzást nagymagasságú bombázáskor, az amerikaiak ezt alacsonyan és meglepetésszerűen támadó vadászbombázókkal akarták ellensúlyozni. A 82. amerikai vadászcsoporthoz (82nd Fighter Group) 46 P-38 Lightning vadászgépe gépenként egy-egy 454 kilogrammos bombákkal és egy póttartállyal felszerelve szállt fel Vincenzo repteréről. A vadászosztályt

<sup>495</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 158

<sup>496</sup> Bernád: The prime decade 25. o.

<sup>497</sup> Tudor: Serbanescu 114. o.

<sup>498</sup> Macdonald: Darkness to Light 149. o.

<sup>499</sup> Hess: B-17 MTO 63-64 o.

<sup>500</sup> Macdonald: Darkness to Light 149. o.

<sup>501</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 198-199 o.

William P. Litton alezredes vezette, célpontjuk, útvonaluk Bukarest - Craiova - Ploesti volt. Kíséretüket az 1. amerikai vadászcsoporthoz (1st FG) P-38 Lightning-ei látták el, szintén 46 géppel. Az amerikaiak hajnal 5:00-kor szálltak fel, két órával hamarabb a megszokottnál, megpróbálták észrevétlenül eljutni a célponthoz. A Freya és a Würzburg radarlánc azonban ismét kiválóan működött és hatótávolságán belül végig követte az amerikai támadóegységet. A bolgár terület átrepülése után a Duna felett repültek alacsonyan, majd balra elfordulva dél felől repültek Bukarest irányába.<sup>502</sup> A korai riasztás lehetővé tette a 'TIGRUL' központnak (parancsnokai Eduard Neuman ezredes és Gheorghe Miculescu alezredes), hogy időben riadóztassa és a megfelelő szektorba irányítsa a német és a román vadászgépeket egyaránt. Az összes bevethető I.A.R. 80/81-es felszállt, a többi FARR gépet pedig átirányították békésebb szektorokba. Az alacsonyan repülő Lightningok elrepültek a Popesti-Leordeni reptér, a 6. vadászosztály bázisa felett, de a reptér ekkor már üres volt. Az amerikai vadászok lelőttek egy szállítógépet és néhány oktatógépet. Ploesti fölött 8:30 és 9:35 között repültek el az amerikaiak, 3 20–25 gépes hullámban 20 és 3000 méteres magasság között.<sup>503</sup>

Ekkor a I.A.R. vadászok rajtaütöttek az amerikai vadászokon, nagy magasságból csapva le rájuk, ami mintaszerűen sikerült. Az első rácsapáskor már számos P-38-as megsemmisült. Az amerikaiak annyira meglepődtek, hogy számos vadászgép csapódott a földbe vagy ütközött össze egymással a hirtelen heves kitérőmanőverek megkezdésekor. A román légvédelem mindenre lőtt, ami a levegőben volt, még a román vadászokra is. Két román gép is ütközött egymással a nagy kavargásban, ebben közrejátszott az is, hogy nagy sebességgel zuhantak egészen alacsony magasságba, ilyenkor a célzásra és az emelkedés megkezdésére alig néhány másodperc áll rendelkezésre. Néhány román vadászt a saját légvédelem talált el, mert közel repültek az amerikai célpontjukhoz.

Herbert 'Stub' Hatch hadnagy P-38-val bal fordulóba kezdett, amikor egy I.A.R. 80/81-es jobbról elé repült. Kihasználva a váratlan lehetőséget az amerikai egyből tüzet nyitott és lelőtte román ellenfelét. Kísérője Joe Morisson hadnagy szemtanúja volt az eseményeknek, és igazolta a győzelmet. További két román vadász lelövését is igazolták Hatch hadnagynak, azonban ezek csak megrongálódtak, nem zuhantak le, a géppuskákhoz beépített kamera ezt fel is vette. Hatch hadnagy mindenre tüzet nyitott, ami elé került, majd elfogyott a lőszere és

---

<sup>502</sup> Rust, Kenn C.: 15th Air Force Story (Temple City, 1976, a továbbiakban **Rust: 15th Air Force Story**) 27. o.

<sup>503</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 195

hazafelé vette az irányt.<sup>504</sup> Az amerikai vadászpilóták a I.A.R. 81-est legtöbbször tévesen azonosították, vagy német Fw 190 gépként, vagy olasz vadászgép típusokkal keverték össze (Fiat G.50, Macchi C.202, Reggiane Re 2000).<sup>505</sup>

Elmondható, hogy a 6. vadászosztály volt az összecsapás vitathatatlan győztese. A 23 I.A.R. géppel repülő pilóták, akik részt vettek a légi csatában, 23 Lightningot lőttek le, három gép saját veszteség mellett, egy pilóta sérült meg komolyabban. Dan Vizante százados, a 6. vadászosztály parancsnoka két Lightningot lőtt le. Ez volt az elavult I.A.R. vadászgép utolsó felvillanása.

Az amerikai támadás második hulláma sem járt sokkal jobban. A román és német Bf 109G-k még azelőtt megtámadták a P-38-as gépeket, mielőtt elérték volna a ploesti olajmezőket. A 7. vadászosztály 5 légi győzelmet jelentett, míg a németek (I./JG 53, III./JG 77) 66 gépet bevetve 15 légi győzelmet jelentettek. Egy pilóta meghalt.<sup>506</sup> Pitesti közelében egy német vadász kényszerleszállást hajtott végre, pilótája, Hans Olmbert nem sérült meg, a gépet veszteséggént leírták.<sup>507</sup>

Az amerikaiak fő célpontja a ploesti Romano-Americana Oil Raffinerie volt, amire 36 bomba hullott, ami 3 finomító egységet rongált meg. A ploesti légvédelem 5 P-38-as lelövését jelentette, más szektorban további hármat. Összesen 51 lelövést jelentettek a német és román erők, a valóságnál kétszer többet, az USAAF 24 gép elvesztését ismerte el, ami a bevetett erő egynegyede volt. Ez volt a legmagasabb veszteségi ráta a P-38-as típus szolgálatában. A 1st FG 14 P-38-as elvesztését jelentette 20 légigyőzelem mellett, a 82nd FG 8 P-38-as elvesztését jelentette 3 légigyőzelem és 3 rongálás mellett. Az amerikai pilótáknak 33 légi győzelmet igazoltak, 6 valószínű mellett, 8 gépet rongáltak meg. A légifedezetet ellátó 1st FG a földön 3 repülőgépet lőttek szét, nyolc mozdonyt, 4 benzin szállító tartályautót és 12 vagon is kilőttek, 3 légvédelmi üteget is megtámadtak, két Bf 110-es lelövését jelentették.<sup>508</sup> Más forrás 24 darab P-38 lelövését említi és megjegyzi, hogy a sérülten visszatért gépek ebben nincsenek benne. A szitává lőtt gépeket pár nap múlva javíthatatlannak minősítették és leírták, ezért a

<sup>504</sup> Stanaway, John: P38 Lightning Aces of ETO-MTO (Osprey, Aircraft of the Aces 19, 1998) 43-45 o.

<sup>505</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 206. o.

<sup>506</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 202. o.

<sup>507</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 2283, f. 395

<sup>508</sup> Rust: 15th Air Force Story 27. o.

tényleges veszteség legalább 36 P-38-as volt.<sup>509</sup> A román veszteség valójában 14 gép volt, többségük elavult típus, melyet az amerikaiak átrepülés közben leptek meg, miközben egy csendesebb szektorba tartottak, vagy a reptéren állva pusztultak el.<sup>510</sup>

1944. június 11-én az USAAF ismét román célpontokat bombázott, 615 B-17-es és B-24-es bevetésével. Az egyik célpont Focsani reptere volt, Bukarest mellett, amit 126 B-17-es támadott, 60 P-51 Mustang fedezte őket. A kötelék Poltavából felszállva, észak felől kezdte meg a ráközelítést a célpontra. 17 a repülőtéren álló német és román gépet bombáztak szét. A hivatalos jelentés szerint veszteségük nem volt, a bombázók fedélzeti lövései 2, a kísérő Mustangok 3 légigyőzelmet jelentettek.<sup>511</sup> Egy másik forrás szerint 1 B-17-est és 2 Mustangot lőttek le és Mustangok 8 légi győzelmet jelentettek.<sup>512</sup> Giurgiu finomítóit, olajtartályait 264 B-24-es bombázta, közben a amerikai bombázószemélyzet szerint 7 agresszíven támadó ellenséges vadász rontott rájuk, 7 bombázót lelőve. A kísérő P-38 Lightningok csak ezután tudtak közbeavatkozni, elkergetve a támadókat. Konstanca kikötőjét 145 B-24-es bombázta, melyeknek volt vadászfedezetük. A köteléket 24 ellenséges vadász támadta meg, lelőve 3 B-24-est, 2 Mustangot és 2 Lightningot. Az amerikai vadászok 14 légigyőzelmet jelentettek.<sup>513</sup> Aznap Smederovo pályaudvarát is amerikai bombatámadás érte.<sup>514</sup> A német és román vadászok mindegyik köteléket megtámadták és adataik szerint 15 gépet lőttek le. A németek 10, a románok 5 légi győzelmet értek el. Serbanescu százados egy B-17-est és két vadászgépet lőtt le, 45-re növelve légi győzelmei számát.<sup>515</sup> A román vadászok jól szerepeltek, nem ez volt az utolsó sikerük, azonban a veszteségek ezután jelentősen növekedtek.<sup>516</sup>

1944. június 23-án az USAAF több mint 400 B-17-est és B-24-est vetett be Románia fölött, 494.8 tonna bombát dobtak le. A támadó bombázókat száznál valamivel több vadászgép fedezte. Ploesti-t 133 B-17-es 7500 méter magasságból 330 tonna bombával bombázta, 42 P-38 Lightning vadász védte őket.<sup>517</sup> A célpontot füstfüggöny fedte le, melyet a finomítók környékén felállított füstgenerátorok adtak, hogy eltakarják a célpontokat a nagy magasságból

---

<sup>509</sup> Newby, Leroy W.: Target Ploesti (Zebra Books, New York, 1983, a továbbiakban **Newby: Target Ploesti**) 194-195. o.

<sup>510</sup> Bernád: The prime decade 26. o.

<sup>511</sup> Macdonald: Darkness to Light 150. o.

<sup>512</sup> Hess: B-17 MTO 64-65 o.

<sup>513</sup> Macdonald: Darkness to Light 150. o.

<sup>514</sup> Rust: 15th Air Force Story 27. o

<sup>515</sup> Tudor: Serbanescu 118. o.

<sup>516</sup> Bernád: The prime decade 26. o.

<sup>517</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 240 és Macdonald: Darkness to Light 153. o.

bombázó amerikaiak elől. A 97. amerikai bombázócsoporthoz (97th BG) ellenséges vadásztámadás érte, a védelmükre kirendelt P-38-as Lightning vadászgépei a bombázók rádióhívása ellenére nem jelentek meg. A támadás első áldozata Edwin O Anderson hadnagy B-17-se volt. A jobb szárnyat közvetlen légvédelmi találat érte, kiszakítva az ott lévő fő üzemanyagtartályt és tönkretéve a kormányfelületeket, egy repülőgépmotort leállítva. A sérülés ellenére a bombázást még végre tudták hajtani, azonban kikerülve a légvédelmi tűzből azonnal Bf 109-ek célpontjává váltak. A hátsó lövész Michael Sullivan őrmestert egy 20 mm-es lövedék találta el, az oldalsó lövések ezután a rádió fülkébe vitték, ahol David R Kingsley hadnagy elsősegélyben részesítette, bekötözve erősen vérző jobb vállát. Kingsley hadnagy látva, hogy a lövész ejtőernyője cafatokra szakadt, odaadta neki a sajátját. Időközben 2 Mustang vadászgép kísérte tovább a sérült bombázót. 15 perc repülés után a pilóta a gép elhagyását rendelte el, az üzemanyag kifogyott és a gép erősen instabil volt. Kingsley hadnagy a bombatérén keresztül segített kiugrani a sérült lövésznek, aki később szomorúan emlékezett vissza Kingsley hadnagy komoly, felelősségteljes tekintetére. A gépet mindenki elhagyta, kivéve Kingsley hadnagyot, aki mivel nem volt ernyője, a gépben maradt. A B-17-es pár hajmeresztő manőver után zuhanni kezdett és a földre csapódott. A román földi egységek később a roncsban megtalálták Kingsley hadnagy holttestét. Ezért a tetteért David R Kingsley hadnagy posztumusz megkapta a Medal of Honor-t.<sup>518</sup>

Giurgiu olajtartályait 270 B-24-es 486 tonna bombával támadta. B-24-es gépek bombázták Nis pályaudvarát is. Az amerikai vadászok 24 ellenséges gép lelövését jelentették, amiből az 52nd FG 12 légyőzelmét mondhatott a magáénak. Herschel Green őrnagy ekkor érte el 15-ik légyőzelmét, egy Bf 109-est lőtt le és ezzel vezető ász lett a földközi-tengeri hadszíntéren. A 31st FG állományában repülő John J. Voll hadnagy megszerzi első légyőzelmét, amit Fw 190-es vadászgépként azonosított.<sup>519</sup>

Az FARR 37 I.A.R. 81-est vetett be és 6 B-17-est lőtt le. A 7. vadászosztályt komoly veszteség érte, Virgil Trandafirescu százados, a vadászosztály parancsnoka meghalt egy Mustang vadászgéppel vívott légiharcban. (Kezdetben a románok a P-51 Mustangokat tévesen német Fw 190-es gépeknek nézték.<sup>520</sup>) Tudor Greceanu főhadnagy (20 légyőzelem) és Dan Scurtu százados megsérültek. Még aznap két I.A.R. 81-es pilóta is meghalt, egyikük az 1.

---

<sup>518</sup> Hess: B-17 MTO 65-68 o.

<sup>519</sup> Rust: 15th Air Force Story 29. o., Newby: Target Ploesti 216. o. és Macdonald: Darkness to Light 153. o.

<sup>520</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 208-209 o.

vadászosztály parancsnoka, Ion Sandu alezredes volt, a legmagasabb rangú román pilóta, aki a háború során bevetés közben esett el.<sup>521</sup> A 9. vadászosztály 17 Bf 109 géppel szállt fel. Két Bf 109 négy Mustanggal csapott össze. Dumitru Encioiu törzsőrmester megsérült, megrongálódott gépével kényszerleszállást hajtott végre.<sup>522</sup> Ezek a veszteségek már érzékenyen érintették az FARR-t.

Június 24-én az USAAF Ploesti-t és Bukarestet bombázta. 600 bombázó és vadász közelített a célpontok felé 7000 méteres magasságban.<sup>523</sup> A kötelékekben 349 négymotoros (55 B-17-es és 294 B-24-es) támad. Az 55 B-17-es célpontja Piatra Olt vasúti hídja, a vadászvédelmüket 41 P-38-as biztosítja. A hidat sikeresen lebombázzák. A B-24-es bombázók célpontja ploesti Xenia és Concordia Vega finomítói és Craiova pályaudvara és vasúti javítója. Ploesti-t 135 B-24-es bombázta, 14 gép a földi légvédelem áldozata lett, ami 10.4%-os veszteség, 1 B-24-est bombázás után veszett el. D. Pucket főhadnagy - a bevetés közben meghalva - volta hetedik és az utolsó akit ploesti támadások során Medal of Honor-al tüntettek ki.<sup>524</sup> A vadászok egy része ezúttal alacsony magasságban repült, a 33 P-51-es célja az volt, hogy Bukarest és Ploesti körzetében lekösse a román és német vadászokat már rögtön felszállás után. A P-38-as, P-47-es és P-51-es vadászok több mint 200 bevetést repültek aznap Románia felett és 20 légigyőzelmet jelentettek.<sup>525</sup> Az 1. vadászosztály 17 felszálló vadásza közül csak 11 tért vissza a reptérére. Órákkal később kiderült, hogy a többi gép kényszerleszállást hajtott végre. A 6. vadászosztály 14 géppel szállt fel. A 9. vadászosztály 20 Bf 109 géppel szállt fel és a német vadászokhoz csatlakozva támadott. 3 B-17-est lőttek le. Constantin Lungulescu tartalékos törzsőrmester nagy magasságban három Mustanggal vívott légicsata közben halt meg, miután fejlövés érte és a gépe meredeken zuhanni kezdett. A roncsot 1 méterre a földbe fúródva találták meg Anghelesti falu közelében. Lungulescu tartalékos törzsőrmester 1939 óta repül, 41-ben 4 szovjet vadászt lőtt le, összesen 280 bevetést repült, 60 légiharcban vett részt, és 17 légi győzelmet ért el.<sup>526</sup> Az 52. német vadászrezd 2. vadászosztálya (II./JG 52, parancsnoka Gerhard Barkhorn) ezen a napon repülte legeredményesebb Sternflüge bevetését. Aznap Zilistea repteréről szálltak fel, ahová június

---

<sup>521</sup> Bernád: The prime decade 27. o.

<sup>522</sup> Tudor: Serbanescu 119. o.

<sup>523</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 1329, f. 231

<sup>524</sup> Rust: 15th Air Force Story 29. o. és Macdonald: Darkness to Light 153-154. o.

<sup>525</sup> Newby: Target Ploesti 219. és 222. o.

<sup>526</sup> Tudor: Serbanescu 119-122 o.

18-án települtek át. Ploesti fölött 9 Bf 109G vadászgéppel támadtak meg a 135 gépes Liberator köteléket, mely erős vadászfedezettel rendelkezett. Helmut Lipfert főhadnagy (6./JG 52 Staffelkapitan) harmadik próbálkozásakor sikeresen áttört az amerikai vadászok védőgyűrűjén és kilőtte egy B-24-es egyik külső motorját, a bombázó nem sokkal később darabokra robbant. Ez volt Lipfert 126-ik légigyőzelme (a háború végéig 203 légigyőzelmet ért el, 2 amerikai négymotorossal együtt). A géppárjaként repülő Heinrich Tamen őrmester szintén 1 B-24-est lőtt le. A német vadászok összesen 9 amerikai gépet lőttek le a Fw 190-es típussal repülő 2. német csatarepülő ezreddel (SG 2) együtt. Az 52. német vadászrezred (JG 52) két halottat és két sérültet veszített, bevethető gépeinek száma 7-re csökkent.<sup>527</sup>

Június 28-án az amerikai 15. légi hadsereg célpontja Bukarest volt. A fővárost 9:40-től három hullámban 229 B-24-es támadta, 79 P-51-es és 80 P-38-as vadász fedezete alatt. A román aznapi jelentés szerint 16 P-47 Thunderbolt védte a bombázókat, azonban aznap ezt a típust nem vetették be, de a bombázók számát pontosan becsülték meg.<sup>528</sup> 100 B-24-es 230 tonna ledobott bombamennyiséggel Bukarest észak-nyugati városrészén, a Chitila-án lévő Gara Nord rendező pályaudvart támadta. 64 B-24-es 147 tonna bombával a Titan gyártelepet és 65 B-24-es 109 tonna bombával a Prahova finomítót bombázta. Az amerikai védővadászok 10 légigyőzelmet jelentettek. További 40 P-51-es szintén Bukarest térségében alacsony támadást hajtott végre, saját veszteség nélkül 17 légigyőzelmet jelentve. Karlovo repterét 138 amerikai bombázó támadta meg.<sup>529</sup>

Az FARR 33 I.A.R. 81C típusú gépet vetett be, 3 bombázót lőttek le (amit az amerikaiak el is ismertek), bár a támadásukat a kísérő Mustangok megzavarták, 1 I.A.R.-81C-t lelőttek, pilótája Parsifal Stefanescu százados (1. vadászosztály) meghalt<sup>530</sup>, 1 pedig megrongálódott, utóbbi pilótája sérült és kórházba került.<sup>531</sup>

Június folyamán az USAAF és a RAF 11 alkalommal 22 támadást hajtott végre román célpontok ellen, 18 nappali (USAAF) és 4 éjszakai (RAF) támadást.<sup>532</sup>

---

<sup>527</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 107-108. o.

<sup>528</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 270

<sup>529</sup> Newby: Target Ploesti 223. o. és Macdonald: Darkness to Light 154. o.

<sup>530</sup> Bernád: Rumanian aces 51. o.

<sup>531</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 210 o.

<sup>532</sup> Arh. M.Ap.N., fond 948, dosar 179, fond 5 bis

| <b>Célpont</b> | <b>US<br/>AA<br/>F</b> | <b>US<br/>AAF</b> | <b>US<br/>AAF</b> | <b>US<br/>AAF</b> | <b>US<br/>AAF</b> | <b>US<br/>AAF</b> | <b>US<br/>AAF</b> | <b>RAF</b> | <b>RAF</b> | <b>RAF</b> | <b>RAF</b> | <b>Összesen</b> |
|----------------|------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------|------------|------------|------------|-----------------|
| Dátum          | 2                      | 6                 | 10                | 11                | 23                | 24                | 28                | 2/3        | 11/12      | 16/17      | 28/29      |                 |
| Simeria        | X                      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| Cluj           | X                      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| Oradea         | X                      |                   |                   |                   |                   |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| Giurgiu        |                        |                   |                   | X                 | X                 | X                 |                   | X          |            |            | X          | 5               |
| Ploesti        |                        | X                 | X                 |                   |                   | X                 |                   |            |            |            |            | 3               |
| Brasov         |                        | X                 |                   |                   |                   |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| Galati         |                        | X                 |                   |                   | X                 |                   |                   |            |            |            |            | 2               |
| Pitesti        |                        | X                 |                   |                   |                   |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| R.Valcea       |                        | X                 |                   |                   |                   |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| Craiova        |                        | X                 |                   |                   |                   |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| Focsani        |                        |                   |                   |                   | X                 |                   |                   |            |            |            |            | 1               |
| Bistretul      |                        |                   |                   |                   |                   |                   |                   |            | X          |            |            | 1               |
| Timisoara      |                        |                   |                   |                   |                   |                   |                   |            |            | X          |            | 1               |
| Bukarest       |                        |                   |                   |                   |                   |                   | X                 |            |            |            |            | 1               |
| Összesen       | 3                      | 6                 | 1                 | 1                 | 3                 | 2                 | 1                 | 1          | 1          | 1          | 1          | 22              |

Júniusban 584 amerikai bombázógép 1331 tonna bombát dobott Ploesti célpontokra, ezalatt hivatalos jelentés szerint 34 bombázót veszítettek.<sup>533</sup>

Az FARR pilótái jelentős túlerővel szemben harcoltak, képzett és jól felszerelt ellenség ellen, mindkét fronton. A V-VS egységek a Jasi – Chisinau elleni támadásuk első napján a román ellenfelüket mennyiségileg 2.5 az 1-hez arányban múlták felül. A reggeli szovjet támadás után, napközben az USAAF támadott bombázóival és azok vadász kíséretével. Az elavult I.A.R. 80/81-es vadászokat amerikai ellenfelek jóval felülmúlták. A Légügyi Felügyelet az amerikai támadásokat április 4. és június 24. között összegezve megállapította, hogy a kezdeti 115 vadászgépből már csak 50 áll rendelkezésre. Az FARR 33 pilótája halt meg. Ez a minisztériumot július 5-én arra készítette, hogy a I.A.R. 80/81 típusú gépeknek megtiltsák a légi harcot az amerikaiak ellen, a jóval csendesebb moldáviai térségbe helyezték őket, ahol többé-kevésbé egyenlő esélyekkel vehették fel a harcot szovjet ellenfeleikkel szemben.

Az FARR két Bf 109G-vel felszerelt vadászosztályt jelölt ki (6. és 7. vadászosztály) a

<sup>533</sup> Newby: Target Ploesti 223. o.

honi légvédelem betöltésére, ezek csatlakoztak a megegyező típussal felszerelt német vadászosztályokhoz. A 6. vadászosztály nemsokára megkezdte az átképzést Bf 109G-4 és G-6-ra, amit az 1. vadászosztály hamarosan követett, tervek szerint a I.A.R. 80/81-est ki akarták vonni a szolgálatból.<sup>534</sup>

1944. július 3-án az amerikai 15. légi hadsereg 7 román célpontot támadott meg 487 négymotoros bombázóval (377 B-24-es és 110 B-17es) 1216 tonna bombát ledobva. Arad vasúti pályaudvarát 44 B-24-es 122 tonna bombával szőnyegbombázta le, 2 B-24-est veszítve el. A támadásban részt vett az ideiglenesen olaszországi reptereken állomásozó amerikai 8. légi hadsereg 55 B-17-ese. Ezek a négymotorosok 155 tonna bombát dobtak le a pályaudvarra, 1 B-17-est veszítve el. Az aradi bombázást 100 amerikai vadászgép fedezte. A bombázás utáni kiértékelő felderítő légi felvételen jól kivehetőek voltak az okozott sérülések.

94 B-24-es 190 tonna bombát dobott a Bukarest északnyugati kerületében, Mogosoaia-ban lévő olajtartályokra, nagy tüzeket okozva. A kötelék aznapi másodlagos célpontját, a Vaskaput a lemaradt vagy az olajtartályokat a nagy füst miatt pontosan bombázni nem tudó B-24-esek támadták meg. Ez a kötelék 2 B-24-est veszített el bevetés közben.

34 B-24-es a bukaresti Malaxa mozdony gyárat és a Titan Petroleum finomítót bombázta le 84 tonna bombával. A nagy hatótávolságú amerikai kísérővadászok közben 50 ellenséges vadászt kergettek el a bombázóktól, saját veszteség nélkül. A fővárost a B-24-esek aznap két irányból 5 hullámban támadták.<sup>535</sup>

93 B-24-es Temesvár (Timisoara) pályaudvarát támadta meg 220 tonna bombával, 1 B-24-est veszítve el. A bombázás utáni kiértékelő felderítő légi felvételen megállapítható, hogy a pályaudvar szinte összes épülete romba dőlt és a vasúti síneket mély kráterek szabdalták szét.

112 B-24-es Giurgiu pályaudvarát és folyami kikötőjét támadta 280 tonna ledobott bombamennyiséggel. A köteléket 40-50 zömmel Fw 190-es ellenséges vadászgép támadta meg. A vadászfedezetet nyújtó 33 P-51-es 11 légigyőzelmet jelentett, saját veszteség nélkül.

Az aznapi hetedik célpontot Piatra Olt vasúti hidat (amely a Craiova és Pitesti közötti fő vasútvonal része volt) 55 B-17-es 165 tonna bombával bombázta. A vasúti híd komoly sérüléseket szenvedett, de nem dőlt össze, a mellette lévő pontonhíd egy szakasza megsemmisült. Az amerikai vadászok több mint 250 bevetést teljesítettek a bombázók

---

<sup>534</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>535</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 286

védelmében. Az amerikaiak a célpontok felett 5 B-24-est és 1 B-17-est veszítettek el.<sup>536</sup>

Az utolsó I.A.R. 81-es veszteség az amerikaiak ellen ezen a napon történt meg, egy P-51 Mustang lőtte le és sebesítette meg Grigore Mincu törzsőrmestert a 6. vadászosztályból. A románok nem értek el légi győzelmet aznap.<sup>537</sup>

Július 4-én az amerikai 15. légi hadsereg 148 B-24-ese 430 tonna bombát dobott le a brassói olajfinomítóra, közben 3 B-24-est lőttek le. A 170 bombázókat védő amerikai vadászgép 10 légigyőzelmet jelentett. A pár nappal később készített támadás kiértékelő légi felvétel szerint a finomító még mindig romokban hevert.

105 B-24-es 10:20-kor 10 percen keresztül 7 hullámban 280 tonna bombát dobott Pitesti vasútállomására és a mellette elhelyezkedő ipartelepre, 1 B-24-est veszítve el. A román jelentés a támadókat tévesen 150 B-17-esként azonosítja, valószínűleg ezért állapítják meg, hogy a bombázók közül egyet sem sikerült lelőni.<sup>538</sup>

84 P-38 Lightning vadászbombázó bevetést hajtott végre Ploesti és Brassó térségében, közben Craiova-tól délre a Duna felett 3 Ju 52/3m MS víziakna kereső gépet lőttek le. A szállítógépeken a elektromos töltöttséggel rendelkező fémgyűrű volt felszerelve, ami mágneses teret gerjesztve 50 méterrel a víz felett repülve felrobbantotta a mágneses víziaknákat.<sup>539</sup> 1 P-38-as a bevetés közben megsérült, de sikeresen visszatért a bázisára, ahol kényszerleszállás közben összetört.<sup>540</sup>

1944. július 9-én az amerikai 15. légi hadsereg 6th Bomber Group-ja zárt felhőrétegen keresztül Ploesti-t támadta. 122 B-17-es 360 tonna bombát dobott a Xenia Vega finomítóra, 1 B-17-est veszítve. 104 B-24-es 240 tonna bombát dobott a Concordia Vega finomítóra, 7 B-24-est veszítve az intenzív és pontos légvédelmi tűzben. A bombázók védelmét 130 P-38-as és P-51-es látta el. A szokásosnál gyengébb bombázókat támadó német vadászerekből 10 gép lelövését, a bombázók fedélzeti lövészei további 3 gép lelövését jelentették. Román gépek aznap nem találták meg az amerikai bombázókat. 73 P-51-es Mustang, hogy lekösse a bombázók ellen felszálló román és német vadászgépeket, a Ploesti körzetében lévő repülőterek ellen alacsony támadásokat hajtott végre, egy légigyőzelmet elérve.<sup>541</sup>

<sup>536</sup> Rust: 15th Air Force Story 29. o., Newby: Target Ploesti 241. o. és Macdonald: Darkness to Light 176. o.

<sup>537</sup> Bernád: The prime decade 27. o.

<sup>538</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 308

<sup>539</sup> Stapfer - Mau - Punka: Ju 52 in action 30. o.

<sup>540</sup> Macdonald: Darkness to Light 176-177. o.

<sup>541</sup> Rust: 15th Air Force Story 29. o., Newby: Target Ploesti 254. o. és Macdonald: Darkness to Light 177. o.

Július 12-én a 460th BG 1 B-24-es bombázóját lőtték le Románia területén, 6 másik B-24-es más reptereken szállt le üzemanyaghiány miatt, 2 B-24-es műszaki hiba és üzemanyagvesztés miatt kényszerleszállást hajtott végre, 1 B-24-es sérülten repült haza, a légénysége Róma felett kiugrott, majd a repülőgép lezuhant.<sup>542</sup>

Július 15-én az amerikai 15. légi hadsereg elszenvedi egyik legsúlyosabb veszteségét, amelyet agyonhallgattak. 607 B-17-es és B-24-es bombázóval és 200 vadászgéppel 7000 méteres magasságban Ploesti-t támadták zárt felhőrétegen keresztül. 4 olajfinomító és a Teleajenul olajtelep voltak a célpontjaik. A német földi légvédelem zárótüze 16 bombázót lőtt le a cél eléréséig, a román földi légvédelem még 4-et<sup>543</sup>, összesen 20-at. 153 B-17-es és 125 B-24-es 760 tonna bombát dobott a Romano-Americana finomítóra, 9 négymotoros bombázót veszítve. 100 B-24-es 230 tonna bombát dobott a Dacia finomítóra, 4 B-24-est veszítve. 94 B24-es 200 tonna bombát dobott a Creditul Minier finomítóra, 1 B-24-est elveszítve. 38 B-24-es 89 tonna bombát dobott a Teleajenul olajtelepre, 6 B-24-est veszítve. 36 B-24-es az Unirea finomítókat bombázta. Ploesti-re összesen 1370 tonna bomba hullott. A legsúlyosabb pusztítást a Concordia Vega finomító szenvedte el, ami még csak a célpont listán sem volt. Ennek oka a ploesti térségében tevékenykedő, júliusra már kétezres nagyságú füst generátor volt, melyek fényes nappal is teljesen eltakarhatták a finomítókat.<sup>544</sup> 587 bombázó dobta le bombáit a célpontra. A négymotoros bombázók egy része 9144 méterről, másik része 7315 méterről bombázott, az erős ellenszél miatt a B-24-ek elhasználták az üzemanyaguk nagy részét. A bázisuk felé repülve 37 bombázó hajtott végre kényszerleszállást Vis szigetén, egy alig 1070 méteres kifutópályára, melyet sérült vadászgépek visszatérésére tartottak fent. Ez a terület Tito partizánjainak ellenőrzése alatt állt, ezért a hajózók pár nap múlva hajókon visszatérhettek támaszpontjaikra. Az itt leszállt B-24-ek felszállni innen már nem tudtak, ott maradtak mind. 1945 őszén szétbontva hajón vitték el a gépeket ócskavasnak. A 460th BG egyik századparancsnoka is itt szállt le, az ő jelentése maradt fent a történelekről. A kísérő vadászgépek több mint 300 bevetést teljesítettek a bombázók védelmében. A tengerbe zuhant és a hasraszállva összetört gépekről nincs adat. Az amerikaiak a támadás során 6 légigyőzelmet jelentettek.<sup>545</sup>

<sup>542</sup> Rust: 15th Air Force Story 31. o. és Newby: Target Ploesti 225. o.

<sup>543</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 326

<sup>544</sup> Macdonald: Darkness to Light 177-178.. o.

<sup>545</sup> Newby: Target Ploesti 262-270. , 272-274. o. és Macdonald: Darkness to Light 178.. o.

Július 18-án az amerikai 15. légi hadsereg több mint 500 bombázója támadja Ploesti célpontjait, 1355.3 tonna bombát dobtak le. Több üzem is komoly károkat szenved. Az amerikaiak 24 bombázót veszítenek, ezek közül ötöt német vadászgépek 21 centiméteres levegő-levegő rakétákkal lőnek le.<sup>546</sup>

Július 22-én 500 bombázó támadta Ploesti-t, a légiriadó a városban 9:40-től 13:10-ig tartott.<sup>547</sup> A finomítót összefüggő mesterséges füstfüggöny takarta el, megnehezítve a célzást. A földi légvédelem 5 B-17-est lőtt le, hármat a 9. amerikai bombázócsoporthoz (9th BG) és kettőt a 2. amerikai bombázócsoporthoz (2nd BG).<sup>548</sup>

1944. július 22-én volt a 9. vadászosztály legeredményesebb bevetése az amerikaiak ellen. 11:00-kor Alexandru Serbanescu százados vezetésével a román Bf 109G és I.A.R. 81C vadászgépek Tecuci-ból felszállva megtámadták a 31st FG 73 P-38 Lightning-ből és 82nd FG 47 P-51 Mustang-ból álló vegyes vadászbombázó köteléket.<sup>549</sup> Az amerikai vadászgépek olasz bázisairól indulva shuttle (inga) bevetést hajtottak végre. A bevetés végén szovjet bázisokra szálltak le (Poltava, Mirgorod és Pirjatyin), miután Buzau és Zilistea repterét támadták, és a földön elpusztítottak 41 repülőgépet. Bukarest külvárosát is bombázták, kevés kárt okozva.<sup>550</sup> A román vadászoknak sikerült meglepniük az amerikaiakat, A Bf 109G vadászgépekkel repülő románok 6, a I.A.R. 81C vadászgépekkel repülők 1 P-38-ast lőttek le, saját veszteség nélkül. Az USAAF 5 P-38J elvesztését ismerte el aznap, a P-38-asok 3 a P-51-esek 12 légi győzelmet jelentettek.<sup>551</sup>

Aznap 488 B-17-es és B-24-es Ploesti-t, Verciovara pályaudvarát, Orsova vasúti hídját és Kragujevac pályaudvarát bombázta.<sup>552</sup> Egy B-24-es kötelék 57 tonna bombát dobott Turnu Severin pályaudvarára. 152 B-17-es a ploesti Romano-Americana olajfinomítót bombázta, 60 P-38 Lightning látta el a védelmüket.. A földi légvédelem megint intenzív és pontos volt és a német vadászgépek is agresszívan támadtak. 27 B-17-est lőttek le a célpont felett. A 60 P-38-as egy 16 gépes német vadász köteléket megtámadva 5 légigyőzelmet jelentett.<sup>553</sup>

1944. július 23-án este a RAF 40 éjszakai bombázóval 1000 és 4000 méteres

<sup>546</sup> Rust: 15th Air Force Story 31. o. és Newby: Target Ploesti 281-282. o.

<sup>547</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 2283, f. 644

<sup>548</sup> Hess: B-17 MTO 70. és 73. o.

<sup>549</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 315. o.

<sup>550</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 352

<sup>551</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 213. o. és Macdonald: Darkness to Light 178.. o.

<sup>552</sup> Rust: 15th Air Force Story 31. o.

<sup>553</sup> Macdonald: Darkness to Light 178.. o.

magasságban repülve támadta a főbb román repülőtereket, a légvédelem 2 brit gépet lőtt le.<sup>554</sup>

A 9. vadászosztály legeredményesebb bevetése után az amerikai elégtétel nem sokat váratott magára, négy nap múlva, július 26-án az amerikai vadászok három szovjet bázisról felszállva újra támadásba lendültek Bukarest és Ploesti térségében. A 9. vadászosztály 17 Bf 109-es géppel vette fel velük a harcot, melyből hetet az amerikaiak lelőttek. A rossz szereplés oka a Tigrul központ hibás becslése okozta, mivel a román vadászoknak csak 20 bombázót és néhány vadászt jelentettek ellenséges erőként. A valóságban jóval több amerikai vadászgép volt, a 460th BG 24 B-24 bombázóját 100 Mustang és Lightning kísérte (309th FG, 352nd FG). A román kötelék vezetőjének a hibás becslés ellenére a támadás előtt fel kellett volna mérnie az ellenséges erőket, ez azonban nem történt meg. Három román pilóta halt meg és három sérült a légi harcban. Ioan Mucenica őrnagy bevetés közben halt meg, addig 24 légigyőzelmet aratott. Az egyik sérült Gheorghe Popescu százados tíz nappal később belehalt égési sérüléseibe, addig 12 légi győzelmet ért el. Serbanescu július 26.-ra, mint fekete vasárnapra emlékezett vissza, amikor pár nap múlva jelentést tett Bukarestben. A román pilóták 11 légi győzelmet jelentettek, de ez nem érintette érzékenyen az amerikaiakat, mert a háború végéig napi 30–40 gépet is elveszthettek, személyzettel együtt úgy, hogy azt még könnyedén pótolni tudták.<sup>555</sup> Az amerikaiak jelentésükben 30 a bombázókra támadó ellenséges vadászgépről tesznek említést, a légvédelem 2 bombázógépet lőtt le, 2 súlyosan, 14 könnyebben sérült meg a légvédelmi zárótűzben. Az amerikai vadászok 24 légigyőzelmet jelentettek, 6 gép elpusztítását a földön, két gép elvesztését ismerték el aznap, a románok 11 légigyőzelmet jelentettek és 7 gép elvesztését ismerték el. Figyelembe vehető a Luftwaffe tevékenysége is, azonban még így is megállapítható, hogy a légigyőzelmek számát mindkét oldal jelentősen túlbecsülte. Ezzel a két bevetéssel a 9. vadászosztály a németek elismerését is kivívta.<sup>556</sup>

1944. július végén az USAAF még kétszer támadta Ploesti-t négymotoros bombázókkal, a támadások előtt az amerikaiak felderítőgépeket küldtek a célpont fölé, hogy a bombázók azt a finomítót támadják, amelyet a legkevésbé takarja el mesterséges füstfüggöny.<sup>557</sup>

Július 27-én a 309. amerikai vadászcsoporthoz (309th FG) és a 352. amerikai vadászcsoporthoz

---

<sup>554</sup> Tudor: Serbanescu 125. o.

<sup>555</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 516, f. 161

<sup>556</sup> Rust: 15th Air Force Story 32. o., Newby: Target Ploesti 286. o., Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 316. o. és Macdonald: Darkness to Light 185. o.

<sup>557</sup> Hess: B-17 MTO 74. o.

(352nd FG) P-51 Mustangjai Zilistea repterét támadták meg, 9 légi győzelmet értek el.<sup>558</sup> A 9. vadászosztály 13 Bf 109G-t vetett be aznap és két légi győzelmet jelentett.<sup>559</sup> Aznap este a RAF Ploesti-t támadta,<sup>560</sup> majd másnap Bukarestet bombázta, román jelentések szerint B-24 Liberator és A-20-as Boston bombázókkal, utóbbiak valójában Halifax és Wellington bombázók voltak.<sup>561</sup>

1944. július 28-án több mint 345 amerikai bombázó támadta Ploesti két délkeleti ipari területén lévő finomítóját és Florina pályaudvarát. A Romano-Americana finomítót 71 B-24-es és 154 B-17-es 590 tonna bombával támadta. A Standard Oil - Phonix Unirea finomítót 68 B-24-es és 30 B-17-es 255 tonna bombával bombázta. A ploesti finomítókat támadó bombázókat 265 P-38-as és P-51-es vadászgép fedezete. Az amerikaiak által 110-130-ra becsült ellenséges vadászoknak egy része sikeresen áttört az amerikai vadászok védőgyűrűjén és megtámadta a bombázókat. A földi légvédelemmel együtt 17 B-24-est, 2 B-17-est, 1 P-51-est és 2 P-38-ast, összesen 22 amerikai repülőgépet lőttek le. Az amerikai vadászgépek 11 légigyőzelmet jelentettek.<sup>562</sup>

1944. július 31-én az amerikai vadászok román reptereket támadtak, amivel sikeresen lekötötték a német és román védővadászok nagyobbik részét, megakadályozva ezzel hogy az aznap támadó amerikai bombázókhoz férhessenek. A 31st FG, 52nd FG és 325th FG 31 légi győzelmet jelentett 4 P-51-es elvesztése mellett, mikor egy 90 gépes ellenséges vadász kötelékkel csaptak össze.<sup>563</sup>

Összesen több mint 360 B-17-es és B-24-es támadott aznap romániai célpontokat. 155 B-17-es 437 tonna bombát dobott a ploesti Xenia finomítóra, 2 B-17-est veszítve el. 19 B-24-es a ploesti Creditul Minier finomítót bombázta. 47 B-24-es 116 tonna bombát dobott Tirgoviste és Poicesti olajraktáira, 1 B-24-est elvesztve. 87 B-24-es 187 tonna bombát dobott Mogosoaia-ra, 93 P-51-es vadászfedezete alatt, melyek 13 légigyőzelmet jelentettek. Az aznapi negyedik célpont a bukaresti Prahova finomító volt, amire 70 B-24-es 157 tonna bombát dobott (a román jelentés szerint 150–200 B-24-es 4 hullámban támadott, 14 P-38 Lightning fedezete

---

<sup>558</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 214. o.

<sup>559</sup> Tudor: Serbanescu 126. o.

<sup>560</sup> A.M.R., Fond 2265, dosar 2283, f. 678

<sup>561</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 381

<sup>562</sup> Rust: 15th Air Force Story 32. o., Newby: Target Ploesti 288. o. és Macdonald: Darkness to Light 199. o.

<sup>563</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 215. o.

alatt, ami jóval túlbecsült szám és aznap P-38-asokat sem vetettek be).<sup>564</sup>

A 9. vadászosztály elvesztette Dinu Pistol főhadnagyot, a pilótát négymotoros bombázók fedélzeti lövészei ölték meg.<sup>565</sup> A Corabia-Izbiceni régióban 2 USAAF és 8 Luftwaffe vadászgép roncsát találták meg a helyi rendfenntartó szervek.<sup>566</sup> Az aznapi négy támadásban az amerikaiak 2 B-17-est, 4 B-24-est és 4 P-51-est veszítettek el.

Július folyamán az USAAF és a RAF 12 alkalommal 18 támadást intézett román célpontok ellen, 14 nappali (USAAF) és 4 éjszakai (RAF) támadást.<sup>567</sup>

| <b>Célpont</b> | <b>US</b> | <b>US</b> | <b>US</b> | <b>US</b> | <b>US</b> | <b>US</b> | <b>US</b> | <b>US</b> | <b>RAF</b> | <b>RAF</b> | <b>RAF</b> | <b>RAF</b> | <b>Összesen</b> |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|-----------------|
| Dátum          | 3         | 4         | 9         | 15        | 22        | 26        | 28        | 31        | 2/3        | 23/24      | 26/27      | 27/28      |                 |
| Bukarest       | X         |           |           |           |           |           |           | X         | X          | X          |            | X          | 5               |
| Giurgu         | X         |           |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            | 1               |
| Timisoara      | X         |           |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            | 1               |
| Arad           | X         |           |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            | 1               |
| Pitesti        |           | X         |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            | 1               |
| Brasov         |           | X         |           |           |           |           |           |           |            |            |            |            | 1               |
| Ploesti        |           |           | X         | X         | X         | X         | X         | X         |            |            | X          |            | 7               |
| Targoviste     |           |           |           |           |           |           |           | X         |            |            |            |            | 1               |
| Összesen       | 4         | 2         | 1         | 1         | 1         | 1         | 1         | 3         | 1          | 1          | 1          | 1          | 18              |

Az amerikai 15. légi hadsereg júliusban 1827 bombázó bevetést jelentett, ami során 4890 tonna bombát dobott célpontjaira, 72 négymotoros bombázó lelövését ismerte el.<sup>568</sup> A RAF 205. Bomber Group-ja július folyamán 427 aknát telepített a Dunába.<sup>569</sup>

1944. augusztus 3-án a 9. vadászosztály már csak 13 bevethető vadászgéppel rendelkezett ezért a hátszágba vonták vissza, új bázisa Popesti - Leordeni lett.<sup>570</sup>

1944. augusztus 4-én olasz bázisairól felszállva 36 Mustang és 42 Lightning (82nd FG) támadta Buzau és Zilistea és Focsani repterét, hogy a küszöbön álló szovjet offenzíva előtt meggyengítsék a német és a román légierőt a térségben.<sup>571</sup> 10:36 és 11:40 között az amerikai vadászok 50 és 3500 méter magasan repülve román reptereket és Ploesti-t is támadták, majd

<sup>564</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 403, Rust: 15th Air Force Story 32. o., Newby: Target Ploesti 290. o. és Macdonald: Darkness to Light 204. o.

<sup>565</sup> Bernád: The prime decade 28. o.

<sup>566</sup> Tudor: Serbanescu 127. o.

<sup>567</sup> Arh. M.Ap.N., fond 948, dosar 179, fond 5 bis

<sup>568</sup> Rust: 15th Air Force Story 32. o. és Newby: Target Ploesti 290. o.

<sup>569</sup> Macdonald: Darkness to Light 164. o.

<sup>570</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 316. o.

<sup>571</sup> Rust: 15th Air Force Story 32. o.

szovjet reptéren szálltak le. A rossz időjárás nehezítette a támadást, 5 reptéren álló repülőgépet pusztítottak el, saját veszteség nélkül.<sup>572</sup> a 82nd FG P-38 Lightning kötelékét Litton alezredes vezette. Az egyik román reptér elleni támadás során az alacsonyan repülő gépet román légvédelmi találatok érték, ami miatt kormányozhatatlan lett, kénytelen volt 320 km/h sebességgel hasraszállni. A gép kigyulladt, az alezredes nyomban fogságba esett. A szintén a 82nd FG állományába tartozó Richard E. Willsie ekkor a 60-ik bevetését repülte. P-38-asának bal motorját a román légvédelem kilőtte, hűtőfolyadék elfolyt. Kényszerleszállása után a kötelékében repülő Richard T. Andrews hadnagy P-38-as gépével a roncs gép mellé szállt le. Felvette Willsie-t, aki ejtőernyőjét ledobta, hogy szűkösen, éppen hogy elférjenek a kabinban. Willsie vezette a gépet, felszálltak és két és fél órai repülés után egy szovjet reptéren szálltak le.<sup>573</sup> Az USAAF az aznapi támadásban Románia felett 12 gépet vesztett, amiből csak egy írható az FARR számlájára (a 9. vadászosztály nem vett részt a bevetésben), a többit a Luftwaffe lőtte le, maga is súlyos veszteségeket szenvedve.<sup>574</sup>

Augusztus 6-án a 82nd FG 26 P-38-asa és 30 P-51-es szovjet repterekről felszállva Craiova pályaudvarát, vasúti hídját illetve Bukarest és Ploesti térségét támadta meg, majd visszatért olaszországi bázisára, egy repülőgép földön való elpusztítását jelentve.<sup>575</sup> Az 5. vadászosztály 8 géppel, a 7. vadászosztály 22 géppel, a 9. vadászosztály 16 géppel szállt fel, nagy részük azonban elkerülte az amerikai vadászokat a központi irányítás hibás rávezetése miatt. A románok 1 valószínű légi győzelmet jelentettek.

Augusztus 8-án az amerikai 8. légi hadsereg shuttle bevetést végrehajtó bombázói Buzau és Zilistea reptereit bombázták. A 7500 méter magasan repülő 73 B-17-es bombázót 55 P-51-es vadász fedezte. A köteléknek nem volt vesztesége, de légigyőzelmet sem jelentettek.<sup>576</sup> A szovjet repülőterekről felszálló P-38-as vadászok szintén Buzau repterét támadták meg, majd vissza tértek olasz bázisaikra. A 9. vadászosztály szembeszállva az amerikaiakkal két sérültet jelentett, egyikük a harmadik legeredményesebb román ász Ion Milu alhadnagy volt (32 légigyőzelem). Bazu Cantacuzino tartalékos százados 2 P-38 Lightningot lőtt le aznap.<sup>577</sup> Az elbizakodott amerikai vadászok nem számítottak rá, hogy a helyi FARR és Luftwaffe

---

<sup>572</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 407 és Macdonald: Darkness to Light 208. o.

<sup>573</sup> Rust: 15th Air Force Story 34. o.

<sup>574</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 316. o.

<sup>575</sup> Rust: 15th Air Force Story 32. o. és Macdonald: Darkness to Light 208-209. o.

<sup>576</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 414 és Macdonald: Darkness to Light 209. o.

<sup>577</sup> Tudor: Serbanescu 128. o.

vadászok meglephetik őket. Az augusztus 8-ai amerikai P-38-as alacsonytámadás után az USAAF a nagyon magas veszteségi ráta miatt az ilyen jellegű bevetéseket román célpontok ellen letiltotta. Az amerikai 8. légi hadsereg bombázói 36 reptéren elpusztított ellenséges repülőgépről tett jelentést.

Amikor Hitler augusztus 5-én Antonescuval tárgyalt, szóba került az is hogy a Luftwaffe már nem tudja garantálni a román légtér teljes védelmét. Ez is szerepet vagy ürügyet játszhatott abban, hogy a Román Légügyi Minisztérium augusztus 7-én titokban megtiltotta az FARR vadászáinak, hogy az USAAF ellen komolyabb erőkkel bevetést repüljenek. A fő ok azonban az volt, hogy a veterán román vadászok olyan komoly veszteségeket szenvedtek, amikor az amerikai bombázók elleni támadások során megpróbáltak áttörni az amerikai vadászok védőgyűrűjén, hogy azt már nem tudták pótolni. A döntésben szerepet játszott az is, hogy augusztus elején már küszöbön állt a szovjet támadás, amire próbálták megőrizni az FARR gép és pilóta állományát.<sup>578</sup>

1944. augusztus 9-én este a RAF 205 Bomber Group-ja 81 bombázóval Bukarestet és Ploesti-t támadta. A 205. Bomber Group 12 bombázóját lövik le, ebből a földi légvédelem 4-et.<sup>579</sup>

1944. augusztus 10-én az amerikai 15. légi hadsereg Ploesti-t és Cimpina-t támadta - előbbi nagy magasságban a 16-ik alkalommal - több mint 450 bombázóval és 350 vadással. Összesen 977.4 tonna bombát dobtak le 6 ploesti és 1 cimpina-i olajfinomítóra.<sup>580</sup>

124 B-24-es bombázta a Romano-Americana és a Concordia Vega finomítókat, 45 P-51 Mustang fedezete alatt, melyek 2 légigyőzelmet jelentettek. 3 B-24-est lőttek le. 74 B-24-es támadta az Unirea-Speranta és a Standard Oil finomítókat, 40 P-38 Lightning fedezete alatt. 6 B-24-est lőttek le. 85 B-24-es a Xenia finomítót bombázta, 3 B-24-est veszítve el. 70 B-24-es az Astra Romana finomítót bombázta, veszteség nélkül. Utóbbi két köteléknek 120 gépes vadászfedezete volt, melyek 4 légigyőzelmet jelentettek. A cimpina-i Steaua Romana finomítót 85 vadászfedezettel ellátott B-24-es bombázta, 2 B-24 elvesztésével.<sup>581</sup>

A ploesti támadásban szintén résztvevő 97th BG egyik B-17-ese bombázás közben légvédelmi találatot kapott, majd mikor a kötelékéből lemaradt, 8 ellenséges vadász támadta

---

<sup>578</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 316. o.

<sup>579</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 1329, f 421 és Macdonald: Darkness to Light 230.

<sup>580</sup> Rust: 15th Air Force Story 34. o. és Newby: Target Ploesti 324. o.

<sup>581</sup> Macdonald: Darkness to Light 230. o.

meg és lőtte le. Egy másik B-17-est is megrongáltak, de az még haza tudott jutni. A 763rd BS egyik bombázója légvédelmi telitalálat miatt azonnal felrobbant.<sup>582</sup> A támadók ellen a Luftwaffe 20, az FARR 40 vadászgéppel vette fel a harcot, 7 amerikai gépet lőttek le.<sup>583</sup> Az FARR 6 légi győzelmet jelentett aznap, Ioan Panaite a 9. vadászosztályból bevetés közben meghalt, addig 3 légi győzelmet ért el.<sup>584</sup> Deagurile falu közelében egy német Bf 110 éjszakai vadász zuhant le, a személyzete ejtőernyővel kiugrott.<sup>585</sup> Az amerikaiak román területen aznap 2 B-17-est és 14 B-24-est veszítettek el a célpontjaik fölött.

1944. augusztus 17-én az amerikai 15. légi hadsereg 293 B-24-es bombázóval és 300 P-51-es vadászgéppel Ploesti 4 olajtelepét támadta, 542.5 tonna bombát dobta le. 47 B-24-es az Unirea és a Xenia Finomítókat bombázta. 107 B-24-es az Astra Romana finomítót, 139 B-24-es a Romano-Americana finomítót bombázta. Az intenzív és pontos földi légvédelem 17 B-24-est lőtt le a célpontok felett, 1 B-24-es és 1 P-51-es a kötelékre támadó német vadászgépek áldozatává vált. Az amerikaiak egyetlen légigyőzelmet sem jelentettek.<sup>586</sup> 53 B-17-es Nis repülőterét bombázta.<sup>587</sup> A támadást Ploesti ellen éjszaka a RAF 60 bombázója folytatta. Ez volt a RAF utolsó éjszakai támadása Ploesti ellen.<sup>588</sup> Mivel a 7. és 9. vadászosztály aznap nem vetett be egyetlen vadászgépet sem Gerstenberg gyanakodni kezdett és kérte a légügyi minisztériumot, hogy komolyabb erőket vessen be az amerikaiak ellen. Kérése azonban süket fülekre talált. Mikor a 9. vadászosztály karizmatikus vezetőjével, Alexandru Serbanescu századossal tárgyalt már több sikert ért el. Elérte, hogy a két román egység felszálljon, ha az amerikaiak támadnak. Gerstenbergnek nem volt nehéz dolga, Serbanescu a hazája védelmét mindennél fontosabbnak tartotta.<sup>589</sup>

1944. augusztus 18-án az amerikai 15. légi hadsereg 411 négymotoros bombázója (153 B-17-es és 258 B-24-es) támadott négy finomítót Ploesti és egyet Cimpina térségében. Aznap került sor az utolsó összecsapásra az FARR vadászai és az USAAF között. A 9. vadászosztály 13 Bf 109G-6 gépe és a 7. vadászosztály 14 Bf 109G-6 gépe vette fel a harcot 21 Luftwaffe vadászgéppel együtt az amerikaiak ellen. Az amerikai bombázó kötelékek előtt repülő

---

<sup>582</sup> Hess: B-17 MTO 74. o.

<sup>583</sup> Dobran, Ion: Jurnalul locotenentului Dobran (Modelism Internațional, București, 1998) 107. o.

<sup>584</sup> Tudor: Serbanescu 129. o.

<sup>585</sup> A.M.R., Fond 5487, dosar 6054, f. 18

<sup>586</sup> Macdonald: Darkness to Light 233-234. o.

<sup>587</sup> Rust: 15th Air Force Story 35. o. és Newby: Target Ploesti 325. o.

<sup>588</sup> A.M.R., Fond 5487, dosar 1329, f. 467

<sup>589</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 316. o.

felderítő gép jelentése szerint a ploesti célpontokat ismét mesterséges füstfüggöny terítette be, de mire a bombázók odaértek, az erős szél feloszlatta azt és lehetővé vált a pontos célzás, 292 négymotoros bombázó 838.2 tonna bombát dobott le. 24 B-17-es és 24 B-24-es a Dacia finomítót, 129 B-17-es és 97 B-24-es a Romano-Americana finomítót bombázta, a földi légvédelem 1 B-17-est lőtt le és számos másikat is megrongált.<sup>590</sup> 25 B-24-es Ploesti déli részén, Brazi-nál a Creditul Minier finomítót támadta, a földi légvédelem 9 B-24-est lőtt le. 112 B-24-es a Cimpina-ban lévő Steaua Romana finomítót bombázta, 2 B-24-est veszítve el. A 12 lelőtt négymotorosból 7-et még a célpont elérése előtt iktatott ki a légvédelem.<sup>591</sup>

A 2. légi körzet (Sectorul 2 vanatoare) utasította a 48 vadászgépet, hogy hagyjon fel a támadással, mert az amerikaiak fölénye elsöprő, de a parancs túl későn érkezett. A Bf 109-ek és a P-51 Mustangok a Kárpátok hegyei felett ütköztek meg Brassó mellett. A légi harc 7500 méteren zajlott, 1470 méterrel magasabban, mint a Bf 109-es optimális üzemmagassága, a Mustang Rolls-Royce motorjának kettős turbófeltöltőjének köszönhetően ebben a magasságban jobban boldogult. A Mustangok magassági fölényből támadtak, kettő az egyhez létszámfölényben. Serbanescu, a támadás vezetője pillanatok alatt a Mustangok áldozatává vált. Kísérője, Traian Darjan törzsörrmester rádión figyelmeztette a piros orrú Mustangokra (31st FG), azonban Serbanescu rádiója rossz volt, ezért repült tovább, egyenesen a halálba. Az egyébként, hogy egy kötelékvezetőt úgy engednek felszállni, hogy rossz a rádiója, a román szerelők egyértelmű hibája. Egy piros orrú Mustang szétlőtte Serbanescu gépét, a pilóta ekkor halt meg vagy sérült meg annyira, hogy már nem tudott kiugrani. Gépe lassú zuhanásba kezdett, majd a földbe csapódott. Vasile Gavrilu főhadnagy leszállás után 50 lyukat számolt meg gépén, két másik gép is kényszerleszállást hajtott végre a 7. vadászosztályból. A németek 3 gépet és egy pilótát vesztek. A románok egyetlen légi győzelmet sem jelentettek, a németek egy P-51 Mustangot lőttek le, Harder őrnagy az 53. német vadászrezd 1. vadászosztályából (I./JG 53) érte el a győzelmet. Az amerikai vadász pilótáknak 9 igazolt és 1 lehetséges győzelmét jegyezték fel. Robert J. Goebel főhadnagy, a 31. amerikai vadászcsoporthoz tartozó 308. vadászszázadának (31st FG, 308th FS) pilótája aznap 3 légi győzelmet aratott, amikor egy 16 Bf 109-es vadászgépből álló kötelékre támadott. A Flying Dutch nevű Mustangjának géppuskáihoz beépített kamera (mely akkor működött, ha a pilóta elsütötte géppuskáit)

---

<sup>590</sup> Hess: B-17 MTO 75. o.

<sup>591</sup> Rust: 15th Air Force Story 35. o., Newby: Target Ploesti 325. o. és Macdonald: Darkness to Light 245-246. o.

mindhárom légi győzelmét felvette.<sup>592</sup>

Serbanescu halála komoly morális törést jelentett az FARR vadászainak, míg élt, 235 légicsatában vett részt és 55 légi győzelmével vezette az ász listát a románok körében. Az FARR augusztus 19-étől megtiltotta a légiharcot az USAAF gépeivel szemben. A vadász egységeket Mamaia repterére telepítették át, a Fekete-tenger partjára, addig ott csak az 52. vadászszázad állomásozott, mely az elavult, de még mindig megbízható Bf 109E típusú gépekkel védte a kikötőket a szovjet támadások ellen. A Luftwaffe ezután egyedül vette fel a harcot az amerikai támadásokkal szemben.<sup>593</sup>

1944. augusztus 19-én az amerikai 15. légi hadsereg 5. Bomber Wing-je (5th BW) támadta Ploesti két finomítóját 73 B-17-es bombázóval hat hullámban, 23 P-38-as és 125 P-51-es fedezete alatt.<sup>594</sup> 27 B-17-es a Dacia finomítót, 46 B-17-es a Xenia finomítót bombázta. A finomítókat ismét füstfüggöny takarta el<sup>595</sup>, ellenséges vadászgép nem volt a levegőben, 2 B-17-est, 2 P-38-ast és 1 P-51-est a légvédelem lőtt le. Ez volt az utolsó amerikai támadás Ploesti ellen.<sup>596</sup>

Augusztus folyamán az USAAF és a RAF 11 alkalommal 17 támadást intézett román célpontok ellen, 14 nappali (USAAF) és 3 éjszakai (RAF) támadást.<sup>597</sup>

| <i>Célpont</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>US</i> | <i>RAF</i> | <i>RAF</i> | <i>Összesen</i> |
|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|-----------------|
| Dátum          | 4         | 8         | 10        | 13        | 16        | 17        | 18        | 19        | 20        | 9/10       | 17/18      |                 |
| Buzau          | X         | X         |           |           |           |           |           |           |           |            |            | 2               |
| Zilistea       | X         | X         |           |           |           |           |           |           |           |            |            | 2               |
| Mihai Bravu    |           | X         |           |           |           |           |           |           |           |            |            | 1               |
| Ploesti        |           |           | X         |           |           | X         | X         | X         |           | X          | X          | 6               |
| Bukarest       |           |           |           |           |           |           |           |           |           | X          |            | 1               |
| Campania       |           |           | X         |           |           | X         |           |           |           |            |            | 2               |
| T. Severin     |           |           |           | X         |           |           |           |           |           |            |            | 1               |
| Brasov         |           |           |           |           | X         |           |           |           |           |            |            | 1               |
| Targovise      |           |           |           |           |           |           |           |           |           | X          |            | 1               |
| Összesen       | 2         | 3         | 2         | 1         | 1         | 1         | 2         | 1         | 1         | 2          | 1          | 17              |

<sup>592</sup> Bernád: The prime decade 28. o.

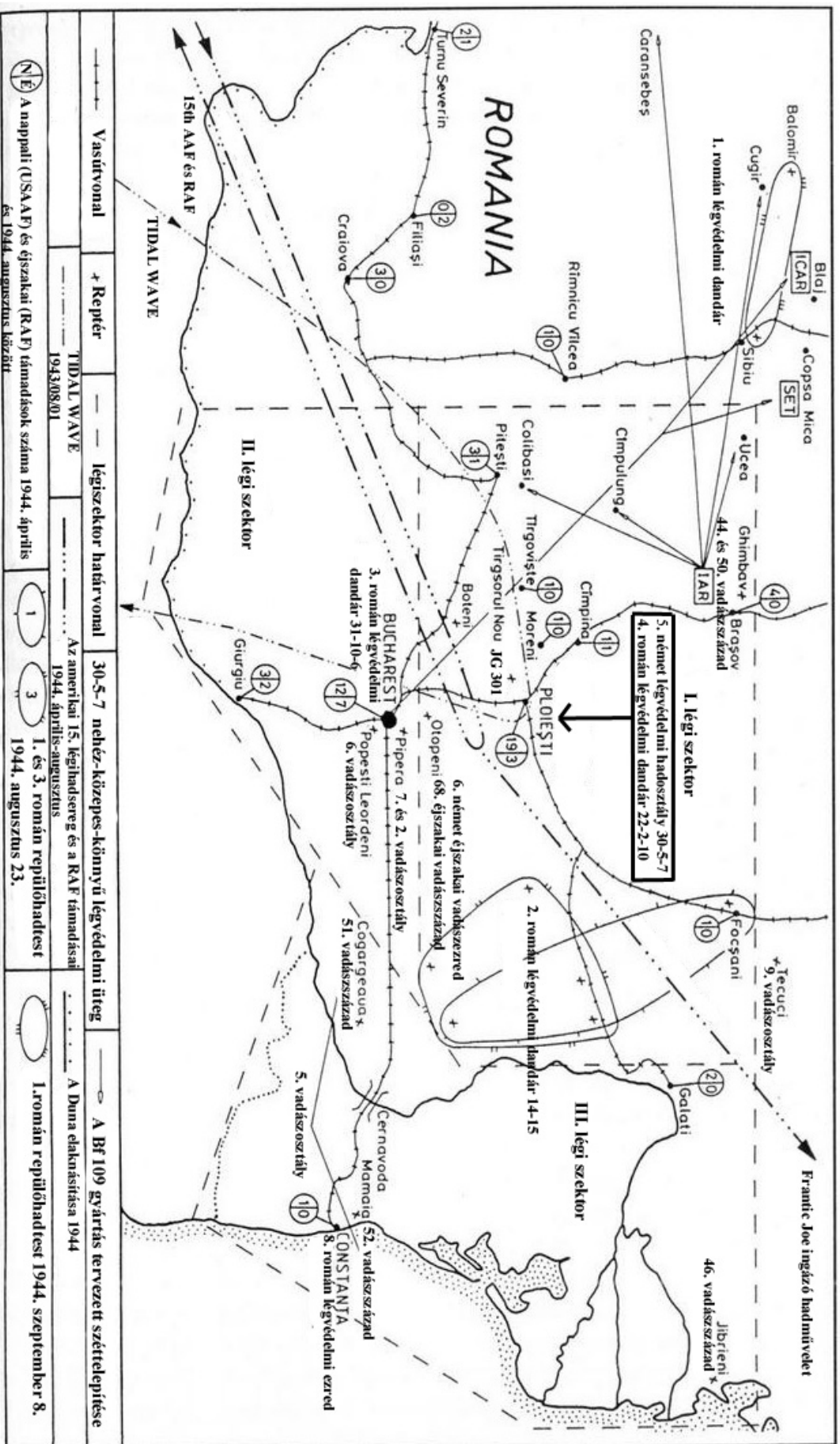
<sup>593</sup> Bernád: The prime decade 28. o.

<sup>594</sup> A.M.R., Fond 5476, dosar 860, f. 471

<sup>595</sup> Hess: B-17 MTO 75. o.

<sup>596</sup> Rust: 15th Air Force Story 35. o., Newby: Target Ploesti 325. o. és Macdonald: Darkness to Light 245-246. o.

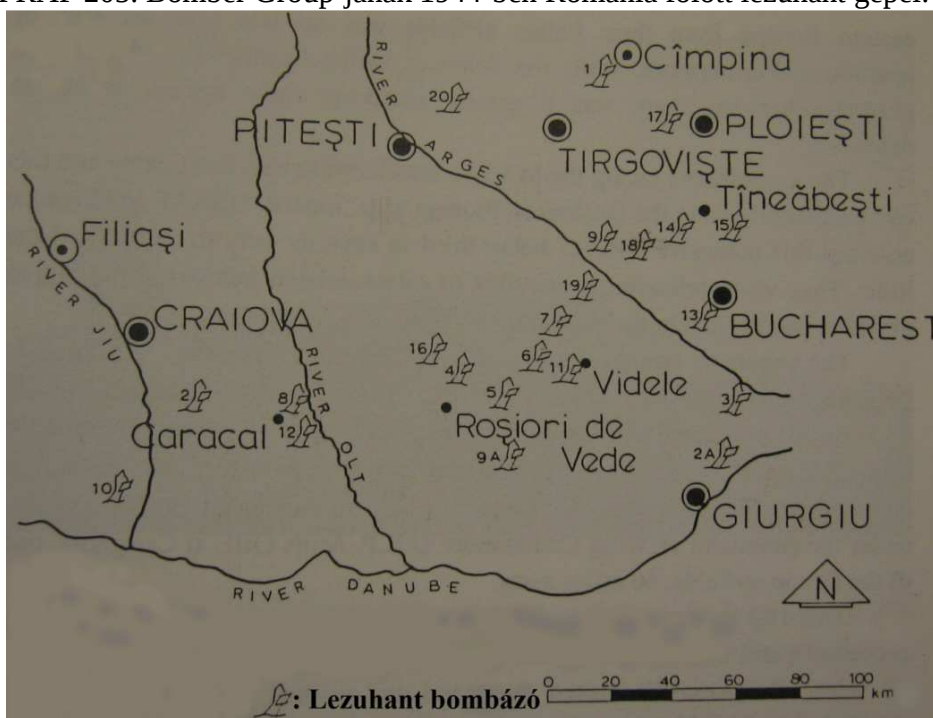
<sup>597</sup> Arh. M.Ap.N., fond 1377, dosar 135, fila 232-242, fond 319, dosar 29, fond 116-118



# USAAF és RAF légihadműveletek Románia fölött 1943-1944

A RAF 205 Group Olaszországból felszállva hajtott végre támadásokat román célpontok ellen, körülbelül 1400 víziaknát telepített a Dunán Giurgiu folyami kikötő közelében, ahol a román finomított kőolajat uszályhajókra töltötték át. Már április után egy hónappal 39 kisebb hajót és uszályt sikerült így elsüllyeszteni, egyre jobban megbénítva a dunai hajózást.<sup>598</sup>

A RAF 205. Bomber Group-jának 1944-ben Románia fölött lezuhant gépei:<sup>599</sup>



Az USAAF 1944 folyamán 42 nappali támadást intézett román célpontok ellen, ebből az amerikai 15. légi hadsereg 24 bevetést repült Ploesti ellen, a RAF legkevesebb 23 éjszakai támadást hajtott végre. A bombázások következtében a román üzemanyag gyártó kapacitás augusztusra 20%-ra csökkent:

| Hónap    | 1944. március | 1944. április | 1944. május | 1944. június | 1944. július |
|----------|---------------|---------------|-------------|--------------|--------------|
| Termelés | 385 ezer t    | 176 ezer t    | 152 ezer t  | 77 ezer t    | 63 ezer t    |

A román vadászpilóták 175 légyőzelmet jelentettek, ami jelentősen túlbecsült érték volt. Az USAAF vadászpilótái is túlbecsülték légyőzelmeik számát, egyedül április 5-én 41 német és román gép lelövését jelentették, holott a románok április és augusztus között 50 repülőgépet vesztek, igaz majdnem kétszer ennyi megsérült, de ezeket ki tudták javítani. Az amerikaiak és a britek támadásaik során próbáltak minél pontosabban célózni, amikor ipari vagy kommunikációs célpontjaik városokban voltak, de a román polgári áldozatok száma így

<sup>598</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 314. o.

<sup>599</sup> Macdonald: Darkness to Light 27. o.

is nagy volt. A támadások során 7693 civil halottat és 7809 sérültet jegyeztek fel a román hatóságok. A leginkább támadott Ploesti városában 23260 civil veszítette el otthonát és vált hajléktalanná. A polgári áldozatok azokat a román lakosokat is a szövetségesek ellen hangolták, akik korábban szimpatizáltak velük.<sup>600</sup> 1944 tavaszán és nyarán a német-román légi egységek összesen 225 gépet és 121 pilótát veszítettek.<sup>601</sup>

Román adatok szerint 1944. április és augusztus folyamán az amerikai 15. légi hadsereg 223 bombázót és 36 vadászgépet veszített el. 45 B-17-es az 5th Bomber Wing-hez (5th BW) tartozott, melyet 15 bevetés alatt veszített el. Az amerikai 15. légi hadsereg 56 bombázót a vadászok, 131-et a földi légvédelem, 36 más okok miatt veszített el. Az amerikaiak elvesztettek még 15 vadászgépet légiharcban és 20-at más okból. A britek 48 bombázót veszítettek éjszakai bevetéseken Románia fölött (34 Wellington, 4 Halifax, 10 Liberator).<sup>602</sup> Összesen 286 szövetséges gép zuhant le Románia területén. Számos gép zuhant le lakatlan területen vagy vízfelszínre, és volt jó néhány olyan is, amely Románia fölött sérült meg és hazatérés közben zuhant le.<sup>603</sup> 1944. augusztus 23-ig az USAAF 2829 hajózót veszített Románia fölött, közülük 1123 esett román fogságba, utóbbiak többen voltak, mint az FARR teljes hajózállománya.<sup>604</sup>

1944 első 8 hónapjában a román földi légvédelem 245 USAAF és 82 V-VS gép lelövését jelentette. A lelőtt V-VS gépek közül 18-at a Krímben, 8-at a Transz-Dnyeszter térségében és 56-ot Románia felett lőttek le.<sup>605</sup> Az amerikai és brit hivatalos veszteségi ráta román célpontok támadásakor 7%-os volt, nagyobb, mint a 3.5%-os arány Nyugat-Európában.

USAAF veszteségeinek összegzése román célpontok támadásakor (1942. június 11. és 1944. augusztus 25.):

|                   | Támadott | Jellege              | Lelőve | Internálva                                       | Veszteség |
|-------------------|----------|----------------------|--------|--------------------------------------------------|-----------|
| 1942.06.11.       | 13 B 24  | magas bombázás       | 1      | 3                                                | 30,7%     |
| 1943.08.01.       | 178 B 24 | alacsony nehéz bomb. | 54+3   | 8+23 kényszerleszállás                           | 30,3%     |
| 1944.04.05-08.19. | 3479 gép | 19 magas bombázás    | 223    | 37 dokumentált kényszerleszállás végleges kiesés | 4,1%      |
| 1944.06.10.       | 46 gép   | P-38-as              | 24     | 10 további súlyos                                | 52,7%     |

<sup>600</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 314. o.

<sup>601</sup> Bernád: The prime decade 10. o

<sup>602</sup> Axworthy, Mark: RAF deasupra Romaniei, Aurenautica nr. 5/1993, 35. o.

<sup>603</sup> Bernád: The prime decade 9. o.

<sup>604</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 314. o.

<sup>605</sup> Bernád: The prime decade 10. o.

|  |          |                     |     |         |       |
|--|----------|---------------------|-----|---------|-------|
|  |          | alacsony<br>támadás |     | sérülés |       |
|  | 3716 gép |                     | 305 | 71      | 10,1% |

Az amerikai összegzés szerint a lelövések 62%-a légvédelmi tüzérség, 38%-a a vadászok révén történt. 1944-ben 188 db lelőtt német gépet jelentettek a bombázók és vadászgépek. A bombázók kísérése közben 28 amerikai vadászgépet lelőttek. Az amerikai légénység nem tudta megkülönböztetni a német és román gépeket, mindegyiket GAF-nak jelentette (German Air Force).<sup>606</sup>

A román összegzésből tudjuk, hogy a lezuhant amerikai vadászgépek száma 36, a RAF pedig 48 gépet veszített el, a minimális veszteség  $1 + 57 + 223 + 24 + 36 = 341$  amerikai gép. Ezt növeli 11 internált + 60 kényszerleszállt + 10 súlyos sérült = 81 gép, amelyek a hadműveletekből végleg kiestek. A RAF 48 bombázógépet ismert el, de nincs adat a kényszerleszállt, reptéren összetört és roncsként leírt gépekről.

A személyzetek hivatalos veszteség adata biztos, hogy manipulált. Ha csak a 341 gépet nézzük, ez  $46 + 36$  együléses, ami 82 fő. A 259 bombázógép 2592 fő, összesen 2672 lenne. Ha  $24 + 28 = 52$  vadással számolunk, 2890 fő csak a bombázókra. A megadott 2829-hez + 532 fő jön 1943-ból és 40 Bulgáriából, akik itt zuhantak le = 3401 fő. A hivatalos jelentésekben  $1123 + 118$  hadifogoly szerepelt + 10 Bulgáriában, ez 1251 fő. Eszerint 2150 fő halott és eltűntnek kellene lenni, ez a temetési adatokkal sehogy nem jön össze. Az elszállított amerikai fogoly 1059 fő volt, itt is 192 hiányzik.

Az amerikai, de az angol veszteség adat is csak a láthatóan lelőtt és eltűnt gépeket adja meg. Az internáltat, a visszaúton kényszerleszálltat, az Adriába zuhantat, a repülőtéren összetörtet és a súlyos sérülések miatt leírtakat nem. Ezt külön könyvelték, a veszteségi kimutatás nem tartalmazta, hogy szebb legyen a kép. Ezért hamis a személyzetekre adott szám is. Az egyes alakulatok részletes története csak az 1970-es években jelent meg, amelyekben magasabb számok vannak, de ezzel már nem törődött senki, továbbra is a háború alatti hivatalos összegzéseket tartják mérvadónak.

Az 1943. augusztus 1-i Tidal Wave bevetés valós vesztesége 627 fő volt, nem 532. Az 1942-es egy lelőtt gép 10 fős légénysége mindenütt hiányzik. A háború végéig internáltakat sem veszik figyelembe.

<sup>606</sup> Newby: Target Ploesti 326-328. o.

Az FARRász vadászpilótái 1944 során elsősorban amerikai gépek lelövésével gyarapították légigyőzelmeik számát, azonban többségüket eközben le is lőtték. Az amerikai Mustang vadászgép elsöprő teljesítményfölénye és az USAAF nyomasztó számbeli fölénye a román vadászok hatásos harcát lehetetlenné tette. A I.A.R. 81C gépekkel repülő kevésbé tapasztalt vadászpilóták bevetése pedig felért egy öngyilkossággal, igaz az alacsony támadó Lightning-ekkel szemben értek el sikert és fegyverzetük alkalmas volt az amerikai négymotorosok lelövésére is, azonban utóbbira egyre ritkábban került sor, mivel csak néha tudtak áttörni az amerikai vadászgépek védőgyűrűjén. 1944-ben Románia felett sem a Luftwaffe sem az FARR nem tudott eredményesen fellépni az USAAF nehézbombázóival szemben, igaz sikerült szétszórniuk néhány USAAF vadászgép alacsony támadást.<sup>607</sup>

1944. április és augusztus között az FARR és a Luftwaffe a következő darabszámú amerikai és brit gépet lőtte le Románia területén:<sup>608</sup>

| <i>Hónap</i> | <i>Település</i> | <i>Földi légvédelem</i> | <i>Vadászok</i> | <i>Megosztott</i> | <i>Kényszerleszállt</i> | <i>Összesen</i> |
|--------------|------------------|-------------------------|-----------------|-------------------|-------------------------|-----------------|
| Április      | Ploesti          | 16                      | 11              | 4                 | -                       | 31              |
|              | Máshol           | 6                       | 8               | 2                 | 4                       | 20              |
|              | Összesen         | 22                      | 19              | 6                 | 4                       | 51              |
| Május        | Ploesti          | 15                      | 11              | 1                 | -                       | 27              |
|              | Máshol           | 12                      | 9               | 1                 | -                       | 22              |
|              | Összesen         | 27                      | 20              | 2                 | -                       | 49              |
| Június       | Ploesti          | 26                      | -               | 2                 | -                       | 28              |
|              | Máshol           | 11                      | 12              | 3                 | 1                       | 27              |
|              | Összesen         | 37                      | 12              | 5                 | 1                       | 55              |
| Július       | Ploesti          | 20                      | -               | -                 | -                       | 20              |
|              | Máshol           | 2                       | 10              | 1                 | 4                       | 17              |
|              | Összesen         | 22                      | 10              | 1                 | 4                       | 37              |
| Augusztus    | Ploesti          | 20                      | 9               | 4                 | -                       | 33              |
|              | Máshol           | 6                       | 14              | 2                 | 3                       | 25              |
|              | Összesen         | 26                      | 23              | 6                 | 3                       | 58              |
| Összesen     | Ploesti          | 97                      | 31              | 11                | -                       | 139             |
|              | Máshol           | 37                      | 53              | 9                 | 12                      | 111             |
|              | Összesen         | 134                     | 84              | 20                | 12                      | 250             |

<sup>607</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 317. o.

<sup>608</sup> A.I.C., fond P.C.M.C.M, dosar 36/1944, f.168-173, Arh. M.Ap.N, fond 948, dosar 177, fila 12, dosar 179, f20, fond 319

### **Az augusztusi szovjet támadás és az átállás előzményei:**

A mintegy 654 kilométer széles arcvonalon védő Dél-Ukrajna Hadseregcsoporthoz, melynek élére július 24-én Johannes Friessner vezérezredes került (elődje Schörner vezérezredes volt, aki az ő helyét vette át az Észak Hadseregcsoporthoz élén), a 6. és 8. német tábori, valamint a 3. és 4. román hadseregből állt. A német hadseregek egy-egy román hadsereggel hadseregcsoporthoz alkottak (267 kilométert a román csapatok tartottak), melyek Wöhler-, illetve Dumitrescu-seregcsoporthoz elnevezéssel működtek. Ezen seregcsoporthoz mintegy 500 ezer német és 431 ezer román katonával, 121 harckocsival, 284 rohamlőveggel, 7600 löveggel és aknavetővel, valamint 810 harci repülőgéppel rendelkeztek.

A keleti fronton bekövetkezett német vereségek hatására, melyben a román hadosztályok is jelentős veszteséget szenvedtek, Romániában mélypontra süllyedt a háborús lelkesedés, ráadásul a német diplomácia sem bizonyult elég ügyesnek. A magyarok fegyveres erőinek zömét hazájuk belsejében, illetve annak déli határain összpontosították. Románia ezt komoly fenyegetésként érzékelte. A magyar politikai és katonai vezetést nagy mulasztás terhelte volna, ha számításai között nem szerepelt volna Románia valószínű arcvonal váltása is. Éppen ezért – Hitler határozott kívánsága ellenére is – a magyar diplomácia és katonai hírszerzés nagy figyelmet szentelt a romániai, illetve a Romániával kapcsolatos eseményeknek. A PORUNCA VREMI c. román lap 1943. augusztus 12-ei cikke már elég nyíltan kijelentette, hogy Románia cserben fogja hagyni szövetségeseit. Erről 1943. július 31-én a magyar kormánynak részletesen beszámolt a külügyminisztérium, és részletesen jelentett a bukaresti magyar követ is 1943. október 19-én. Bukarest már azzal a szándékkal rontotta folyton a Magyarországgal való viszonyát, hogy ezzel indokolhassa meg nagy katonai erőinek további, dél-erdélyi állomásoztatását. Szombathelyi vezérezredes, a honvédszerkar főnöke a németek felé szintén azzal érvelt, hogy tekintettel a dél-erdélyi nagy román erőkre, nem adhat több magyar csapatot a keleti arcvonalra.

A magyar kormány előtt már 1943 októberében ismeretessé vált a román politikusoknak a háborúból való kiválást munkáló tevékenysége, mégpedig nem csak az ellenzéké. Még a Hitler feltétlen bizalmát élvező Antonescu marsall is, már 1943. július 1-jével elhatározó lépést tett. Mihail Antonescu miniszterelnök-helyettes Mussolinit igyekezett rábeszélni, szakadjanak le Németországról, tegyen ilyen értelmű ajánlatot a nyugati szövetségeseinek. A Maniu-csoport

Ankarában vette fel a kapcsolatot. A svédországi román követ, Frederic C. Nano, Antonescu megbízásából Stockholmban Kollontaj asszonnyal, a szovjet követtel tárgyalt a fegyverszünetről. Benes levélben közölte Maniu ellenzéki vezérrel Moszkva álláspontját a román fegyverszünetre vonatkozóan, amit Maniu 1944. január 8-án elfogadhatónak minősített. Az 1944. február 14-én kezdődött, szokásos évi román vezérkari megbeszélések után - Mihály király, illetve Mihail Antonescu tudtával és beleegyezésével - március elején Brabu Sitrbey herceg Ankarán át Kairóba ment, hogy angol és amerikai megbízottakkal a fegyverszüneti tárgyalás előkészítéséről tájékozódjék. Április 14-én már a fegyverszüneti feltételeket is közzétették Bukaresttel, amelyet Románia június 29-én Kairóban el is fogadott.<sup>609</sup>

Amikor a szovjet haderő elérte a Dnyesztert és Jasinál a román határt, sőt részben már az országba is betört (Besszarábiában), 1944 áprilisában Antonescu marsall államfő általános mozgósítást rendelt el. Az újabb mozgósítás Friessner szerint nagy tett volt Antonescu részéről, ugyanis egyáltalán nem lelkesültségből, hanem kemény belső harcok árán történt, annál is inkább, mivel a román király nem titkolta vonzalmát az angolszászok iránt.

A marsall személyéről Friessner az alábbiakat vetette papírra: *„Az új Románia megteremtője, alacsony termetű, sovány, szürkés-kék szemű, rokonszenves férfi. Jellegzetesen huszártiszti alkat. Szerény, de fellépése magabiztos, mindennemű hadi helyzetben azonnal eligazodik. Mint államférfi és katona kizárólag hivatásának él. Maroknyi kíséretével állandóan úton van, gyakran megjelenik az arcvonalon. A német katonai vezetés iránt bizalommal viseltetik. Hitlertől viszont kifejezetten idegenkedik, ezt azonban taktikai okokból természetesen nem érzékelteti velünk. Az a benyomásunk, hogy jól érzi magát a körünkben.”*<sup>610</sup>

Legszűkebb környezetében – felesége és annak barátnője, Goga, a költő özvegye, valamint névrokona, Mihail Antonescu, miniszterelnök-helyettes részéről – már érzékelhetők az árulás jelei. Parancsainak egy részét nem továbbították. A többit elintézte a lustaság és a hagyományos balkáni korrupció, és így a marsall szándékai nem valósulnak meg. Amikor Friessner egyszer Románia jövőéről beszélgetett vele egy, esetleges szovjet győzelem kapcsán, kijelentette: *„Akkor elődeink sorsa várna ránk, vissza kellene húzódnunk a Kárpátok erdeibe, hogy ott várjuk ki, míg az ázsiai áradatot ismét visszaszorítják keletre. Nem maradhatnak itt örökké ezek a hordák.”* Világosan látta a nagy veszélyt, és következtetéseit a

---

<sup>609</sup> Reszneki Zákó András: *Őszi Harcok 1944* (Kráter Kiadó, Budapest, 1991., a továbbiakban **Reszneki: Őszi Harcok**) 5. o.

<sup>610</sup> Friessner: *Árulások* 46. o.

végőig érvényesítette a küzdelemben.”<sup>611</sup>

Szombathelyi Ferenc vezérezredes, a magyar vezérkar főnöke mondta Keitel vezértábornagynak 1944. március 18-án: „...a németek tartják Jon Antonescut, Antonescu tartja a németeket, de a román nép se a németeket, se Antonescut nem tartja.”<sup>612</sup>

A nyári hónapokban sok minden történt, hogy javuljon a románok fegyverzete és harckészsége. Német oktatószemélyzet érkezett, német fegyvereket szállítottak, német harckocsikkal és német kiképzőkkel látták el a Nagy Románia páncélosadosztályt. Fedezékeket építettek. Az északi frontszakaszon kijavították és kedvező helyzete miatt új román hadosztályokkal szállták meg a Trajan-vonalat, amelyet még békében építettek ki, és a terep magaslatain húzódott, ezért kifejezetten erősnek számított. A románok védelmi készségét és hangulatát javította a védelmi harcokban elért számos siker, a jobb fegyverzet és a kiképzésben megvalósított szoros együttműködés. Legalább is ez volt a látszat.<sup>613</sup>

Valójában különösen nagy gondot okozott a vasút helyzete. A műszaki szempontból amúgy is csekély teljesítményű román vasútvonalak, amelyek a Kárpátokon át Magyarországra vezettek, szinte teljesen megbénultak a Magyarország és Románia között támadt igazgatási nehézségek miatt. A kölcsönös kellemetlenkedések elképesztő idővesztéssel jártak. A németek számára lehetetlen volt nyomon követni a szállítmányok útjait. Baráti országról lévén szó a Wehrmacht főparancsnoksága nem engedte a beavatkozást a hadseregcsoporthoz főparancsnokságának. Mindez gondot okozott az utánpótlás eljuttatásában. Három hétbe telt, mire Németországból megérkeztek a szállítmányok. Gyakran egész szerelvényeknek nyoma veszett. Ezeket repülőgépekkel kellett kerestetni a vasúti pályákon, hogy aztán a mozdonyvezetők szabályos megvesztegetése árán eljussanak az arcvonalra. A vasút teljesítőképességének fokozása céljából olyan primitív módszert is alkalmaztak, hogy az utánpótlásként érkező élőröket gyalogmenetben jutatták át a Kárpátokon. A Kárpátoktól nyugatra, a magyar területen kirakodtak, és az ellátó állomásokkal is felszerelt karavánutakon átvezették őket a hegyeken, hogy aztán a román területen ismét bevagonírozzanak.<sup>614</sup>

1944. augusztus 1-jén Friessner vezérkari főnökével együtt Bukarestbe repült. Fogadására a repülőtéren megjelent von Killinger német nagykövet, Hansen lovassági tábornok, a

---

<sup>611</sup> Friessner: Árulások 46. o.

<sup>612</sup> Reszneki: Őszi Harcok 6. o.

<sup>613</sup> Friessner: Árulások 47. o.

<sup>614</sup> Friessner: Árulások 47. o.

romániai német katonai misszió vezetője, Gerstenberg tábornok, a Romániába telepített német légierő parancsnoka és mások. Friessner erre így emlékszik vissza: „Először Gerstenberg tábornoktól kértem tájékoztatást, aki egyszersmind a hadseregcsoporthoz számukra oly fontos ploesti-i olajvidék védelméért is felelt. Jól előkészített tájékoztatása azt sugallta, hogy az olajvidék biztonságát semmi sem veszélyezteti. Kifejtette, hogy zavargások esetén egyetlen német légvédelmi üteggel szétverne bármilyen bukaresti puccsot. Az ilyen célra elégségesnek tartott légvédelmi egységek és karhatalmi alakulatok azonban nem a hadseregcsoporthoz német főparancsnokának, hanem mint fő illetékesnek, Göring birodalmi marsallnak, illetve Himmlernek voltak alárendelve. Ennek a szerencsétlen irányítási rendszernek még végzetes következményei lettek.

Gerstenberg tábornok tájékoztatása után – Gerstenberg egyébként csak azt kérte tőlem, támogassam Hitlernél egy vadászszázad ideirányítását, amit másnap indítványoztam is – megbeszélést folytattam a német nagykövettel. Még az első világháború időszakából ismertük egymás, amikor is von Killinger egy tengeralattjáró parancsnokaként példás bátorságot és rettenthetetlenséget tanúsított. Igazi hazafi, rámenős, kalandos természetű ember volt, csak éppen diplomatának alkalmatlan. Ehhez nem csak szakképzettségét, de valószínűleg az intellektuális képességeit is nélkülözte. Fölöttébb hézagosan tájékoztatott ezen a napon és – mint később kiderült – tájékoztatása egyáltalán nem felelt meg a tényeknek.

Mikor a román kormány megbízhatóságáról kérdeztem szó szerint a következőket mondta: A nép és a kormány Antonescu marsall mögött áll.” Úgy tudta, hogy a marsallnak Julius Maniu, a parasztpárt vezetője, Mihail Antonescu miniszterelnök-helyettes és az anyakirálynő az ellenlábasai. „Jó és közvetlen kapcsolatok fűzik” azonban a királyhoz és a nemzeti körökhöz, ezért minden felforgatási kísérletet fel fognak számolni. Tájékoztattam Killingert a fülembé jutott híresztelésekről. Megkérdeztem, hogy egy román kormányválság esetére milyen intézkedéseket tett a német kormányzat, mire a követ kijelentette: „Eddig semmit sem tett! De a kormányválság nem is fenyeget, ha mégis bekövetkezne lesz elég idő a leszerelésre. A külügyminisztériumunk akkor ide fogja küldeni a megfelelő embereket, és ők majd rendet csinálnak.” Érdeklődésemre, van-e legalább néhány megbízható partnere, akire szükség esetén támaszkodhat, levéltárcájából elővett egy papírdarabkát, amelyre ceruzával csupán néhány név volt felírva. Ez volt minden.

Mindenesetre az volt a benyomásom, hogy részünkről nagyon naiv módon, semmiképpen sem

*megnyugtatóan foglalkozunk az üggyel. Mindez arra indított, hogy lojálisan közöljem Killinger nagykövet úrral: kötelességemnek érzem aggodalmam haladéktalan jelentését Hitlernek és Ribbentrop külügyminiszternek. Bejelentésemet a nagykövet nem nagy örömmel fogadta.*”<sup>615</sup>

Ion Gheorge, az akkori berlini román követ, a következőket írta Killingerről: „*Romániáról és a román karakterről úgyszólván semmit sem tudott.*” Killinger éppenséggel ismerte a romániai politikai intrikákat, de „*a különböző konspirációkat, melyekről beszámoltak neki, egyáltalán nem vette tudomásul... Ez az ember akaratlanul is óriási kárt okozott hazájának, és Romániához fűződő kapcsolatainak, mivel nem a közeledést, hanem a kapcsolatok elmérgesedését idézte elő.*”<sup>616</sup>

Augusztus 3-án, Friessner repülőgépen a vezéri főhadiszállásra küldte Trotha vezérkari ezredest, vezérkarának rangidős tisztjét és dr. Lehmann tartalékos főhadnagyot, a hadseregcsoporthoz beosztott külügyminisztériumi összekötőt, akik egy-egy levelet vittek Hitlernek, illetve Ribbentropnak. Ezekben a levelekben lényegében beszámolt a Bukarestben tapasztalt aggasztó helyzetről. Trotha ezredes kérte Guderiant, hogy határozottan támogassa Friessner javaslatát, miszerint az egész romániai térség kerüljön Wehrmacht hatáskörbe.

Mielőtt Antonescu marsall augusztus 5-én Hitlerhez látogatott, Keitel egyetértett Friessner javaslataival. Antonescu marsall látogatását követően, Keitel már kisebb hajlandóságot tanúsított, Románia magatartását megbízhatóbbnak ítélte és kijelentette: Románia életre-halálra kötődik hozzánk, és ő nem hiszi, hogy a közeljövőben bármi is előfordulhat. Keitel ezekkel a szavakkal bocsátotta el Trothát a hadseregcsoporthoz vezérkari tisztjét: „*Maguk csak tartsák a frontot, a hátukat majd én biztosítom.*” Killinger nagykövet még augusztus 10-én is azt jelentette Ribbentropnak, hogy „*a helyzet teljesen nyugodt. A Németországgal való szövetségnek Mihály király a biztosítéka.*”<sup>617</sup>

---

<sup>615</sup> Friessner: Árulások 55.-56. o.

<sup>616</sup> Rumtniens, Gheorghe Ion: Weg zum Satellafenstaat (Heidelberg, 1953., a továbbiakban **Rumtniens: Weg zum**) 402. o.

<sup>617</sup> Friessner: Árulások 60. o.

### **A szovjet támadás:**

Július végére a szovjet erők már az utolsó előkészületeket végezték, hogy támadást indítsanak a 3. és 4. román hadsereg arcvonalán. A 2. távolfelderítő repülőszázad gépei augusztus első 19 napján csak két bevetést repültek, mert az egység feltöltés és pihenés alatt állt. Augusztus közepétől a I.A.R. 39 felderítő bevetések száma elérte a napi 10-et, a vadászoké a napi 25-öt. A bevetések és a fotók kiértékelése után a román felső vezetés pontos információkkal rendelkezett a prognosztizálható szovjet offenzíva előkészületeiről.<sup>618</sup> 1944. június 31. és augusztus 20. között a Hs 129B-2-vel felszerelt 8. csatarepülő osztály Matca repterén állomásozott, Tecuci mellett.<sup>619</sup>

A szovjet 2. és 3. Ukrán Frontok 1944. augusztus 20-án újabb hadászati jelentőségű támadást indítottak immár román területen. A jasi-kisinyovi hadművelet célja Románia háborúból való kiléptetése és a német-román csapatokból álló Dél-Ukrajna Hadseregcsoporthoz szétverése volt. Az utóbbi hadseregcsoporthoz erői fedezték a balkán és a Kárpát-medence felé vezető útvonalakat. A szovjet csapatok a Keleti-Kárpátok vonulataitól a Fekete-tengerig húzódó német-román közös arcvonalat Jasi, Kisinyov és Bengyeri körzetében kívánták áttörni, hogy ezek után előrenyomulásukat Bukarest és a Ploesti környéki olajmezők irányában folytathassák.

Miután a Dél-Ukrajna Hadseregcsoporthoz korábban már hat páncélos- vagy páncélgránátos-hadosztályt és hat gyaloghadosztályt vontak el a Közép - Hadseregcsoporthoz megsegítésére, páncélos-tartalékként csupán a 20. és 13. német páncélos-, a 10. német páncélgránátos-hadosztály, valamint a hiányosan kiképzett román Nagy-Románia páncélos hadosztály állt rendelkezésre. Augusztus 13-ai adatok szerint a 13. német páncélos hadosztálynak 41 Panzer IV harckocsija, a 10. német páncélgránátos-hadosztálynak 23 rohamlövege, a román páncélos hadosztálynak pedig 52 Panzer IV harckocsija és 34 német gyártmányú rohamlövege volt.

R. J. Malinovszkij hadseregtábornok 2. Ukrán Frontjának és F. I. Tolbuhin hadseregtábornok 3. Ukrán Frontjának állományában ezzel szemben 1314200 katonát, 1428 harckocsit és 446 önjáró löveget, 16 ezer löveget és aknavetőt, ebből 2307 páncéltörő ágyút és 893 rakéta-sorozatvetőt, valamint az 5. és 17. légi hadsereg állományában lévő 2200 harci

<sup>618</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 309. o.

<sup>619</sup> Avram: G8 33. o.

repülőgépből 1848 harci repülőgépet vethettek be.

A szovjetek a hadművelet végrehajtására összesen 10 összefegyvernemi hadsereget, egy harckocsi hadsereget, hat harckocsi- vagy gépesített-hadtestet, 88 lövész- vagy légideszant-hadosztályt, három lovashadosztályt, három megerősített körletet, öt tüzérhadosztályt, két tengerészgyalog-dandárt, két önálló harckocsi dandárt, egy gépkocsizó lövészdandárt, egy önjáró tüzérdandárt, 14 harckocsi- vagy önjáró tüzér ezredet és számos megerősítő tüzéralakulatokat vontak össze. A katonák egy része azonban rosszul kiképzett és hiányosan felszerelt újonc volt, akiket a felszabadított Ukrajnában és az elfoglalt Besszarábiában frissen soroztak be.<sup>620</sup>

Közvetlenül a támadás előtt Bukarest parancsára magas rangú román csapatparancsnokokat vontak ki az arcvonalból, illetve cseréltek le, köztük Racovica tábornokot a 4. román hadsereg főparancsnokát.<sup>621</sup> A németek nem tudták, hogy a román ellenzék kért az oroszoktól átütő erejű támadást, hogy az átállás megtörténhessék. A védelmi tervek elárulásával szintén a támadás sikerét szolgálták a románok, amire a béketárgyaláson Grogore Gafencu román külügyminiszter, mint döntő román érdemre hivatkozott. Rajta kívül főleg Maniu, meg a közvetítő Constantin Visioianu – későbbi vezető emigrált román politikus nyugaton – voltak akik „súgtak” a szovjeteknek.<sup>622</sup>

Az augusztus 20-án reggel a csaknem az egész arcvonalon - mintegy másfél-két óras tüzérségi előkészület után - meginduló támadás, már az első napon jelentős szovjet sikereket hozott. Jasitól északnyugatra a 8. német hadsereg jobb szárnyán harcoló 4. román hadsereg vonalába a szovjet 2. Ukrán Front 27. és 52. hadseregének erői már az első napon 30 kilométer szélességben és 16 kilométer mélyen betörték, miután a román 5. és 7. gyalogoshadosztályok egy része harc nélkül kiürítette állásait. A siker kifejlesztésére a szovjetek a nap második felében bevetették a 6. harckocsi hadsereget is. A szovjet betörés keleti felén, Jasi térségében a 10. német páncélgránátos-hadosztály ellenlökései következtében különösen súlyos harcokra került sor. Augusztus 21-én a német páncélgránátos-hadosztály 100–150 szovjet harckocsival és önjáró löveggel vívott elhúzódó véres küzdelmet, és eközben 40–50 szovjet páncélos kilövését jelentette.

Az 52. szovjet hadsereg 73. és 48. lövészhadtestének erői, az önálló 233. harckocsi

---

<sup>620</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 88. o.

<sup>621</sup> Friessner: Árulások 66. o.

<sup>622</sup> Reszneki: Őszi Harcok 11. o.

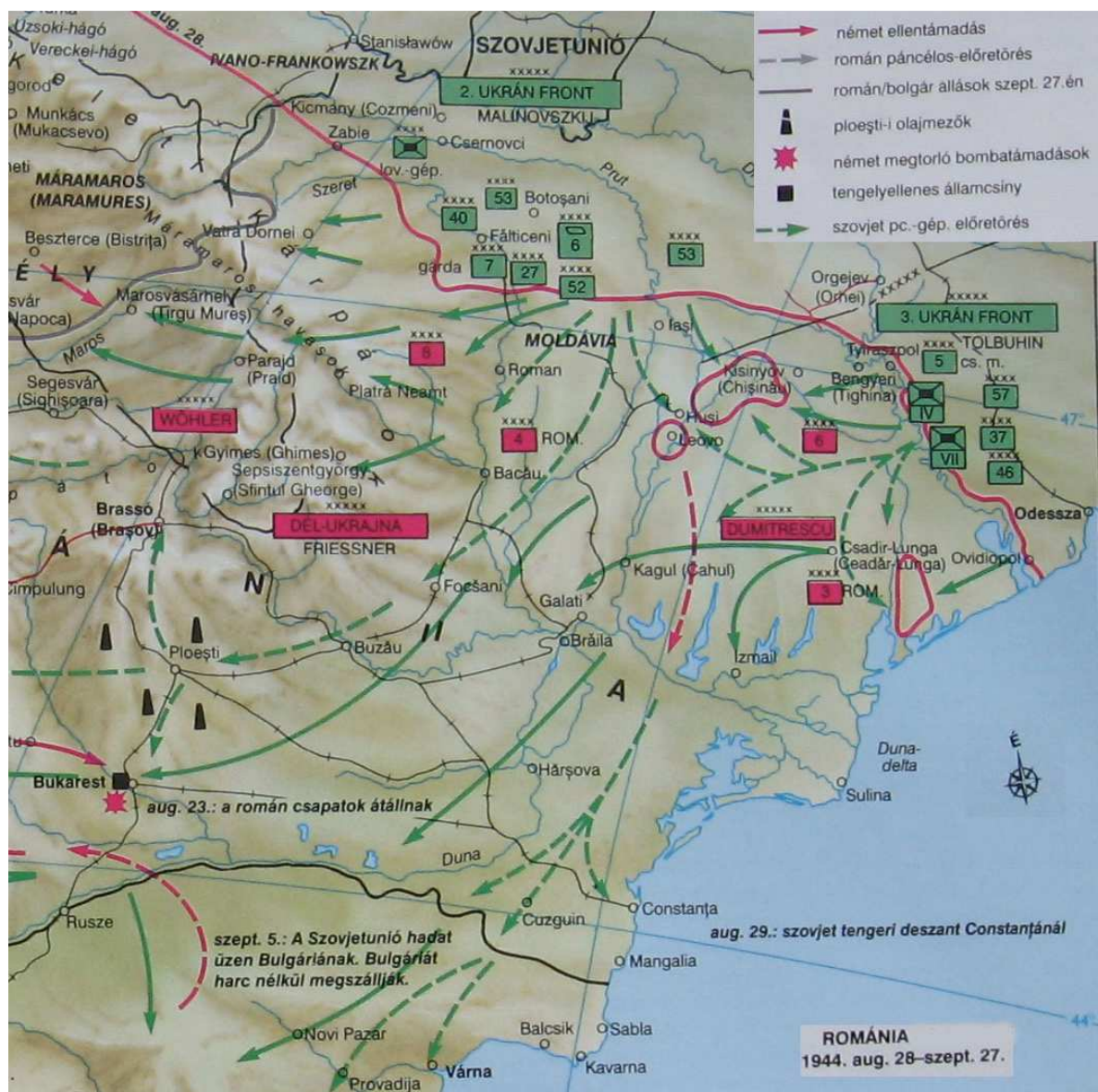
dandár, a 31. páncéltörő tüzérdandár, a 98. nehéztarackos tüzérdandár, valamint az 5. légi hadsereg kötelékeinek támogatásával augusztus 21-én elfoglalták Jasit. A 18. harckocsi hadtest délkeleti irányban, a Prut folyó átkelői felé folytatta a támadást. A 6. harckocsi hadsereg, valamint az 5. gárda - lovas hadtestből és a 23. harckocsi hadtestből létrehozott Sz. I. Gorskov vezérőrnagy irányította lovas-gépesített csoport déli irányban, a Szeret átkelői és Focsani városánál található szűkület felé nyomult előre, hogy megteremtse a Bukarest elleni támadás előfeltételeit.

A két szovjet front legfontosabb célja a július 18.-tól Maximilian Fretter-Pico tüzérségi tábornok által irányított 6. német hadsereg Kisinyov körüli állásainak bekerítése volt. A 6. német hadsereg jobbszárnyát fedező XXX. német hadtest déli szárnyát a szovjetek már az első nap délutáni óráiban 50 páncélossal áttörték. A 13. német páncélosadosztály ellenlökésekkel próbálta megmenteni a helyzetet. A 3. román hadsereg erői közül a 4. román hegyi hadosztály vonalát teljes szélességében átgázolták, és a 21. román gyalogshadosztályt is kivetették állásából. Bengyeri körzetében azonban két német hadosztály több napon át tartotta állásait, mely átmenetileg megakadályozta a 7. szovjet gépesített hadtestet abban, hogy a szűk hídfőből kitörhessen.

A szovjet támadás Románia ellen 1944 augusztusában és szeptemberében.<sup>623</sup>

---

<sup>623</sup> The Times Atlasz 177. o.



A támadás napjáig (akárcsak a sztálingrádi bekerítés előtt) minimális számú bevetést hajtott végre a V-VS. A támadást az 5. és a 17. légi hadsereg támogatta 1952 géppel, amiből 802 vadászgép volt. Ebbe nem számított bele a szovjet Fekete-tengeri Flotta gépállománya, mely szintén a körzetben tevékenykedett. A német és román vadászok 300 géppel rendelkeztek, amiből kevesebb, mint 200 volt bevethető.<sup>624</sup>

A szovjet harckocsik pillanatok alatt áttörtek a gyenge román és német vonalakon, annak ellenére, hogy az FARR és a Luftwaffe agresszívan támadta őket. Augusztus 20-án az FARR 161 bevetést repült a szovjetek ellen, az azutáni napon ez a szám 304-re nőtt (11 légi

<sup>624</sup> Bernád: The prime decade 29. o.

összekötő, 159 vadász, 72 bombázó és 62 csatarepülő bevetés), augusztus 22-én 305 bevetést repültek (10 légi összekötő, 113 vadász, 136 bombázó és 46 csatarepülő bevetés). A Luftwaffe augusztus 20-án 230 bevetést repült, ami ezután csak csökkent. Az elsőpró számbeli fölényben lévő V-VS augusztus 21-én 1569 bevetést repült, a szovjet áradatot nem sikerült megállítani. A román vadászok elsődleges célpontjai a szovjet bombázók voltak, de komoly nehézségekbe ütköztek mikor megpróbálták áttörni a legújabb generációs szovjet vadászgépek védőgyűrűjén. 20-án a román vadászgépek bevetéseinek felében kényszerültek légharcot vívni a V-VS vadászaival, felfüggesztve támadásukat a szovjet bombázók ellen. A légiharcra kényszerített román vadászok kétharmada I.A.R. 81C volt a többi Bf 109G. Aznap a román vadászok 3 LaGG-3-ast, egy Jak-7-est és egy Il-2-est lőttek le két I.A.R. 81C elvesztése mellett. A román bombázók is csak nagy nehézségek árán jutottak el célpontjaik fölé, aznap egy Ju 87, egy Ju 88 és egy Hs 129B vált a szovjet vadászok áldozatává. 21-én kilenc V-VS gépet lőttek le a román vadászok egy saját gép elvesztése mellett. Három Ju 87-est is elvesztettek miközben az 1. román páncélosadosztályt támogatták.<sup>625</sup>

Augusztus 20–21. között 5 I.A.R. 81C-t lőttek le a szovjet vadászok. Augusztus 22-én 2 Bf 109G vált a szovjet La-5 vadászok áldozatává Moldávia fölött. Traian Darjan törzsőrmester szovjet fogságba esett, de az átállítás után visszatért egységéhez. Ugyanazon a napon még 2 I.A.R. 81 veszett el a 4. vadászosztályból és 1 a 2. vadászosztályból.<sup>626</sup> Szovjet források szerint a tíz napos csata alatt 111 V-VS gép volt a veszteség. Legkevesebb 25 FARR gépet lőttek le többnyire a legújabb generációs V-VS vadászok. Románia sorsa a csata első 4 napján megpecsételődött.<sup>627</sup>

Augusztus 20. és 23. között a 8. csatarepülő osztály Hs 129B gépei Gheraiesti – Bacau repteréről indultak bevetésekre.<sup>628</sup>

Augusztus 21-én a szovjetek tovább nyomultak dél nyugat felé, miután megkerülték a 153. német tábori kiképző hadosztály 717. gránátos ezredét Volontiritől északra, a 13. német páncélosadosztály 66. páncélgránátos-ezredét pedig Festelitánál szétverték. A 13. német páncélosadosztály a támadó szovjet páncélosokkal Popeascától nyugatra vette fel a harcot, majd miután a XXX. német hadtest erőivel közösen 92 szovjet harckocsi kilövését jelentette,

---

<sup>625</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 310. o.

<sup>626</sup> Bernád: The prime decade 29. o.

<sup>627</sup> Bernád: The prime decade 10. o.

<sup>628</sup> Avram: G8 33. o.

átmenetileg megakadályozta az áttörést Causanii Noui felé. A szovjetek azonban hamarosan nyugati irányban nyomultak tovább előre.<sup>629</sup>

Augusztus 21-én újabb alapos megbeszélésre került sor Friessner és Antonescu között, aminek folyamán Antonescu maradéktalanul egyetértett Friessner helyzetmegítélésével és szorosabb együttműködésben állapodtak meg.<sup>630</sup> Friessner a német-román visszavonulást elkészve, csak augusztus 22-én reggel, Hitler engedélye után rendelte el. Friessner vezérezredes csapatai a Duna deltája és a Prut folyó felé tértek ki, de a szovjetek gyorsan mozgó hadtestei már előttük birtokba vették az átkelők nagy részét.

### **Az átállás:**

Augusztus 23.-ára Mihály király és a kormány számára világossá vált, hogy a front összeomlott és a szovjetek pár napon belül Bukarestben lesznek. A háborút a szövetségesekkel szemben elvesztették.<sup>631</sup> A király parancsára a bukaresti királyi palotában letartóztatták Antonescu marsallt. Este 10 órakor a király rádión utasította az összes román csapatot, hogy a Szovjetunióval létrejött fegyverszünet miatt szüntessék be a harcot. Az első, telefonon érkező bizonytalan hír este fél kilenckor futott be a Dél-Ukrajna Hadseregcsoporthoz főhadiszállására. Friessner megpróbálta menteni a menthetőt és saját szakállára intézkedett, kiterjesztette parancsnoki jogkörét az összes román területen lévő német alakulatra.

*„Amikor ismeretessé vált az árulás, azonnal felhívtam az alárendeltségemben lévő rangidős román tábornokot, Dumitrescu vezérezredest, a 3. román hadsereg főparancsnokát, és a véleményét kértem a bukaresti eseményekről. Dumitrescu idősebb, tisztességes tábornok volt, emberileg nagyon is becsültem, akihez addig jó kapcsolat fűzött. Közölte velem telefonon, hogy kormányának eljárása teljesen meglepte, de mindaddig, amíg nem kap más utasításokat Bukarestből, csak eddigi feladatát teljesítheti. Személy szerint nagyon sajnálja az eseményeket, és az a szándéka, hogy megírja a felmentés iránti kérelmét. „Azt azonban ne kérje tőlem excellenciád – tette hozzá –, hogy megszegjem a királynak tett eskümet.”*

*Hasonló választ kaptam kérdéseimre a 4. román hadsereg parancsnokától, Steflea hadseregtábornoktól is, aki augusztus 22.-ig a román nagyvezérkar főnöke volt: meg kell*

---

<sup>629</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 89. o.

<sup>630</sup> Friessner: Árulások 76. o.

<sup>631</sup> Bernád: The prime decade 10. o

várnia Bukarest utasításait, és csak aztán nyilatkozhat. Ő azonban előzetesen közli minden tervezett intézkedését, hogy ne okozzon meglepetéseket a hadseregcsoporthoz. Néhány órája ugyanez a tábornok, vezérkari főnökömmel folytatott megbeszélésen azt javasolta, hogy a hadseregcsoporthoz képviselője augusztus 24-én keresse fel Madaric tábornokot Bukarestben, és tárgyalja meg vele az ellátási problémákat. Steflea még azt is tervezte, hogy Antonescu marsallal megbeszéli javaslatunkat: a 4. román hadsereget Tecuci mögött vessük be és ott szervezzük meg a védelmet. Mindebből arra következtettünk, hogy Steflea tábornokot is meglepte a puccs híre. Őrá és a többi román hadseregparancsnokra azonban többé nem számíthattunk.”<sup>632</sup>

Este 11 órakor Friessner felhívta telefonon Hitlert. Hitler egyetértett Friessner javaslataival, majd megparancsolta: „Söpörje el azonnal azt az áruló klikket, hozzon létre új kormányt.”<sup>633</sup> Friessner közölte, hogy ezeket a parancsokat nem lehet végrehajtani. „Akkor hatalmazza fel a legmegbízhatóbb román hadseregparancsnokot, hogy alakítson megbízható kormányt.” Friessner közölte, hogy utóbbiak nem akarnak együttműködni, illetve megszegni legfelsőbb haduruknak tett esküjüket. „Egy óra múlva további parancsokat kap.” És ezzel vége is lett a beszélgetésnek.

„Teljes bizonyossággal állítható, hogy Hitlert – kivált az utolsó időszakban – soha nem riasztották meg azok a hírek, amelyek Romániából a fülébe jutottak. Szilárd meggyőződése volt, hogy ameddig Antonescu marsall vezeti Romániát, nyugodtan alhat. Soha nem nyugtalanították a német nagykövetségről és a katonai vagy civil forrásokból származó, tudomására jutott információk, holott néhány jelentés világosan jelezte, mit szövögetnek Bukarestben.

Másfelől sok ilyen információ el sem jutott Hitlerhez, hanem elakadt a különböző hivatalokban. Ugyanakkor von Killinger nagykövet beszámolója – részint tájékozatlanságból, részint presztízsféltésből – lekicsinyelték a bukaresti konspirációs eseményeket, így történt, hogy nem sokkal az államcsíny előtt, Killinger azt jelentette: Romániában minden rendben van, és minden ennek ellentmondó hír a megszokott intrikák és fecsegések túlértékeléséből fakad! A Biztonsági Szolgálatnak, Canarisnak, a Wehrmacht Főparancsnokságnak és a Külügyminisztériumnak azonban kitűnő egyéb információi voltak. Hitlert csak részlegesen

---

<sup>632</sup> Friessner: Árulások 89.-90. o.

<sup>633</sup> Friessner: Árulások 90. o.

*tájékoztatták, holott a megelőző intézkedéseket neki kellett volna elrendelnie.*”<sup>634</sup>

Éppúgy érthetetlen, miért lepte meg az összeomlás a bukaresti német katonai missziót, amely 1940 óta működött Romániában.<sup>635</sup>

1944. augusztus 23. reggelén I. Mihály király beszédet mondott a nemzeti rádióban. A király azonnali tűzszünetet hirdetett a szövetséges (szovjet) haderőkkel, megszakította a katonai és politikai kapcsolatát a tengelyhatalmakkal és felajánlotta nekik is a tűzszünetet.<sup>636</sup>

Augusztus 24-én reggel megérkezett a „Führer parancs”, mely előírta a „bukaresti puccs leverését, a király és kamarillájának letartóztatását.” A parancs kézhezvétele után még azon a napon Bukarest felé indultak a Luftwaffe Ploesti körzetébe telepített légvédelmi egységei: az volt az utasítás, hogy szállják meg a város legfontosabb pontjait és állítsák helyre a rendet. Az akció végrehajtására Hoffmeyer SS-dandártábornok kapott megbízást, mivel Gerstenberg tábornokot, aki a német nagykövettel és Hansen tábornokkal, a német katonai misszió vezetőjével együtt a nagykövetségen volt, cselekvésében akadályozta a nagykövetség köré vont román páncélosok „védőgyűrűje”.

Amikor a román főhadiszálláson tudomást szereztek a légvédelmi egységek megindulásáról, Gerstenberg tábornokot – aki azt ígérte, megkísérli leállítani a Bukarest felé közeledő német légvédelmi alakulatokat – az új kormány kiengedte a követség épületéből. Mikor megérkezett a német csapatokhoz, telefonált a hadseregcsoporthoz főparancsnokságának és továbbította az új kormány kérését: szüntessék be a Bukarest elleni harccselekményeket. Parancsot kapott, hogy vegye át a ploesti - harccsoport irányítását. A Bukarest megszállását elrendelő parancs változatlanul érvényben maradt.

Sanatescu tábornok új kormánya, melyben Rakovitza, a 4. román hadsereg korábbi főparancsnoka töltötte be a hadügyminiszter tisztét, közölte: „Amennyiben nem állítják le azonnal a német intézkedéseket, minden németet ellenségnek tekintenek.”. Augusztus 24-én a reggeli órákban Frissnert felhívta Hansen tábornok és kijelentette: von Killinger nagykövettel, dr. Clodius követtanácsossal, valamint Gerstenberg tábornokkal egyetértésben az a véleménye, hogy saját erőik nem elégségesek Bukarest megszállására és az új kormány félreállítására, és hogy az akció bizonyosan kudarcba fullad. Ennek alapján Friessner egyelőre leállította a hadseregcsoporthoz részéről kezdett intézkedéseket és Hitler döntését kérte. Hitler azonban

---

<sup>634</sup> Rumtniens: Weg zum 420. o.

<sup>635</sup> Tippleskrich Geschichte des zweiten Weltkrieges (Bon, 1951.) 560. o.

<sup>636</sup> Bernád: The prime decade 10. o.

ragaszkodott az eredeti parancs végrehajtásához. A Bukarest ellen indított akció tehát kudarcba fulladt – jóllehet Gerstenberg tábornoknak nem sokkal előtte még az volt a véleménye, hogy az új kormány „*csupán maroknyi klikk, és a félelemtől teli a nadrágja*”, és hogy a román csapatok csupán „*vékony gyűrűt vontak Bukarest köré*”. Még a légi úton szállított gyalogság sem tudott javítani a helyzeten.

Hitler most már azt parancsolta, hogy a légierő bombázza Bukarestet, kiváltképp a királyi palotát. Friessner, vezérkari főnöke Grolman tábornok útján ismét felhívta a Wehrmacht-főparancsnokság figyelmét a bukaresti kormány nyilatkozat ama passzusára mely szabad elvonulást ígért minden német csapat számára. Kifejezetten aggódtak, hogy a román főváros bombázása kiváltja az ellenségeskedéseket valamennyi német alakulattal és hátszágban lévő intézménnyel – kórházakkal, lőszeranyag- és élelmiszerraktárral stb. – szemben. Friessner, hogy késleltesse a bombázás végrehajtását, elrendelte, hogy a 4. német légiflottánál ismét vizsgálják meg a feltételeket.

Hitler Göringgel együtt már augusztus 23-án este mérlegelte a bombázás lehetőségét. Göring telefonált Gerstenberg tábornoknak, a légügyi attasénak. A beszélgetés során Gerstenberg – miként korábban is – bagatellizálta a helyzetet, és anélkül, hogy végiggondolta volna a következményeket, szorgalmazta a zuhanóbombázók bevetését. Göring ezután adta ki a parancsot, Friessnert meg sem kérdezték. A Luftwaffe közepes és zuhanóbombázói a következő két nap folyamán Bukarestet támadták, a királyi palotával együtt.<sup>637</sup> A hatás katasztrofális volt. A román csapatok ezután olyan parancsot kaptak a királytól, hogy minden némettel ellenséggént bánjanak, lépjenek fel ellenük és fegyverezzék le őket. Ettől kezdve megváltozott a román lakosság ama részének érzülete is, amely addig nem helyeselte a kormány lépését, és még mindig lojalitást tanúsított a németekkel szemben.<sup>638</sup> Az FARR pilóták hirtelen azon kapták magukat, hogy korábbi szövetségeseik ellen harcolnak.<sup>639</sup>

Augusztus 23-án az FARR személyzeti állománya a földi légvédelmi egységekkel együtt 37196 katonát tett ki. Az ország nyugati részén a magyar határ mellett állomásozó 1. román hadsereget csak a 111. repülőszázad (10 Fleet 10G) és a 20. repülőszázad (12 I.A.R. 39) támogatta, feladatuk Tito partizánjainak a megfigyelése volt, akik időnként Románia területére húzódtak a németek üldözése elől. Szintén ebben a régióban volt a vadászpilóta képző iskola

---

<sup>637</sup> Bernád: The prime decade 10. o.

<sup>638</sup> Friessner: Árulások 94. o.

<sup>639</sup> Bernád: The prime decade 10. o

Ghimbav repterén (a 44. és 50. repülőszázad) 35 nagyrészt szerelés alatt álló I.A.R. 80B és I.A.R. 81A géppel. A háterszámban állomásozott még 1094 kiképzőgép is, többségük korábbi, már jócskán elavult harci repülőgép volt. Az egyik ilyen egység a 4. bombázó repülőosztály volt, egységei a 76. bombázó repülőszázad (Potez 63B2), a 78. bombázó repülőszázad (PZL P-37) és egy számozatlan repülőszázad (10 PZL P-23-as géppel) voltak. A 115. futár és összekötő repülőszázad, a 105. és 107. szállító repülőszázad is ebben a körzetben állomásozott közvetlenül a Légügyi Felügyelet (Statul Major al Aerului) alá rendelve. Végül, de nem utolsósorban szintén a térségben állomásozott a 11. csatarepülő osztály 38. csatarepülő százada is, mely Hs 129B-2 gépekkel repült.<sup>640</sup>

Az átállást követően a közös reptereken állomásozó román és német egységek között kitört a fegyveres harc. A 4. német légiflotta későbbi statisztikái szerint 376 repülőgép és 1723 repülőgépmotor lett a románok zsákmánya vagy pusztult el. A románok 228 német gépet zsákmányoltak, amelyek a javítás különböző fázisaiban voltak, és jó párat el is pusztítottak, eközben ők is elvesztettek 161 gépet a németek hasonló tevékenysége miatt. Ezek többségükben elavult, harci szolgálatból kivont típusok voltak, de köztük volt a 6. zuhanóbombázó osztály 27 vadonatúj Ju 87D-5 gépei és a 68. éjszakai vadászszázad 8 Bf 110 éjszakai vadásza is. Utóbbi két egység Focsani és Opoteni repterén állomásozott, amit a németeknek az átállást követően, ha rövid ideig is, de sikerült ellenőrzésük alá vonni.<sup>641</sup>

A 3. és 6. zuhanóbombázó osztály a nyár folyamán rengeteg bevetést repült szovjet célpontok ellen, a kezdeti 69 gépből augusztusra már csak 30 volt bevethető. A 3. zuhanóbombázó osztály legénységének nagy részét Lugojba küldték, hogy megkezdjék az átképzést német oktatókkal az Fw 190F-8 csatarepülőgépre. Az átállás után hadifoglyok lettek, Würzen táborába helyezték el őket, miután nem voltak hajlandóak a Waffen SS-be önként jelentkezni. A táborban a pilótáknak akadt hazai társasága is, a Debrecen körüli csatában fogságba esett román katonákat is ide helyezték.

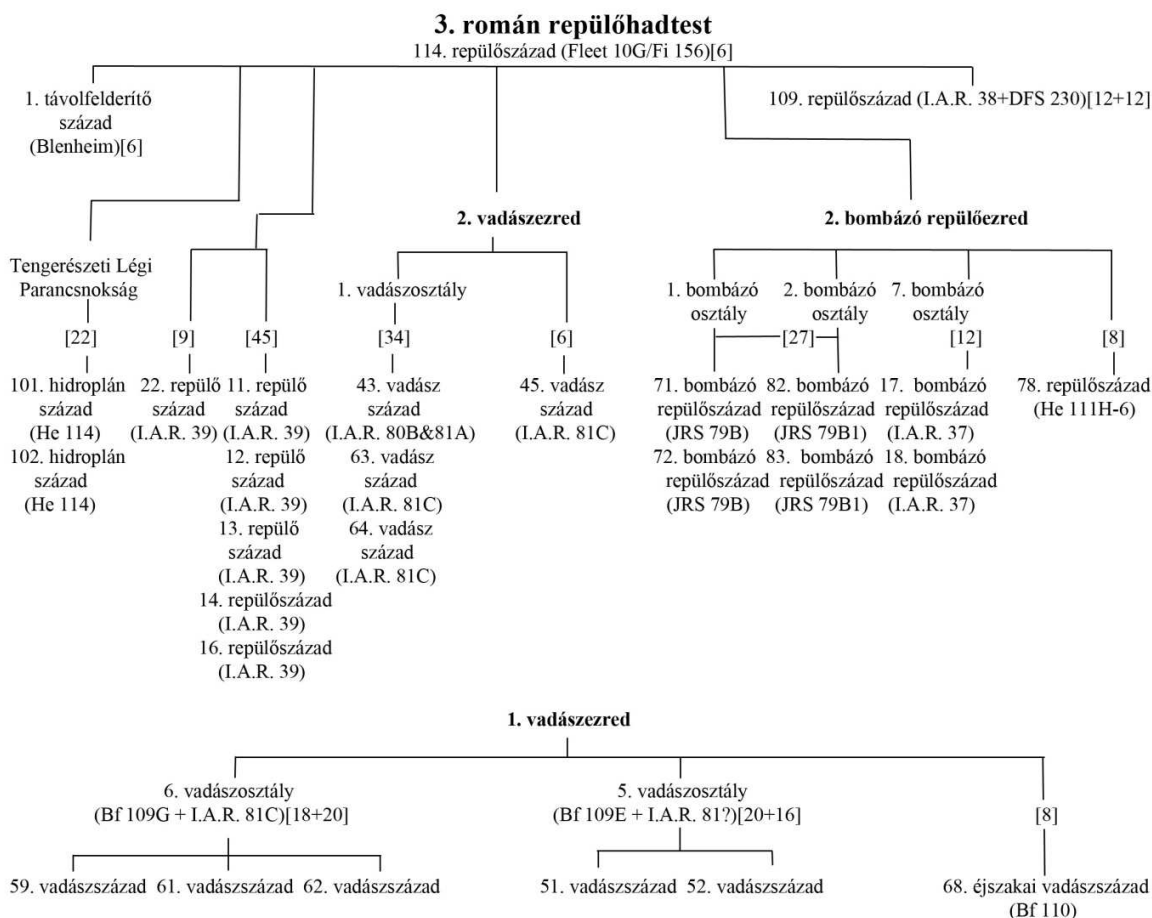
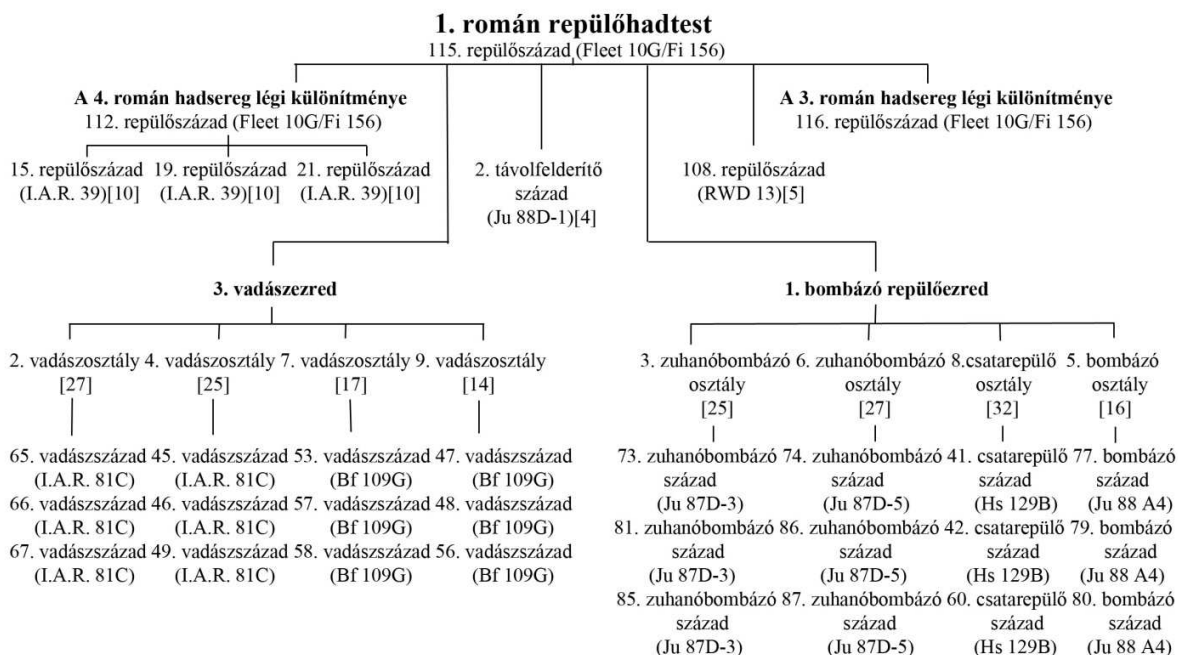
Az FARR 1944. augusztus 23-án [bevethető gépek száma]:<sup>642</sup>

---

<sup>640</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 317. o.

<sup>641</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 317. o.

<sup>642</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 318-319 o.



Az 1. román repülőhadtest repülőterein a románok hamar kiszorították vagy fogságba

ejtették a Luftwaffe földi egységek személyzetét. A németek mindent megtettek, hogy gépeiket biztonságba helyezték vagy működésképtelenné tegyék. Az 1. román repülőhadtest négy legnagyobb repterét, Ivesti-t (3. bombázó repülőosztály, 7. és 9. vadászosztály), Ianca-t (8. csatarepülő osztály, 78. csatarepülő század), Tandarei-t (1., 2. és 5. bombázó repülőosztály, 2. távfelderítő repülőszázad) és Boteni-t (számozatlan szállító repülőosztály) a Brandenburg kommandó Ju 52 gépekkel szállított ejtőernyőseivel akarták elfoglalni. A 8. csatarepülő osztály Ianca repterén állomásozott, reggelre a német ejtőernyősök megszállták a bázist. Másnap reggelre a németek azt az utasítást kapták, hogy a román pilótákat légi úton szállítsák Erdélybe, de hamarosan nagyobb román erőösszpontosítás érkezett a térségbe és a németek visszavonultak. A 8. csatarepülő osztály ekkor 17 Hs 129B-2 géppel rendelkezett.<sup>643</sup> Csak Tandarei és Boteni repterein sikerült a német terveket végrehajtani, de innen is hamar kiverték őket a beérkező, túlerőben lévő román erők.<sup>644</sup>

Augusztus 24-én a 2. Ukrán Front 18. harckocsi hadtestének 110. és 170. harckocsidandárja, valamint a 3. Ukrán Front 4. gárda-gépesített hadtestének 36. gárda-harckocsidandárja Leóvó körzetében felvette egymással a kapcsolatot. A 6. német hadsereget – Sztálingrád óta immár másodszor – Kotovszkojéjtől nyugatra bekerítették. Rajta kívül a 8. német hadsereg részeinek a visszavonulási útját is elvágták, és ennél fogva összesen öt hadtest 18 német gyalog- egy tábori kiképző-hadosztálya, a 13. német páncélos-, és 10. német páncélgránátos-hadosztály részei, valamint két román gyalogos hadosztály maradványai kerültek katlanba a Prut folyó két – zömmel keleti – oldalán. A szovjet légierő gépei heves támadásokat intéztek a gyűrűben rekedt erők ellen.

A 46. szovjet hadsereg Dnyesztrovszkij körzetében, a Fekete-tengernél egy nappal korábban bekerítette a 3. román hadsereget, amely augusztus 24-én be is szüntette a harcot. A szovjet 5. csapásmérő hadsereg erői aznap birtokba vették Kisinyovot. A 6. német hadsereg augusztus 28.-tól próbált meg délnyugati irányban, Husi felé kitörni a bekerítésből és átkelni a Pruton. Ebben a szovjet 4. gárdahadsereg rosszul szervezett átcsoportosítása, illetve a lengyel arcvonalra szánt 5. csapásmérő hadsereg elszállítása is segítségül szolgált számára, mely együttesen nem várt rést nyitott a szovjet bekerítésen. Augusztus 30-án a német légi felderítés a német gyalogos hadosztályok részeit, mintegy 20 ezer főt már Husitól 48 km-re, délnyugatra észlelte. A szovjetek hamarosan észrevették a hibát, és a rés újbóli lezárására

<sup>643</sup> Avram: G8 23. o.

<sup>644</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 320. o.

visszafordították a 23. harcokosi hadtestet. A németek kísérlete ennél fogva szeptember 5-ig, a Szeret nyugati partján nagyrészt kudarcot vallott. Csupán a 10. páncélgránátos- és a 13. páncélos hadosztály maradványai, illetve néhány kisebb csapattöredék – szovjet források szerint összesen 25 ezer katona – tudott kitörni a gyűrűből.<sup>645</sup>

### **Harc a szövetségesek oldalán:**

Augusztus 25-én Románia hadat üzent Németországnak. A román vezérkar megparancsolta hadseregeinek, hogy a román kötelékeket azonnal vonja ki a német parancsnokságok alárendeltségéből, és a román szárazföldi, légi és haditengerészeti erők minden ellenségeskedést szüntessenek be a szovjetekkel. Vissza kellett vonulniuk a Focsani – Braila vonalra, Dobrudzsában pedig a Duna torkolatától délre fekvő területekre, még hozzá a megmaradt fegyverzettel. A német részről tett lefegyverzési kísérletnek ellenálltak. A román kötelékek elvonulásával mindenütt felszabadultak a zsilipek a szovjetek előtt. Ugyanezen a napon a románok az ország belsejében is megkezdték az ellenségeskedést a németekkel szemben. A Bukarestben tett német ellenintézkedések szervezett ellenállásba ütköztek, és a fővároson kívül is elkeseredett harcok törtek ki a katonailag fontos objektumok körül: Havasalföldön a galaci és braila-i Duna - kikötőnél, a buzau-i vasúti csomópontnál és a ploesti olajvidéken, Dobrudzsában a konstancai hadikikötőnél volt a harcok súlypontja.<sup>646</sup>

A hadüzenet utáni pár napban, ha német gépek román gépekkel találkoztak a levegőben, nem történt összecsapás, ennek oka lehetett a téves azonosítás is, vagy egyszerűen a pilóták nem voltak még képben vagy kerülték a konfliktust. A királyi palota augusztus 25-ei bombázása után a román földi légvédelem és az FARR vadászai is támadták a német gépeket, amelyek Bukarestet bombázták. A Bukarest körzetében repülő német szállítógépek – amelyek utánpótlást vittek a Wehrmacht Bukarestben harcoló alakulatai számára – szintén célpontokká váltak.

A ploesti olajmezőket védő 5. német légvédelmi hadosztály már az átállás napján átvette az ellenőrzést a két ploesti közelében lévő legnagyobb reptéren, az éjszakai vadász bázison Opoteni-nél és a Tirgisorul Nou nappali vadász bázison. Kezdetben még a román hátszágban lévő két fő német katlant is támogatni tudták. Ezekről a repterekről kezdte meg a Luftwaffe

<sup>645</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 89. o.

<sup>646</sup> Friessner: Árulások 98.–99. o.

Bukarest bombázását is. A román földi légvédelem energikusan harcolt e támadások alakalmával és akkor is mikor a német szárazföldi erőkkel kellett összeceapni. Ezzel szemben a román repülőegységek addig érdemben nem tettek semmit, ameddig a román 4. ejtőernyős zászlóalj és az FARR reptereket védő őrsége el nem foglalták a Bukarest körül lévő legfontosabb reptereket, felszámolva az ott lévő német adminisztrációs, légvédelmi és repülőgép kiszolgáló erőket. Augusztus 25-én, miután biztosították a legfontosabb Bukarest körüli reptereket a 7. és 9. vadászosztály Boteni és Popesti - Leordeni repterére települt át, hogy védje a fővárost. A 7. és 9. vadászosztály aznap 6 Luftwaffe bombázó lelövését jelentette (He 111H az I./KG4-ből és Ju 87D gépek az I./SG2-ből) Bukarest térségében.<sup>647</sup> Bazu Cantacuzino tartalékos százados, amíg augusztus 27-én Olaszországba nem repült, hogy tárgyaljon az USAAF ottani vezetőivel az amerikai hadifoglyok visszaszállításáról, három német He 111 lelövését jelentette.<sup>648</sup>

A Fekete-tenger mentén, főként Konstancában állomásozó német egységeket szintén meglepetésként érte a románok átállása. Járműveikkel ők is hathatósan hozzájárultak a Duna-deltában lévő szárazföldi egységek elszállításához. A németek Konstancában felrobbantották a „Tirpitz” partvédő nehézűteg lövegeit, megsemmisítették a hajójavítót és más kikötői létesítményeket, elsüllyesztették a nagyobb vízi járműveket, majd Ziep tengernagy létrehozta a haditengerészeti folyami harccsoportját. A csernavodai hidat nem sikerült felrobbantaniuk. A zömmel a 9. német gyalogos hadosztályból álló kötelékhez később csatlakoztak rohamcsónakokkal és partraszálló hajókkal felszerelt szárazföldi műszaki egységek. A több mint 100 egységből álló harccsoport elindult felfelé a Dunán, hogy csatlakozzon a Bukarestnél harcoló német erőkhöz.<sup>649</sup>

Augusztus 25-én és 26-án a Brandenburg kommandó ejtőernyős zászlóalja Opoteni repterére repült, hogy csatlakozzon Gerstenberg Bukarest elleni támadásához. Egy teljes szakaszt vesztettek, mikor a román légvédelem lelőtte néhány Ju 52-es szállítógépüket. Az ezt követő napon Opoteni repterét visszafoglalták a románok és Gerstenberg erőinek sorsa is megpecsételődött. 27-én Tirgsorul Nou reptere is román kézre került, elvágva a ploesti német erőket a Bukarestben harcolóktól. Néhány nap múlva felszámolták az összes német katlant.

Az átállás utáni pár napban a V-VS továbbra is támadta a levegőben lévő román gépeket

---

<sup>647</sup> Bernád: The prime decade 29. o.

<sup>648</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 320. o.

<sup>649</sup> Friessner: Árulások 100. o.

(két fegyvertelen HD 42-est le is lőttek), ezért ebben a pár napban az FARR nagy része a földön maradt, ameddig a szovjet erőkkel meg nem kötötték az együttműködési megállapodást. A 6. zuhanóbombázó osztály utolsó bevetését 1944. augusztus 28-án repülte, a Dunán támadták a Ziep tengernagy által megszervezett német hajók által vontatott uszályokat, melyeket könnyű volt eltalálni, mert rendkívül lassan, árral szemben úsztak. Ezután a két román zuhanóbombázó osztályt feloszlatták.<sup>650</sup> Szintén ezeket a hajókat támadta a 7. könnyű bombázó repülőosztály I.A.R. 37-es gépeivel Ciocirla repteréről felszállva. A német konvojt a 78. bombázó repülőszázad He 111H-6 gépei is megbombázták.<sup>651</sup>

Az utolsó USAAF bombatámadás román területen augusztus 26-án volt. Az amerikai 15. légi hadsereg 240 B-24-es Liberator-a próbálta támogatni a román erőket Bukarestben, akik a németek ellen harcoltak. 123 B-24-es Opoteni, 117 B-24-es Baneasa repterét támadta. Az elégtelen kommunikáció az amerikaiak és a románok között azonban ahhoz vezetett, hogy néhány B-24-es a Batalion 4 parasutisti (4. ejtőernyős zászlóalj) előretolt állásait bombázta le Baneasa és Otopeni térségében.<sup>652</sup> 53 B-24-es Giurgiu-t bombázta, 5 B-24-est veszítettek el. P-51 Mustangok vadászbombázó bevetéseket hajtottak végre Bukarest és Ploesti térségében.<sup>653</sup>

Augusztus 28-án Constantin Stolica törzsőrmester (58. vadászszázad.) Bf 109G-6-os gépét Caldarusani körzetében egy német Bf 109G lőtte le, a román pilóta meghalt. Egy másik román Bf 109G-6-ost a román légvédelem lőtt le tévedésből Bukarest közelében, ami a Herastrau tóba zuhant.<sup>654</sup>

A román vadászok összesen 9 német gépet lőttek le (2 Me 323 Gigant, 2 Ju 52/3m, 2 Bf 109G és 2 Bf 110F) és 4 valószínű légi győzelmet értek el. Vasile Gavrilu főhadnagy egy He 111 és egy Ju 52-es gépet lőtt le és 3 Ju 52-es szállítógépet semmisített meg a földön, ezzel a legeredményesebb pilóta lett az átállás utáni időszakban. Egy alkalommal Bf 109G-6-os gépét a német légvédelem találta el és kényszerleszállást kellett végrehajtson, amit sérülés nélkül megúszott.<sup>655</sup>

Augusztus 28-án bacau-i reptéren állomásozó II./JG52 parancsnokának Helmut Lipfert

---

<sup>650</sup> Roba - Craciunoiu: Black Hussars 74-75 o.

<sup>651</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 320. o.

<sup>652</sup> Bernád: The prime decade 10. o

<sup>653</sup> Macdonald: Darkness to Light 246. o.

<sup>654</sup> Bernád: The prime decade 29. o.

<sup>655</sup> Bernád: The prime decade 29. o.

századosnak gyorsan kellett reagálnia a kialakult helyzetre,, ha nem akart román fogságba esni. A vadászosztálynak 19 Bf 109G gépe volt de csak 12 pilótája. 10 Bf 109G 2 Ju 53/3m szállítógépet fedezett, melyek a földi kiszolgáló személyzetet evakuálták Sachsisch-Regenbe. A megmaradt 2 Bf 109G a német földi csapatokat támogatta a reptér védelmében. Sachsisch-Regenbe érkezve Lipfert egy ott állomásozó Bf 109-es gépekkel repülő közelfelderítő századból önkéntes pilótákat szervezett a bacaui reptéren maradt vadászgépek kimentésére. 1 Ju 53/3m szállítógéppel 180 km távolságot repülve visszatértek Bacau-ba. Annak ellenére, hogy a repteret már tűz alatt tartották a románok a maradék 7 Bf 109G-t sikeresen kimentették, a szállítógép pedig felvette a még hátramaradt szerelőket is. Két nappal később az amerikai 15. légi hadsereg Mustangjai tették tiszteletüket Sachsisch-Regen repülőterén, ahol zsúfolva álltak a szovjet frontról visszavont különböző típusú német gépek. A Mustangok 9 légigyőzelmet aratva a földön 60 német gépet lőttek szét, amiből 29 volt vadászgép. A II/JG 52 bevethető gépeinek száma 7-re csökkent.<sup>656</sup>

A kezdeti német támadások a románok ellen energikusak és gyorsak voltak, de végül nem boldogultak a szervezett és túlerőben lévő román erőkkel szemben, a térségben lévő gépeik nagy része is odaveszett. A Bukarest elleni Luftwaffe fenyegetettséget augusztus végére sikerült felszámolni. Luftwaffe adatok szerint a román átállás miatt 125 hajózót, 4500 földi kiszolgálót, 8565 légvédelmi lövegkezelőt és 2944 radarkezelőt veszítettek. A Brandenburg kommandó vesztesége egy teljes zászlóaljat tett ki.<sup>657</sup>

Román katonák olyan német pilótákat is fogságba ejtettek, akik sérültként román kórházakban lábadoztak. Egyikük Johann Pichler főtörzsőrmester volt a 77. német vadászrezred 3. vadászosztályából (III./JG 77), akit egy helyi román kórházban kezeltek. Addig 55 légi győzelmet ért el, egy héttel korábban kapta meg a lovagkeresztet és a tiszti kinevezést. Román katonák adták át a szovjeteknek, 6 év fogság után tért haza.<sup>658</sup>

Azok a német csapatok és légi egységek, melyek elkerülték a kapitulációt, Erdélybe húzódtak vissza, magyar területekre, vagy a Dunától délre Bulgáriába, ahol kevésbé barátságos fogadtatásban részesültek, mint Magyarországon.<sup>659</sup>

Az FARR dokumentációk 126 harci küldetést jegyeztek fel a németek ellen az első

---

<sup>656</sup> Weal: Jagdgeschwader 52 110. o.

<sup>657</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 320. o.

<sup>658</sup> Bernád: The prime decade 30. o.

<sup>659</sup> Bernád: The prime decade 10. o

egyhetes összecsapás során, gépeik összesen 336 bevetést repültek, 451 repülőórával. 64 harci küldetés (246 bevetés és 320 repült óra) Havasalföld térségében volt. A többi bevetést már Erdély térségében repülték. 84 Luftwaffe gép megsemmisítését jelentették levegőben vagy a földön. A valós szám azonban kevesebb, mint 25, a földi légvédelem 35 német gép lelövését jelentette

A szövetségesekkel való békekötés után a románoknak az összes zsákmányolt gépet és fogságba ejtett katonát át kellett adnia a szovjeteknek. Az FARR azonban élelmes balkáni módon ekkora már 150 Luftwaffe gépet beolvasztott az egységeibe, ezeket előtte villámgyorsan átfestették román színekre.<sup>660</sup> Végül az összesen 228 megszerzett német gépből 55-öt sikerült bevetésre képes állapotba hozni. A V-VS 9 repülőképes Fw 190-est vett át a románoktól.<sup>661</sup> A V-VS a háború alatt nem használt német gépeket, csak 1945 májusa után a Baltikumban. Az átadások célja a románok kivéreztetése volt, hogy a régi gépanyagukkal minél nagyobb legyen a veszteségük.

A hivatalos román jelentések szerint az FARR vesztesége 4 gép volt a levegőben és 30 a földön. A tényleges szám 50 körül lehetett. A veszteségek nagy része a reptereken felgyújtott gép volt, amiket Luftwaffe szerelői intéztek el, a német gyártású román gépeket pedig zsákmányul ejtették. Ezek között voltak Ju 87D-k és Ju 88A-k – melyeket a románoknak azért adtak, hogy a szovjetek ellen küzdjenek – amiket végül a németek a románok ellen vetettek be, majd magyar területekre repültek velük. A legtöbb német gyártású gép az 1. román repülőhadtestből a románok kezén maradt, akik később a gyártóik ellen vetették be őket.<sup>662</sup>

Fennállása alatt ekkor szenvedte el az FARR a legnagyobb veszteségét. Szerencsájukra a legtöbb elpusztult gép már elavult volt és már az év elején visszavonták ebbe az akkor még csendes körzetbe, hogy kiképzésre használják.<sup>663</sup>

Az FARR 1944. augusztus 23-án 1692 géppel rendelkezett 61 repülőszázadban, amelyből 527 harci repülőgép, 22 hidroplán, 12 vitorlázó és 1131 kiképző gép volt. Két hétre rá ez a szám 200-al csökkent. A megmaradt állományból szeptemberben 7-én egy 20 repülőszázados – 210 géppel, melynek fele német gyártású volt – új repülőhadtestet, az 1. román repülőhadtestet (Corpul 1 Aerian, C1AR) vontak össze a korábbi repülőhadtestekből a további

---

<sup>660</sup> Bernád: The prime decade 11. o

<sup>661</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 320. o.

<sup>662</sup> Bernád: The prime decade 11. o

<sup>663</sup> Bernád: The prime decade 11. o

harcokhoz, reptereik Sibiu és Balomir voltak.<sup>664</sup>

A szovjet 6. harckocsi hadsereg 5. gárda-harckocsihadteste augusztus 27-én elfoglalta az erődnék nyilvánított Focsanit, majd két nappal később a 3. Ukrán Front 57. hadseregének önálló 5. gépkocsizó lövészdandárja, együttműködve a Fekete-tengeri Flottával, birtokba vette Konstanca kikötővárosát is. Augusztus 29-ére Románia keleti részén ezzel összeomlott a német ellenállás. A szovjetek a jasi-kisinyovi hadművelet tíz napja alatt igen jelentős sikereket értek el. A két front csapatai mintegy 300–320 kilométert nyomultak előre és szétverték a Dél-Ukrajna Hadseregcsoport zömét. 16 német gyalogoshadosztályt és öt hadtest-parancsnokságot megsemmisítettek, további öt hadosztályt szétforgácsoltak, csaknem a teljes keleten alkalmazott román haderőt felszámolták. A megmaradt német kötelékek ezután nyugat-északnyugat felé, Magyarország irányában visszavonulva próbálták meg kivonni magukat a harcból, és rendezni soraikat.

Augusztus 30-án a szovjet csapatok elfoglalják Ploesti-t. Ekkor már csak 5 finomító üzemelt az eredeti kapacitás 20 százalékával. A sorozatos bombatámadások okozta termelés kiesést részben ellensúlyozni tudták az 1943-ban kiépített földalatti olajvezeték rendszerrel, amely - Gerstenberg altábornagy ötlete alapján - 9 üzemet és 3 telepet kötött össze.<sup>665</sup>

A német-román hadseregcsoport szovjet adatok szerint megközelítőleg 408 ezer fős élőerő-veszteséget szenvedett el. Ebből a románok saját adataik szerint augusztus 24-ig 8305 halottat, 24989 sebesültet illetve 153883 hadifoglyot és átállt katonát, vagyis több mint 187 ezer főt veszítettek. A német élőerő-veszteség augusztus 20. és 31. között a szovjetek összesítése szerint 100 ezer halott és hátrahagyott sebesült, valamint 98 ezer hadifogoly volt. Friessner vezérezredesnek 1944. szeptember elsejére csupán mintegy 200 ezer katonája maradt.<sup>666</sup>

Augusztus 28-án Constantin Cantacusino százados a piros 31-es Bf 109G-6 vadászgépével (Wk-Nr. 166133) diplomáciai küldetésben az olaszországi Foggia repterére repült. A vadászgép törzsébe bújva vele utazott James A Gunn III alezredes, aki a 454th BG kötelékében repülve augusztus 17-én Ploesti bombázásakor esett fogságba. A román pilóta a legmagasabb rangú amerikai hadifoglyot vitte magával, hogy a többi hadifogoly amerikai

---

<sup>664</sup> Bernád: The prime decade 11. o

<sup>665</sup> Newby: Target Ploesti 326. o.

<sup>666</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 89. o.

repterekre szállításáról tárgyaljon. Nem sokkal a meglepetésszerű megérkezésük után egy amerikai vadászpilóta kiakarta próbálni a német vadászt, de felszállás közben összetörte azt. Cantacusino a hazaútra egy Mustang-ot kapott az amerikaiaktól. A harcedzett P-51B-15 (43-24857) Sweet Clara korábban az öt légigyőzelmet elért Robert M Barkey őrnagy gépe volt, aki a 319th/325th FG kötelékében repült. Barkey őrnagy ezzel a géppel legalább egy román Bf 109G-t lőtt le korábban. Augusztus 29-én reggel 8:00-kor a román pilóta Mustang-jával visszarepült Popesti Leordeni repterére, útján 3 amerikai Mustang kísérte el. A sikeres landolásról az egyik P-51-es rádió értesítette Bariban lévő amerikai 15. légi hadsereg főhadiszállását. 12:45-kor 32 P-51-es fedezete alatt 2 B-17-es egy 12 tagú OSS küldöttséget vitt Popesti Leordeni repterére, hogy megkezdjék a tárgyalásokat a román hatóságokkal. Augusztus 30-án Cantacusino százados Mustang-jával még egyszer Bariba repült tárgyalni. A 2 B-17-es visszaútján 20 volt hadifoglyot is felvett.<sup>667</sup>

Az 1944 szeptemberében lezajló OPERATION REUNION során az USAAF 1095 amerikai és 52 brit volt hadifoglyot szállított vissza légi úton négy alkalommal a szövetségesekhez Bariba. Magukkal vittek még két holland és 5 jugoszláv tisztet és két brit civilt is. 56 B-17-es bombázó szállította haza a volt hadifoglyokat, közvetlenül a szovjet csapatok orra előtt. A szovjetek örültek volna, ha ők „szabadítják fel” a foglyokat, mert jól jöttek volna aduként a szövetségesekkel való legfelsőbb szintű tárgyaláskor.<sup>668</sup>

A Vörös Hadsereg elszenvedett veszteségei ezúttal – szovjet mércével mérve – nem voltak különösebben súlyosak. A győztes hadművelet ára „csak” 67130 halott, sebesült és eltűnt katona, az anyagi veszteség mindössze 75 megsemmisült harckocsi és önjárá löveg, 108 löveg és aknavető, valamint 11 harci repülőgép volt.

A keleti hadszíntér déli szárnyán a német arcvonalban mintegy 650 km széles hézag keletkezett. A 6. német hadsereg szinte teljesen megsemmisült, de az ellenállást mégsem szüntette be. A Kárpátokba visszaözoñló német csapatroncsokat jórészt a IX. magyar hadtest és a határvédelem erői fogták fel. A seregcsoport újjászervezése magyar biztosítás mellett volt csak lehetséges, a gyorsan felvonultatott magyar tábori pótalakulatok leple mögött.<sup>669</sup> Szeptember 3-án a hadsereg riadóalakulataiból és visszavonuló csapattöredékeiből szervezett harccsoportjai a Székelykeresztúr – Székelyudvarhely – Barót – Bölön vonalon immár a

---

<sup>667</sup> Bernád: Rumanian Aces 75. o. és Macdonald: Darkness to Light 286-287. o.

<sup>668</sup> Rust: 15th Air Force Story 36. o., Newby: Target Ploesti 327-328. o. és Bernád: The prime decade 10. o

<sup>669</sup> Reszneki: Őszi Harcok 12. o.

magyar határ mögött, Magyarbodza körzetében pedig attól délre harcoltak. A 6. német hadsereg e kötelékei ekkor összesen nyolc Panzer II, két Panzer III és 10 Panzer IV harckocsival, 17 rohamlöveggel, 14 vadászpáncélossal, valamint 18 felderítő páncélgépkocsival rendelkeztek. A 8. német hadseregnek szeptember 5-én 49 bevethető rohamlövege és 21 vadászpáncélosa volt.<sup>670</sup>

A szovjet 6. harckocsihadsereg 5. gárda-harckocsihadteste augusztus 29-én behatolt Ploesti városába. A 27. hadsereg 3. gárda - légideszant - hadosztályával közösen a harckocsik másnap birtokba is vették a települést. A város környéki hatalmas kőolaj- lelőhelyek elvesztése pótolhatatlan nyersanyag kiesést jelentett a német ipar és haderő számára. A német fegyveres erőket általános üzemanyaghiány fenyegette, hiszen a Wehrmacht 1944. augusztus végén csupán 327 ezer tonna üzemanyag tartalékkal rendelkezett. A kiutalásokat emiatt csaknem ötven százalékkal kellett csökkenteni.

*„Augusztus 31-én bevonult a szovjet hadsereg Románia fővárosába, Bukarestbe. Szokatlan reggel volt. A városban zászlók lengtek: háromszínű román nemzeti zászlók és a Szovjetunió vörös zászlói, annak tiszteletére, hogy Bukarest megszabadult a németektől. Először szovjet repülőgépek húztak el Bukarest fölött mélyrepülésben. Azután messziről dübörgés hallatszott, amely mennydörgésre emlékeztetett. Percről percre erősödött, mind közelebb jött, és csakhamar gyors járművek tűntek fel a városból is jól látható műúton. Óriási önjáró lövegek, nehéz harckocsik, porlepte páncélautók és motorkerékpárok, széles folyamként özönlöttek a román főváros utcáin. Úgy tűnt, soha nem lesz vége a technikai harceszközök roppant vonulásának. Szovjet katona nem járt gyalog aznap a városban. Járművek végeérhetetlen széles szalagja jött dübörögve a gépesített gyalogsággal.”* Emlékszik vissza egy szemtanú, Maculenko. Sztálin parancsba adta, hogy Bukarestbe csak gárda – hadosztályok vonulhatnak be.<sup>671</sup>

A szovjet csapatok bukaresti átvonulásának megszervezésével maga a frontparancsnok, Malinovszkij hadseregtábornok foglalkozott. Augusztus 28-án egy Po-2 repülőgépen az 53. hadsereg törzséhez repült. Visszafelé jövet Husi délnyugati körzete felett repülőgépét találat érte. Malinovszkij megsebesült, és csak a pilóta lélekjelenléte mentette meg az életét. Augusztus 29-én és 30-án a 46. szovjet hadsereg egyes alakulatai már át is vonultak

---

<sup>670</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 89. o.

<sup>671</sup> Gosztonyi Péter: A Vörös Hadsereg (Európa Könyvkiadó, Budapest, 1993, a továbbiakban: **Gosztonyi: A Vörös Hadsereg**) 201. o.

Bukaresten, amelyet a románok szovjet segítség nélkül tisztítottak meg a németektől. Augusztus 30-án és 31-én a szovjet 6. harckocsi hadsereg, az 53. hadsereg és a 1. Tudor Vladimirescu önkéntes román hadosztály egységei is bevonultak a román fővárosba. Utóbbit 1943-ban alakították a Szovjetunióban a sztálingrádi csata román hadifoglyaiból. A bukarestiek ujjongva fogadták honfitársaikat.<sup>672</sup> Sztálin 1944. augusztus 30-án este írásbeli utasítást adott a 2. Ukrán Frontnak, hogy miután másnap 10 órától csapatai átmenetelnek a román fővároson, a lehető leggyorsabban vegyék birtokba Craiova körzetét, amely Bukaresttől mintegy 165 kilométerre nyugatra feküdt. Miután Románia átállt a szövetségesek oldalára, a szovjetek jelentősebb harcok nélkül közelíthették meg Magyarország délkeleti határait, és érthették el Bulgária határait északi irányból.

1944. szeptember 1-jén a szovjet utasításnak eleget téve az FARR főhadiszállása az összes román gép felszállását letiltotta. Az új politikai helyzet megkövetelte, hogy a felségjelzést is megváltoztassák. A 1941. május előtt érvényben lévő kör alakú trikolort vezették be újra, ez 1944. szeptember 3-án lett hivatalos. A trikolorokat 6 helyen festették fel szemben a háború előtti 4-gyel, és ugyanoda festették, mint a korábbi Mihály keresztet. A tengelyhatalmak sárga azonosító jelét, melyeket az alsó szárnyvégekre és a törzs hátsó részére gyűrű alakban festettek fel, fehérre kellett átfesteni. A fehér jelek a szovjet 5. légi hadsereg (parancsnoka S. K. Goryunov) azonosítói voltak. Fehérre kellett festeni még a felső szárnyvégeket és motorház burkolat alsó részét, ezt azonban nem mindegyik román gépen festették át. Az FARR egységeit szeptember 7-én a szovjet 5. légi hadsereg irányítása alá helyezték. A gépek gyártási számának a felfestése és az egységek egyedi jeleit nem érintette a változtatás.<sup>673</sup>

A 8. csatarepülő osztály Hs 129 gépei Balomir repterén állomásozva szeptember 25-ig több száz bevetést repültek német és magyar célpontok ellen.<sup>674</sup>

1944. szeptember 1-jén a harcok áthelyeződtek Románia déli és keleti részéről északra, Erdély déli, Romániához tartozó részére. A román katonai hírszerzés 240 ellenséges repülőgépet jelentett Magyarország keleti részén. Miután a német vadászpilóták idetelepültek, alacsony támadásokat hajtottak végre román célpontok ellen, amik legtöbbször repterek, vasútállomások és rádiótornyok voltak. A Luftwaffe kihasználta a helyi légi fölényét, ami a V-

---

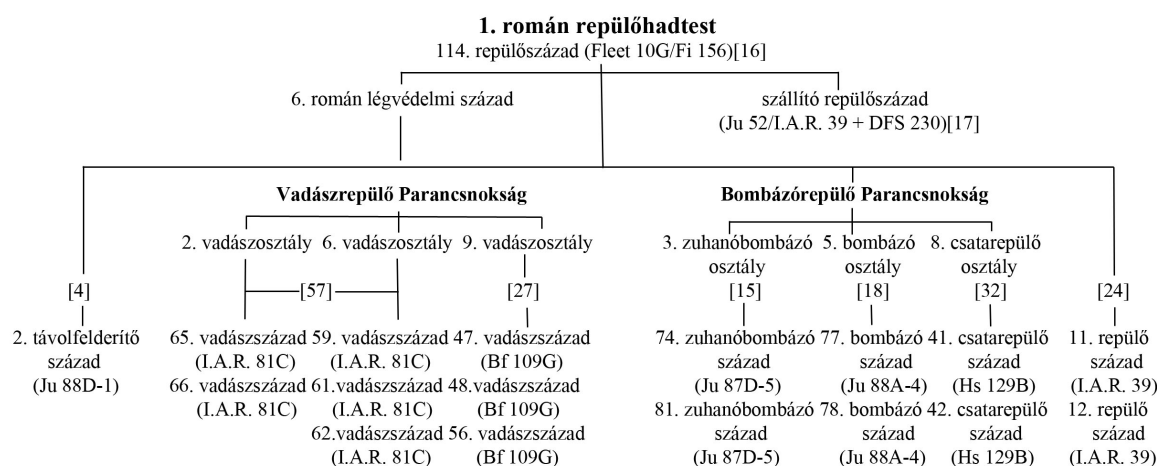
<sup>672</sup>Gosztonyi: A Vörös Hadsereg 201. o.

<sup>673</sup>Bernád: The prime decade 11. o

<sup>674</sup>Avram: G8 33. o.

VS erők körzeten belüli hiánya és a román gépek felszállási tilalma tett lehetővé. A Luftwaffe bevetést repülő gépeit ellenséges vadászok nem támadták és csak szórványos légvédelmi tüzet kaptak. Szeptember első 5 napjában ezek az alacsony támadások 161 FARR gép pusztulását eredményezték. Nem mindegyik elpusztult román gép volt a Luftwaffe áldozata, néhány az alacsony támadó USAAF vadászáinak esett áldozatul, amelyek nem tudták pontosan, hogy hol van a magyar – román határvonal.<sup>675</sup> Az amerikai vadászok alacsony támadás során amúgy is mindenre lőttek, ami élt és mozogott, bár akadt példa lovagias viselkedésre is.<sup>676</sup>

Az 1. román repülőhadtest 1944. szeptember 20-án [bevethető gépek száma]:<sup>677</sup>



A 210 repülőgépből álló 1. román repülőhadtest legtöbb korszerű gépe német volt, ezért a rendelkezésre álló alkatrész kapacitás véges volt. A románok szerencséjére az átállás után a 4. német légiflotta szerelőműhelyeiből sok alkatrészt és 1377 repülőgépmotort zsákmányoltak, ami egy ideig lehetővé tette a német gépek karbantartását, számuk azonban folyamatosan fogyott. Szeptemberben az 1. román repülőhadtest gépállományának fele német típusú volt, 1945 tavaszára ez 30 százalékra csökkent. A rendelkezésre álló gépek fogyását az egységek egybeolvasztásával és a román típusokra történő átfegyverzéssel próbálták megoldani. A német és a magyar légi tevékenység 1944 őszén relatíve elhanyagolható volt a románok arcvonalánál, a románok is csak kevés bevetést repültek, a legnagyobb fenyegetést a földi légvédelem jelentette. Az új különítmény első vesztesége Gheorge Buholtzer volt a 9. vadászosztályból, Bf 109G-6 gépét a szovjet légvédelem női kezelőszemélyzete tévedésből

<sup>675</sup> Bernád: The prime decade 11. o.

<sup>676</sup> Tobak Tibor: Pumák földön égen (Lap és könyvkiadó KFT, 1989) 162 – 163 o.

<sup>677</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 322. o.

lőtte le Turnisor repertén, miközben a pilóta a leszállást kezdte meg. A gépre még mindig a Mihály kereszt volt felfestve, aminek négyszög alakja megtévesztette a szovjet személyzetet. Szeptember 14-én német Fw 190 gépek három román stukát lőttek le. A román és a német Messerschmitt-ek első összecsapása szeptember 18-án történt meg. Két német messzer támadott öt román messzerre. Két román gépet lőttek le a németek saját veszteség nélkül, az egyik gép pilótájának Stefan Ciutac-nak sikerült kiugrania, a másik Andrei Pop kényszerleszállást hajtott végre. Egy harmadik román gép is megsemmisült mikor a bázisán pilótája Gheorghe Brancoveanu a sérült géppel számára is végzetes kényszerleszállást kísérelt meg. A I.A.R. 80/81C gépek továbbra is elboldogultak, ha nem találkoztak ellenséges vadászokkal, ha igen, az katasztrofálisnak bizonyult. Szeptember 7-én a 43. vadászszázad 6 gépe 7 német Fw 190-essel csapott össze, egy I.A.R. 80-ast lelőttek. Szeptember 25-én Torda térségében 26 I.A.R. 81C a 2. vadászosztályból 17 német Bf 109-es vadással vívott légiharcot. A németek 5 román gépet lőttek le saját veszteség nélkül. Peter Düttman hadnagy az 52. német vadászrezred 6. vadászszázadából (6./JG 52) 12 perc alatt 3 I.A.R. 80-ast lőtt le, majd két órával később még két szovjet La 5-öst is lelőtt ugyanebben a térségben, 105-re növelve légigyőzelmei számát.<sup>678</sup>

Az FARR harcát az átállás után a szövetségesek oldalán a háború végéig öt elkülöníthető szakaszra lehet osztani. Az első augusztus 23.-tól 31.-ig a Bukarest körüli harc volt, 336 vadász bevetéssel a németek ellen. A második szeptember 1.-től 19.-ig az újjászervezés időszaka, a 4. román hadsereget támogatva az 1. román repülőhadtest Erdélyben 1220 bevetést repült és 177 tonna bombát dobott le. A harmadik szakasz szeptember 21.-től október 24.-ig tartott, amikor a románok a mai román-magyar határ vonaláig nyomultak előre a szovjet erőkkel együtt, 2420 bevetést repülve és 340 tonna bombát ledobva. A negyedik szakasz október 26.-tól újévig tartott és már a mai Magyarország területén zajlott, csak 805 bevetést repülve és 74 tonna bombát ledobva. Az utolsó szakasz a néhai Csehszlovákia területén 1945 februárjában kezdődött és a háború végéig tartott. A németek elleni harcban az FARR 8542 bevetést repült, 1350 tonna bombát dobott le, 176 gépet veszítve különböző okokból, ehhez jött még hozzá 161 földön elpusztult román gép 1944 augusztusában. A románok 729 embert veszítettek, többségüket az augusztusi földi harcokban. 126 német vagy magyar gép lelövését jelentették a földi légvédelemmel együtt, 228 német gépet zsákmányoltak 1944

---

<sup>678</sup> Bernád: The prime decade 20. o.

augusztusában.<sup>679</sup>

Szeptember 6-án reggel a román csapatok, összesen mintegy 264 ezer fő a 2. Ukrán Front parancsnokságának hadműveleti alárendeltségébe kerültek. A 4. román hadsereg, amely 113 ezer katonából és 12 hadosztályból állt, a Marostól délre, Nagyenyed és Marosvásárhely között már súlyos védelmi harcokat vívott a német-magyar erőkkel. A hat hadosztállyal rendelkező 73844 fős 1. román hadsereg Nagyvárad és Temesvár között, az 56212 fős, négy hadosztályból álló önálló 4. hadtest pedig Turnu - Severin-től délkeletre helyezkedett el. Szovjet források szerint a román hadosztályok létszáma 6–10 ezer fő között váltakozott. Harckocsikkal csak kis mennyiségben rendelkeztek. A csapatok tüzérsége mindössze 100 tarackból, valamint 480 könnyű lövegből és páncéltörő ágyúból állt. Az 1. román hadsereget főleg újoncokkal töltötték fel, akiknek fele harckiképzést sem kapott. A népfölkelők általában 45 éven felüliek voltak.<sup>680</sup> Ezzel az erőkkel kezdte meg magyarországi harcait a román haderő.

## **X. Összegzett következtetések, újdonságok az értekezésben**

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. Ezen kívül célom volt bemutatni a román kiképzést, felszerelést és harceljárásokat is.

A dolgozat egyik nívója, hogy a téma és forrásai véleményem szerint Magyarországon alig vagy egyáltalán nem ismertek. Újdonság továbbá az is, hogy a levéltári forrásokon kívül a létező román, angol, vagy amerikai munkákat összehasonlítva írtam meg a disszertációm. A korábbi román vagy angol nyelvű munkák csupán a téma részterületeivel foglalkoznak, legtöbbször csak az egyik oldal forrásait vagy publikációit felhasználva.

A kutatás kezdetekor megfogalmazott kérdésekre részben a fejezetek végén lévő konklúziókban adtam részletes választ.

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

---

<sup>679</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafes: Third Axis Fourth Ally 321-323 o.

<sup>680</sup> Szabó - Számvéber: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 107. o.

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 licenz 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 tüzérségi 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 alkatrészhiány 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 licenszben 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 fronttapasztalattal 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 képzetebbeknek 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 képzett pilótával rendelkezett, csak az 1944-es amerikai rendszeres légitámadások alkalmával alakult ki hiány a képzett és harcedzett pilótákból.

Az 1941-es Szovjetunió elleni támadásra az FARR-nek sikerült a legnagyobb németekkel szövetséges légi kontingenst - a Harci Repülőcsoportot - kiállítani, melynek harcéljárásain 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 háterszágba 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 hátszágtól 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 messzebből indult bevetésre mint az odesszai reptereken állomásozó szovjet légi egységek. 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 légigyőzelmeket 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 - roszтови főhadiszállással - létrehozták a Harci Repülőcsoport Parancsnokságot, ami a 2. vadászrezdetet, a 2. bombázó repülőezredet 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 légigyőzelmet a hadjárat alatt, ezután a rossz idő miatt légi harcokra nem került sor.

1942. októberében a Harci Repülőcsoport elsőszerű 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 kaptak 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 repülőezredet 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 gépállománya 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 vadásziparók emiatt már felkészülten vártak. A célpontba eljutó, alacsonyan repülő négymotoros bombázók a finomítóknak két hónapon belül kijavítható károkat okoztak. Össességében 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 Málta) 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 felszereli 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 harcokocsi 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 Figther 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 tapasztalt pilóta lett az amerikai vadászgépek áldozata. Augusztus elején repülték 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 mindenkép figyelemre méltóak.

## Mellékletek:

### Az FARR vadász, csatarepülő és zuhanóbombázó gépei: <sup>681</sup>

| Típus                 | Gyártó        | Feladatkör                    | Szolgálat kezdete | Darabszám összesen | Számozás                       | Megjegyzés                         |
|-----------------------|---------------|-------------------------------|-------------------|--------------------|--------------------------------|------------------------------------|
| <b>P-11F</b>          | I.A.R.        | Vadász                        | 1937              | 95                 | 51-145                         | lengyel licenz                     |
| <b>P-24E</b>          | PZL           | Vadász                        | 1939              | 5                  | 1-5                            |                                    |
| <b>P-24E</b>          | I.A.R.        | Vadász                        | 1939              | 25                 | 6-30                           | lengyel licenz                     |
| <b>He 112B-1/2</b>    | Heinkel       | Vadász                        | 1939              | 30                 | 1-30                           |                                    |
| <b>P-11C</b>          | PZL           | Vadász                        | 1939              | 28+ (33)           | 301-311,<br>313-325            | (zsákmányolt)                      |
| <b>Hurricane</b>      | Hawker        | Vadász                        | 1940              | 12                 | 1-12                           |                                    |
| <b>Bf 109E-3/4/7</b>  | Messerschmitt | Vadász,<br>vadász-<br>bombázó | 1940              | 69                 | 1-69                           |                                    |
| <b>I.A.R. 80A/B/C</b> | I.A.R.        | Vadász                        | 1940              | 240                |                                |                                    |
| <b>Hurricane MkI</b>  | Zmaj          | Vadász                        | 1941              | 3 (6)              | 13-15+                         | Ex-jugoszláv                       |
| <b>I.A.R. 81A</b>     | I.A.R.        | Vadász-<br>bombázó            | 1941              | 60                 |                                |                                    |
| <b>I.A.R. 81C</b>     | I.A.R.        | Vadász                        | 1943              | 161                | 301-450+                       |                                    |
| <b>Bf 109F-2/4</b>    | Messerschmitt | Vadász                        | 1943              | 5+                 | -                              |                                    |
| <b>Bf 109G-2/4/6</b>  | Messerschmitt | Vadász                        | 1943              | 200+               | 1-43+                          |                                    |
| <b>Bf 110C,D,F</b>    | Messerschmitt | Vadász                        | 1943              | 24+(18)            | Német WN<br>kódok              | Éjszakai vadász<br>(zsákmányolt)   |
| <b>Bf 109Ga-4/6</b>   | I.A.R.        | Vadász                        | 1945              | 75                 | 301-375                        |                                    |
| <b>Hs 129B-2</b>      | Henschel      | Csatarepülő                   | 1943              | 200+               | 101-132+,211-<br>238+,311-338+ | 41.,42.,60.<br>csatarepülő század  |
| <b>Ju 87D-3/-5</b>    | Junkers       | Zuhanó-<br>bombázó            | 1943              | 160+               | 1-45, 178-205,<br>860-872      | 3., 6.<br>zuhanóbombázó<br>osztály |

<sup>681</sup> Bernád: The prime decade 45. o.

**A román repülőgépgyártás 1939. január és 1945. május között:**<sup>682</sup>

| Év       | Futárgépek         |           | Vadászgépek |                 |            | Bombázók   | Kiképzőgépek |              |           |              |
|----------|--------------------|-----------|-------------|-----------------|------------|------------|--------------|--------------|-----------|--------------|
|          | I.A.R.<br>37/38/39 | Fi<br>156 | PZL<br>P-24 | I.A.R.<br>80/81 | Bf<br>109G | J.R.S. 79B | Fleet        | I.A.R.<br>27 | FN<br>305 | Összes<br>en |
| 1939     | 125                | -         | 25          | -               | -          | -          | 50           | 9            | -         | 209          |
| 1940     | 70                 | -         | -           | -               | -          | -          | 45           | 21           | 40        | 176          |
| 1941     | 25                 | -         | -           | 119             | -          | 13         | 36           | -            | 30        | 223          |
| 1942     | 50                 | -         | -           | 151             | -          | 23         | 40           | 50           | -         | 314          |
| 1943     | 50                 | 3         | -           | 130             | -          | 24         | 39           | -            | 4         | 250          |
| 1944     | 60                 | 7         | -           | 50              | 6          | 7          | -            | -            | -         | 130          |
| 1945     | -                  | 6         | -           | -               | 11         | -          | -            | -            | 14        | 31           |
| Összesen | 380                | 16        | 25          | 450             | 17         | 67         | 210          | 80           | 88        | 1333         |

**A román repülőgépgyártásban alkalmazott repülőgépmotorok (1935-1945):**<sup>683</sup>

| REPÜLŐGÉPMOTOR<br>(*IMPORT) | LÓERŐ   | A REPÜLŐGÉP TÍPUSOK MELYEKBE BEÉPÍTETTÉK A<br>HAJTÓMŰVET<br>(P: prototípus) |
|-----------------------------|---------|-----------------------------------------------------------------------------|
| I.A.R. 4 GI                 | 130 LE  | ICAR Universal, Fleet 10G                                                   |
| I.A.R. 6 GI                 | 200 LE  | I.A.R. 27, Nardi FN 305 I                                                   |
| *Argus As10C                | 240 LE  | Fi 156, Nardi A-FN 305, SET 14 (P)                                          |
| *G-R 7KFs                   | 400 LE  | SET 7K                                                                      |
| I.A.R. K7                   | 420 LE  | SET 7Kb, SET 7Kd                                                            |
| *G-R 9Krsd                  | 500 LE  | PZL P-11B, SET XV (P)                                                       |
| *G-R 9Kkse                  | 600 LE  | I.A.R. 15                                                                   |
| I.A.R. K9                   | 640 LE  | PZL P-11F                                                                   |
| *G-R 14K                    | 660LE   | I.A.R. 37 (P)                                                               |
| I.A.R. 14K I C32            | 690 LE  | A G-R 14K módosítása (P)                                                    |
| *BMW 132A                   | 700 LE  | I.A.R. 38                                                                   |
| I.A.R. 14K I C36            | 780 LE  | A G-R 14K módosítása (P)                                                    |
| I.A.R. 14K II C32           | 870 LE  | S.M. 79B, I.A.R. 37, I.A.R. 39, PZL P-24, I.A.R. 80 (P)                     |
| I.A.R. 14K III C36          | 930 LE  | PZL P-24, I.A.R. 80                                                         |
| I.A.R. 14K IV C32           | 960 LE  | S.M. 79B, I.A.R. 39A, I.A.R. 80, I.A.R. 47 (P)                              |
| I.A.R. 14K 1000A            | 1025 LE | I.A.R. 80A/B/C, I.A.R. 81, I.A.R. 81A/B/C                                   |
| *Jumo 211Da                 | 1200 LE | J.R.S. 79B                                                                  |
| *Jumo 211F                  | 1350 LE | J.R.S. 79B1                                                                 |
| *DB 605                     | 1475 LE | Bf 109G, I.A.R. 471 (P)                                                     |

**A román futár repülőgép gyártás (1934-1945):**<sup>684</sup>

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma    | Repülőgépmotor           | Gyártási szám                              |
|----------------------|-----------|-----------------|---------------------|--------------------------|--------------------------------------------|
| 1934/01/26           | 20        | SET 7K          | 1936/08             | G-R 7KFs 400 LE          | 101-120 (SET)                              |
| 1936/06/22           | 20        | SET 7Kb         | 1937/09             | I.A.R. K7 420 LE         | 121-140 (SET)                              |
| 1937/08/20           | 20        | SET 7Kd         | 1938/10-<br>1938/12 | I.A.R. K7 420 LE         | 141-160 (SET)                              |
| 1936/11/19           | 50        | I.A.R. 37       | 1939/01-<br>1939/10 | I.A.R. 14K II C32 870 LE | 1-50 (repülőgépmotor hiánya miatt törölve) |
| 1939/05/22           | 75        | I.A.R. 38       | 1939/04-<br>1939/10 | BMW 132A 700LE           | 1-75                                       |

<sup>682</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 239. o.

<sup>683</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 241. o.

<sup>684</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 250. o.

|            |    |            |                 |                          |                                       |
|------------|----|------------|-----------------|--------------------------|---------------------------------------|
| 1939/05/22 | 50 | I.A.R. 39  | 1940/04-1940/09 | I.A.R. 14K II C32 870 LE | 1-50                                  |
| 1940/01/30 | 45 | I.A.R. 39  | 1940/10-1940/12 | I.A.R. 14K II C32 870 LE | 51-70                                 |
|            |    | I.A.R. 39A | 1941/01-1941/03 | I.A.R. 14K IV C32 960 LE | 71-95                                 |
| 1940/08/17 | 50 | I.A.R. 39  | 1941/12-1942/05 | I.A.R. 14K II C32 870 LE | 96-120 (SET)                          |
|            |    | I.A.R. 39A | 1942/05-1942/08 | I.A.R. 14K IV C32 960 LE | 121-145 (SET)                         |
| 1941/12/15 | 50 | I.A.R. 39A | 1943/06-1943/07 | I.A.R. 14K IV C32 960 LE | 146-195 (SET)                         |
|            | 60 | I.A.R. 39A | 1944/03-1944/08 | I.A.R. 14K IV C32 960 LE | 196-244 (SET)                         |
|            |    | I.A.R. 39A | 1944/09-1944/10 | I.A.R. 14K IV C32 960 LE | 245-260 (SET vitorlázórepülő vontató) |
| 1942/04/25 | 80 | Fi 156C-3  | 1943/10-1944/05 | Argus As10C 240 LE       | 51-60 (ICAR)                          |
|            |    | Fi 156C-3  | 1944/12-1945/02 | Argus As10C 240 LE       | 61, 62, 64, 66-68 (ICAR)              |
|            |    | Fi 156C-3  | 1945/06-1946    | Argus As10C 240 LE       | 63, 65, 69-130 (ICAR)                 |
| 1943       | 24 | Fi 156D-1  | Törölve         | Argus As10C 240 LE       |                                       |
| 1943       | 70 | Fi 156C-3  | Törölve         | Argus As10C 240 LE       |                                       |

#### A román I.A.R.-Brasov vadászgép gyártása (1934-1945):<sup>685</sup>

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Repülőgépmotor            | Gyártási szám           |
|----------------------|-----------|-----------------|------------------|---------------------------|-------------------------|
| 1936/01/21           | 95        | PZL P-11F       | 1937/02-1938/11  | I.A.R. K9 640 LE          | 51-145 (lengyel licenz) |
| 1936/11/19           | 25        | PZL P-24E       | 1939/11-1940/02  | I.A.R. 14K III C36 930 LE | 6-30 (lengyel licenz)   |
| 1937                 | 1         | I.A.R. 80       | 1939/04          | I.A.R. 14K II C32 870 LE  | 0 prototípus            |
| 1939/12/18           | 100       | I.A.R. 80       | 1941/02-1941/0?  | I.A.R. 14K III C36 930 LE | 1-20                    |
|                      |           | I.A.R. 80       | 1941/0?-1941/05  | I.A.R. 14K IV C32 960 LE  | 21-49                   |
|                      |           | I.A.R. 80A      | 1941/05-1941/09  | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 50-90                   |
|                      |           | I.A.R. 81       | 1941/10          | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 91-100                  |
| 1940/08/22           | 100       | I.A.R. 81       | 1941/10          | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 101-105                 |
|                      |           | I.A.R. 80A      | 1941/10-1942/05  | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 106-150                 |
|                      |           | I.A.R. 81       | 1942/07          | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 151-175                 |
|                      |           | I.A.R. 80A      | 1942/05          | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 176-180                 |
|                      |           | I.A.R. 80B      | 1942/06          | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 181-200                 |
| 1941/09/05           | 50        | I.A.R. 80B      | 1942/06          | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 201-211                 |
|                      |           | I.A.R. 80B      | 1942/07-1942/09  | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE  | 212-230                 |

<sup>685</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 265. o.

|            |     |            |                 |                          |                                                      |
|------------|-----|------------|-----------------|--------------------------|------------------------------------------------------|
|            |     | I.A.R. 81  | 1942/09         | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE | 231-240                                              |
|            |     | I.A.R. 80C | 1942/12         | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE | 241-250                                              |
| 1942/04/13 | 50  | I.A.R. 80C | 1942/12-1943/04 | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE | 251-290                                              |
|            |     | I.A.R. 81A | 1943/04-1943/05 | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE | 291-300                                              |
| 1942/05/28 | 100 | I.A.R. 81C | 1943/06-1943/12 | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE | 301-400                                              |
| 1943/02/12 | 35  | I.A.R. 81C | 1944/01-1944/03 | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE | 401-435                                              |
| 1944/01/20 | 15  | I.A.R. 81C | 1944/04-1944/07 | I.A.R. 14K 1000A 1025 LE | 436-448 (449, 450 USAAF bombázás miatt megsemmisült) |
| 1942/11/26 | 15  | Bf 109G-4  | 1944/05-1944/08 | DB 605 1447 LE           | 301, 304, 305, 307, 311, 312                         |
| 1943/08/11 | 60  | Bf 109G-4  | 1944/11-1945/05 | DB 605 1447 LE           | 302, 303, 306, 308-310, 313-315, 318, 319            |
|            |     |            | 1945/06-1947    | DB 605 1447 LE           | 316, 317, 320-375                                    |
| 1943/09/24 | 175 | Bf 109G    | Törölve         | DB 605 1447 LE           |                                                      |

**A román I.A.R.-Brasov bombázó repülőgép gyártása (1934-1945):<sup>686</sup>**

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Repülőgépmotor     | Gyártási szám                                                        |
|----------------------|-----------|-----------------|------------------|--------------------|----------------------------------------------------------------------|
| 1938/05/27           | 36        | J.R.S. 79B      | 1941/07-1942/06  | Jumo 211Da 1200 LE | 101-136                                                              |
| 1940/01/30           | 36        | J.R.S. 79B1     | 1943/02-1943/12  | Jumo 211F 1380 LE  | 201-224                                                              |
|                      |           | J.R.S. 79B1     | 1944/01-1944/10  | Jumo 211F 1380 LE  | 225-231                                                              |
|                      |           | J.R.S. 79B1     | 1946             | Jumo 211F 1380 LE  | 232-234 (USAAF bombázás miatt megsérült, csak 1946-ra gyártották le) |
|                      |           | J.R.S. 79B1     | 1946             | Jumo 211F 1380 LE  | 235-236                                                              |

**A román kiképző repülőgép gyártás (1934-1945):<sup>687</sup>**

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Repülőgépmotor    | Gyártási szám                         |
|----------------------|-----------|-----------------|------------------|-------------------|---------------------------------------|
| 1934/03/27           | 10        | ICAR Universal  | 1935/03-1935/04  | Gipsy Major 130LE | 1-10 (ICAR)                           |
| 1935-1939            | 215       | Fleet 10G       | 1936/09-1940/40  | Gipsy Major 130LE | 20-235 (40xI.A.R., 80y SET, 95x ICAR) |
| 1940/08/17           | 65        | Fleet 10G       | 1941/??-1942/??  | Gipsy Major 130LE | 236-300 (ICAR)                        |
| 1941/07/07           | 50        | Fleet 10G       | 1942/07-1943/03  | Gipsy Major 130LE | 301-350 (ICAR)                        |
| 1942                 | 50        | Fleet 10G       | Törölve          | Gipsy Major 130LE | 351-400 (ICAR)                        |

<sup>686</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 270. o.

<sup>687</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 274. o.

|            |     |                |                 |                    |                     |
|------------|-----|----------------|-----------------|--------------------|---------------------|
| 1936/11/19 | 1   | I.A.R. 27      | ??/??           | I.A.R. 6 G1 185 LE | Prototípus (I.A.R.) |
|            |     | I.A.R. 27      | 1939/12-1941/07 | I.A.R. 6 G1 185 LE | 1-30 (SET)          |
|            |     | I.A.R. 27      | 1942/06-1942/08 | I.A.R. 6 G1 185 LE | 31-80 (SET)         |
| 1940/07/09 | 1   | SET 14         | 1941            | Argus As10C 240 LE | Prototípus (SET)    |
| 1939/05/23 | 40  | Nardi FN 305 I | 1939/??-1940/11 | I.A.R. 6 G1 185 LE | 31-70 (SET)         |
| 1940/08/17 | 34  | Nardi A-FN 305 | 1941/07-1941/09 | Argus As10C 240 LE | 71-100 (SET)        |
|            |     | Nardi A-FN 305 | 1943/05         | Argus As10C 240 LE | 122-125 (SET)       |
| 1943/09/06 | 50  | Nardi FN 305 I | 1945/03-1945/05 | I.A.R. 6 G1 185 LE | 126-139 (SET)       |
|            |     | Nardi FN 305 I | 1945/07-1946/06 | I.A.R. 6 G1 185 LE | 140-175(SET)        |
| 1944/04/18 | 100 | Nardi A-FN 305 | Törölve         | Argus As10C 240 LE | 176-275 (SET)       |

#### Francia repülőgép leszállítások (1934-1942):<sup>688</sup>

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Repülőgépmotor                  | Számozás |
|----------------------|-----------|-----------------|------------------|---------------------------------|----------|
| ??/??/??             | 10        | Bloch 210 BN5   | ??/??/??         | Gnome-Rhone K14N 10/11 870 LE   | 1-12     |
| ??/??/??             | 6?        | Potez 651       | 1936/05-1936/07  | Gnome-Rhone K14N 10/11 870 LE   |          |
| 1935/10/24           | 1         | Potez 541       | 1936             | Gnome-Rhone K14 Kirs 870 LE     |          |
|                      | 10        | Potez 543       | 1935/09-1936/05  | Gnome-Rhone K14 Kirs 870 LE     | 1-10     |
| 1938/03/11           | 1         | Potez 63C3      | 1936/09          | Gnome-Rhone K14 Mars 6/7 700 LE | 1        |
|                      | 20        | Potez 63B2      | 1939/04-1939/08  | Gnome-Rhone K14 Mars 6/7 700 LE | 1-20     |
| 1939/08/27           | 10        | Potez 63C2      | 1941/11-1941/12  | Gnome-Rhone K14 Mars 4/5 700 LE |          |
|                      | 10        | Potez 63.11A3   | 1942/08?         | Gnome-Rhone K14 Mars 4/5 700 LE |          |
| 1937/06/24           | 2         | Potez 566TB     | ??/??/??         |                                 |          |

#### Olasz repülőgép leszállítások (1932-1942):<sup>689</sup>

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Repülőgépmotor                | Számozás          |
|----------------------|-----------|-----------------|------------------|-------------------------------|-------------------|
| 1937/05/25           | 24        | S.M.79B         | 1938/02-1938/06  | I.A.R. 14K II C32 870 LE      | 1-24              |
| 1940/02/28           | 8         | S.M.79JR        | 1941/08-1942/02? | Jumo 211 Da 1200LE            | 149-156 (JIS 79B) |
| 1938/01/21           | 30        | Nardi FN 305 IV | 1938/02-1938/08  | Alfa Romeo 115/1 195 LE       | 1-31 (Piaggio)    |
| 1941/04/09           | 21        | Nardi FN 305 IV | 1941/09          | Alfa Romeo 115/1 195 LE       | 101-121 (Piaggio) |
| 1931/04/01           | 12        | S.M.62bis       | 1932/04-??/??    | Issotta-Fraschini Asso 750 LE | I-XII             |
| 1931/04/01           | 6         | S.M.55          | 1933/08-1933/09  | Issotta-Fraschini Asso 500 LE | I-VI              |
|                      | 1         | S.M.55          | 1936/06          | Issotta-Fraschini Asso 500 LE | VII               |

<sup>688</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 276. o.

<sup>689</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 276. o.

|            |    |            |                 |                           |      |
|------------|----|------------|-----------------|---------------------------|------|
| 1931/04/01 | 6  | S.M.56     | 1935/05-1933/09 | Walter Major 120 LE       | 1-6  |
| 1939/05/20 | 12 | Cant Z.501 | 1940/04-1940/08 | I.F. Asso 11K2 C15 860 LE | 1-12 |
| ??/??/??   | 3  | S.M.83     | 1938/08-1938/09 |                           |      |
| 1941/04/09 | 4  | S.M.83     | ??/??/??        |                           |      |

**Brit repülőgép leszállítások (1939-1942):<sup>690</sup>**

| Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Repülőgépmotor      | Számozás               |
|-----------|-----------------|------------------|---------------------|------------------------|
| 40        | Blenheim        | 1939/06-1940/01  | Mercury VIII 730 LE | 1-40                   |
| 3         | Blenheim        | 1941/09          | Mercury VIII 730 LE | 41-43 (volt jugoszláv) |
| 12        | Hurricane       | 1940/03          | Merlin III 900 LE   | 1-12                   |
| 3         | Hurricane       | 1941/09          | Merlin III 900 LE   | 13-15(volt jugoszláv)  |

**Lengyel repülőgép leszállítások (1934-1939):<sup>691</sup>**

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Repülőgépmotor           | Számozás |
|----------------------|-----------|-----------------|------------------|--------------------------|----------|
| 1933/??/??           | 50        | PZL P-11B       | 1934/04-1934/12  | Gnome-Rhone 9Krsd 500 LE | 1-50     |
| 1936/11/19           | 5         | PZL P-24E       | 1939/07-1939/10  | I.A.R. 14K II C36 930 LE | 1-5      |
| Lefoglalt            | 13+       | PZL P-7         | 1939/09          | Jupiter F VII 450 LE     |          |
| Lefoglalt            | 10+       | PZL P-11A       | 1939/09          | Mercury VS2 550 LE       |          |
| Lefoglalt            | 33+       | PZL P-11C       | 1939/09          | Mercury IVS2 510 LE      |          |
| Lefoglalt            | 21+       | PZL P-23        | 1939/09          | Pegasus VIII 670 LE      | 1-21?    |
| Lefoglalt            | 4+        | PZL P-37A       | 1939/09          | Pegasus VII              | 201-222  |
| Lefoglalt            | 15+       | PZL P-37B       | 1939/09          | Pegasus XX 900 LE        |          |
| Lefoglalt            | 17+       | RWD-13          | 1939/09          | Gipsy Major 130 LE       | 1-17+    |
| Lefoglalt            | 16+       | Czalpa          | 1939/09          | Mars II 430 LE           |          |
| Lefoglalt            | 22+       | Lubin           | 1939/09          | Mars I 340 LE            |          |
| Lefoglalt            | 37+       | P.W.S.          | 1939/09          | Wright 220 LE            |          |

**Német repülőgép leszállítások és átadások (1937-1944):<sup>692</sup>**

| A megrendelés dátuma | Darabszám | Repülőgép típus | Az átadás dátuma | Számozás | 1944/08/23 |                        | Összesen |
|----------------------|-----------|-----------------|------------------|----------|------------|------------------------|----------|
|                      |           |                 |                  |          | Zsákmány   | 1. román repülőhadtest |          |
| 1936-1937            | 32        | FW 58           |                  | 1-32     | 3?         | -                      | 35       |
| 1939/05/22           | 15        | Go 145A         |                  | 1-15     | 5          | -                      | 20       |
| 1939/08/18           | 13        | He 112B-0       |                  | 1-13     | -          | -                      | 13       |
| 1939/08/18           | 17        | He 122B-1       |                  | 14-30    | -          | -                      | 17       |
| 1939/10/30           | 32        | He 111H-3       |                  | 1-32     | 1          | -                      | 33       |
| 1939/12/02           | 50        | Bf 109E-3/4     |                  | 1-50     | -          | -                      | 50       |
| 1939/12/02           | 10        | Bf 108          |                  | 1-10     | 5          | -                      | 15       |
| 1940/01/16           | 5         | Fi 156C-1       | 1940/04-         | 1-5      | I          | -                      | I        |

<sup>690</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 277. o.

<sup>691</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 277. o.

<sup>692</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeș: Third Axis Fourth Ally 279. o.

|            |    |            |                 |           |           |    |            |
|------------|----|------------|-----------------|-----------|-----------|----|------------|
|            |    |            | 1942/04         |           | I         |    | I          |
| 1940/01/16 | 10 | Fi 156C-2  | 1940/04-1942/04 | 6-15      | I->9<br>I | -  | I->38<br>I |
| 1941/09/19 | 14 | Fi 156C-3  | 1942/04         | 16-28, 30 | I         | -  | I          |
| 1941/10/30 | 12 | He 111H-6  | 1942/01-1942/03 | 49-60     | 1         | -  | 13         |
| 1941/11/14 | 19 | Bf 109E-7  | 1942/05-1942/06 | 51-69     | -         | -  | 19         |
| 1941/11/22 | 30 | Ju 52      |                 | 1-30      | 11        | -  | 41         |
| 1942/04/22 | 10 | Do 17M     | 1942/04-1942/05 | 1-10      | -         | -  | 10         |
| 1942/07/24 | 27 | DFS 230    |                 | 1-27      | -         | -  | 27         |
| 1942/08/20 | 1  | Fi 156D-1  | 1942/07?        | 29        | -         | -  | 1          |
| 1943/02/27 | 29 | He 114     | 1943/06-1943/08 | 1-29      | -         | -  | 29         |
| 1943/07/17 | 9  | Bf 110F-4  |                 | 1-9       | 4         | -  | 13         |
| 1943/07/17 | 48 | Bf 109G-2  | 1943/08-1944/08 | 201-248   | 5         | -  | 53         |
| 1943/10/15 | 3  | He 42      |                 | 1-3       | -         | -  | 3          |
| 1944/01/28 | 15 | Hs 129B-2  | 1944/06-1944/08 |           | 14        | 32 | 61         |
| 1944/02/09 | 10 | He 111E-3  |                 |           | -         | -  | 10         |
| 1944/05/05 | 10 | Ju W-34    | 1944/05         |           | 8         | -  | 18         |
| 1944/05/05 | 12 | Ju 86E     | 1944/05         |           | -         | -  | 12         |
| ??/??/??   | 50 | Bf 109G-6  | 1944/05-1944/08 |           | 76        | 18 | 144        |
| Zsákmány   |    | Fw 189     | 1944/08         | 1-2       | 1         | -  | 3          |
| Zsákmány   |    | Bf 109G-4  | 1944/08         |           | 7         | -  | 7          |
| Zsákmány   |    | Bf 109F    | 1944/08         |           | 2         | -  | 2          |
| Zsákmány   |    | Ju 87D-3/5 | 1944/08         |           | 2         | 52 | 54         |
| Zsákmány   |    | Ju 88A-4   | 1944/08         |           | 3         | 16 | 19         |
| Zsákmány   |    | Fw 44      | 1944/08         |           | 5         | -  | 5          |
| Zsákmány   |    | Fw 190     | 1944/08         |           | 22        | -  | 22         |
| Zsákmány   |    | He 111H-20 | 1944/08         | 1001      | 1         | -  | 1          |
| Zsákmány   |    | Ju 88D-1   | 1944/08         |           |           | 4  | 4          |

**Az FARR 1941. és 1944 között rendelkezésre álló harci repülőgépei:<sup>693</sup>**

| Gyártó  | Repülőgéptípus | Összesen<br>1941/07/08 | Összesen<br>1942/08/31 | Összesen<br>1943/04/01 | Összesen<br>1944/02/01 | Bevethető<br>1944/02/01 |
|---------|----------------|------------------------|------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|
| Román   | Fleet 10G      | 144                    | ?                      | 191                    | 177                    | 136                     |
|         | I.A.R. 27      | 28                     | ?                      | 72                     | 69                     | 64                      |
|         | Nardi FN 305   | 51                     | ?                      | 98                     | 106                    | 48                      |
|         | SET 7K         | 43                     | ?                      | 42                     | 42                     | 36                      |
|         | I.A.R. 37      | 47                     | 34                     | 33                     | 32                     | 19                      |
|         | I.A.R. 38      | 70                     | 54                     | 50                     | 44                     | 29                      |
|         | I.A.R. 39      | 74                     | 117                    | 107                    | 158                    | 111                     |
|         | PZL P-24       | 29                     | ?                      | 19                     | 19                     | 19                      |
|         | I.A.R. 80/81   | 57                     | 152                    | 188                    | I                      | I                       |
|         | I.A.R. 81 bopi | -                      | 48                     | 33                     | I-> 302                | I-> 207                 |
|         | J.R.S./JIS 79B | -                      | 40                     | 43                     | 52                     | 41                      |
| Lengyel | PZL P-11A      | 10                     | ?                      | 4                      | 4                      | ?                       |

<sup>693</sup> Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 297. o.

|         |             |    |    |    |    |    |
|---------|-------------|----|----|----|----|----|
|         | PZL P-11B   | 34 | ?  | 24 | 22 | 17 |
|         | PZL P-11C   | 29 | ?  | 25 | 18 | 16 |
|         | PZL P-11F   | 80 | ?  | 39 | 39 | 19 |
|         | PZL P-7P    | 13 | ?  | 7  | 2  | ?  |
|         | PZL P-23    | 21 | 13 | 11 | 9  | 4  |
|         | PZL P-37A/B | 22 | 10 | 10 | 10 | 8  |
|         | RWD-13      | 12 | ?  | 18 | 18 | 15 |
| Brit    | Blenheim    | 34 | 27 | 21 | 20 | 10 |
|         | Hurricane   | 9  | 10 | 10 | 10 | 5  |
| Német   | Fi 156      | 15 | ?  | 22 | 25 | 23 |
|         | He 112      | 29 | 21 | 21 | 21 | 17 |
|         | Do 17M      | -  | 10 | 9  | 8  | 6  |
|         | He 111      | 31 | 29 | 24 | 20 | 18 |
|         | Bf 109E     | 50 | 53 | 42 | 40 | 26 |
|         | Bf 109G     | -  | -  | -  | 12 | 8  |
|         | He 114      | -  | 9  | 9  | 13 | 13 |
|         | Ju 52       | -  | ?  | 14 | 21 | 20 |
| Olasz   | S.55        | 5  | 3  | -  | -  | -  |
|         | S.62bis     | 5  | 3  | 3  | -  | -  |
|         | Cant Z.501  | 8  | 5  | 4  | 3  | 3  |
|         | S.M.79B     | 22 | ?  | 14 | 14 | 4  |
| Francia | Bloch 210   | 8  | ?  | 3  | 3  | 1  |
|         | Potez 63    | 18 | 33 | 19 | 16 | 9  |
|         | Potez 543   | 6  | ?  | 5  | 5  | 4  |
|         | Potez 651   | 6  | ?  | 3  | 3  | 2  |

#### Rendfokozatok a légierőnél a második világháború idején<sup>694</sup>

| FARR                                     | Magyar Királyi Honvéd Légierő | Luftwaffe      | Army Air Force (USAAF)      | Royal Air Force (RAF)  |
|------------------------------------------|-------------------------------|----------------|-----------------------------|------------------------|
| Elev soldat aviator                      |                               |                | Cadet Private               |                        |
| Elev caporal aviator                     |                               |                | Cadet Corporal              |                        |
| Elev sergent aviator                     |                               |                | Cadet Sergeant              |                        |
| Soldat aviator                           | Honvéd                        | Flieger        | Airman basic                | Aircraft man 2         |
|                                          | Őrvezető                      | Gefreiter      | Airman third class          | Aircraft man 1         |
| Caporal aviator                          | Tizedes                       | Obergefreiter  | Airman second class         | Leading Aircraftman    |
| Sergent aviator                          | Szakaszvezető                 | Hauptgefreiter | Airman first class          | Senior Aircraftman     |
| Adjutant stagiar aviator (Adj.stag. av.) | Őrmester                      | Unterofizier   | Staff Sergeant (S/Sgt.)     | Corporal (Corp.)       |
| Adjutant aviator (Adj. av.)              | Törzsőrmester                 | Feldwebel      | Technical Sergeant (T/Sgt.) | Sergeant (Sgt.)        |
| Adjutant major aviator (Adj.maj: av.)    | Főtörzsőrmester               | Oberfeldwebel  | Master Sergeant (M/Sgt.)    | Flight Sergeant (F.S.) |
| Adjutant sef aviator (Adj.sef av.)       |                               |                |                             |                        |
| Ofiter echipaj clasa III-a aviator       | Alhadnagy                     |                |                             |                        |

<sup>694</sup> Pataky - Rozsos - Sárhidai Légiháború 1 219. o. és Bernád: The prime decade 79. o., Rajlich - Boshniakov - Mandjukov: Bulgarian aces 87. o., Bernád - Karlenko - Roba: From Barbarossa 3-4. o., Seidl, Hans D.: Stalin's Eagles (Schiffer Publishing Ltd, Atglen, PA, 1998) 333. o., Bergstörn, Christer - Mikhailov, Andrey: Black Cross vs. Red Star, The air war over the eastern front volume 2, Resurgence january-june 1942 (Pacifica Military History in association with Classic Publications, 2004) 220. o.

|                                                          |              |                          |                                 |                                   |
|----------------------------------------------------------|--------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------------------------|
| (Of.ech.cl. III av.)                                     |              |                          |                                 |                                   |
| Ofiter echipaj clasa II-a aviator<br>(Of.ech.cl. II av.) |              |                          |                                 | Warrant Officer<br>(W.O.)         |
| Ofiter echipaj clasa I-a aviator<br>(Of.ech.cl. I av.)   | Zászlós      |                          |                                 |                                   |
| Sublocotenent aviator<br>(Slt. av.)                      | Hadnagy      | Leutnant                 | Second Lieutenant<br>(2nd Lt.)  | Pilot Officer<br>(P.O.)           |
| Locotenent aviator<br>(Lt. av.)                          | Főhadnagy    | Oberleutnant             | First Lieutenant<br>(1st Lt.)   | Flying Officer<br>(F.O.)          |
| Capitan aviator<br>(Cpt. av.)                            | Százados     | Hauptmann                | Captain<br>(Capt.)              | Flight Lieutenant<br>(F.L.)       |
| Locotenent comandor aviator<br>(Lt. cdor. av.)           | Őrnagy       | Major                    | Major<br>(Maj.)                 | Squadron Leader<br>(S.L.)         |
| Capitan comandor aviator<br>(Cpt cdor.av.)               | Alezredes    | Oberstleutnant           | Lieutenant Colonel<br>(Lt.Col.) | Wing Commander<br>(W.C)           |
| Comandor aviator<br>(Cdor. av.)                          | Ezredes      | Oberst                   | Colonel<br>(Col.)               | Group Captain<br>(G.C.)           |
|                                                          |              |                          | Brigadier General               |                                   |
| General de escadra aviator<br>(Gen. esc. av.)            | Vezérőrnagy  | Generalmajor             | Major General<br>(Maj.Gen.)     | Air Commodore<br>(A.C.)           |
| General comandant aviator<br>(Gen. com. av.)             | Altábornagy  | Generalleutnant          | Lieutenant General<br>(Lt.Gen.) |                                   |
|                                                          | Vezérezredes | Generaloberst            | General of the Air<br>Force     | Air Marshal                       |
| General inspector aviator<br>(Gen.insp. av.)             |              | General der<br>Flieger   | General<br>(Gen.)               | Air Vice Marshal<br>(A.V.M.)      |
|                                                          |              | Generalfeldma<br>rschall |                                 | Air Chief Marshal                 |
| Maresal de aviatie<br>(Regele Mihai I.)                  |              | Reichsmarsch<br>all      |                                 | Marshal of the<br>Royal Air Force |

| FARR                                                          | Magyar Királyi<br>Honvéd<br>Légierő | Luftwaffe      | Bolgár<br>Légierő       | Szovjet Légierő<br>(V-VS) |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------|----------------|-------------------------|---------------------------|
| Elev soldat aviator                                           |                                     |                |                         |                           |
| Elev caporal aviator                                          |                                     |                |                         |                           |
| Elev sergent aviator                                          |                                     |                |                         |                           |
|                                                               | Honvéd                              | Flieger        | Rednik                  | Lyotchik                  |
|                                                               | Őrvezető                            | Gefreiter      | Efreitor                | Yefrejtör                 |
|                                                               | Tizedes                             | Obergefreiter  |                         |                           |
|                                                               | Szakaszvezető                       | Hauptgefreiter |                         |                           |
| Adjutant stagiar aviator<br>(Adj.stag. av.)                   | Őrmester                            | Unterofizier   | Kandidat<br>Podofitiser | Mladshij Serzhant         |
| Adjutant aviator<br>(Adj. av.)                                | Törzsőrmester                       | Feldwebel      | Podofitiser             | Serzhant                  |
| Adjutant major aviator<br>(Adj.maj: av.)                      | Főtörzsőrmester                     | Oberfeldwebel  | Feldfebel               | Starshina                 |
| Adjutant sef aviator<br>(Adj.sef av.)                         |                                     |                |                         |                           |
| Ofiter echipaj clasa III-a<br>aviator<br>(Of.ech.cl. III av.) | Alhadnagy                           |                |                         | Mladshij Lejtenant        |

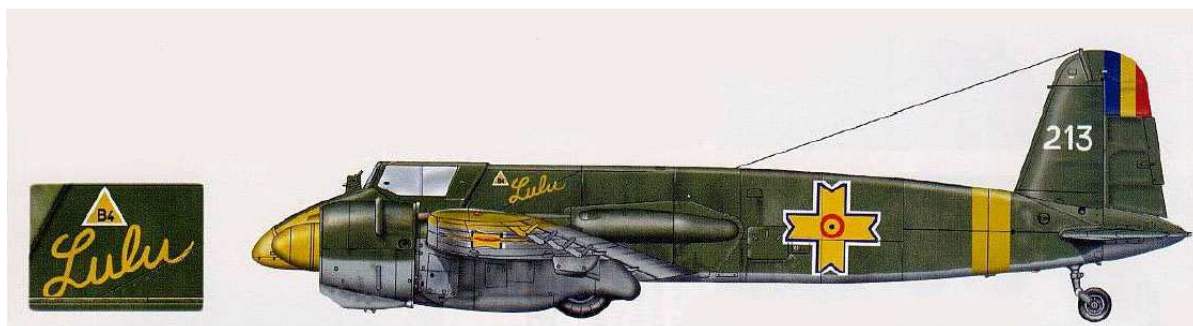
|                                                             |              |                      |                   |                    |
|-------------------------------------------------------------|--------------|----------------------|-------------------|--------------------|
| Ofiter echipaj clasa II-a<br>aviator<br>(Of.ech.cl. II av.) |              |                      |                   |                    |
| Ofiter echipaj clasa I-a aviator<br>(Of.ech.cl. I av.)      | Zászlós      |                      |                   |                    |
| Sublocotenent aviator (Slt.<br>av.)                         | Hadnagy      | Leutnant             | Podporucik        | Lejtenant          |
| Locotenent aviator<br>(Loc. av.)                            | Főhadnagy    | Oberleutnant         | Porucik           | Starshij Lejtenant |
| Capitan aviator<br>(Cpt. av.)                               | Százados     | Hauptmann            | Kapitan           | Kapitan            |
| Locotenent comandor aviator<br>(Loc. cdor. av.)             | Őrnagy       | Major                | Major             | Major              |
| Capitan comandor aviator<br>(Cpt cdor.av.)                  | Alezredes    | Oberstleutnant       | Podpolkovnik      | Podpolkovnik       |
| Comandor aviator<br>(Cdor. av.)                             | Ezredes      | Oberst               | Polkovnik         | Polkovnik          |
|                                                             |              |                      |                   |                    |
| General de escadra aviator<br>(Gen. esc. av.)               | Vezérőrnagy  | Generalmajor         | General-Major     | General Major      |
| General comandant aviator<br>(Gen. com. av.)                | Altábornagy  | Generalleutnant      | General-Lejtenant | General Lejtenant  |
|                                                             | Vezérezredes | Generaloberst        |                   | General Polkovnik  |
| General inspector aviator<br>(Gen.insp. av.)                |              | General der Flieger  | General           |                    |
|                                                             |              | Generalfeldmarschall |                   |                    |
| Maresal de aviatie<br>(Regele Mihai I.)                     |              | Reichsmarschall      |                   |                    |

A Hs 129-es:

A Hs 129-es csatarepülőgép kifejlesztésének ötlete a spanyol polgárháború alatt ötlött fel a német legfelső katonai parancsnokság (Oberkommando der Wehrmacht, OKW) körében, akik addig alábecsülték a csatarepülőgépek jelentőségét. A Schlachtflieger, egy kicsi, jól páncélozott repülőgép, mely speciálisan a földi csapatok támogatására alkalmas. 1937 májusában írták ki a tendert a legnagyobb német repülőgépgyártóknak egy ilyen gép tervezésére, mely alkalmas ellenséges csapatösszevonások, járműoszlopok és páncélosok megsemmisítésére. A gép lehetőleg kicsi kellett hogy legyen, hogy két kisteljesítményű motor is elég legyen a meghajtásához. A kis sziluett és a két repülőgépmotor megnöveli a túlélőképességét az ellenséges légvédelemmel szemben. A pilótafülkét és a motorokat 75 mm-es páncélzattal kell borítani, ami védelmet biztosít akár egy 20 mm-es légvédelmi lövedék ellen is. Két pályázó nyújtott be terveket, a Focke Wulf és a Henschel. Az OKW elképzeléseit a Henschel gép fedte le legjobban, ezért megbízást adtak egy prototípus megépítésére. 1939 elején a Henschel vezető konstruktőrije, Friedrich Nikolaus által épített prototípus, a Hs 129V-

1 végrehajtotta első felszállását. A gép egy kicsi, alsószárnyas gép volt két Argus 410-es léghűtéses repülőgépmotorral, mely egyenként 465 LE teljesítményt adott le. A kabint 6–12 mm-es páncélzattal látták el. Fegyverzete az orrban a kabin két oldalán elhelyezett két 20 mm-es MG151-20 géppuska és két 7,92 mm-es MG-17 géppuska volt.

A gép nem valósította meg az OKW elképzeléseit. A repülőgépmotorok gyengék voltak a nagy igénybevételű manőverek végrehajtásához, a kabin pedig túl szűk, rossz kilátást biztosított. A gyártást mégis megkezdték a csatarepülőgépek hiánya miatt. A szériagép, a Hs 129B-1 a francia Gnome Rhone 14M 4/5-ös repülőgépmotort kapta, mely leváltotta az Argust, ez felszállásnál 740 LE teljesítményt adott. A kabint is átalakították. Jobb lett a gép manőverező képessége, de még mindig messze járt az elvárttól. Variálható volt a fegyverzete és bombákat is vihetett magával.



Hs 129B2.<sup>695</sup>

|                      |                                                                      |
|----------------------|----------------------------------------------------------------------|
| Kibocsájtó ország    | Németország                                                          |
| Alkalmazási terület  | Harckocsi elhárító csatarepülő                                       |
| Gyártó               | Henschel                                                             |
| Bevetési időszak     | 1942-1945                                                            |
| Legyártott darabszám | 875 darab (V-1/V-12 prototípus 12 darab, B-0 10 darab, B-1 12 darab) |
| Repülőgép motor      | 740 LE-s Gnome-Rhone 14M 04/05 kétsoros csillagmotor                 |
| Fesztávolság         | 14.20 m                                                              |
| Hossz                | 9.75 m                                                               |
| Magasság             | 3.25 m                                                               |
| Szárnyfelület        | 29 négyzetméter                                                      |
| Szerkezeti tömeg     | 3810 kg                                                              |
| Felszálló tömeg      | 5250 kg                                                              |
| Személyzet           | 1 fő                                                                 |

<sup>695</sup> Bernád: Hs 129 17-20. o. és Munson: A II. világháború repülőgépei 286-287. o.

|                     |                                               |
|---------------------|-----------------------------------------------|
| Legnagyobb sebesség | tengerszinten 380 km/h, 3700 méteren 407 km/h |
| Szolgálati magasság | 5400 m                                        |
| Csúcsmagasság       | 9000 m                                        |
| Hatótávolság        | 688 km                                        |

A Hs 129B-2 változatai:

- Hs 129B-2 R-1: két 13 mm MG 131 géppuska és két 20 mm MG151-20 gépágyú.
- Hs 129B-2 R-2: két 7.92 MG 17 géppuska és 20 mm MG151-20 gépágyú, egy 30 mm MK 101 gépágyú gondola a törzs alatt.
- Hs 129B-2 R-3: négy 13 mm MG 131 géppuska.
- Hs 129B-2 R-4: két 13 mm MG 131 géppuska és két 20 mm MG151-20 gépágyú, bomba felfüggesztési pontok a törzs alatt egy 250 kg a szárnyakon négy 50 kg bomba számára.
- Hs 129B-2 WA: két 20 mm MG151-20 gépágyú, egy 37 mm BK 3.7 gépágyú gondola a törzs alatt.

A géppuskák átlagosan 500 lövedékes tárral, a 20 mm-es gépágyúk 125 lövedékes tárral és a 30 mm-es gépágyúk 30 lövedékes tárral rendelkeztek.<sup>696</sup>

A Hs 129-es először Észak-Afrikában mutatkozott be, de nem ért el jelentős sikereket. Rosszul irányíthatónak és megbízhatatlannak tartották, elsősorban az elégtelen teljesítményű repülőgép motorok miatt.<sup>697</sup> A 2. német csatarepülő ezred 4. századának (Schlachtgeschwader 2, Staffel 4 - 4./SG 2) 12 Hs 129B-2 csatarepülőgépe 1942. november 17-én repülte első bevetését egy brit szállítójármű oszlop ellen és két brit páncélgépkocsit ki is lőttek, de a 30 mm MK 101 gépágyúk nem bizonyultak elég hatékonynak a brit páncélozott harcjárművek ellen. A sivatagi homok komoly károkat okozott a repülőgép motorokban, ezért a levegőszűrőkre homokszűrőket szereltek, de ez sem bizonyult hatékony védelemnek. A csatarepülő század egy hét után már csak 4 bevethető repülőgéppel rendelkezett.<sup>698</sup>

A németek a keleti fronton először Sztálingrád térségében vetették be a Hs 129B-2-et nagyon jó hatásfokkal. A gép jó védettségének köszönhetően kis veszteséggel szerepelt. A szovjet katonák is hamar elkezdtek tisztelni. A beásott földi légvédelem által a gép sebezhető volt, a legtöbb akkor veszett oda, mikor megerősített célpont ellen támadtak. Egy idő után a típust a németek csak szovjet áttörések ellen vetették be, mert ekkor a szovjetek mozgásban voltak és

<sup>696</sup> Maddox, Oleg: IL2 Sturmovik 1946 (1C:Maddox Games, Ubisoft, 2006)

<sup>697</sup> Spick, Mike: A Luftwaffe bombázó ászai (Hajja & fiai, Debrecen, 2001) 270. o.

<sup>698</sup> Bernád: Hs 129 35. o.

nem rendelkeztek felállított légvédelemmel. Ekkor nagyon hatékonyan tevékenykedtek a csatarepülőgépek, amúgy az áttörésekre is egyre gyakrabban került sor.<sup>699</sup>

A csatarepülőgépek napi bevetésének forgatókönyve a front gyors változása miatt minden reggel fegyveres felderítéssel indult. Pár gép az egység ellenőrzése alá tartozó légtér különböző szektoraiba repült, hogy tudják pontosan, hol vannak a szovjet célpontok. Általában hamar kiismerték magukat a bevetési körzetükben, azt is tudták, hogy előző éjszaka hol voltak a szovjetek gépesítet vagy páncélos egységek, és pontosan kitudták következtetni merre keressék őket másnap reggel. Ráadásul, ha az ellenséges harckocsiegységek áttörtek, akkor nyílt területen nyomultak tovább, ami megkönnyítette a csatarepülőgépek dolgát. Ekkor az volt a feladatuk, hogy lassítsák le a szovjet előrenyomulást iramát. A földi csapatoknak így maradt ideje a védelmi állások megerősítésére és az offenzíva megállítására. Ha a fronton rés nyílt az arcvonalon, az ő feladatuk volt azt betömni. Ha olyan szovjet páncélos egységekre bukkantak melyek ellenállás nélkül törtek előre, rendszerint az utánpótlást szállító járműveket támadták. Ezeket viszonylag egyszerű volt géppuskával és gépágyúval kilőni. A pilóták tudták, hogy a támadóéket alkotó páncélos egységek nem jutnak messzire, ha a harckocsik üzemanyaga elfogy. Amint azonban az ellenséges páncélosok összezsúfolnak csapataikkal, a harckocsik váltak a legfontosabb célpontokká.

A csatarepülőgépek az ellenséges harckocsikat és páncélozott járműveket általában kacsázó bombázással támadták. Nagy sebességgel repültek a föld felett 4-10 méter magasságban, és a bombákat éppen akkor dobták le, mikor a harckocsi eltűnt a repülőgép orra alatt. A 250 kg bombák a földön kacsázva találták el a célt, vagy pontosan ráestek. A bombákat időzített gyújtóval látták el, így a támadóknak elég idejük maradt arra, hogy eltűnjenek a robbanás előtt. Ezzel a módszerrel nagyon pontosan céloztak, gyakran használták olyan harckocsik ellen, melyek nyílt terepen haladtak. Miután kioldották a bombákat a körzetben még fellelhető célpontokat géppuskával és gépágyúval lőtték szét.<sup>700</sup>

A Ju 87-es:

A Ju 87 zuhanóbombázó fejlesztésének ötlete I. világháborús tapasztalatokra vezethető vissza, mikor a kétfedeles gépek bebizonyították, hogy a zuhanórepülésben végrehajtott bombavetés felülmúlja a hagyományos vízszintes bombázásokét, jóllehet az akkori primitív

<sup>699</sup> Smith, J.R. - Goss, C. - Pegg M.: Luftwaffe Groundattack Units 1937-1945 (Ian Alan Publishing) 31- 35 o.

<sup>700</sup> Price, Alfred: Az Fw 190-es szolgálatban (Hajja & fiai, Debrecen, 2000) 182 – 183 o.

célzó berendezések meg sem közelítették a negyvenes évek műszereit. A német Junkers Ju 87 elődjének a K 47-es típust tartják, amelynek „szellemi atyja” Karl Plauth volt, az 51. német vadászszázad egykori parancsnoka. A gépet eredetileg kétülékes vadásznak szánták, de a versaillesi szerződés értelmében a németeknek minden katonai gép építését megtiltották. Így polgári gépként született meg 1927-ben A 48 néven. A németek már 1920-ban kijátszották a tilalmat és megkezdték a későbbi Luftwaffe magjának a megteremtését. A Szovjetunióval kötött titkos megegyezés alapján Lipezskben állítottak fel kísérleti központot a pilóták és a gépek számára. Így azután Plath semmiféle nehézségbe nem ütközött gépe kísérleteinél. Gondos próbák alapján a Junkers Művek svédországi, limnhami gyárában az A 48-as 3 katonai változatát tesztelték. Ennél a változatnál használták először a futósátrak közé felfüggesztett bombaberendezést. Az első prototípus 1935-ben készült el. Göring a Luftwaffe fejlesztési részleg vezetőjéül Wolfgang von Richthofent nevezte ki, aki a zuhanóbombázás esküdt ellensége volt. Álláspontja szerint a zuhanórepülésben támadó gép 3000 méter alatt teljesen védtelen áldozata a légvédelemnek és a viszonylag lassan, alacsonyan repülő gépeket egytől egyig lelövik. A típus fejlesztését azonnal leállította.

Időközben azonban az amerikaiak tovább folytatták a kísérleteiket, és a repülőgép hordozók fedélzetére szánt Helldiver és Curtis Hawk gépekkel jelentős sikereket értek el. A zuhanóbombázók megjelentek a repülőgép bemutatókon is, amelyek egyikét az éppen az Egyesült Államokban utazgató Ernst Udet is megtekintette. Megdöbbenve látta az otthon felhagyott elmélet gyakorlati eredményességét. Amikor azután Göring a Luftwaffe felépítésénél az egykori híres vadászpilóta véleményét kérte, Udet egyértelműen kiállt az új harc eljárás mellett. Olyannyira, hogy azután két Hawk gépet is vásároltak, amelyeket a tempelhofi repülőtéren próbáltak ki. A kísérletek a jelenlévőket – köztük Kesselringet és Milchét – egyáltalán nem győzték meg. Udet azonban tovább próbálkozott a gépekkel. Amikor azután kinevezték a vadászrepülők felügyelőjének, elérkezettnek látta az időt, hogy Richthofen ellenében tegyen is valamit. Személyes közbenjárása vezetett oda, hogy a Reichsluftfahrtministerium pályázatot hirdetett egy zuhanóbombázó tervezésére. 1935 végére elkészült a Junkers Ju 87V-1-es, a gép már magán hordozta a későbbi változatok alapjellegzetességét a tört szárnyát és a K 47 kettős vezérsíkját is. Léghűtéses 12 hengeres Rolls-Royce Kestler V motort kapott, amely kéttollú fa légcsavart hajtott meg. A merev

nadrágszerű burkolattal épített futómű akkoriban a sportgépeknél szinte mindennapos volt.<sup>701</sup>

A lengyel hadjárat tapasztalatai alapján az RLM a Ju 87B-2 modernizálását írta elő, elsősorban gyenge hátsó védelme miatt. Megszületett a Ju 87D változat, melynek hátsó lövészabinját plusz páncélzattal és új fedélzeti géppuskával erősítették meg, a szárnyakba a korábbi két 7, 9 mm géppuska helyett 20 mm-es gépágyúkat szereltek. Az új Jumo 211 motor 1400 LE teljesítményt adott le. A gyártás 1941 júniusában kezdtek meg, 1037 gépre adtak le megrendelést.

A törzset és a kabintetőt sokkal áramvonalasabbra tervezték. Az erősebb repülőgépmotor lehetővé tette, hogy ez a változat a korábbi 1000 kg helyett 1800 kg bombaterheléssel repülhessen. A pilóta és a lövész kabinját, illetve a motor burkolatát 4–10 mm-es páncélzattal látták el. A fejlesztések egy jobban manőverezhető gépet eredményeztek.<sup>702</sup> A románok a Ju 87D-3 változatot kapták meg, majd a veszteségeket Ju 87D-5 gépekkel pótolták, a különbség a két változat között annyi volt, hogy a D-5 kerekeit le lehetett robbantani, így kényszerleszállásnál a gép nem fordult át, ami gyakran a hajózók halálához vezethetett. Továbbá a D-5-ös fesztávolsága egy kicsit nagyobb volt és az MG 17-es 7,9 mm-es gépuskák helyett két 20 mm-es gépágyú volt beépítve. A típus első harci bevetésére a spanyol polgárháborúban került sor, ahol a Ju 87A altípust próbálták ki. A háború végéig mindenhol jelen volt Európában.

Ju 87D-3:<sup>703</sup>

|                      |                                                          |
|----------------------|----------------------------------------------------------|
| Kibocsájtó ország    | Németország                                              |
| Alkalmazási terület  | Zuhanóbombázó és csatarepülő                             |
| Gyártó               | Junkers Flugzeug und Motorenwerke A.G.                   |
| Bevetési időszak     | 1943-1945                                                |
| Legyártott darabszám | 4881 darab (Ju 87 összes változat)                       |
| Repülőgép motor      | 1420 LE-s Junkers jumo 211J-1, függő 12 hengeres V-motor |
| Fesztávolság         | 13.82 m                                                  |
| Hossz                | 11.52 m                                                  |
| Magasság             | 3.84 m                                                   |
| Szárnyfelület        | 32 négyzetméter                                          |
| Szerkezeti tömeg     | 3900 kg                                                  |

<sup>701</sup> Punka György: Kis Stuka (Top Gun 1998/6)

<sup>702</sup> Oleg Madox: IL2 Sturmovik 1946

<sup>703</sup> Munson: A II. világháború repülőgépei 131-132. o. és Ju 87 Stuka in action (Squadron Signal Publications, Aircraft in action 73, Carrollton, Texas, 1986) 51. o.

|                     |                                                                       |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Felszálló tömeg     | 5850 kg                                                               |
| Személyzet          | 2 fő                                                                  |
| Legnagyobb sebesség | tengerszinten 334 km/h, 4350 méteren 382 km/h                         |
| Szolgálati magasság | 6500 m                                                                |
| Hatótávolság        | 1500 km                                                               |
| Fegyverzet          | Két 7,9 mm-es MG 81 és két 7,9 mm-es MG 17-es géppuska, 1800 kg bomba |

A B-24-es:

Mind az 5 amerikai bombázócsoporth, amely a Tidal Wave támadásban részt vett, a B-24 D modellel volt felszerelve, amely 4 darab 1200 lóerős Pratt & Whitney R-1830-33 Twin Wasp repülőgép motorokkal rendelkezett, ami 14 hengeres és kétsoros volt. Az olajhűtőket a motorok két oldalán helyezték el, így alakítva ki az összetéveszthetetlen elliptikus motorburkolatokat. A motorokat három tollú, állandó fordulatszámú, vitorlába állítható Hamilton Standard Hidromatic légcsavarokkal szerelték fel, 3,53 m átmérővel. A típust nagy karcsúságú Davis-keresztmetszetű szárnnyal látták el, amely a NACA egyik kiemelkedő szárny tervező mérnökéről kapta a nevét. Ennek a profilnak kis sebességen 25, nagy sebességen 10 százalékkal kisebb volt a légellenállása, viszont instabilabb volt a hagyományos profiloknál. A középen elhelyezett, mellső és hátsó részre osztott bombatér közepén egy járópalló húzódott, mely egyben fő hossztartóként is funkcionált. Az egyedi kialakítású görgős bombatár ajtók a törzs két oldalán felfelé csúsztak, a hagyományos kifelé nyíló csuklós megoldásoknál sokkal kisebb légellenállással. Az USAAF-ban tízfős személyzettel repültek a B-24-esek.<sup>704</sup> Veterántalálkozókon az első és a másodpilótát általában úgy tudták megkülönböztetni, hogy az első pilóta a bal, a másodpilóta a jobb fülére nem hallott rendesen a repülőgépmotorok nagy zaja miatt.

Ez a típus gyorsabb volt a B-17-nél, 467 km/h sebességével, a hatótávolsága is nagyobb volt és bombaterhe is meghaladta a B-17-ét. A B-24-es 3.628 kg bombaterhelést bírt el. A B-17-es viszont jobban bírta a sérüléseket, stabilabb volt és jobban kormányozható. Eltérő utazósebességük miatt szinte soha nem repültek közös kötelékben, ha igen, a német vadászok ilyenkor mindig a B-24-eseket támadták.<sup>705</sup> 2738 épült a D modellből, az első 1942 májusában készült el. Három repülőgépgyárban gyártották: CO-Consolidated, San-Diego; CF-

<sup>704</sup> Eden, Paul és Moeng, Soph: A második világháború repülőgépeinek szerkezete (Alexandra, 2003) 30–31. o.

<sup>705</sup> Warbirds of world war two: Episode 2.: The B-24 (a felvétel a szerző birtokában)

Consolidated, Fort Worth és DT-Douglas, Tulsa. A B-24 volt az amerikai bombázók közül a legnagyobb példányszámban gyártott típus, több mint 18424 gépet szállítottak az összes hadszíntérre a második világháború alatt.<sup>706</sup>

B-24D:<sup>707</sup>

|                      |                                                                                                     |
|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Kibocsájtó ország    | USA                                                                                                 |
| Alkalmazási terület  | Távolsági nehézbombázó és szállító                                                                  |
| Gyártó               | Consolidated-Vultee Aircraft Corporation                                                            |
| Bevetési időszak     | 1942-1943                                                                                           |
| Legyártott darabszám | 2738 darab                                                                                          |
| Repülőgép motor      | Négy 1200 LE Pratt & Whitney R-1830-33 Twin Wasp kétsoros csillagmotor                              |
| Fesztávolság         | 33.55 m                                                                                             |
| Hossz                | 21.16 m                                                                                             |
| Magasság             | 5.49 m                                                                                              |
| Szerkezeti tömeg     | 17500 kg                                                                                            |
| Felszálló tömeg      | 26000 kg                                                                                            |
| Személyzet           | 12 fő                                                                                               |
| Legnagyobb sebesség  | 480 km/h (9150 méteren)                                                                             |
| Szolgálati magasság  | 8550 m                                                                                              |
| Hatótávolság         | 3360 km                                                                                             |
| Fegyverzet           | 11 darab 50 cal (12.7 mm) nehézgéppuska, 2275 kg normál bombateher (rövidtávú bevetéseknél 5450 kg) |

<sup>706</sup> Nastase - Melinte - Bujor: Ploesti LLS 5. o.

<sup>707</sup> Munson: A II. világháború repülőgépei 63-65. o.

**A I.A.R 80 és I.A.R. 81 főbb műszaki adatai :<sup>708</sup>**

| <b>Típus</b>                                   | <b>80</b>  | <b>80</b>   | <b>80A</b>   | <b>81</b>     | <b>80A</b>     | <b>81</b>      | <b>80A</b>     | <b>80B</b>     | <b>80B</b>     | <b>80B</b>     | <b>81</b>      | <b>80C</b>     | <b>81A</b>     | <b>81C</b>     |
|------------------------------------------------|------------|-------------|--------------|---------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Gyári szám                                     | <b>0</b>   | <b>1-50</b> | <b>51-90</b> | <b>91-105</b> | <b>106-150</b> | <b>151-175</b> | <b>176-180</b> | <b>181-200</b> | <b>201-211</b> | <b>212-230</b> | <b>231-240</b> | <b>241-290</b> | <b>291-300</b> | <b>301-450</b> |
| Feladatkör                                     | Prototípus | V           | V            | VB            | V              | VB             | V              | V              | V              | V              | VB             | V              | VB             | V              |
| <b>Fegyverzet</b>                              |            |             |              |               |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| FN 7.92mm                                      | x2         | x4          | x6           | x6            | x6             | x6             | x6             | x4             | x4             | x4             | x4             | x4             | x4             | x2             |
| FN 13.2mm                                      | -          | -           | -            | -             | -              | -              | -              | x2             | x2             | x2             | x2             | -              | x2             | -              |
| Ikaria 20mm                                    | -          | -           | -            | -             | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | x-2            | -              | -              |
| Mauser 20mm                                    | -          | -           | -            | -             | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | -              | x2             |
| <b>Méretek</b>                                 |            |             |              |               |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Hossz (m)                                      | 8.16       | 8.90        | 8.97         | 8.97          | 8.97           | 8.97           | 8.97           | 8.97           | 8.97           | 8.97           | 8.97           | 8.97           | 8.97           | 8.97           |
| Magasság (m)                                   | 3.60       | 3.60        | 3.60         | 3.60          | 3.52           | 3.52           | 3.52           | 3.52           | 3.52           | 3.52           | 3.52           | 3.52           | 3.52           | 3.52           |
| Fesztávolság (m)                               | 10.00      | 10.52       | 10.52        | 10.52         | 10.52          | 10.52          | 10.52          | 10.52          | 11.00          | 11.00          | 11.00          | 11.00          | 11.00          | 11.00          |
| Szárnyfelület(m2)                              | 15.50      | 16.00       | 16.00        | 16.00         | 16.00          | 16.00          | 16.00          | 16.00          | 16.50          | 16.50          | 16.50          | 16.50          | 16.50          | 16.50          |
| <b>Tömeg adatok (kg)</b>                       |            |             |              |               |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Szerkezeti tömeg                               | 1780       | 2080        | 2125         | 2125          | 2125           | 2155           | 2125           | 2135           | 2135           | 2190           | 2130           | 2200           | 2190           | 2200           |
| Felszálló tömeg                                | 2270       | 2685        | 2720         | 2750          | 2750           | 2780           | 2750           | 2810           | 2810           | 2870           | 2800           | 2880           | 2870           | 2900           |
| +325 kg bomba                                  | -          | -           | -            | 3075          | -              | 3105           | -              | -              | -              | -              | 3125           | -              | 3195           | -              |
| + póttartály                                   | -          | -           | -            | -             | -              | -              | -              | -              | 2960           | 3020           |                | 3030           | 3020           | 3060           |
| <b>Szolgálati magasság (m)</b>                 | 11000      | 10500       | 10500        | 10000         | 10500          | 10000          | 10500          | 10000          | 10000          | 10000          | 10000          | 10000          | 9500           | 10000          |
| Emelkedés 5000 méterre (perc)                  | 6'00"      | 6'15"       | 5'50"        | 6'30"         | 5'50"          | 6'30"          | 5'50"          | 6'30"          | 6'30"          | 6'35"          | 6'30"          | 6'35'          | 6'30"          | 6'30"          |
| +325 kg bomba                                  | -          | -           |              | 7'30'         | -              | 7'30"          | -              | -              | -              | -              | 7'30"          | -              | 7'30"          | -              |
| <b>Legnagyobb sebesség 4500 méteren (km/h)</b> |            |             |              |               |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Maximum                                        | 510        | 514         | 500          | 500           | 500            | 500            | 500            | 500            | 500            | 500            | 500            | 500            | 500            | 500            |
| +325 kg bomba                                  | -          | -           | -            | 470           | -              | 470            | -              | -              | -              | -              | 470            | -              | 470            | -              |
| + póttartály                                   | -          | -           | -            | 470           | -              | 470            | -              | -              | 470            | 470            | 470            | 470            | 470            | 480            |
| Minimum                                        | ?          | 200         | 205          | 205           | 205            | 205            | 205            | 205            | 205            | 205            | 205            | 205            | 215            | 210            |
| Leszálló                                       | ?          | 170         | 175          | 175           | 175            | 175            | 175            | 175            | 175            | 175            | 175            | 175            | 180            | 175            |
| <b>Kifutópálya hossza (m)</b>                  |            |             |              |               |                |                |                |                |                |                |                |                |                |                |
| Felszállásnál                                  | ?          | 260         | 300          | 300           | 300            | 300            | 300            | 350            | 350            | 350            | 350            | 350            | 350            | 350            |
| +325 kg bomba                                  | -          | -           | -            | 400           | -              | 500            | --             | -              | -              | -              | 500            | -              | 500            | -              |
| Leszállásnál                                   | ?          | 430         | 350          | 350           | 350            | 350            | 350            | 400            | 400            | 400            | 400            | 400            | 400            | 400            |
| <b>Hatótávolság</b>                            | ?          | 760         | 730          | 730           | 730            | 730            | 730            | 730            | 730            | 730            | 730            | 730            | 730            | 730            |
| +325 kg bomba                                  | -          | -           | -            | 695           | -              | 695            | -              | -              | -              | -              | 695            | -              | 690            | -              |
| + póttartály                                   | -          | -           | -            | 1030          | -              | 1030           | -              | 1030           | 1030           | 1030           | 1030           | 1030           | 1030           | 1030           |

<sup>708</sup> Antoniu - Cocos: I.A.R. 80 17-55. o., Munson: A II. világháború repülőgépei 355-356. o. és Axworthy - Craciunoiu - Scafeş: Third Axis Fourth Ally 256. o.

**1941-es vadászgépek főbb műszaki adatai 1:**

| <b>Repülőgéptípus</b>                              | <b>I.A.R. 80 (1-50)</b>                     | <b>I-16 type 24</b>                                   | <b>Hurricane MK.I</b>                                  | <b>MiG-3</b>                                           |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| <b>Kibocsátó ország</b>                            | <b>Románia</b>                              | <b>Szovjetunió</b>                                    | <b>Nagy Britannia</b>                                  | <b>Szovjetunió</b>                                     |
| <b>Alkalmazási terület</b>                         | <b>Vadász</b>                               | <b>Vadász és vadászbombázó</b>                        | <b>Vadász és vadászbombázó</b>                         | <b>Vadász és vadászbombázó</b>                         |
| <b>Gyártó/Tervezőiroda</b>                         | <b>I.A.R.-Brasov</b>                        | <b>Polikarpov</b>                                     | <b>Hawker Aircraft Ltd.</b>                            | <b>Mikoljan-Gurevics</b>                               |
| <b>Bevetési időszak</b>                            | <b>1941-1943</b>                            | <b>1939-1943</b>                                      | <b>1939-1942</b>                                       | <b>1940-1942</b>                                       |
| <b>Legyártott darabszám</b>                        | <b>50 darab</b>                             | <b>Minden altípussal együtt 6555 darab</b>            | <b>600 darab</b>                                       | <b>Minden altípussal együtt 3722 darab</b>             |
| <b>Repülőgép motor</b>                             | <b>1025 LE-s I.A.R. 14K 1000A</b>           | <b>Tengerszinten 1000LE-s Svezov M-63</b>             | <b>1030 LE-s Rolls Royce Merlin II 12 cilinderes V</b> | <b>1350 LE-s Mikulin AM-35A V motor</b>                |
| <b>Fesztávolság</b>                                | <b>10.52 m</b>                              | <b>9 m</b>                                            | <b>12.9 m</b>                                          | <b>10.2 m</b>                                          |
| <b>Hossz</b>                                       | <b>8.90 m</b>                               | <b>6.13 m</b>                                         | <b>9.58 m</b>                                          | <b>8.25 m</b>                                          |
| <b>Magasság</b>                                    | <b>3.60 m</b>                               | <b>m</b>                                              | <b>m</b>                                               | <b>m</b>                                               |
| <b>Szárnyfelület</b>                               | <b>16.00 négyzetméter</b>                   | <b>15.54 négyzetméter</b>                             | <b>23.88 négyzetméter</b>                              | <b>7.44 négyzetméter</b>                               |
| <b>Szerkezeti tömeg</b>                            | <b>2080 kg</b>                              | <b>1382.5 kg</b>                                      | <b>kg</b>                                              | <b>2770 kg</b>                                         |
| <b>Felszálló tömeg</b>                             | <b>2685 kg</b>                              | <b>1882 kg</b>                                        | <b>kg</b>                                              | <b>3718 kg</b>                                         |
| <b>Személyzet</b>                                  | <b>1 fő</b>                                 | <b>1 fő</b>                                           | <b>1 fő</b>                                            | <b>1 fő</b>                                            |
| <b>Legnagyobb sebesség</b>                         | <b>514 km/h (4500 méteren)</b>              | <b>440 km/h tengerszinten, 475km/h (4800 méteren)</b> | <b>418 km/h tengerszinten, 527 km/h (6100 méteren)</b> | <b>505 km/h tengerszinten, 625 km/h (7800 méteren)</b> |
| <b>Szolgálati magasság</b>                         | <b>10500 m</b>                              | <b>9700 m</b>                                         | <b>10400 m</b>                                         | <b>12000 m</b>                                         |
| <b>1000 méteres magasságban a fordulókör ideje</b> | <b>22 másodperc</b>                         | <b>17-18 másodperc</b>                                | <b>19-20 másodperc</b>                                 | <b>20-21 másodperc</b>                                 |
| <b>Emelkedés egy harci fordulókör alatt</b>        | <b>800 méter</b>                            | <b>méter</b>                                          | <b>méter</b>                                           | <b>850-900 méter</b>                                   |
| <b>Emelkedési idő 5000 méterre</b>                 | <b>6'15"</b>                                | <b>6'</b>                                             | <b>8'30" 6000 méterre</b>                              | <b>6'12"</b>                                           |
| <b>Hatótávolság</b>                                | <b>760 km</b>                               | <b>440 km</b>                                         | <b>815 km</b>                                          | <b>1000 km</b>                                         |
| <b>Fegyverzet</b>                                  | <b>Négy 7.92 mm-es Browning FN géppuska</b> | <b>Két 7.62 mm-es ShKAS és két 20 mm-es ShVAK</b>     | <b>Nyolc 7.7 mm-es Browning géppuska</b>               | <b>Egy 12.7 mm-es Bs és két 7.62 mm-es ShKAS</b>       |

**1941-es vadászgépek főbb műszaki adatai 2.:**

|                                                    |                                                        |                                                        |                                                        |                                    |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|------------------------------------|
| <b>Repülőgéptípus</b>                              | <b>I.A.R. 81 (91-105)</b>                              | <b>Bf 109E-4</b>                                       | <b>CR 42</b>                                           | <b>Re 2000</b>                     |
| <b>Kibocsátó ország</b>                            | <b>Románia</b>                                         | <b>Németország</b>                                     | <b>Olaszország</b>                                     | <b>Olaszország</b>                 |
| <b>Alkalmazási terület</b>                         | <b>Vadász</b>                                          | <b>Vadász</b>                                          | <b>Vadász</b>                                          | <b>Vadász</b>                      |
| <b>Gyártó/Tervezőiroda</b>                         | <b>I.A.R.-Brasov</b>                                   | <b>Messerschmitt A.G</b>                               | <b>Fiat</b>                                            | <b>Reggiane</b>                    |
| <b>Bevetési időszak</b>                            | <b>1941-1944</b>                                       | <b>1940-1943</b>                                       | <b>1940-1945</b>                                       | <b>1940-1943</b>                   |
| <b>Legyártott darabszám</b>                        | <b>14 darab</b>                                        | <b>3408 (E összes) darab</b>                           | <b>1781 darab</b>                                      | <b>170 darab</b>                   |
| <b>Repülőgép motor</b>                             | <b>1025 LE-s I.A.R. 14K 1000A</b>                      | <b>1045 LE-s DB 605A-1</b>                             | <b>840 LE-s Fiat A.74 RC</b>                           | <b>1000 LE-s Piaggio PXI CR-40</b> |
| <b>Fesztávolság</b>                                | <b>10.52 m</b>                                         | <b>9.9 m</b>                                           | <b>9.69 m</b>                                          | <b>11 m</b>                        |
| <b>Hossz</b>                                       | <b>8.90 m</b>                                          | <b>8.7 m</b>                                           | <b>8.28 m</b>                                          | <b>7.5 m</b>                       |
| <b>Magasság</b>                                    | <b>3.60 m</b>                                          | <b>2.5 m</b>                                           | <b>3.58 m</b>                                          | <b>3.2 m</b>                       |
| <b>Szárnyfelület</b>                               | <b>16.00 négyzetméter</b>                              | <b>16.4 négyzetméter</b>                               | <b>22.4 négyzetméter</b>                               | <b>20.4 négyzetméter</b>           |
| <b>Szerkezeti tömeg</b>                            | <b>2125 kg</b>                                         | <b>1900 kg</b>                                         | <b>1720 kg</b>                                         | <b>2070 kg</b>                     |
| <b>Felszálló tömeg</b>                             | <b>2750 kg</b>                                         | <b>2670 kg</b>                                         | <b>2290 kg</b>                                         | <b>2460 kg</b>                     |
| <b>Személyzet</b>                                  | <b>1 fő</b>                                            | <b>1 fő</b>                                            | <b>1 fő</b>                                            | <b>1 fő</b>                        |
| <b>Legnagyobb sebesség</b>                         | <b>480 km/h tengerszinten, 500 km/h (4500 méteren)</b> | <b>470 km/h tengerszinten, 546 km/h (5000 méteren)</b> | <b>343 km/h tengerszinten, 426 km/h (5320 méteren)</b> | <b>520 km/h (méteren)</b>          |
| <b>Szolgálati magasság</b>                         | <b>10000 m</b>                                         | <b>11000 m</b>                                         | <b>9900 m</b>                                          | <b>10800 m</b>                     |
| <b>1000 méteres magasságban a fordulókör ideje</b> | <b>24 másodperc</b>                                    | <b>26.5-29.4 másodperc</b>                             | <b>másodperc</b>                                       | <b>másodperc</b>                   |
| <b>Emelkedés egy harci fordulókör alatt</b>        | <b>750 méter</b>                                       | <b>500 méter</b>                                       | <b>méter</b>                                           | <b>méter</b>                       |
| <b>Emelkedési idő 5000 méterre</b>                 | <b>6'15"</b>                                           | <b>5'18"</b>                                           |                                                        |                                    |
| <b>Hatótávolság</b>                                | <b>730 km</b>                                          | <b>480 km</b>                                          | <b>768 km</b>                                          | <b>680 km</b>                      |
| <b>Fegyverzet</b>                                  | <b>Hat 7.92 mm-es Browning FN</b>                      | <b>Két 7.92 mm-es MG 17 és</b>                         | <b>Két 12.7 mm-es Breda</b>                            | <b>Két 12.7 mm-es Breda-Scotti</b> |

|  |          |                      |  |  |
|--|----------|----------------------|--|--|
|  | géppuska | két 20 mm-es MG FF/M |  |  |
|--|----------|----------------------|--|--|

**1944-es vadászgépek főbb műszaki adatai 1.:**

| Repülőgéptípus                              | La 5FN                                          | P-51D Mustang                                                                   | Bf 109G-6                                                    | I.A.R. 81C (301-450)                              |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Kibocsátó ország                            | Szovjetunió                                     | USA                                                                             | Németország                                                  | Románia                                           |
| Alkalmazási terület                         | Vadász és vadászbombázó                         | Nagy hatótávolságú kísérővadász és alacsony támadó                              | Vadász                                                       | Vadász                                            |
| Gyártó/Tervezőiroda                         | S. A. Lavocskin                                 | North American Aviation Inc.                                                    | Messerschmitt A.G.                                           | I.A.R.-Brasov                                     |
| Bevetési időszak                            | 1942-1945                                       | 1944-1945                                                                       | 1943-1944                                                    | 1943-1945                                         |
| Legyártott darabszám                        | 10003 darab (La 5)                              | 7956 darab                                                                      | 23599 darab (G összes változat)                              | 150 darab                                         |
| Repülőgép motor                             | 1850 LE-s AS-82FN kétsoros csillagmotor         | 1490 LE-s Rolls-Royce Packard-Merlin V-1650-7 tizenkét hengeres V               | 1475 LE-s Daimler-Benz DB 605A-1                             | 1025 LE-s I.A.R. 14K 1000A                        |
| Fesztávolság                                | 9.8 m                                           | 11.28 m                                                                         | 10.6 m                                                       | 11.00 m                                           |
| Hossz                                       | 8.67 m                                          | 9.82 m                                                                          | 9.05 m                                                       | 8.97 m                                            |
| Magasság                                    | 2.81 m                                          | 4.16 m                                                                          | 2.34 m                                                       | 3.52                                              |
| Szárnyfelület                               | 17.5 négyzetméter                               | 21.65 négyzetméter                                                              | 10.6 négyzetméter                                            | 16.50                                             |
| Szerkezeti tömeg                            | 2828 kg                                         | 3450 kg                                                                         | 2676 kg                                                      | 2200 kg                                           |
| Felszálló tömeg                             | 3290 kg                                         | 5260 kg                                                                         | 3153 kg                                                      | 2900 kg                                           |
| Személyzet                                  | 1 fő                                            | 1 fő                                                                            | 1 fő                                                         | 1 fő                                              |
| Legnagyobb sebesség                         | 583 km/h tengerszinten, 634 km/h (6250 méteren) | 578 km/h tengerszinten, 703 km/h (7620 méteren)                                 | 530 km/h tengerszinten, 640 km/h (7000 méteren)              | 500 km/h (4500 méteren)                           |
| Szolgálati magasság                         | 11000 m                                         | 12500 m                                                                         | 11200 m                                                      | 10000 m                                           |
| 1000 méteres magasságban a fordulókör ideje | 18.5 másodperc                                  |                                                                                 | 22.6-22.8 másodperc                                          | 22 másodperc                                      |
| Emelkedés egy harci fordulókör alatt        | 1100 méter                                      |                                                                                 | 1050 méter                                                   | 800 méter                                         |
| Emelkedési idő 5000 méterre                 | 5'12"                                           | 5'50"                                                                           | 5'                                                           | 6'30"                                             |
| Hatótávolság                                | 650 km                                          | 3927 km                                                                         | 545 km                                                       | 730 km                                            |
| Fegyverzet                                  | két 20 mm-es ShVAK és 150 kg bomba              | 6 50 cal (12.7 mm), max. 908 kg bomba vagy tíz 12.7 cm-es nem irányított rakéta | Két 13 mm-es (MG131) és egy 20 mm-es (MG 151/20) vagy egy 30 | Két 7.92 mm-es Browning FN és két 20 mm-es Mauser |

|  |  |  |                |  |
|--|--|--|----------------|--|
|  |  |  | mm-es (MK 108) |  |
|--|--|--|----------------|--|

**1944-es vadászgépek főbb műszaki adatai 2.:**

| <b>Repülőgéptípus</b>                              | <b>I.A.R. 81A (291-300)</b>       | <b>P-38J</b>                                       | <b>Jak-9T</b>                                      | <b>Bf 109G-6</b>                                   |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|----------------------------------------------------|
| <b>Kibocsátó ország</b>                            | <b>Románia</b>                    | <b>USA</b>                                         | <b>Szovjetunió</b>                                 | <b>Magyarország</b>                                |
| <b>Alkalmazási terület</b>                         | <b>Vadász és vadászbombázó</b>    | <b>Vadász és vadászbombázó</b>                     | <b>Vadász</b>                                      | <b>Vadász és vadászbombázó</b>                     |
| <b>Gyártó/Tervezőiroda</b>                         | <b>I.A.R.-Brasov</b>              | <b>Lockheed Aircraft Corporation</b>               | <b>A. S. Jakoljev</b>                              | <b>Magyar Vagon és Gépgyár</b>                     |
| <b>Bevetési időszak</b>                            | <b>1943-1945</b>                  | <b>1943-1945</b>                                   | <b>1943-1945</b>                                   | <b>1944-1945</b>                                   |
| <b>Legyártott darabszám</b>                        | <b>9 darab</b>                    | <b>2970 darab</b>                                  | <b>16769 darab (Jak 9)</b>                         | <b>780 +35 lehetséges darab</b>                    |
| <b>Repülőgép motor</b>                             | <b>1025 LE-s I.A.R. 14K 1000A</b> | <b>2x 1425 LE-s Allison V 1710-12</b>              | <b>1260 LE-s Klimov VK-105 PF</b>                  | <b>1475 LE-s DB 605 AM</b>                         |
| <b>Fesztávolság</b>                                | <b>11.00 m</b>                    | <b>15.85 m</b>                                     | <b>10 m</b>                                        | <b>9.92 m</b>                                      |
| <b>Hossz</b>                                       | <b>8.97 m</b>                     | <b>11.53 m</b>                                     | <b>8.56 m</b>                                      | <b>9.03 m</b>                                      |
| <b>Magasság</b>                                    | <b>3.52 m</b>                     | <b>2.99 m</b>                                      | <b>2.44 m</b>                                      | <b>2.34 m</b>                                      |
| <b>Szárnyfelület</b>                               | <b>16.50 négyzetméter</b>         | <b>30.43 négyzetméter</b>                          | <b>17.15 négyzetméter</b>                          | <b>16.20 négyzetméter</b>                          |
| <b>Szerkezeti tömeg</b>                            | <b>2190 kg</b>                    | <b>5797 kg</b>                                     | <b>2755 kg</b>                                     | <b>2673 kg</b>                                     |
| <b>Felszálló tömeg</b>                             | <b>2870 kg</b>                    | <b>9798 kg</b>                                     | <b>3210 kg</b>                                     | <b>3148 kg</b>                                     |
| <b>Személyzet</b>                                  | <b>1 fő</b>                       | <b>1 fő</b>                                        | <b>1 fő</b>                                        | <b>1 fő</b>                                        |
| <b>Legnagyobb sebesség</b>                         | <b>500 km/h (4500 méteren)</b>    | <b>km/h tengerszinten, 676 km/h (8000 méteren)</b> | <b>km/h tengerszinten, 580 km/h (5000 méteren)</b> | <b>km/h tengerszinten, 611 km/h (4000 méteren)</b> |
| <b>Szolgálati magasság</b>                         | <b>9500 m</b>                     | <b>13410 m</b>                                     | <b>11000 m</b>                                     | <b>11550 m</b>                                     |
| <b>1000 méteres magasságban a fordulókör ideje</b> | <b>22 másodperc</b>               | <b>másodperc</b>                                   | <b>18-19 másodperc</b>                             | <b>22.6-22.8 másodperc</b>                         |
| <b>Emelkedés egy harci fordulókör alatt</b>        | <b>800 méter</b>                  | <b>méter</b>                                       | <b>1100 méter</b>                                  | <b>1050 méter</b>                                  |
| <b>Emelkedési idő 5000 méterre</b>                 | <b>6'30"</b>                      |                                                    | <b>5'30"</b>                                       | <b>5'</b>                                          |

|                     |                                                        |                                                         |                                                        |                                                         |
|---------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <b>Hatótávolság</b> | <b>730 km</b>                                          | <b>1891 km</b>                                          | <b>825 km</b>                                          | <b>563 km</b>                                           |
| <b>Fegyverzet</b>   | <b>Négy 7.92 mm-es Browning FN és két 13.2mm-es FN</b> | <b>Négy 12.7 mm-es Browning és egy 20 mm-es Hispano</b> | <b>Egy 12.7 mm-es Berezin és egy 37 mm-es Nudelman</b> | <b>Két 13 mm-es (MG131) és egy 20 mm-es (MG 151/20)</b> |

## FELHASZNÁLT IRODALOM

1. Alexandrescu, Ion: Istoria militara a poporului roman (Editura Militara, Bucuresti, 1989)
2. Anescu, V. Colonel: Rominia in razboiul antihitlerist (Editura Militara, Bucuresti, 1966)
3. Antoniu, Dan - Cicos, George: Romanian aeronautical constructions (Editura Vivaldi, Bucuresti, 2009)
4. Antoniu, Dan- Cicos, George: Vanatorul I.A.R. 80 (Editura Modelism, Bucuresti, 2000)
5. Antoniu, Dan, Cicos, George: Aviatia Romana in prima zi de razboi - 22 iunie 1941 (Editura Phoebus, Galati, 2007)
6. Avioane de vanatoare cu aripa joasa (Editata de Industria Aeronautica Romana Anul 1934)
7. Avram, Valeriu: 1 August 1943 Documente inedite (Modelism International, Bucuresti, 1993)
8. Avram, Valeriu: Aviatia de asalt – G8 (Modelism International, Bucuresti, 1994)
9. Axworthy, Mark - Craciunoiu, Cristian - Scafes, Cornel: Third Axis Fourth Ally: Romanian Armed Forces in the European War, 1941-1945 (Arms and Armour Press, London, 1995)
10. Balotescu, Nicolae: Istoria aviatiei romane (Editura stiintifica si enciclopedia, Bucuresti, 1984)
11. Beevor, Antony: Sztálingrád a keleti front fordulópontja 1942-1943 (Aquila Könyvkiadó, 2000)
12. Bergstörn, Christer - Mikhailov, Andrey: Black Cross vs. Red Star, The air war over the eastern front volume 2, Resurgence january-june 1942 (Pacifica Military History in association with Classic Publications, 2004)
13. Bernád Dénes: Heinkel He 112 in action, (Squadron/Signal Publications, Aircraft in action 159, Carrollton, Texas, 1996)
14. Bernád Dénes: Henschel Hs 129 in action (Squadron/Signal Publications, Aircraft in action 176, Carrollton, Texas, 2001)
15. Bernád Dénes: Rumanian aces of world war 2 (Osprey, Aircraft of the Aces 54, 2003)
16. Bernád Dénes: Rumanian Air Force, the prime decade (Squadron/Signal Publications, Carrollton, Texas, 1999)
17. Bernád D.– Karlenko, D.– Roba, L.: From Barbarossa to Odessa Volume 1 (Ian Allan Publishing Ltd, 2007)
18. Bernád D.– Karlenko, D.– Roba, L.: From Barbarossa to Odessa Volume 2 (Ian Allan Publishing Ltd, 2008)
19. Bibescu, George Valentin: Campania din 1913, Sectiunea la II-a de Aviatie Militara (Liga Nationala Aeriana, 1914)
20. Bucurescu, Ion George - Sandachi, Paul: Aviatia romana pe frontul de est si in apararea teritoriului vol I (Editura Tehnoprod, Bucuresti, 1993)
21. Chambre, René: Casca de zbor (Editura Militara, Bucuresti, 1980)
22. Craciunoiu, Cristian – Jean-Louis, Roba: Romanian Aeronautics in the second world war(Editura Modelism, Bucuresti, 2003)

23. Craciunoiu, Cristian - Dobran, Ioan: 222 best ARR pictures 1941-1945 (Editura Modelism, Bucuresti, 2008)
24. Craciunoiu, Cristian – Roba, Jan Louis: Escadrila alba (Editura Modelism, Bucuresti, 2002)
25. Csujkov, Vaszilij Ivanovics: The begining of the Road: The Battle of Stalingrad, (London, 1963)
26. Davis, Larry: B-24 in action (Squadron Signal Publications, Aircraft in Action 80, Carrollton, Texas, 1987)
27. Dobran, Ion: Jurnalul locotenentului Dobran (Modelism Internațional, Bucuresti, 1998)
28. Donciu, Victor: Misiunea Tidal Wave (Editura Militara, Bucuresti, 1993)
29. Dorr, Robert F.: B-24 Liberator units of the 15th Air Force (Osprey, Osprey Combat Aircraft 21, 2000)
30. Dugan, James - Stewart, Carroll: Ploesti: The Great Ground – Air Battle of 1th August 1943 (Random House Inc., New York, 1962)
31. Eden, Paul és Moeng, Soph: A második világháború repülőgépeinek szerkezete (Alexandra, 2003)
32. Friessner, Hans: Árulások, vesztett csaták (Co-Nexus Print-ter, Budapest, 1992)
33. Gentili, Roberto - Gorena, Luigi: Macchi C 202 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 41, Carrollton, Texas, 1980)
34. Gheorgiu, Constantin - Zaganescu, Florin :Aviatia - Din istoria industriei romanesti (Editura Tehnica, Bucuresti, 1981)
35. Gheorgiu, Constantin: Fabricile de avioane romanesti in perioada interbelica (Editura Tehnica, Bucuresti, 1982)
36. Gosztanyi Péter: A Vörös Hadsereg (Európa Könyvkiadó, Budapest, 1993)
37. Hastings, Max: Bombázók (Aquila Könyvkiadó, 1999)
38. Haywood, S. Hansell Jr.: The strategic air war against germany and japan: A memoir (Office of Air Force History, Washington D.C., 1986)
39. Hess, William N: B-17 Flying Fortress units of the MTO (Osprey, Combat Aircraft 38, 2003)
40. Hill, Michael: Black Sunday: Ploesti (Schiffer Publishing Ltd., Atglen, PA, 1993)
41. Hitchins, Keith: Rumania 1866-1947 (Clarendon Press, Oxford, 1994)
42. Ju 87 Stuka in action (Squadron Signal Publications, Aircraft in action 73, Carrollton, Texas, 1986)
43. Iordache, Constantin, comandor (r) aviator: Eroul aviator Vasile A. Gavrilu (Redactiei Publicatiilor pentru Strainatate, Bucuresti, 2004)
44. Iordache, Constantin, comandor (r) aviator: Incredibile intamplari aeriene (Editura Olimp, 2005)
45. Kehrig, Manfred: Stalingrad: Analyse und Dokumentation einer Schlacht (Deutsche Verlags-Anstalt, Studgart, 1974)
46. Klaus, Edgar: Durch die Hölle des Krieges, Erinnerungen eines deutschen Unternehmers an Stalingrad (Frieling, Berlin, 1991)

47. Larrabee, Eric: Commander in Chief – Franklin Delano Roosevelt, His Lieutenants and Their War (Harper & Row Publishers, New York, 1987)
48. Macdonald, Patrick: Through Darknes to Light (Images Publishing (Malvern) Ltd, Worcestershire, 1994)
49. Maddox, Oleg: IL2 Sturmovik 1946 (1C:Maddox Games, Ubisoft, 2006)
50. Magyarország a második világháborúban lexikon A-Zs (Petit Real Könyvkiadó, Budapest, 1997)
51. Massimello, Giovanni - Apostolo Giorgio: Italian aces of world war two (Osprey, Aircraft of the Aces 34, 2000)
52. Memoriele unui participant (Biblioteca Centrala a Ministerului Apararii Nationale, Bucuresti, 1979)
53. Ministerul Aerului si Marinei, Realizarile Ministerul Aerului si Marinei (Ministerul Aerului si Marinei, Bucuresti, 1938)
54. Mogaldea, Ioan: Insemnări dintr-un carnet de zbor (Editura Militara, Bucuresti, 1982)
55. Mogaldea, Ioan: Un aviator roman pe frontul de Est (Editura Majadahonda, Bucuresti, 1999)
56. Morgan, Hugh: Soviet Aces of World War 2 (Osprey, Aircraft of the Aces 15, 1997)
57. Munson, Kenneth: A II. világháború repülőgépei, a hadviselő felek valamennyi repülőgépe (Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1994)
58. Nastase, Corneliu – Melinte, Dan – Bujor, Razvan: Ploesti: Low Level Strike (Modelism International, Bucuresti, 2007)
59. Negrescu, Gheorghe: Problema industriei aeronautice in Romania (Aeroclubului Regal al Romaniei, 1931)
60. Newby, Leroy W.: Into the Guns of Ploesti (Motorbooks International Publishers & Wholesalers, Osceola, WI, 1991)
61. Newby, Leroy W.: Target Ploesti (Zebra Books, New York, 1983)
62. Nicolau, Constantin: Proba de foc, amintiri iunie 1916 ianuarie 1918 (Editura Albatros, 1983)
63. Otu, Petre: Reorganizarea armatei uscat in Armata Romana in al diolea razboi mondial (Szerk. Dutu, Alesandru, Retegan, Mihai, Editura Militara, Bucuresti, 1996)
64. Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula: Légiháború Magyarország felett 1. (Zrínyi Kiadó, 1992)
65. Pataky Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula: Légiháború Magyarország felett 2. (Zrínyi Kiadó, 1992)
66. Paulus, Friedrich: Ich stehe hier auf Befehl (Verlag für Wehrwesen Bernard & Graefe, Frankfurt am Main, 1960)
67. Pavlovschi, Mihail: O pasiune de o viata. Amintirile mele ca pilot aviator (Editura Intelligraphx, Bucuresti 2001)
68. Pelletier, Alain: French bombers of world war 2 (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 189, Carrollton, Texas, 2003)
69. Price, Alfred: Az Fw 190-es szolgálatban (Hajja & fiai, Debrecen, 2000)

70. Pruia, Aurel - Iordache, Constantin, comandor (r) aviator:Aviatori veterani de razboi (Editura Artemis, Bucuresti, 2005)
71. Punka György: Fw 189 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 142, Carrollton, Texas, 1993)
72. Rajlich-Boshniakov-Mandjukov: Slovakian and Bulgarian aces of world war 2 (Osprey, Aircraft of the Aces 58, 2003)
73. Reszneki Zákó András: Őszi Harcok 1944 (Kráter Kiadó, Budapest, 1991)
74. Roba, Jean-Louis –Craciunoiu, Cristian: Romanian Black Hussars (Editura Modelism, Bucuresti ,1998)
75. Rumtniens, Gheorghe Ion: Weg zum Satellafenstaat (Heidelberg, 1953)
76. Rust, Kenn C.: The 9th Air Force in World War II (Aero Publishers Inc., Fallbrook, CA, 1970)
77. Rust, Kenn C.: 15th Air Force Story (Temple City, 1976)
78. Salca, Horia: O istorie a uzinei I.A.R.-Brasov (Editura Universitatii Transilvania, Brasov 2006)
79. Scutts, Jerry: USAAF heavybomber units ETO & MTO 1942-1945 (Osprey, Osprey Aircam, 1977)
80. Seidl, Hans D.: Stalin's Eagles (Schiffer Publishing Ltd, Atglen, PA, 1998)
81. Sinton, S. & Hargis, R.: World War 2 Medal of Honour Recipients 2 (Osprey, 2003)
82. Smith, J.R. - Goss, C. - Pegg M.: Luftwaffe Groundattack Units 1937-1945 (Ian Alan Publishing)
83. Spahr, William J.: Sztálin hadvezérei (Aquila könyvek, 1997)
84. Spick, Mike: A Luftwaffe bombázó ászai (Hajja & fiai, Debrecen, 2001)
85. Stanaway, John: P38 Lightning Aces of ETO-MTO (Osprey, Aircraft of the aces 19, 1998)
86. Stapfer, Hans: Polikarpov Fighters in action part two (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 162, Carrollton, Texas, 1996)
87. Stapfer, Hans - Mau, Joachim - Punka György: Junkers Ju 52 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft Number 186, Carrollton, Texas, 2002)
88. Stapfer, Hans: Ilyushin IL4 in action (Squadron-Signal Publications, Aircraft in action 192, Carrollton, Texas, 2004)
89. Stinghe, Ioan Dragos: Destinul tineretii noastre - Note memorialistice, (Editura Militara, Bucuresti 2005)
90. Stoian, Dan: In zbor spre cetatile nistrene (Editura Semne, Bucuresti, 2007)
91. Stoian, Dan: Pumnul tarii - Grupul 5 Bombardament greu (Editura Modelism, Bucuresti, 1999)
92. Stout, Jay A.: Fortareata Ploiesti. Campania pentru distrugerea petrolului lui Hitler (Editura Meteor Press, Bukuresti, 2010)
93. Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943. (Pueblo Kiadó, 2003)
94. Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1943- 1945 (Pueblo Kiadó, 2003)

95. Tascau, Eugenia, Donciu, Victor: *Batalia aeriana a Romaniei (4 aprilie - 18 august 1944)* (Editura Disz-tipo, Sacele – Brasov)
96. Tascau, Eugenia, Donciu, Victor: *Escadrila 52 vanatoare* (Editura Militara, Bucuresti, 1994)
97. *The Times Atlasz Második Világháború* (Akadémiai Kiadó, Budapest, 1995)
98. Toppelskrich *Geschichte des zweiten Weltkrieges* (Bon, 1951)
99. Tobak Tibor: *Pumák földön égen* (Lap és könyvkiadó Kft, 1989)
100. Tudor, Vasile: *Avioanele Me 109 E in Romania* (Editura Tiparg, Bukuresti, 2008)
101. Tudor, Vasile: *Constantin „Bazu“ Cantacuzino – Printul Asilor* (Editura Modelism, Bukuresti, 2000)
102. Tudor, Vasile: *Ei au fortat imposibilul* (Editura Start 2001 International, Bucuresti)
103. Tudor, Vasile: *Razboiul aerian in Romania (1941-1944)* (Editura Tiparg, Bukuresti, 2006)
104. Tudor, Vasile: *Un nume de legenda Alexandru Serbanescu* (Modelism International, Bukuresti, 1998)
105. Ucrain, Constantin - Craciun, Dumitru: *Icarii din Carpati* (Editura Scriiscul Romane, Craiova, 1986)
106. Vennesson, Pascal: *Institution of Airpower: The Making of French Air Force in Gooch, Jhon: Airpower: Theory and Practice* (Frank Cass, London, 1995)
107. *Warbirds of world war two: Episode 2.: The B-24* (a felvétel a szerző birtokában)
108. Weal, John: *Jagdgeschwader 52 the Experten* (Osprey, Aviation Elite Units 15, 2004)
109. Wolff, Leon: *Low Level Mission* (Presidio Press, Novato, CA, 1957)

#### **LEVÉLTÁRI FORRÁSOK**

**Archiva Ministerului Apararii Nationale (M.Ap.N.), Bukarest, România**

**Fond Statul Major al Aerului (SMA)**

**Fond Gruparea Aeriana de Lupta (GAL) Jurnal de operatii**

**Fond Subsecretariatul de Stat al Aerului (SSA)**

**Fond Corpul Aeriana de Lupta (CAR)**

**Fond Registrul istoric al Grupului 8 asalt**

**Fondulire DOC, 319, 703, 705, 803, 948, 1376, 1377, 1436**

**Archiva Militara Romana (A.M.R.), Pitesti, România**

**Fondulire 951, 2265, 5417, 5423, 5476, 5487**

**Archiva Muzeului Aviatiei, Bukarest, România, Fond Manuscrie**

**Archivele Statului Bucuresti, Bukarest, România, Fond I.G.J.**

**Hoover Institution Archives, Stanford, California (HIA), Radu Irimescu Collection**

## **SAJTÓANYAGOK**

**Axworthy, Max: RAF deasupra Romaniei, Aureonautica nr. 5/1993**

**Punka György: Kis Stuka (Top Gun 1998/6)**

**Revista aerului si marinei, 1939. novemberi és decemberi szám**

## **A TÉMAKÖRBEN MEGJELENT SAJÁT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE**

**Novák Zoltán: Románia átállása a szövetségesek oldalára In: Történeti tanulmányok: a Debreceni Egyetem 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 Debreceni Egyetem 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 ŐSZHADERŐNEMI 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 ŐSZHADERŐNEMI PARANCSNOKSÁG SZAKMAI-TUDOMÁNYOS FÓLYÓIRATA) HU ISSN 2060-3924, X. évfolyam 3. szám 2012. július-szeptember 30 old.**