

CSONKARÉTI KÁROLY

Hadak útján

Fejezetek a cs. és kir. haditengerészet tengerészeti repülésének történetéből

A császári és királyi haditengerészet történetének külön fejezete a flotta tengerészeti repülése. A haditengerészet már 1911-ben szert tett első vízi repülőgépre, – neveztek hidroplánnak, csónak alakú teste miatt csónakrepülőnek is, – amelyet 1912-ben vett hivatalosan állományába a hajóhad. A világháború kitöréséig az időközben pilótavizsgát szerzett tisztek huszonnégy repülőgép beszerzésére bírták rá a parancsnokot, melyek közül a háború kitörésekor csak tizenegy példány maradt bevethető állapotban. A tengerészpilóták a Bécs-Floridsdorfban működő Lohner Jakab és Társa Repülőgép- és Karosszériagyár gépeit találták a legjobbnak, melyek különbek voltak a Curtiss, Nieuport vagy Caproni gépeknél.

A háború kitörése után felgyorsult a Lohner-gépek gyártása Ausztriában, valamint a megszerzett szabadalom alapján Magyarországon, az Első Magyar Repülőgép-gyár albertfalvai telephelyű üzemében, amelyet Weiss Manfréd és a Ganz-Danubius gyár alapított 1914-ben. A magyar gyár – épületei ma is állnak, – 1915 februárjában kapta a haditengerésztől az első megrendelést, s ettől kezdve a háború végéig folyamatosan szállított. Az eredeti felderítőgépeken kívül vadász, bombázó és torpedóvetésre alkalmas gépek kerültek ki a gyárakból.

A flotta összesen 857 gépet rendelt, amelyből leszállítottak 27 darab régi és kísérleti, valamint 570 új típust, tehát hadrendbe állítottak összesen 597 darabot. Ebből a magyar repülőgép-gyár 269 gépet készített, többet, mint bármelyik osztrák gyár. A magyar ipar gyártotta a tengerészeti repülés gépparkjának 45 százalékát. A gépparkból a háború végén 268 gép állt

bevetésre készen. A háború alatt nyolcvanhat kellett kiselejtezni, a többi harcban vagy szerencsétlenségben pusztult el. Az osztrák-magyar tengerészeti repülőgépek kiváló minőségét a magyar gyárban Ernst Heinkel, a többiben Ferdinand Porsche és Otto Hieronimus konstruktőrök garantálták.

A pilótavizsgáló rendelkező tengerésztisztek és altisztek, valamint a gépek számának gyarapodásával növelték a repülőállományok és támaszpontok számát, hogy a saját partszakaszt és a vállalkozásra kifutó hajókat a levegőből is biztosíthassák. A flotta a következő helyeken tartott repülőgép-állományokat (vízi repülőtereket, hangárokat és szerelőműhelyeket) a létesítés évszámával:

Póla, St. Catharina-sziget – 1911; Cosada, repülőiskola – 1912; Cattarói-öböl, Kumbor, Sebenico – 1914; Trieszt, Keszthely – a Magyarországon gyártott gépek átvételére, – 1915; Póla, Puntisella, Parenzo – 1916; Odessza, – 1918.

Támaszpontok, szerelőműhely nélkül, ideiglenes kis hangárral:

Trapano – 1915; Vallegrande – 1915; Lagosta – 1915; Ivanko – 1915; Durazzo – 1916; Rogosniza – 1916; Curzola – 1916; Lussin, – 1916; Fiume – 1916; Gravosa – 1917; Sette Castelli – 1917; Zára – 1917.

A tengerészrepülők értékes szolgálatot tettek az aknazárak felfedezésével, mert a tiszta vizű Adriában több méteres mélységben fekvő aknamezők a magasból is jól látszóttak. Számptalan légicsata és az önfeláldozásig menő bajtársiasság öregbítette hírnevüket. Ők voltak az elsők – minden nemzet repülői közül! – akik bombával elsüllyesztettek egy víz alatt menetelő ellenséges tenger-alattjárót 1916. szeptember 15-én.

E nap reggelén Durazzóból Kumborba tartva az L132 jelű tengerészeti vízrepülőgép megfigyelője, Max Sewera fregattadnagy vízfelszín alatt Cattaro felé igyekvő naszádot pillantott meg. A Cattarói-öböl bejáratát őrző Punta d'Ostro erődjétől tíz mérföldre délnyugatra voltak. Kumborban leszállva a gép pilótája, Konyovics Demeter sorhajóhadnagy, a kumbori támaszpont parancsnoka jelentette a tengeralattjárót a cirkálóflotta parancsnokságon, ahol közölték, hogy az csak ellenséges búvárhajó lehet. Parancsot kapott a megsemmisítésére. Konyovics riasztotta az L135 jelű repülőgépet, amelynek Walter Zelezny fregattadnagy volt a pilótája, s báró Otto Klimburg fregattadnagy a megfigyelője. Velük azonnal startolt. A gépeken 2-2 darab 50 kilós vízalatti és 4-4 darab kisebb bomba volt. A nagy bombákat úgy állították be, hogy tíz méteres mélységben robbanjanak.

Félórai repülés után Klimburg látta meg először a víz alatt haladó naszádot. Zelezny 200 méterre ereszkedett, hosszában elrepült felette. Ugyanekkor Klimburg kioldotta mindkét víz alatti bombáját. Mindegyik a tengeralattjáró bal oldalán, az orr és a far magasságában robbant. A tengeralattjáró mélyebbre merült, de olajfoltok maradtak utána. A repülők úgy gondolták, hogy legfeljebb könnyebben sérült. Azonban hatalmas örvényt kavarva a tengeralattjáró a felszínre tört. Az L135 mélyrepüléssel föléje szállt, hogy megállapítsa sérüléseinek mértékét. Ekkor felnyílt a tengeralattjáró fedélzeti nyílása, tengerészek ugráltak ki rajta, a fedélzeti géppuskát az állványára erősítették, és hevesen löni kezdtek. Az L135 a kisebb bombái közül ledobott egyet, amelynek robbanása besodort néhány embert a vízbe. A búvárnaszád tisztje azonban a géppuskánál maradt, és tovább lőtt. Csak hogy – mint később kitudódott –, ez a kisebbik bomba megadta a kegyelemdöfést. Többé nem lehetett a felszínen tartani,

lassan süllyedni kezdett. A legénység sorban előbújt, és a tengerbe vetették magukat. Mindez egyértelműen mutatta, hogy sikerült, ami másnak még soha: elsüllyesztettek egy víz alatt menetelő tengeralattjárót.

Konyovics ezután leszállt az úszók közelemben, a géppuska is kénytelen volt elhallgatni. A másik repülőgép is leszállt, s a két vízi repülőgép négy tisztje megkezdte az elsüllyesztett tengeralattjáró, a francia *Foucault* személyzetének mentését. Sikerült mind a 25 tengerészt és két tisztjüket biztonságba helyezniük, egyeseket már a vízbefulladás előtti utolsó pillanatokban. A két francia tisztet a két megfigyelő az ölébe vette, a legénység a gépek törzsébe, szárnyaiba, úszóiba kapaszkodott. A repülőgépek azonban ilyen túlterhelve nem tudtak a levegőbe emelkedni, ezért a hullámokon bukdácsolva mentek Cattaro felé. Megjegyzendő, hogy a *Foucault* parancsnoka, Devin sorhajóhadnagy és második tisztje – ő tüzelt a géppuskával –, addig nem fogadott el semmilyen segítséget, amíg embereiket nem tudták biztos helyen. Közben összetalálkoztak a riasztott 100 M torpedónaszáddal, amely átvette a francia legénységet. A repülők csak a tengeralattjáró parancsnokát és második tisztjét vitték magukkal (az ölükben) Kumborba. A háború után a zombori Konyovics Demeter sorhajóhadnagyot példamutóan humanus magatartásáért a francia haditengerészet kitüntetésben részesítette.

Jellemző volt az az akció, amely 1916. június 12-én, pünkösd hétfőjének hajnalán játszódott le, amikor néhány olasz hajó benyomult Parenzo kikötőjébe, hogy felderítsék az épülő tengerészeti repülőállomást. A parti ütegek csak későn kezdték löni a már távolodó olaszokat. A repülőállomás parancsnoka, Zsögödi Grosschmid István fregattadnagy erre az ágyúdörejre ébredt fel, s lakásának erkélyéről látta az eseményt. Csak három gép állomásozott az épülő támaszponton. Grosschmid riadóztatott, s úgy

ahogyan volt, hálóöltözetben ugrott be gépébe. Elsőként az L111 startolt. Pilótája Schachinger Imre repülőmester, megfigyelője báró Franz von Doblhoff tengerész-kadét volt. Őket követte Grosschmid és Dreywurst tengerésszázlós, majd 5 óra 15 perckor az L115-el Molnár János repülőmester-pilóta és Oscar Gayer sorhajóhadnagy, megfigyelő. A szükséges magasság elérésekor ráfordultak a hajókra. Grosschmid a *Zeffiro* rombolóra két bombát dobott, az egyik eltalálta az orrán a légvédelmi ágyút, amelyet a tengerbe vetett. A repülők kilőtték minden géppuskahevederüket a rombolóra és két kísérő naszádjára. Ám az olaszok sem hagyták magukat. Az L116 törzsét és szárnyait is találatok érték, a szárnyvászón foszlányokban csüngött a kilépőélen, vissza kellett fordulni, hogy kijavíttassa a sérüléseket, s löszert, valamint üzemanyagot vegyen fel. Ezt követően a hajók után credt, kétszer négy bombát dobott rájuk. A hajók hevesen védekeztek, egy lövedék elvágta az egyik merevítő huzalt, amely visszacsapódva úgy mellbe vágta Grosschmidot, hogy az a fájdalomtól másodpercekre eszméletét veszítette. Molnárék is többször fordultak, s több találatot értek el az olasz hajókon. S míg a repülők sértetlenek maradtak, gépeik viszonylag épen tértek haza, addig a *Zeffirón* öten elestek, 11 matróz pedig megsebesült.

A cs. és kir. tengerészeti repülőkről szólva, nem szabad elfeledkezni a legeredményesebb tengerészeti repülőőről, Gottfried Banfield sorhajóhadnagyról. Ugyancsak 1916-ban, június 23-án este jelentették a megfigyelők, hogy ellenséges repülőgép közeledik Trieszt felé. Banfield az L16-tal startolt és nagy csatában legyőzte a francia FBA12 jelű gépet, amely kényszerleszállást hajtott végre. Amikor Banfield mellé ereszkedett, hogy kimentse a gép legénységét, a pilóta – Vangois fregatthadnagy – pisztolyából lövöldözve védekezett az utolsó tölté-

nyig, s csak azután adta meg magát. (Vajon mit hallhatott a bánásmódról?) Megfigyelője már a légi harcban halálos sebet kapott. Banfield másnap is lelőtt egy gépet Grádónál.

Augusztus 1-jén több olasz repülőraj támadta Fiumét. Banfield az L16-al hátulról rontott rá a tizennégy Caproniból álló kötelékre, amelyből kettőt azonnal kilőtt. A Quarnero fölött megtámadott még két gépet. Az egyik visszafordult, a másik leszállt a fiumei gyakorlótéren. Ekkor látták, hogy az olasz repülők acél mellvértet viselnek.

Egy évvel később a sikeres vadászpilóta, Banfield sorhajóhadnagy, 1917. augusztus 17-én átvehette az uralkodótól a Katonai Mária Terézia-rend lovagkeresztjét, s az ezzel járó bárói címet. Ő az egyetlen cs. és kir. tengerészeti repülő, aki ezt a legmagasabb katonai kitüntetést elnyerte.

A továbbiakban azokról a viszontagságokról szólunk, amelyeket a tengerészeti repülők az 1915-ös esztendőben átéltek, annak ellenére, hogy gépeik a maguk idejében a legkorszerűbbek voltak. 1915. június 1-jén a kumbori támaszpontról, négy gép startolt Brindisi bombázására. A város fölé azonban csak Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy jutott el az M39-el, ahol az olajtartályokat bombázta, majd hazatért. Az L32 és az L43 a hajnali sötétségben és a felhők között eltévedt és Monopoli felé repült, s egy cirkálót bombáztak, mely erős elhárító tüzellel fogadta őket. Ezután az L45 a vasútvonal fölött repülve Mola, Bari és Trani állomásaira dobott bombákat. Az L32 továbbra is a cirkálót támadta, majd bombái fogytán, hazaindult. Hatvan mérföldre Kumbortól leállt a motor, s Hugó Ockermüller sorhajóhadnagy kényszerleszállást végzett. Amikor Ockermüller megkísérelte újraindítani a motort, az kigyulladt, és lángba borította a gépet. Ockermüller és megfigyelője, Poljanec Alajos sorhajóhadnagy kénytelen volt a vízbe vetni

magát. Reménytelenné vált helyzetükben egyszer csak megjelent a hazafelé tartó L43, Maglics Szilárd és Wollemann István sorhajóhadnagyok melléjük ereszkedtek, s felvették őket. Indításnál azonban eltört az L43 kézi indítója. Wollemann ekkor megpörgette a légcsavart, majd a vízbe ugrott. A gép visszakanyarodott érte, és négyesben tértek vissza Kumborba, míg az égő L32-es elsüllyedt.

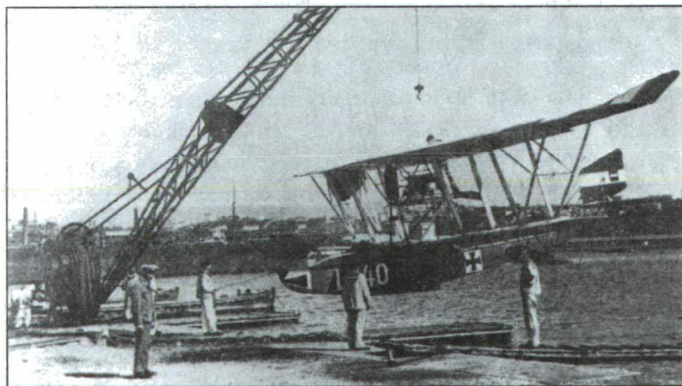
Az L41 – pilótája Mindszenty Árpád fregatthadnagy, megfigyelője Wiktorin Hugó sorhajóhadnagy –, visszatérőben a Pelagosa-sziget közelében volt kénytelen a vízre szállni, mert ennek is leállt a motorja. Miután nem lehetett újból beindítani, a két tiszt elhatározta, hogy nem várják tétlenül, amíg valaki rájuk akad. Magas színvonalú kiképzésüknek köszönhetően sikerült nekik a hordszárnyak vásznából vitorlát eszközölni, s azt a szárnyak közé feszítve, elkezdtek a közepes erősségű szélben a 130-140 mérföldnyire fekvő kumbori bázis felé hajózni. A hullámok egyre nagyobbak lettek, s a két férfiúnak keményen kellett küzdenie, hogy el ne borítsák őket, s az irányt is tartani tudják.

Miután az L41 a délelőtti folyamán nem érkezett haza, két tengeralattjárót indítottak el keresésükre, de azok a következő napig

sem bukkantak rájuk. Akkor Mikuleczky szállt fel gépével, de ő sem akadt a nyomukra. Az L41 két tisztje ekkor már második napja bukdácsolt „repülő csónakján”. Leginkább a szomjúság gyötörte őket, s ezért elkezdték inni a motor hűtővizét. Éjszaka több ellenséges torpedóromboló húzott el a közelükben, de azok sem fedezték fel a vitorlázó repülőket. 1915. június 3-án kezdtek elveszíteni a reményüket, hiszen már 60 órája küszködtek fennmaradásukért, amikor alkonyatkor rájuk bukkant a görög *Stephanie* szállítógőzös, és fedélzetére vette a kimerült tiszteket. Meledán kihajózta őket, onnan Gravosán át jutottak vissza a partmenti hajójáráttal Kumborba, ahol már elveszetteknek hitték őket.

1915. június 21-e volt az a nap, amikor Gottfried Banfield a trieszti támaszpontjáról felszállva lelőtt egy megfigyelő ballont, géppuskatűzet zúdított egy menetelő olasz csapatra, lőtte a Sdobba-üteget, és a repülés történetében először felfedezett San Giovanninál egy ellenséges aknamezőt, pedig az két méterre lebegett a víz színe alatt. Ettől kezdve a repülőeknek az aknamezők felderítése is feladatává vált.

1915. június 27-én kísértetiesen hasonló eset történt, mint néhány héttel korábban Mindszentyékkel. Ezúttal az L43-as motorja állt le Brindisi bombázásából hazatérőben félúton. Maglics és Wollemann fregatthadnagyok éjfél körül szálltak le, ők is vitorlássá alakították repülőgépüket, s keményen küzdöttek az elemekkel, közben ugyanis viharossá erősödött a szél. Repülő nem indulhatott a keresésükre, ismét az U4 tengeralattjáró futott ki, s ezúttal eredményes volt a kutatás. 28-án a déli órákban fedélzetére vette a repülőket, vontá-



A TRIESZTI REPÜLŐALLOMÁSON DARUVAL EMELTÉK KI A GÉPET A VÍZBŐL

ba vette a gépmadarat, s befutott Kumborba. Amint a példák mutatják, bizony még sok baj volt a motorokkal, pedig a Lohner-gépek jobbak voltak a többinél. Az első légiszárítót 1915. július 7-én vívta Banfield egy olasz egyfedelű Nicuport-géppel, s ezzel új fejezetet nyitott a tengerészeti repülőgépek történetében. 1915. július 17-én három gép emelkedett a magasba a kumbori repülőgép-állomásról: az L43 (Maglics, Wollemann), az L45 (Mikuleccky, Poljanec), és az L49 (Herzberg, Kunsti). Bari és Barletta fölé repültek, s az erős elhárítás ellenére 800 méter magasból 50 kilogrammos bombákat dobtak a pályaudvarra, valamint behajózó csapat- és hadianyag szállítmányokra.

Visszatérőben az L49-nek az olasz parttól öt mérföldre leállt a motorja. Mikuleccky melléje ereszkedett, s megállapították, hogy a benzintartályt lövés érte, és elfolyt az üzemanyag. Miután a part felől olasz motorcsónakok közeledtek, kiverték az L49 fencékét, kilyukasztották a szárnyak alatti úszókat, majd Kunsti és Herzberg felkapaszkodott az L45-re. A saját partoktól tizenhat mérföldnyire az L45-nek is leállt a motorja. A cattarói megfigyelő állomásról azonban észrevették őket, s egy torpedónaszád kifutott értük.

Az L43 Bari bombázása után Barletta felé repült, de a cél előtt annyira lecsökkent az olajnyomása, hogy le kellett szállnia. Amikor Maglics fregatthadnagy meggyőződött arról, hogy a motort képtelen megjavítani, a part felől közelükbe érkező olasz pénzügyőr motorost meglátva, jelzőpisztolyokkal felgyújtották gépüket, s a vízben úszkálva várták az olaszokat.

* * *

A hadiflotta tengerészeti repülőekkel összehangolt támadása július 26–27-én indult. A Sebenicában horgonyzó *Helgoland* és *Saida* gyorscirkálókon kívül a Polában állomásozó másik két gyorscirkáló is támadásra

indult: a július 26-án este kifutó *Novarát* és az *Admiral Spaun* a *Scharfschütze* és *Uskoke* rombolók, a 75t, a 76t és a 79t naszádok kísérték. Az Admiral Spaun az Uskokéval és a 76 t-vel Fano felé tért le, míg a többiek egyenesen Anconának tartottak. Az Admiral Spaun-csoport lőtte a fanói állomást, mozdonyokat és vasúti kocsikat semmisített meg, vagy gyújtott fel, továbbá megrongált két hidat.

A Novara-csoport húsz mérföldre Anconától, hajnali két óraker megállt. A Novara két nagyobb csónakot (jollét) bocsátott vízre, tele benzinnel, bombával, hogy az ugyancsak Anconát bombázni szándékozó csónakrepülőgépeknek ne kelljen visszarepülniük az első támadás után Pólába, hanem a közelben, a csónakokról egészíthessék ki készleteiket. A csónakok őrzésére a 79t maradt vissza. Ezután a csoport folytatta útját Ancona felé, ahol 4 óra 30 perckor – rövid várakozás után – lőni kezdték a vasúti hidat, a viaduktot és egy raktárt. Ezután, párhuzamosan a parttal, tovább mentek Senigaglia felé, ahol ugyancsak hasonló célpontokat lőttek. Fanónál találtak az Admiral Spaun-csoporttal, majd visszatértek oda, ahol a csónakokat hagyták. Addigra már a repülőgépek is elvégezték feladatukat. Az L5 (Fontaine, Ulmanky), az L46 (Ockermüller, Augustin), az L42 (?) és az L47 (Banfield, Stróbl) startját ugyanis úgy időzítették, hogy éppen akkorra érjenek Ancona fölé, amikor a hajók már befejezték a tüzelést, s mialatt bombázzák a különböző, elsősorban vasúti célpontokat, megfigyelhetik az okozott károkat is. Sokkal gyorsabbak lévén, mint a hajók, többször is elrepülhetnek úszó raktárukhoz, és volt olyan gép, amely háromszor fordult a két csónak és Ancona között (Banfield). A csónakrepülőgépek közül az L42 motorjának eltört a dugattyúja, ezért még Ancona felé menet leszállt, s később a Streiter romboló vontatta Pólába. A rajtaütés nagy károkat okozott Pesarótól



AZ ELSŐ VÍZIREPÜLŐGÉPEK EGYIKE 1912-BEN

A szeptember 1-jén, Triesztből felszálló L46 (Banfield, Stróbl) a Sbodda-torokolathoz repült, hogy felderítse, mi történt azzal a tengeralattjáróval, amelyre három nappal korábban négy bombát dobott, s nyomában olajfoltok jelentek meg a tenger felszínén. A tengeralattjárónak nem volt nyoma, s ma sem tudjuk, melyik lehetett, de valószínűleg megsérült. Egyes források szerint az olasz *Nautilus* el is süllyedt. Erre vall, hogy ezen a

Anconáig. Például egy olajtank, amelyet az L46 gyújtóbombája telibe talált, úgy égett, hogy harminc mérföldről is látni lehetett.

A továbbiakban röviden, naplószerűen mutatjuk be a trieszti és pólai repülőállomás tevékenységét júliusban és augusztusban.

Július 1.: az L54 (Prebenda, Metzler György tengerészkadét) bombázta a Sbodda-üteget. *Július 4.*: az L46 (Klázing, Fritsch) bombázta San Pietro ütegeit, felderítés Velence fölött. *Július 7.*: az L47 (Banfield, Stróbl) Nogarát bombázta. Légiharc. *Július 8.*: az L47 bombázta a Sdobba-ütegeket, az L42 (Babics, Friedrich Marchesani fregattadnagy) Velencét. *Július 10.*: L46 (Banfield, Stróbl), felderítés, majd bombázás Sdobbára. *Július 11.*: az L47 (Banfield, Anasipoli repülőmester) támadta Gradót stb.

1915 kora őszén, Pelagosa kiürítése után, az Adrián lanyhult a harci tevékenység. A csatahajók egyáltalán nem mozogtak, a páncélos cirkálók is horgonyaikon pihentek, s a cirkálók, rombolók sem mozdultak ki hetekig támaszpontjaikról. Ebben az időszakban – szeptember, október, november – a háború terhe a kis egységek (torpedónaszádok, tengeralattjárók, repülők) tengerészeinek vállát nyomta, mind az olasz-francia, mind az osztrák–magyar oldalon.

helyen egy olasz torpedónaszád tartózkodott, amelyre Banfieldék bombát dobtak. Közben ellenséges repülőgépek jelentek meg, s 2 óra 15 percen át tartó heves légcsata fejlődött ki az L46 és három olasz gép között. Szeptember 2-án és 5-én újabb felderítő útra indult az L46, másodszor az L50 (Klázing, Marchesani) kíséretében. Ugyanezen a napon (szeptember 5.) szállt fel Pólából az M31 (Ockermüller, Hell) és az L48 a Pó-torokolathoz. Az elhárító tűzben az L48 súlyosan megsérült, kényszerleszállást kellett végrehajtania. Személyzete, Wiktorin sorhajóhadnagy és Augustin fregattadnagy olasz fogságba esett, torpedónaszádok halászták ki őket a vízből. Másnap Triesztből az L50 és az L47, Pólából az M31, az L51, az L52, az L54 és az L55 indult keresésükre, természetesen hasztalanul, mert a két tiszt akkor már fogságban volt. Szeptember 6-án az L50 (Mikuleczky) Pelagosát figyelte meg, s 9-én szintén.

Szeptember 8-án és 9-én az L47 és az L50 voltak felderítő úton a front körül, 12-én Pólából az E38 (Fontaine, Herzberg Kurt fregattadnagy), az E39 (Freiberger Viktor tengerészkadét, Stenta Hugó sorhajóhadnagy), az E35 (Roschitz, Walter Hell sorhajóhadnagy) ellenséges aknamezők után

kutattak. Szeptember 14-én az E38 Cosada mellett lezuhant, a gép összetört, Freiburger azonban ép bőrrel megúszta, az L52 és az L54 aknamezők után kutatott. A trieszti állomásról az L47 szállt föl ezen a napon aknamezőt keresni, másnap az L46-tal (Klázing) és az L47 támadott olasz csapatokat és ütegállásokat, 18-án ismét ez a két gép indult támadásra, az L47-en mindig Banfield és Strobl ült.

Pólából szeptember 15-én az M31 (Minarelli, Bak Emánuel sorhajóhadnagy) keresett aknamezőket. Szeptember 18-án az E33 iskolarepülés közben lezuhant, a pilóta (Max Herzberg sorhajókapitány) súlyos sérüléseket szenvedett. Szeptember 23-án az L60 (Minarelli) Sebenico felé repülve kényszerleszállást végzett motorhavária miatt, 24-én az M31 az Isztriai-félsziget fölött végzett felderítést, 29-én az L47 a Tagliamento-ig figyelte az olaszok mozgását. A cattarói Kumborról csak egyetlen felszállás volt: Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy repült az L45-tel Pólába.

Október 1-24-e között Triesztből tizenhat felszállás volt harcfeleladdal. Az L42 – fedélzetén legtöbbször Drakulics István sorhajóhadnaggal és Wilhelm Pacher fregatt-hadnaggal – az olasz fronton (a Piavenál is) támadott, egyszer Velencét bombázta (öt felszállás). Az L46 ötször járt Olaszország és a front fölött, s 24-én ez a gép is bombázta Velencét. Fedélzetén Klázing, Gyukics és egyszer Drakulics volt. Az L48 (Klázing) egyszer járt Caorle fölött. Az L50 (Klázing, Gyukics) kétszer bombázta a Tagliamento menti olasz állásokat, és egyszer vívott légi harcot az L42-vel közösen a trieszti repülőállomást támadó ellenséges repülőekkel, ekkor Klázing mögött Navratil ült. Az M31 (Mikuleczky, Bak) 17-én Anconát és a Pó-torkolatot támadta. Az L47 pedig (Drakulics, Pacher) Buso fölött járt.

Kumborból 14-én indult felderítésre a

Drin-öböl fölé az L58 (Herzberg fregatt-hadnagy és Kunsti), majd ugyanoda 20-án az L60.

Pólából október 24-én nyolc gép startolt, s összehangolt légitámadást vezettek Velence ellen. Menet közben csatlakozott hozzájuk a Triesztből felszálló, már említett L42 és L46. Pólából a következők indultak: az L61 (Mikuleczky, Kunsti), az L59 (Marchesani, Babics), az L51 (Molnár, Dyrna), az L64 (Banfield, Boykow) és az L65 (Ockermüller, Strobl). Bombázták a Tre Porti erődöt, az Arzenált és a pályaudvart és Rocco gyártelepeit. Másnap hét gép ismételte meg ezt a támadást, erős légelhárítás mellett. Az egyetlen felszálló olasz gépet gépfegyvertűzzel clúzték. A vállalkozást a vízen az *Ulan* és a *Wildfang* rombolók, valamint a 98M biztosította. Mialatt a három hajó várta, illetőleg figyelte a repülőket visszatérését, egy olasz tengeralattjáró támadta meg őket, de egyiküknek sem sikerült a másikban kárt tenni.

November 4-én a Vatikán ura, XV. Benedek pápa tiltakozott a Velence elleni légitámadások miatt, mondván, hogy a repülőbombák megrongálták a Madonna degli Scalzi templom mennyezetfreskóit, s erélyesen kérte a cs. és kir. haditengerészet parancsnokságát, hogy szüntesse be Velence elleni támadásait. Hausz tengernagy válaszában kicsit ironikusan jegyezte meg, hogy tulajdonképpen ezen az alapon egész Itáliát kímélni kellene az ott mindenhol fellelhető művészeti értékek miatt. Egyébként Velence erődített város, haditengerészeti központ, tehát katonai fontossággal bír. Ha kivonulnak onnan az olasz haditengerészet egységei, leszerelik a hadi fontosságú gyárakat stb. akkor elállnak Velence bombázásától. De ameddig az olasz haditengerészet Velencéből indít támadásokat, addig előfordulhat, hogy művészeti értékek is bombát kapnak. Mellesleg – jegyezte meg a válasz – az olaszoknak sem volt lelkiismeret-furdalá-

2000/XII. 5-6.

suk, amikor szétrombolták Luschari kegytemplomát. A Velence elleni támadások tehát folytatódtak, bár nyomatékosan felhívták a pilóták figyelmét arra, hogy lehetőleg a megadott katonai célpontokra hullásák bombáikat.

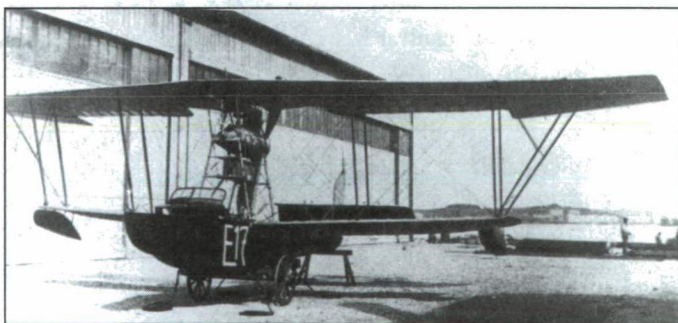
1916. december 8-án azután IV. Károly a múkincsek megkímélésére hivatkozva a bombázásokat leállította. Következésképpen az olaszok a légvédelmi ütegeket és a vadászgépek zömét Velencéből az Isonzófrontra vitték, s az arsenálban zavartalanul folyt a hajóépítés, javítás, készleteiket gond nélkül tárolhatták a velencei raktárakban. Ez olyan terhet jelentett az osztrák-magyar frontnak, hogy az uralkodó ismét engedélyezte Velence bombázását, ahova az olaszok repülőiket összpontosították: 1918-ban már nyolcvan vadászgépük állomásozott Velencében, és hozzájuk tartozott még (ebben az évben) negyven francia és ugyanannyi brit gép is.

November 9-én, arra a jelzésre, hogy három ellenséges vízirepülőgép közeledik Grado felől Trieszt irányába, felszállt az L42 (Drakulica, Pacher) és az L46 (Klázing, Navrotil), hogy a támadókat kellő fogadtatásban részesítsék: útközben az L46 a Mula di Muggia világítótorony közelében ellenséges tengeralattjárót vett észre, amely a repülőgép közeledésekor lemerült. Az L46 a merülés helye fölött, 650 méteres magasságban kört írt le, de közben elromlott a gép motorja, s le kellett szállnia. Leadta a vészjelzést, és felkészítették a gépet az elsüllyesztéshez. Rövid idő után kiemelkedett a vízből a repülőgép elől elbújt tengeralattjáró s lassan – nagyjából ezerméternyire – megközelítette a repülőt. A cs. és kir. tengerésztisztek farkaszemet néztek az olasz tengeralattjáró személyzetével,

egyébként hosszú időn át nem történt semmi. Amikor azután végre Triesztből odaért a motorcsónak, amelyet Klázingék segélykérő jelzésére indítottak értük, a tengeralattjáró ismét alámerült s periszkópján keresztül végignézte a mentést, majd a csónakrepülő elvontatását, anélkül, hogy a manővert megzavarta volna.

November 11-én azonban megtörtént ennek az ellenkezője, amikor az L42 (Drakulics, Pacher) Cittanuova közelében találkozott egy tengeralattjáróval. Száz méterre leszállva bombákat dobtak a lemerülőben lévő naszádra, de közben leállt a repülőgép motorja úgyhogy Drakulicséknak is le kellett ereszkedniük a vízre. A tengeralattjáró erre a felszínre jött s ötven méterről heves gépfegyvertűzzel árasztotta el őket. Szerencséjükre közben beindult a motor, az L42 felszállt, mire a tengeralattjáró újból lemerült. November 18-án, 19-én és 28-án indult ismét felderítésre az L42, mindannyiszor Drakulics és Pacher ült benne, és sértetlenül tértek vissza Triesztbe.

November 18-án hat gép indult Pólából támadásra Velence ellen: az L65 (Mikulczky, Marchesani), az L64 (Banfield, Strobl), az L59 (Konyovics, Stenta), az L62 (Fontaine, Erich Hunke sorhajóhadnagy), az L67 (Molnár, F. Dyrna sorhajóhadnagy) és az L68 (Csaszlovsky, Lettner). Az erős elhárítótűzben az L59 súlyos sérüléseket



AZ E 17 VOLT AZ ELSŐ VALÓBAN HADRAFOGHATÓ VÍZI REPÜLŐGÉP 1914-BEN (STA. CATARINA)

szenvedett, de mindegyik gépnek sikerült hazatérnie. Másnap, 19-én ugyancsak a gépek – az L50 kivételével – Anconát akarták támadni, de a rossz időjárási viszonyok miatt visszafordultak. A kumbori állomásról 8-án, 24-én és 25-én az L58 (Herzberg, Kunsti, illetve Poljanec Alajos sorhajóhadnagy), 21-én és 23-án az L61 (Herzberg, Kunsti) indult a Drin-öböl, illetve San Giovanni di Medua fölé felderítésre. 24-én az L58 bombákat is dobott egy gözösré és két trabaccolóra. Az utóbbi kettő elsüllyedt.

Sebenicóbol november 11-én az L56 (Minarelli, Metzler) indult felderítőútra Lisszákig.

A tengerészeti repülők 1915. évi működésének ismertetését egy tragikus baleset leírásával zárjuk. Német hárommotoros csónakrepülőt kellett berepülni, illetve megvizsgálni repülési tulajdonságait, hogy eldönthessék, rendelnek-e belőle néhány példányt. A G1 jelű gép november 23-án startolt. Hárman ültek benne: Banfield, aki vezette, Hugo Ockermüller sorhajóhadnagy, a tengerészeti repülés, egyúttal a polai (s. catarinai) repülőállomás parancsnoka és Handler repülőaltiszt. Már indulóban voltak (Banfield és Handler), amikor odaszaladt Ockermüller és közölte, hogy velük tart. A levegőben olyan ingataggá, bizonytalaná vált a gép, hogy Banfieldnek le kellett állítania a motorokat s úgy lehoznia a gépet. A kényszerleszállás ezúttal rosszul sikerült. Ockermüller olyan erővel vágódott neki a gép falának, hogy szörnyethalt. Banfield és Handler csak könnyebb sérülést szenvedett. Ockermüller halálával kiváló képességű, régi és gyakorlott repülőaltiszt esett ki a sorból, s Banfield fregatthadnagyot is nehezen nélkülözték felépüléséig.

Ockermüller helyét Mikuleczky Ferenc sorhajóhadnagy vette át, s ebben a beosztásban maradt 1917. július 31-ig.

1916. február 2-án Valona volt a tenger-

észeti repülők célpontja. A kumbori repülőállomásról a következő repülők szálltak föl: L81 (Konyovics, Ritschl), L82 (Herzberg, Loew tábort repülő főhadnagy) és az L83 (Hell, Sewera). Erről a támadásról – a korhangulat jellemzésére – hadd idézzük a Tenger című népszerű és tudományos havi folyóiratból, amely egyébként a Magyar Adria Egyesület Közlönye (1916. évfolyam, 82–83. oldal):

„... Három tengeri repülőgépünk bombázta Valonát és az öböl hadibázisát, Szzeno szigetét. Nagyszerű hősi munkát végzett mind a három. A legjobb albán kikötőt több mint esztendeje, hogy megszállotta az olasz... Vészes bóra rohant át az Adrián, de vakmerő tengerészeink nem törődtek a viharral: talán épp szövetkeztek vele az ellenség megbüntetésére. A három repülőgép derekasan elvégezte a rábízott feladatot: bombázta a kikötőt, a hajókat, a tábort, fényképfelvételt készített az ellenség állásairól; közben vitába bocsátkoztak a parti ütegekkel és a hadihajók ágyúival is. Az egyik gép motorját találat érte: a pilóták nem menekültek, harcoltak tovább. Újabb találat, s a gép rohant lefelé (Az L83-asról van szó). Már ragadta magával a hullám, már veszve látszott, amikor Konyovics Demeter, az egyszerű zombori tanító fia, tengerészetünk bátor sorhajóhadnagya golyók záporában (két romboló közeledett és lőtte a kényszerleszállást végző gépet) és süvöltő bórában lecsapott a tengerre, és megmentette a veszendő hadigép két repülőaltisztjét és hasznavehetetlenné tette a megromlott repülőgépet (hogy ne jusson az ellenség kezére, elsüllyesztette). Mire az ellenség fűrgő torpedózúzóit a helyszínre érkeztek, már csak egy értéktelen roncsot hányt-vetett a tenger, pilótáink már magasan repültek a viharos Adria felett, élükön Konyovicsal, a diadalmas, bátor szívű magyar tengerésszel, aki társait saját gépén biztonságba helyezve, az emeletmagas hul-

2000/XII. 5-6.

lámok közt startolva dupla terhével szerencsésen megérkezett Cattaró öblében levő állomáshelyére...”

Február 8-án, 14-én és 16-án ismét a repülőket tevékenykedtek. 8-án kötelékben bombázták Durazzót az L52 (Hell, Schmidt-Bornemisza), L58 (Herzberg, Kunsti), L60 (Roschitz, Poljanec), L61 (Fritsch, Schiavon) és az L87 (Klimburg, Capellmann).

Február 14-én az L61 és az L88 bombázta Durazzót (Krivaneč Ferenc fregattadnagy, Lerch Emmánuel fregattadnagy). 16-án pedig felderítő repülésen vettek részt, amelyek során 120 mérföldnyire távolodtak el starthelyüktől, Kumbortól (L61, L58, L88 és L82). Legközelebb február 27-én szállt fel Kumborból repülőgépek, az L61 (Fritsch, Kunsti), hogy felderítse, mi van Durazzóban. Megállapította, hogy saját csapatok vannak már a városban.

Március 20-án a repülőket támadták San Giovanni di Meduát: az L60 (Roschitz, Poljanec) és az L89 (Konyovics, lovag Johann Ritschl sorhajóadnagy). 25-én az L61 (Fritsch, Karl Rehmann fregattadnagy) és az L87 (Klimburg, Ritschl), 26-án pedig az L60 (Roschitz, Lerch) és ismét az L61 kutatott az eltűnt német UC12 (cs. és kir. számon U24) után, hasztalan. Mint ahogyan eredménytelenül kereste a német tengeralattjárót az öbölből 26-án kifutó U4 is, amely egészen a Tarantói-öbölig hajózott. Az U24 ugyanis oda ment aknát rakni, de mint később kitudódott, aknatelepítés közben saját aknáján felrobbant és elsüllyedt, túlélője a katasztrófának nem volt. Később az olaszok kiemelték és X1 jellel besorolták saját hajóhadukba.

Március 29-én a repülőket Valonát támadták: L82 (Konyovics, Kunsti); L88 (Krivaneč, Lerch); L87 (Klimburg, Capellmann); L61 (Fritsch, Rehmann) és L60 (Roschitz, Poljanec). Az ütegállásokat és a laktanyákat bombázták és egy 50 kilogrammos bomba eltalálta a franciák egyetlen

repülőgépet anyahajóját, a csatahajóból átalakított *Foudre*-t, két 15 kilogrammosat pedig sikerült a hangárba vetniük. Erről a támadásról így írt a korabeli sajtó:

„... A valonai repülőgépek egyik hangárját gépestől elpusztítják a ledobott bombák. Meggyújtják a műhelyeket, kaszárnyákat, és elsüllyeszti az öbölben horgonyzó *Foudre* francia repülőgépeket hordozó anyahajót. Ez volt az első ily célra használt hajója a franciáknak. (Az elsüllyesztés túlzás, a hajó vízen maradt, csupán a tatját érte egy bomba). Párisi lapok fel is sírtak az eset után, szerintük nem lett volna szabad ezt a történelmi becsű hajót így feláldozni...”

A Montenegró és Albánia elleni hadműveleteknek az első szakasza (a Lovcen-ütegek elhallgattatása, Montenegró meghódítása, Albánia elfoglalása és a szerb hadsereg elszállításának zavarása) ezzel lezárult. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy Valonát többé nem éri támadás, de ez már a későbbiekben inkább defenzív jellegűnek és preventívnek tekinthető.

* * *

1916 áprilisában is a repülőket kezdték meg a támadást. Igaz, április 2-án csupán felderítésre szállt föl Pólából az L79 (Vámos, Sequenz) és az L71 (Molnár, Hoffmann), Kumborból (Bocche di Cattaro, azaz a Cattarói-öböl) pedig az L88 (Krivaneč, Rehmann), L89 (Erch, Capellmann), L87 (Klimburg, Schmidt-Bornemisza) és az L60 (Roschitz, Ritschl). De másnap már a Triesztből felszálló gépek, az L75 (Banfield, Longo), L63 (Fischa, Bárczay), L100 (Schoenberger, Hrdina), L84 (Debelák, Dreywurst) és az L 73 (Soupper, Rappensberger Sándor zászlós), valamint az L72 (Hammermüller repülőmester, Marchet) Gorgo repülőállomását bombázták és géppuskázták.

1916. április 3-án startolt Pólából az L66 (Babics, Grabovsky Antal repülőmester)



STA. CATARINA. A GÉPEKET KEREKEKEN TOLTÁK A VÍZRE

ter), L70 (Molnár, Hoffmann), L104 (Marchesani, Ottokár Jereb hadnagy), L71 (Durski, Kuster), L69 (Strobl, Hovora önkéntes), L65 (Stenta, Koch), L76 (Carini, Metzler), L94 (Vámos, Sequenz), L74 (Prebenda, Dolezsál Oszkár sorhajóhadnagy) és az L90 (Drakulics, Lettner). Két hullámban indultak. Az első ötöt 15 perc után követte a következő öt vízirepülőgép. Ancona pályaudvarát és kaszárnyáit bombázták. Három légelhárító üteg lőtte őket és négy repülőgép is részt vett a város védelmében. Az L71 (Durski, Kuster) csakhamar találatot kapott, amely átütötte benzintartályát s emiatt elfolyt az üzemanyaga. Kénytelen volt leszállni a tengerre, de előtte még siklórepüléssel átrepült a város felett és ledobta bombáit. Az erős hullámszóban beszakadt a csónakrepülő teste, Durskiék szétzúzták egy kurlival a motort, mert a gépet benzin híján nem tudták felgyújtani, majd a repülőgép mellett úszkálva várták a segítséget, ami nem is késett sokáig. Az L70 miután ledobta bombáit, le is ereszkedett melléjük és fedélzetére vette őket. A leszállásnál azonban az L70 egyik úszója megsérült, s a nagy hullámszóban a pilóta, Molnár repülőmester, nem tudta felemelni gépét, amely különben is túl volt terhelve a négy emberrel. Az L70 tehát a hullámokon bukácsolva igyekezett kelet felé, hiszen az olasz

parttól csak 2,5 mérföldnyire voltak s már elindult feléjük egy olasz romboló és egy tengeralattjáró. Látván kritikus helyzetüket, az L65 is melléjük ereszkedett, ám mivel az L70 még valahogyan tovább tudott menni, ismét felszállt s a többi géppel együtt megpróbálták elúzni a közeledő hajókat és repülőket. Két gép hazaindult segítségért, az L90 és az L94 pedig leereszkedett az L70

mellé, mert az másfél mérföldnyi menet után megállt, miközben a többiek tovább harcoltak, hogy fedezzék az újabb mentő akciót. Az L94 pilótája, Vámos Lajos felvette az L71 személyzetét, tehát Durskit és Kustert, majd elindult haza. Molnárért és Hoffmannért az L65 ereszkedett a tengerre, s miután az L70-est Stenta sorhajóhadnagy felgyújtotta, tovább repült velük. Mindez az ellenséges parti ütegek tüzeiben és repülő lövöldözése közepette történt. A visszaút sem volt zökkenőmentes. Huszonöt mérföldre Anconától az L76-nak motorhiba miatt le kellett szállnia. Az L104-nek pedig elfolyt a hűtővíze, ő is kényszerleszállást hajtott végre a tengeren. Mindkettőt bevontatta egy saját torpedónaszád. Az L65 út közben látott egy felszínen haladó ellenséges tengeralattjárót, de olyan kevés benzinje maradt, hogy nem merete megkísérelni a támadást.

A repülők e sikeres támadásáról, de még inkább a pilóták önfeláldozó bajtársiasságáról nagy elismeréssel szolt a magyar sajtó, kiemelve, hogy a haditett zömükben magyarok hajtották végre. A repülők április 6-án egy támadó Caproni-gép ellen harcoltak (Trieszt), illetőleg egy tengeralattjárót támadtak (Kumbor). Két nappal korábban a trieszti Gorgo repülőterét bombázták, mégpedig esti sötétségben, de előtte Ban-

2000/XII. 5-6.

field légi harcra vívott egy olasz repülővel, s azt leszállásra kényszerítette Gradónál.

Április 7-én is támadtak a Triestick, úgy mint San Giorgio vasútállomását. A támadásban az alábbi gépek vettek részt: L75 (Banfield, Longo), L84 (Debelák, Norbert Schreiber tengerészkadét), L63 (Fischa, Bárczay), L100 (Schoenberger, Hrdina), L102 (Grosschmid, Dreywurst), L73 (Soupper), L72 (Hammermüller, Marchet). A heves elhárító tűzben találatot kapott L84 kényszerleszállást hajtott végre, személyzete olasz fogságba került. Három gép indult keresésükre, de már nem találta meg sem őket, sem gépüket. Ugyanezen a napon a kumboriak ellenséges torpedónaszádót támadtak: L91 (Sturm, Müller), L65 (Stenta, Koch), L67 (Vámos, Sequenz), L79 (Dursky, Ustinek). Visszatérük után az L79, L67 (Marchesani, Jereb), L110 (Molnár, Paksy Géza tengerészkadét) tengeralattjáró felderítésre indultak. A startnál Molnár véletlenül kioldotta a két 50 kilogrammos bombát, amely felrobbant a tenger fenekén és lángba borította a gépet.

Molnár nem sérült meg, Paksy viszont égési sebekkel kórházba került. A gép elégett. (Az indítókar és a bombakioldó egymás mellett volt, ezért lehetett mellé nyúlni. Később is előfordult ilyen baleset, 1916. VIII. 13-án, amikor Vámos nyúlt az indítókar mellé...)

Az április 9-i, Grado repülőtere ellen végrehajtott rajtaütéskor dobtak először a tengerészeti repülők 150 kilogrammos bombát, mégpedig az L64-ről Banfield, az L72-ről Hammermüller és Marchet. Másnap az L16-tal repült Gradó fölé Banfield, az L47-en Grosschmid és Obendorfer, de ezúttal földerítésre.

Tengerészrepülőink életéből csupán két háborús évet villantottunk fel. Ezzel igyekeztünk felhívni a figyelmet erre a méltatlanul elfeledett, valamikor a világ legjobb repülői között számon tartott bátor pilóták és megfigyelőik tetteire. Ők valóban a legveszedelmesebb körülmények között védtek hazájukat s haltak hősi halált; a magára valamit is adó utókor elemi kötelessége megismerni és továbbadni e vakmerő és „hős fiúk” históriáját.

Néhány tengerészeti repülőgép műszaki jellemzője

(A gépek számozása folyamatos sorszám)

L40 - L45

TÍPUS: L

ÉPÜLT: Aeroplan und Karosseriewerke. J. Lohner és Tsa, Bécs-Floridsdorf

MOTOR: Rapp 150 LE, (L 40, L 41), a többi Hiero 145 LE;

HOSSZÚSÁG: 10,85 m, szárnyhossz: 16,2 m/11,8 m;

SÚLY: üresen 1148 kg, személyzettel, fegyverrel 1698 kg;

SEMÉLYZET: 2 fő;

HATÓTÁV: 7 óra;

ELÉRHETŐ MAGASSÁG: 2000 méter, emelkedési sebesség 1000m/25'

FEGYVERZET: 1 darab 8 mm géppuska, 150 kg bomba;

SEBESSÉG: 105 km óránként.

L120 - L143

TÍPUS: T1

ÉPÜLT: Első Magyar Repülőgépgyár Rt. Budapest-Albertfalva;

MOTOR: Hiero 150 LE, Rapp 150 LE, Mercedes 160 LE, Benz 150 LE;

HOSSZÚSÁG: 10,85 m, szárnyhossz: 16m/11m;

SÚLY: üresen 1015 kg, személyzettel, fegyverrel 1459 kg;

SEMÉLYZET: 2 fő;

HATÓTÁV: 6 óra;

ELÉRHETŐ MAGASSÁG: 2500 méter, emelkedési sebesség 1000m/20'

FEGYVERZET: 1 darab 8 mm géppuska, bomba;

SEBESSÉG: 115 km óránként.

	K168-K183	K203-K232	K233-K250
TÍPUS	Brandenburg	Brandenburg	Brandenburg
ÉPÜLT	Első Magyar Repülőgépgyár Rt. Budapest-Albertfalva		
MOTOR	Rapp 175 LE Mercedes 160 LE	AD 160 LE, AD 185 LE	Hiero 200 és 2300 LE
HOSSZÚSÁG		12,2 méter	
SZÁRNYHOSSZ		16,3 méter	
SÚLY ÜRESEN		1100 kg	
SÚLY FEGYVERREL, SZEMÉLYZETTEL		1680 kg	
SZEMÉLYZET		2-3 fő	
HATÓTÁV		6 óra	
ELÉRHETŐ MAGASSÁG		4000 m	
EMELKEDÉSI SEBESSÉG	1000m/5'	1000m/7'	1000m/7'
FEGYVERZET	1 darab 8 mm géppuska, 200 kg bomba		
SEBESSÉG	135-140 km/óra	140-150 km/óra	155 km/óra

K365-K422

TÍPUS: W 13

ÉPÜLT: Első Magyar Repülőgépgyár Rt. Budapest-Albertfalva;

MOTOR: AD 350 LE, 12 henger;

HOSSZÚSÁG: 14 méter; szárnyhossz: 20,5 m/ 13,9 m;

SÚLYA: üresen 1550 kg, személyzettel, fegyverrel 2850 kg;

SZEMÉLYZET: 3 fő;

HATÓTÁV: 6 óra;

ELÉRHETŐ MAGASSÁG: 4000 m; emelkedési sebesség 1000 m/12', 3000 m/45'

FEGYVERZET: 1 darab 8 mm géppuska, 600 kg bomba;

SEBESSÉG: 145 km/óra.

A haditengerészet repülőgép-állománya

Átvett és szolgálatba helyezett repülőgépek

1914. augusztus 1 előtt: kísérleti gépek	9 darab
1914. augusztus 1-től dec. 31-ig, régi típus és 1 db új	19 darab
1915-ben	33 darab
1916-ban	139 darab
1917-ben	188 darab
1918-ban	209 darab

Összesen 1918. október 7-ig: 597 darab

A tengerészeti repülés hősi halottai:

1914	nincs veszteség
1915-ben	3 fő
1916-ban	20 fő
1917-ben	43 fő
1918-ban	33 fő

Gépvesztés 1914-1918-ban (harci cselekmény közben):

1914	nincs veszteség
1915-ben	3 darab
1916-ban	12 darab
1917-ben	25 darab
1918-ban	16 darab

Fogságba estek

1915-ben	6 fő
1916-ban	11 fő
1917-ben	18 fő
1918-ban	29 fő