

ÎNCEPUTURILE ARMEI TANCURI ÎN ROMÂNIA

GEORGE UNGUREANU*

Istoria universală se caracterizează, paradoxal poate, printr-o coexistență și complementaritate între continuitate și inovație. Cele două idei formulate în antichitatea clasică elenă („Nimic nou sub soare” - Parmenide și „Totul se schimbă/curge! - Heraclit din Efes) nu se exclud reciproc total, în sensul că multe realități apărute la un moment dat au la bază, într-o proporție mai mare sau mai mică, elemente preexistente, fie că este vorba de obiecte de natură materială sau ideală¹.

Un element cât se poate de material, prozaic și modern, precum tancul, nu face nici el excepție de la regulă. Elementele sale definitorii (șenila, motorul, blindajul) au apărut în condițiile progreselor tehnice uriașe din epoca modernă, cunoscute sub denumirea generică de „revoluție industrială”². Prin urmare, despre o istorie propriu-zisă a tancurilor putem vorbi abia din septembrie 1916, când se înregistrează prima lor utilizare în Bătălia de pe Somme³. Dintr-o altă perspectivă, istorică, evoluția armei tancuri nu ar reprezenta altceva decât un stadiu mai recent și înaintat din evoluția generală a carelor de luptă, cele două denumiri fiind practic sinonime în secolul al XX-lea, în diferite limbi, inclusiv în românește, conform calculului franțuzesc.

Asemenea vehicule au fost cunoscute în Antichitate, practic, la toate popoarele din Orient și Europa aflate pe o treaptă importantă de dezvoltare a structurilor de tip statal, în cadrul cărora nu putem omite armata (vechii egipteni, popoarele mesopotamiene, chinezii, perșii, respectiv grecii, romanii, mai ales celții, dar și tracii)⁴.

Apariția și generalizarea armelor de foc, începând cu secolul al XIV-lea (anul 1313 marchează inventarea prafului de pușcă), a făcut, treptat, inutilă, chiar contraproductivă, cuirasa de protecție, sub felurile ei forme (scut și cască, armurile metalice integrale - specifice Evului Mediu). S-a pus, aproape *ipso facto*, problema adaptării carelor de luptă, ale armelor în general, la noua situație. Autorul britanic Fuller cita, într-o contribuție de la începutul anilor '20, câteva antecedente medievale ale tancurilor moderne: modelele de care de luptă descrise de către Conrad Kyesser, între anii 1395-1405; carele de luptă ale lui Fontarei și Archanger, capabile să

* Muzeul Județean Argeș, Pitești.

¹ Lucian Boia, *Pentru o istorie a imaginarului*, București, Editura Humanitas, 2000, p. 19-23.

² Eric Hobsbawm, *Era revoluției (1789-1848)*, traducere de Radu Săndulescu, București-Chișinău, Editurile Codex 2000 - Cartier, 2000, p. 37-67.

³ Mircea N. Popa, *Primul război mondial*, București, Editura Științifică și Enciclopedică, 1979, p. 498.

⁴ *Istoria armei tancuri în România*, coord. col. Ion Drăgan, București, Editura Militară, 2001, p. 18-19; Lt. col. Constantin Onișor, *Curs introductiv de tactică a tancurilor*, București, Editura A.I.S.M., 1992, p. 5-6.

transporte circa 100 de oameni; încercările scoțienilor de a construi câteva care de luptă, cu două locuri și cu spațiu pentru pulberea necesară (1456); proiectele lui Leonardo da Vinci (1452-1519), expuse începând cu o scrisoare din 1482, în general cunoscută în istoria militară; planurile de construcție a unor care automobile, în Anglia (1634-1658); proiectele lui François Marie Arouet (1694-1778), zis și Voltaire⁵, în veacul al XVIII-lea.

În alte lucrări de specialitate sunt citate sau prezentate și alte modele de care de luptă medievale, mai ales din spațiul german și italian, unde fragmentarea politică a favorizat o multitudine de conflicte locale între diferitele entități mai mult sau mai puțin viabile⁶.

Specialiștii sunt însă unanimi și nu pot fi altfel, în a recunoaște că, dincolo de diversitatea și ingeniozitatea acestor proiecte și realizări medievale, rămăsese nerezolvată problema autopropulsării vehiculelor de luptă, iar protecția luptătorilor prezenta și ea lacune. Cuceririle revoluției industriale vor oferi însă noi șanse și posibilități în aceste privințe și nu numai.

Dacă pentru istoria universală anul 1870 are o dublă semnificație (războiul franco-prusian, respectiv declanșarea celei de-a doua faze, cea mondială, a revoluției industriale), pentru istoria blindatelor înregistrăm proiectul Nadar. Inginerul omonim propunea construirea și utilizarea unei mașini blindate, care să se miște cu ajutorul aburilor. Peste 12 ani, la Buenos Aires, apare o primă mașină prezentând caracteristicile foarte apropiate de blindatele secolului al XX-lea, iar autovehiculele blindate vor fi folosite și în cursul războiului burilor⁷.

Evoluțiile în sensul cristalizării unei noi arme de luptă, cea a automobilului blindat, nu au rămas fără ecou în România, în pofida unui notabil decalaj economic și tehnologic față de statele occidentale.

Astfel, într-un articol publicat într-o revistă de profil în anul 1898, locotenentul Constantin Șerbescu se făcea ecoul unor luări de poziție pe aceeași temă din mediile franțuzești. În articol, accentul cade asupra rolului bicicliștilor în viitoarele confruntări armate, referirile aparent colaterale la rolul automobilelor blindate sunt foarte interesante, îndeosebi prin prisma evoluțiilor ulterioare. Autorul român considera că bicicliștii militari puteau acționa în serviciul etapelor, pentru susținerea cavaleriei și a infanteriei, ca „eclerori” ai coloanelor de infanterie, ca partizani, sau ca membri ai unei forțe de rezervă. În susținerea cavaleriei și a infanteriei, se aprecia că bicicliștii aveau să poată părăsi grupurile de baterii, urmând apoi drumurile care flanchează pozițiile ocupate de aceste baterii, în timp ce alte grupe de luptători aveau să coboare din trăsurile automobile, legând astfel artileria de infanterie. În plus, convoaiele regimentare se puteau uni totdeauna la timp cu unitățile lor de bază, deoarece ele urmau să fie alcătuite din trupe automobile⁸.

⁵ Maior Constantin, *Înfluența tancurilor asupra operațiunilor militare (după conferința colonelului englez Fuller)*, în „România Militară” (în continuare se va cita RM), LIII, nr. 9-10/septembrie-octombrie 1921, p. 502.

⁶ *Istoria armelor tancuri...*, p. 20.

⁷ Centrul de Studii și Păstrare a Arhivelor Militare Istorice (în continuare C.S.P.A.M.I.), fond Ministerul Înzestrării Armatei și al Producției de Război (M.I.A.P.R.), Direcția 11 Tehnică, dosar crt. nr. 435, f. 180.

⁸ Lt. de artilerie Constantin Șerbescu, *Rolul bicicletei și trăsurii automobile în războiul viitor*, în „Revista Armatei”, XXXV, nr. 8, 1898, p. 696-697.

În ceea ce privește utilizarea velocipediștilor ca eclerori, se aprecia că „trăsurile automobile, prin jocul lor de du-te-vino, vor transporta mici detașamente, pentru a întări linia de luptă, ocupată anterior de cicliști”⁹. În cazul utilizării acestora din urmă ca partizani, se impunea sprijinul trăsurilor pentru misiuni mai dificile, inclusiv de tip terorist (cuvântul nu este evitat)¹⁰.

În finalul articolului, locotenentul Șerbescu concluzionează: „Trăsurile automobile, ce vor transmite diferite aprovizionamente în munițiuni și mai cu seamă diferite materiale explozibile pentru distrugerea obstacolelor ce vor trebui să le facă față velocipediștii, vor aduce, de asemenea, mari foloase”, după care citează un autor francez, cu inițialele H.C.L.: „Artileria, susținută de bicicliști, va deschide breșa, masele de infanterie precedate de bicicliști se vor uni pe breșă și, în fine, masele de bicicliști le vor da drumul, căci întrebuițarea velocipediștilor și a trăsurilor automobile în marea masă, va da trupelor acea sporire de energie și acea confidență (încredere - n.n.) nestrămutată într-un succes, care sigur asigură victoria”¹¹.

Pe plan internațional, începutul celui de-al doilea deceniu al secolului al XX-lea, aduce pe fondul general de iminență a unei conflagrații generale (mondiale), o mare efervescență creatoare în domeniul blindatelor.

Într-o serie de state mari sau dezvoltate (S.U.A., Franța, Marea Britanie, Germania, Austro-Ungaria, Rusia etc.), apar o multitudine de proiecte și prototipuri de vehicule blindate, tot mai asemănătoare cu viitoarele tancuri. Conservatorismul forurilor decizionale și al opiniei publice, pe de o parte, împreună cu dificultățile și disfuncționalitățile specifice oricăror începuturi practice, pe de altă parte, au determinat o situație generală de stagnare¹² în domeniu, care va fi depășită odată cu transformarea rapidă a Primului Război Mondial în război de poziții.

Eforturile fiecăreia din cele două tabere beligerante de a sparge liniile de apărare inamice s-au canalizat pe trei direcții: folosirea masivă a pieselor de artilerie performante; utilizarea gazelor de luptă; introducerea la asalt a vehiculelor blindate (începând din septembrie 1916 – carele de luptă moderne – tancurile).

Dacă prima metodă a fost folosită în egală măsură de ambele tabele, iar cea de-a doua mai ales de germani, cea de-a treia variantă a aparținut în primul rând, cronologic și factologic, Antantei.

Englezii au fost cei care au folosit primii trăsurile/automobilele blindate, pe diferite teatre de operațiuni militare, începând din anul 1914¹³, în timp ce germanii dețineau asemenea mijloace de luptă încă din anul 1909, la capătul a patru ani de experimente¹⁴. În anul 1915, în revista „România Militară” era reprodus un grupaj de articole din „Artilleristische Monatshefte” sub genericul „Diverse patente”, unde regăsim și „Automobilul cuirassat” al lui Franz Wimmer din Viena. Vehiculul militar respectiv avea trei locuri, destinate comandantului, șoferului și servantului, iar conformația mașinii lăsa un câmp liber de vedere comandantului și conducătorului,

⁹ *Ibidem*, p. 700.

¹⁰ *Ibidem*, p. 705.

¹¹ *Ibidem*, p. 707-708.

¹² *Istoria armei tancuri*..., p. 25-26; Constantin Onișor, *op. cit.*, p. 7-8.

¹³ Col. L. Bârzotescu, *Automobilele blindate și întrebuițarea lor în războiul modern (1916-1918). Contribuțiuni la istoria războiului nostru*, în RM, LIV, nr. 5-6 (mai-iunie), 1922, p. 342.

¹⁴ *Ibidem*, p. 342-343.

precum și o rază de acțiune destul de întinsă, pentru tun. În partea de dinapoi puteau fi instalate mitraliere, astfel încât la deplasarea în marșarier să se poată trage normal.

Cuirasa, alcătuită conform imperativelor de a micșora greutatea și de a mări rezistența, consta din 15 plăci mici și subțiri (trei milimetri grosime, 60 centimetri lungime și 40 centimetri lățime).

În plus, vehiculul blindat Wimmer poseda și o serie de dispozitive necesare trecerii prin/peste șanțuri chiar foarte largi¹⁵.

Armata română a luat contact cu autoblindatele germane nu doar din descrierile specialiștilor, ci și direct pe câmpul de luptă, în perioada războiului de reîntregire națională, a campaniilor din 1916-1917. Astfel, începând de la 10/23 octombrie 1916, pe frontul românesc, deschis prin declarația de război a României față de Austro-Ungaria, la 15/28 august 1916, au activat trei automobile blindate Ehrhard, grupate într-un pluton.

Ca date tehnice, vehiculele respective aveau 2 metri lungime maximă și 1,6 metri lungime între osii. Bazinul de benzină avea o capacitate de 175 litri, motorul 8 cai putere, iar viteza maximă era de 60 km/h, cele două cârme permițând efectuarea de manevre complexe. Mai puțin reușit era modelul Ehrhard din punct de vedere al posibilităților de înarmare; inapte să poarte tunuri și muniția aferentă, vehiculele blindate germane aveau un blindaj de până la 11 milimetri și puteau fi dotate, pe lângă 3 mitraliere și cu aruncătoare de flăcări, armă folosită tot de germani, începând din toamna lui 1914¹⁶.

Revenind la activitatea plutonului de trei mașini blindate Ehrhard pe teritoriul României, menționăm că ele au fost semnalate efectuând misiuni de recunoaștere și de luptă inițial pe Valea Oltului, apoi pe Jiu și în zona Teleormanului, semănând moarte și frustrare în rândurile unei armate române¹⁷ în general slab dotate și nesprijinite de aliații de la 4/17 august 1916.

Contextul și însemnătatea reorganizării armatei române în primăvara anului 1917, sunt binecunoscute în istoriografie. O anticipare a sprijinului acordat de Franța aliatei sale, prin intermediul misiunii Berthelot, s-a produs în toamna târzie a lui 1916, în luna noiembrie, trupele române fiind echipate cu un grup de patru autoblindate, repartizate în subordinea Diviziei 1 Cavalerie. În anul următor, două autoblindate românești au participat la operațiunile declanșate chiar de ziua Franței, 14 iulie, în zona șoselei Soveja, în contextul ofensivei Armatei a II-a Române. Aceste prime blindate ale armatei române au luat parte și la operațiunile defensive din zona defileului Grozești, alături de Divizia 6 Infanterie, în condițiile în care vehicule similare acționau și în slujba inamicilor direcției din acele zile de august 1917¹⁸.

Între timp însă, pe frontul de luptă occidental apăruseră tancurile propriu-zise în perioada septembrie 1916-noiembrie 1917.

În lupta de pe Somme, cunoscută îndeobște ca debutul tancurilor, ziua de 15 septembrie 1916 a consemnat folosirea a 18 asemenea noi mașini de luptă. Modelul englez Mark I perfecționat avea un echipaj de șase militari, capabili să mânuiască două

¹⁵ *Automobilul cuirasa*, în RM, XLVII, 1915, p. 23-24.

¹⁶ Col. L. Bărzotescu, *op. cit.*, p. 352.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*, p. 353.

tunuri mici și trei-patru mitraliere. Blindajul vehiculului era de 12-15 milimetri, nefiind prevăzut cu turelă și nici cu dispozitive de atenuare a zgomotului produs de motor¹⁹. Rezultatul de moment a fost unul favorabil atacatorilor, însă succesul s-a datorat, în primul rând, elementului surpriză, și nu calităților intrinseci ale noii mașini de luptă, botezată „tanc” din motive de siguranță (discreție)²⁰.

După introducerea turelei de către francezi și definitivarea modelului de car de luptă/car de asalt (aceasta a fost terminologia franceză) F.T. 1917 - Renault, luna noiembrie 1917 a consemnat prima folosire a tancurilor ca forță de șoc, masivă și compactă. Rezultatele au fost, de data aceasta, chiar mai evidente decât în lupta de pe Somme, însă nesincronizarea între tancuri și infanterie a împiedicat exploatarea integrală a succesului inițial²¹.

Creșterea producției de tancuri și remedierea disfuncționalităților inițiale au permis forțelor Antantei, care, oricum, dispuneau de un potențial de resurse net superior, să obțină, în a doua parte a anului 1918, succese incontestabile cu ajutorul noii arme (Soissons, Annvers - Montridier)²². Încercări de construcție și utilizare a tancurilor s-au înregistrat și din partea germanilor, care au adoptat denumirea de „panzere”, însă numărul total de „Panzere” abia dacă a atins ordinul zecilor, față de cele câteva sute ale Antantei. Un aspect notabil, explicabil, probabil, prin impactul psihologic produs asupra soldaților germani în septembrie 1916 de primele tancuri, este reprezentant de tendința spre care de luptă foarte grele²³. Or, între timp (1916-1918), tancurile Antantei își dovediseră și alte virtuți pe câmpul de luptă, în afară de masivitate. În plus, pentru momentul 1918, mobilitatea era în multe cazuri, invers proporțională cu masivitatea, ceea ce va constitui o problemă importantă de specialitate, în anii interbelici.

În pofida colaborării militare și politice în general funcționale între România și Franța, nu există informații certe despre problema înzestrării cu tancuri a armatei române, în perioada cuprinsă între începutul fazei a treia a luptei de pe Somme (septembrie 1916) și preparativele Păcii de la Buftea, de la începutul lui 1918²⁴.

Printre explicațiile acestei situații, s-ar putea număra lipsa unor succese decisive indiscutabile pentru noua armă, până la jumătatea lui 1918, ca și situația mai concretă de pe frontul românesc, unde forțele Puterilor Centrale nu au folosit tancuri propriu-zise, ci doar cele trei automobile blindate, iar o serie întreagă de lipsuri ale armatei române, din punct de vedere al înzestrării cu tehnică de luptă și muniție, erau mult mai pregnante; de pildă, conform unor surse consultate de către Keith Hitchins,

¹⁹ George Ungureanu, Mihai Șoitariu, *Câteva repere pentru apariția și consacrarea carelor de luptă moderne (1914-1945)* în „Statul-Major în arhitectura organismului militar românesc (1859-2009)”, coord. Gen de brigadă Mihai Chiriță, dr. Cornel Țucă, lt.col. dr. Petrișor Florea, București, Editura Centrului Tehnic al Armatei, 2009, p. 114.

²⁰ *Ibidem*.

²¹ C.S.P.A.M.I, fond M.I.A.P.R. Direcția 11 Tehnică, dosar crt. nr. 432, f. 198.

²² George Ungureanu, Mihai Șoitariu, *op. cit.*, p. 115.

²³ Cpt. Radu Dinulescu, *Reflecții asupra evoluției tacticii carelor de luptă în raport cu perfecțiunile tehnice*, în RM, LX, nr. 2 (februarie), 1928, p. 23.

²⁴ Hadrian C. Gorun, *Relații politice și militare între România și Franța în anii primului război mondial*, Cluj-Napoca, Editura Argonaut, 2009, p. 164-209.

industria românească în 1916 nu putea produce mai mult decât un glonț pentru fiecare pușcă și două obuziere pentru fiecare tun zilnic²⁵.

Problema introducerii carelor de luptă moderne (tancurilor) în dotarea forțelor militare ale statului român va intra în actualitate, în primăvara anului 1919.

Între timp, ecourile succesului de la Amiens Montidier se făcuseră auzite în cercurile militare de pe întreg bătrânul continent, iar noua mașină de luptă începuse să se răspândească tot mai mult în Europa și în afara ei, pe un fond militaro-politic incert, încă în multe zone ale lumii, printre care și teritoriile dintre Baltica și Marea Egee. Confruntările interne din Rusia fostă țaristă, implicându-i pe bolșevici alb gardiști, diverse forțe naționaliste locale, conflictul polono-sovietic, tentativele de „revoluție socialistă” din centrul Europei, războiul greco-turc etc., toate acestea pe fondul complicatelor jocuri de interes ale Marilor Puteri în cadrul Conferinței de la Paris, au creat în zonele central, est și sud-est europene o situație politică extrem de instabilă și fluidă la începutul perioadei zise „interbelice”²⁶.

În acest context, în care confruntările militare își făceau din plin simțită dacă nu prezența, cel puțin probabilitatea, s-a produs și exportul de tancuri franțuzești și britanice spre alte centre de putere. Astfel, în Franța s-au produs 3500 de care de luptă Renault F.T. 1917, cu o greutate maximă de 7 tone și o viteză maximă de 7,4 km/h din care 260 au fost livrate Poloniei, începând chiar din anii conflictului polono-sovietic dintre anii 1919-1921, încheiat cu victoria trupelor lui Pilsudski. Tancuri de același fel au fost livrate și armatelor americană, sârbă (iugoslavă) și japoneză²⁷.

În spațiul fost țarist și viitor sovietic, în anii 1918-1920, tancurile au fost prezente în dotarea unor forțe anti-bolșevice, fie că avem în vedere aici trupele poloneze, pe care le-am amintit deja, fie diverse formațiuni alb-gardiste sprijinite material și logistic de Antantă (Vranghel, Denikin etc.)²⁸. În ceea ce îi privește pe bolșevici, aceștia au dispus de niște vehicule de luptă destul de rudimentare, denumite *tačanka*; era vorba, de fapt, de căruțe țărănești ceva mai mari, echipate cu un dispozitiv de două mitraliere, dispuse lateral sau chiar opus față de direcția de tracțiune, pentru a nu răni caii, utilizați în continuare ca forță de tracțiune²⁹. În 1920, a apărut și primul tanc sovietic care împrumută supranumele fondatorului Rusiei Sovietice, Vladimir Ilici Ulianov, *Lenin*³⁰.

Statul român nu făcea excepție de la aceste coordonate ale situației noi generale și complexe din centrul și răsăritul Europei. Nici incertitudinile politice, nici preocuparea pentru înzestrarea cu armament nu a lipsit din caracteristicile României anului 1919. Deși, teoretic, războiul mondial se încheiase, statul român se confrunta direct cu situații incerte din punct de vedere politic și militar, în toate cele patru puncte cardinale. La vest, amenințarea bolșevică ungară, potențată de colaborarea Lenin-Bela

²⁵ Keith Hitchins, *România (1866-1947)*, ediția a III-a, traducere de George G. Potra și Delia Răzdolescu, București, Editura Humanitas, 2004, p. 304.

²⁶ Jean-Marie le Breton, *Europa Centrală și orientală între 1917 și 1990*, ediție Neagu Djuvara, București, Editura Cavallioti, 1996, *passim*.

²⁷ C.S.P.A.M.I., fond M.I.A.P.R. Direcția 11 Tehnică, dosar crt. nr. 633, f. 279-281.

²⁸ Gen. Iosif Iacobici, *Apărarea contra carelor de luptă și a autoblatadelor*, în RM, LXXI, nr. 7-8 (iulie-august), 1934, p. 92.

²⁹ George Ungureanu, Mihai Șoitariu, *op. cit.*, p. 118.

³⁰ *Ibidem*.

Kuhn, a fost lichidată în urma a două operațiuni militare (16 aprilie-3 mai; 19 iulie - 4 august 1919). La răsărit, în Basarabia, s-au înregistrat atacuri atât din partea bolșevicilor, cât și a alb-gardiștilor ruși. La nord, s-a vehiculat ideea împărțirii Bucovinei între români și un proiectat stat ucrainean, care nu a supraviețuit războiului polono-rus. La sud-est, soarta Dobrogei, mai ales a părții sale meridionale (Cadrilaterul), a fost tranșată abia spre finalul anului, până atunci în zonă fiind dislocate trupe ale Antantei. În fine, la sud-vest, o parte a Banatului s-a aflat sub ocupația militară a forțelor sârbești, între noiembrie 1918 și iulie 1919, când ocupanții au acceptat să abandoneze partea din provincie recunoscută României la Paris, dar în favoarea trupelor franceze, nu direct a celor românești³¹.

În acest context destul de tulbure, una din ideile care au circulat și s-au impus, a fost aceea a inițierii unui program de înzestrare cu tancuri/care de luptă a armatei române, ca parte a unui plan mult mai vast de salvagardare a unității naționale, pentru care își jertfiseră viața, sănătatea sau avutul sute de mii de români.

Programul inițial de introducere a armatei tancurilor și în România, poate fi privit la două niveluri, din două perspective. Este vorba de problema înființării unei instituții de învățământ militar specifice și a primelor unități militare, fiecare din cele două chestiuni implicând atât o latură internă, cât și una internațională, ținând de raporturile cu marea aliată din timpul războiului, Republica Franceză.

Tratativele cu partea franceză în această chestiune au debutat în primăvara anului 1919³², când intransigența lui Brătianu punea unele sincope în relațiile politice bilaterale³³.

În aprilie 1919, la începutul lunii, devenit mijloc în urma schimbării calendarului, a fost emis Decretul Regal nr. 1527, prin care era consfințită înființarea Școlii de Care de Asalt, la conducerea căreia era numit colonelul Pandele Predescu, atunci în vârstă de 41 ani³⁴.

Pentru ca hotărârea sancționată de regele Ferdinand I Întregitorul (1914-1927) să fie efectiv implementată, era nevoie de aducerea în țară a „materialului didactic” corespunzător, în cazul de față, tancurile și piesele aferente. Partea franceză a fost inițial de acord să pună la dispoziția românilor Compania 303 Care de Asalt, incluzând 6 ofițeri în frunte cu căpitanul comandant, 108 trupă, 19 care de luptă și 12 automobile, fapt comunicat de generalul Graziani omologului său român, Radu R. Rosetti, la data de 1 iulie 1919, sub rezerva suspendării acestui sprijin, în cazul degradării situației în alte zone în care Franța era angajată³⁵.

Rezervele enunțate la 1 iulie au fost invocate destul de repede din partea francezilor, la 9 iulie 1919, Graziani informându-l pe Rosetti că rolul de sprijinitor concret al Școlii de Care de Asalt urma să revină Companiei 302³⁶. Data de 21 iulie 1919 a consemnat începutul primului ciclu de instrucție (21 iulie-10 septembrie 1919),

³¹ Constantin C. Kirițescu, *Istoria războiului pentru întregirea României (1916-1919)*, ediția a II-a, vol. III, București, 1924, Editura Casei Școalelor, p. 400-527.

³² *Istoria armeei tancuri...*, p. 60.

³³ Keith Hitchins, *op. cit.*, p. 325-328.

³⁴ C.S.P.A.M.I., fond Ministerul de Război - Secretariatul General, dosar crt. nr. 144, f. 38-40.

³⁵ Idem, fond Direcția 3 Artilerie, dosar crt. nr. 404, f. 4.

³⁶ *Ibidem*, f. 14.

în cadrul primei școli românești destinate tanchiștilor. Personalul instruit la Mihai Bravu număra 16 ofițeri, doi reangajați, cinci maiștri militari și patru șoferi³⁷.

Personalul românesc a fost complet instruit în câteva sub-domenii specifice armeei tancuri: Instrucția tehnică a Carului Ușor Renault; Instrucția tactică a aceleiași mașini de luptă, conducere auto, armament și tragere.

Dacă instrucția teoretică și-a atins în mare măsură scopurile, la partea practică se mai înregistrau unele lacune, datorate mai ales timpului scurt avut la dispoziție, lipsei unei perioade îndelungate de exerciții la capitolul „instrucție tehnică”. Cele mai bune rezultate se înregistrează în privința conducerii auto, colonelul Pandele Predescu avansând concluzia că: „orice elev poate conduce carul pe orice teren, în toate împrejurările, atât ziua, cât și noaptea”³⁸. Activitatea Școlii era grevată de o serie de probleme, ținând atât de partea română (neperfectarea bazei materiale corespunzătoare: barăci, combustibili etc.), cât și de partea franceză (indecizie și tergiversări în problema livrării carelor de luptă)³⁹.

Prima unitate românească de tancuri, Batalionul 1 Care de Luptă, a fost înființat, în mod oficial, la 1 august 1919, având același sediu și același comandant ca și Școala de Care de Asalt și fiind plasată în subordinea Direcției a 3-a Artilerie; procedurile de încadrare vor dura însă până la 1 octombrie, noua unitate incluzând patru companii de care de luptă ușoare și o companie de reparații, cu un personal de 25 de ofițeri și 376 de soldați⁴⁰.

La acea dată, procesul de aducere în țară mașinilor de luptă nu fusese încă încheiat și acum este momentul să zăbovim puțin asupra acestui aspect deloc neglijabil.

Încă la scurt timp de la antamarea contactelor româno-franceze pe tema carelor de luptă, în Franța fusese trimisă o comisie *ad-hoc*, prezidată de colonelul Traian Pascal. La 7 iunie 1919, ofițerul în cauză trimitea un raport detaliat către Secretariatul General al Ministerului de Război, din care se pot reține următoarele idei principale, sub formă de propuneri: limitarea comenzii de tancuri la un batalion de care de asalt ușoare tip Renault, în greutate de 6,5 tone, dotate cu mitraliere Hotchinss și tunuri de 37 milimetri; dezacordul față de propunerea Marelui Cartier General, în sensul de a se mări numărul carelor de asalt achiziționate la 225; era invocată lipsa de mobilitate și de adaptabilitate la condițiile concrete ale României, nefiind însă exclusă posibilitatea unor progrese tehnice ulterioare; era respinsă varianta cumpărării de care de asalt „grele” de tipul Schneider de 12,5 tone (mijlociu de fapt), considerat „prea vizibil” și lent pentru spațiul geografic și militar românesc; carele grele engleze aveau în plus dezavantajul dificultăților de transport; la organizarea din armata franceză a batalioanelor de tancuri, se adăuga o secțiune de „împerspătare, depanaj, întreținere și transport”; preferința pentru personal recrutat pe bază de voluntariat, cu prioritate din mediul țărănesc; achiziționarea de muniții suficiente pentru 15 zile de luptă, adică 80.000 de obuze cu explozibil pentru tunul de 37 milimetri, 3.000 de mitraliere de 37 milimetri, 150.000 cartușe de mitralieră; achiziționarea de echipamente complete pentru servanți; introducerea de material sanitar; numirea în funcția de comandant al

³⁷ *Ibidem*, f. 410-412.

³⁸ *Ibidem*, f. 414.

³⁹ C.S.P.A.M.I. – fond Direcția 3 Artilerie, dosar crt. nr. 404, *passim*.

⁴⁰ *Istoria armeei tancuri...*, p. 60.

Batalionului unui ofițer distins în lupte (condiție îndeplinită, la 2 august prin numirea lui Pandele Predescu - n.n.); necesitatea colaborării între Școală, Batalionul de Care de Luptă și Batalionul de Infanterie, la modul general⁴¹.

La 16 iulie 1919, același Traian Pascal raporta recepționarea următorului material, constând în 72 de care de asalt tip Renault, dintre care 45 cu tunuri de 37 milimetri, iar restul de 27, cu mitraliere, trei loturi O₂ (unelte pentru cele trei companii) și trei loturi R₂ (piese de schimb pentru cele trei companii).

Nu se realizase încă recepția a trei care dotate cu sisteme de transmisie fără fir (*T.S.F.* în franceză, *T.F.F.* în românește), întrucât acestea nu erau puse la punct sub toate aspectele tehnice. Pe de altă parte, fusese realizată recepția provizorie a 32 de remorchere fabricate la Ville Franche, pentru unitățile de care, și a șapte camioane ușoare Fiat. În calea operațiunii de transport a bunurilor recepționate în Franța intervenise un nou obstacol: deteriorarea deschisă a relațiilor Italiei cu statul iugoslav, având drept cauză principală neînțelegerile teritoriale din zona litoralului adriatic (Istria, Dalmația, Triest, Fiume/Rjeka etc.)⁴²; în aceste condiții, posibilitățile de tranzit spre România se reduceau substanțial (în Ungaria era încă la putere regimul lui Bela Kuhn, iar în Germania și Austria situația politică rămânea confuză).

La 17 septembrie 1919, Pandele Predescu raporta către Ministerul de Război: „Îmi permit a atrage atenția asupra necesității de a avea cât mai neîntârziat materialul, căci personalul Batalionului este în parte sosit și zilnic corpurile trimit oameni”⁴³. Recepția finală a materialului s-a produs abia în aprilie 1920, la Giurgiu, unde operațiunea a fost coordonată de către o comisie având următoarea componență: lt. col. Pandele Predescu (președinte), maior G. Negrescu - ajutor tehnic, căpitanii Al. Nicolau și I. Vâlveanu (membri)⁴⁴. Între timp însă, urmare a unor demersuri inițiate de Predescu și privite favorabil de forurile superioare ale armatei, la începutul lunii decembrie, Batalionul de tancuri a fost transportat la Târgoviște⁴⁵. Primirea definitivă a dotărilor a fost însoțită și de câteva acte simbolice, menite să înscrie în memoria participanților și a contemporanilor importanța practică a momentului.

Astfel, prin Decretul Regal nr. 1629 din 19 aprilie 1920, se institua ca semn distinctiv pentru ofițerii combatanți din Batalionul Cărelor de Luptă, un tanc în miniatură, brodat din fir de auriu, la brațul stâng, în timp ce oamenii de trupă urmau să poarte același semn, brodat din lână galbenă (articolul 1). Pentru ofițerii care dovedeau cunoștințe temeinice în domeniul conducerii și întrebuințării materialului de luptă, era prevăzut un alt semn distinctiv, anume tancul alb, care putea fi acordat și non-ofițerilor, cu condiția să dea dovadă de calitățile militare respective⁴⁶.

Actul regal survenea la propunerea făcută de Marele Stat Major, prin referatul nr. 2336 din 23 martie 1920, inițial către Ministerul de Război, apoi către Suveran⁴⁷.

Cele două acte, având, practic, un conținut identic, nu doar în spirit, ci și în literă, prevedeau și organizarea unor concursuri *ad-hoc* între unitățile componente al

⁴¹ C.S.P.A.M.I., fond Direcția 3 Artilerie, dosar crt. nr. 404, f. 117-121.

⁴² *Ibidem*, f. 24.

⁴³ *Ibidem*, f. 405.

⁴⁴ *Ibidem*, f. 637.

⁴⁵ *Istoria armeei tancuri*..., p. 63.

⁴⁶ C.S.P.A.M.I. – fond Marele Stat Major (M.St.M.) – Secția a 3-a Operații, dosar crt. nr. 962, f. 2.

⁴⁷ *Ibidem*, f. 1-4.

Batalionului Care de Lupt, urmând ca semnele distinctive specificate în articolele 1 și 2 să fie atribuite în funcție de rezultatele de la concursurile amintite mai sus.

Data de 10 mai 1920 a consemnat și prima defilare a tancurilor pe bulevardele importante ale Bucureștiului⁴⁸, de ziua regalității, într-un moment în care situația politico-militară de la granițe tindea tot mai mult să se limpezească în favoarea aspirațiilor naționale românești. Peste o săptămână, mai precis la 18 mai 1920, a avut loc solemnitatea depunerii jurământului de către soldații Batalionului de Care de Luptă.

Luna august a anului 1920 a adus și un prim act de afirmare a capacității tanchiștilor români într-o confruntare internațională, de tip sportiv și nu militar, colegii de competiție provenind din state aliate României în ceea ce era numit, atunci, Marele Război (Primul Război Mondial)⁴⁹.

La competiția încadrabilă în categoria raliurilor, desfășurată pe la jumătatea lui august 1920 în partea germanofonă (flamandă) a Belgiei, au participat trei echipe românești, 10 echipe din Franța, patru din S.U.A. și unul din Marea Britanie. Românii au câștigat două dintre cele trei premii puse în joc, anume „Cupa orașului Spaa” prin sergentul Constantin Vasilescu, respectiv „Fanionul de aur al orașului Blakenberge”, prin sergentul instructor Constantin Stănculescu. Cele două succese strălucite au adus delegației române, în urma întocmirii clasamentului pe țări, „Fanionul de onoare pentru națiunea învingătoare”, înmănat merituosului colonel Pandele Predescu⁴⁹.

În condițiile în care românii erau începători în domeniu, o importanță deosebită în obținerea rezultatului l-a avut antrenamentul metodic, bazat pe conducerea carelor de luptă în teren cât mai variat, cu trecerea acestora peste anumite obstacole, în regim de viteză crescută. Aportul antrenamentului temeinic și metodic la afirmarea tanchiștilor români pe plan internațional transpare și prin prisma amintirilor laureatului din august 1920, Constantin Vasilescu: „Pe la jumătatea lunii august, am fost propus pentru a merge în Belgia la un concurs de care de luptă cu aliații din războiul din 1916. Nu era tocmai așa de ușor, căci noi aveam tancurile în dotare abia de un an, pe când ei le aveau de mult. Lupta nu era egală, dar pusesem toate speranțele în forțele mele. Motorul îl cunoșteam de perfect. Tema de luptă o posedam din datele temei executate la Târgoviște. Ni s-a dat câte un tanc în ajunul concursului, pentru a-l regla, a-l pune la punct și s-a sigilat până a doua zi când l-am luat în primire. Comisiile erau la obstacole. S-au dat alte denumiri la tancuri și s-au închis toate ușile fără a se cunoaște numele mecanicului conductor, de ce naționalitate este. Apoi s-a dat procentajul pe care. Solemnitatea s-a terminat, urmând ca tocmai seara la Cazinoul din Spaa să se înmâneze cupa câștigătorului. A fost emoționant când generalul Kumary mi-a dat cupa, în timp ce muzica interpreta imnul țării”⁵⁰.

Debutul armei tancuri în armata română părea, deci, promițător, deși se produsese după încheierea conflagrației mondiale și chiar a campaniei din Ungaria, cu cele două etape ale sale. Se pune, deci, problema diversificării, a amplificării pentru cea mai tânără sub-ramură a puterii militare românești. Un act înscris pe această direcție îl reprezintă Înaltul Decret Regal nr. 5488 din 25.12.1920, intrat în vigoare la 1 ianuarie 1921, prin care lua ființă o nouă unitate militară, anume Regimentul Carelor de

⁴⁸ *Istoria armei tancuri...*, p. 63.

⁴⁹ Col. (r.) dr. Constantin Ucrain, lt.col. Dumitru Dobre, *Tanchiștii*, București, Editura Militară, 1994, p. 18.

⁵⁰ *Ibidem*, p. 28-29.

Luptă, prin fuziunea Batalionului Carelor de Luptă cu Grupul de motomitraliere, comandant de Eugent Mavrichi. Regimentul nou creat avea următoarea structură: 1 strat major, 1 batalion care de luptă, 1 grup auto-mitraliere și autoblindate, 1 grup de motomitraliere a 3 plutoane și formațiunea de reparații grupând un total de 26 ofițeri și 764 trupă⁵¹.

Primii ani de existență a armei tancuri s-au caracterizat și prin intensificarea interesului pentru o serie de aspecte doctrinare, teoretice, un rol important fiind jucat atât de către mediul anglofon, aspect oarecum complementar influenței franceze, resimțite din plin la toate nivelurile.

Astfel, în 1920 era tradusă foarte prompt din limba engleză o broșură de 28 de pagini consacrată exclusiv tancurilor⁵². Lucrarea cuprinde o introducere, șase capitole și două anexe. Capitolele, care nu poartă titluri sunt dedicate caracteristicilor și limitelor de acțiune ale tancurilor, acțiunii concrete din partea acestor mașini de luptă, inclusiv cooperarea cu diverse alte arme, problemelor de concentrare și desfășurare, operațiilor ofensive (inclusiv urmăriri), operațiilor defensive, și, respectiv, legăturilor tactice.

Anexa A constă într-un tabel în care sunt inserate principalele caracteristici ale tancurilor britanice M.K. IV., M.K. III, M.K. V cu stea și Wipett, din punct de vedere al greutății, al numărului de mitraliere și de cartușe aferente purtate, al vitezei în diferite circumstanțe (în medie, pe șes, noaptea), al autonomiei de alimentare cu combustibil. În fine, Anexa B se referă la instrucția combinată între tancuri și infanterie.

În lucrare, tancurile sunt definite ca „trăsuri blindate acționate mecanic, făcute pentru a ajuta infanteria, prin focul, greutatea și efectul lor moral, distrugând punctele de rezistență ale inamicului și zdrobind rezistența lor. În apărare, pot sluji la contraatacuri, singure sau cu infanteria, și de asemenea, pot acoperi infanteria în lupta de ariergardă”; așadar, tancul apare ca armă de luptă eminentă ofensivă și complementară/auxiliară infanteriei⁵³.

Potrivit aceluiași broșuri, arma tancuri prezenta următoarele avantaje: mobilitate, siguranță și putere de artilerie, subminate însă de câteva dezavantaje: imposibilitatea ca servanții să poată rezista mai mult de 12 ore; incapacitatea mașinilor de luptă de a trece prin mlaștini, curenți, șosele adânci inundate sau păduri dese; vizibilitate redusă; dificultățile de acces și mobilitate pe terenurile accidentate⁵⁴.

În anul 1921, revista „România Militară” a găzduit articolul intitulat sugestiv „Influența tankurilor asupra operațiunilor militare” (după o conferință a colonelului englez Fuller)⁵⁵.

Părțile cele mai importante și interesante ale contribuției amintite se referă la impactul apariției tancurilor asupra principiilor de artă și teorie militară, respectiv la viitorul armei tancuri. Conform lui Fuller, citat de un ofițer român, mobilitatea tancurilor permite surpriza și facilitează manevrele de învăluire; de asemenea,

⁵¹ *Istoria armei tancuri...*, p. 65.

⁵² *Studiu asupra tankurilor și întrebuințarea lor împreună cu celelalte arme, traducere din englezește*, București, Școala Superioară de Război, 1920.

⁵³ *Ibidem*, p. 3.

⁵⁴ *Ibidem*, p. 4-5.

⁵⁵ Maior Constantin, *op. cit.*, *passim*.

posibilitățile de comunicație militară sporesc cu 75%. În aceste condiții, în tactica elementară, tancul realizează sincronizarea între foc și mișcare, iar în strategie a pus probleme total noi⁵⁶.

Tot după Fuller, viitorul tancurilor era mai surâzător decât al cuiraselor medievale devenite desuete, în urma utilizării armelor de foc, datorită a două avantaje; anume posibilitatea de perfecționare a blindajului și mobilitatea, pe care cavalerii medievali nu le avuseseră. Ofițerul britanic își imagina tancul viitorului ca pe un submersibil terestru, a cărui „muniție” avea să fie reprezentată de gazele de luptă⁵⁷, altă armă introdusă în prima conflagrație mondială.

La începutul anilor '20, primii pași în dezvoltarea armei tancuri pe teritoriul României fuseseră făcuți, rezultatele fiind promițătoare. De-a lungul unui sfert de veac (1898-1922), armata română dovedise că avea în componența sa ofițeri în stare să observe, să analizeze și mai ales să implementeze cu succes la ei în țară o realizare a unor state mai avansate. În general, putem aprecia că, în privința tancurilor, exceptând unele disfuncționalități minore, ceea ce se putea face în anii 1919-1922 s-a făcut, neîmplinirile fiind cu precădere de natură obiectivă. De asemenea, putem aprecia că, deși influența franceză în domeniu a fost covârșitoare, premodelele germane și modelele engleze n-au rămas necunoscute pentru români.

THE DAWN OF THE ARMOURED CARS IN ROMANIA

Abstract

Among the novelty brought by the World War I were the armoured cars as a weapon. The present paper shows the way the Romanian media discussed about the invention and the improvement of the modern war cars.

The general impression is that of a good beginning - in the years 1919-1922 - followed by a less spectacular continuation.

⁵⁶ *Ibidem*, p. 505.

⁵⁷ *Ibidem*, p. 506.