

Doktori (PhD) értekezés

Czirók Zoltán

2023

NEMZETI KÖZSZOLGÁLATI EGYETEM
Hadtudományi Doktori Iskola

Czirók Zoltán:

**Az önálló magyar repülő fegyvernem létrejöttének sajátosságai és
első harci alkalmazása (1918–1919)**

Doktori (PhD) értekezés

Témavezető:

.....

Dr. habil. Balla Tibor ezredes

Budapest, 2023

TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS.....	5
A TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA.....	7
KUTATÁSI HIPOTÉZISEK.....	8
KUTATÁSI CÉLOK.....	9
KUTATÁSI MÓDSZEREK.....	10
A RELEVÁNS FORRÁSANYAG ÉS SZAKIRODALOM ÁTTEKINTÉSE.....	10
A DISSZERTÁCIÓ FELÉPÍTÉSE.....	16
A DISSZERTÁCIÓ FOGALOMHASZNÁLATÁHOZ.....	18
1. A MAGYAR KATONAI GONDOLKODÁS TÖRTÉNETÉNEK MARGÓ- JÁRA: A HONVÉD REPÜLŐERŐK MEGSZERVEZÉSÉNEK KÉRDÉSE 1918-BAN.....	21
1.1. AZ OSZTRÁK–MAGYAR REPÜLŐERŐK SZERVEZETRENDSZERÉNEK VÁZTALOS TÖRTÉNETE.....	22
1.2. A HONVÉD REPÜLŐKRŐL SZÓLÓ DISKURZUS.....	24
1.3. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	30
2. AZ OSZTRÁK–MAGYAR LÉGJÁRÓ CSAPATOK FELBOMLÁSA ÉS A MAGYAR REPÜLŐK HAZATÉRÉSE.....	32
2.1. AZ UTOLSÓ OLASZ OFFENZÍVA.....	32
2.1.1. REPÜLŐK A HADMŰVELETEKBEN.....	34
2.1.1.1. Az olasz repülőtevékenység áttekintése.....	36
2.1.1.2. A brit repülőtevékenység összefoglalása.....	39
2.1.1.3. A francia repülők tevékenysége.....	41
2.1.1.4. Osztrák–magyar repülők a csata során.....	41
2.2. A REPÜLŐALAKULATOK FELOSZLÁSA ÉS HAZAÚT A FRONTOKRÓL....	45
2.3. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	51
3. A MAGYAR REPÜLŐCSAPATOK LÉTREJÖTTE, SZERVEZETI VÁL- TOZÁSAI ÉS SAJÁTOS SÁGAI.....	53
3.1. A SZERVEZETRENDSZER JELLEMZŐI 1918. NOVEMBER ÉS 1919. DECEM- BER KÖZÖTT.....	53
3.1.1. 1918. NOVEMBER.....	53
3.1.2. 1918. DECEMBER.....	59
3.1.3. 1919. JANUÁR – MÁRCIUS 21.....	62
3.1.4. 1919. MÁRCIUS 21. – AUGUSZTUS 1.....	63
3.1.5. 1919. AUGUSZTUS – DECEMBER.....	67

3.2. POLGÁRI REPÜLŐ SZERVEZŐDÉSEK ÉS KAPCSOLATUK A KATONAI REPÜLŐKKEL.....	73
3.3. EGYEDI JELENSÉGEK A KORSZAK MAGYAR KATONAI REPÜLÉSÉBEN..	77
3.3.1. A PILÓTAKÉPZÉS ÉS A KIKÉPZŐALAKULAT KÉRDÉSE.....	77
3.3.2. A MAGYAR VÍZIREPÜLŐ-SZÁZAD.....	82
3.3.3. ELLENFORRADALMI REPÜLŐSZÁZAD SZEGEDEN.....	86
3.4. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	92
4. A REPÜLŐCSAPATOK SZEMÉLYI ÁLLOMÁNYA.....	94
4.1. LESZERELÉS A REPÜLŐKNÉL.....	95
4.2. SZEMÉLYI ÁLLOMÁNY A SZÁMOK TÜKRÉBEN.....	97
4.3. A TANÁCSKÖZTÁRSASÁG HARCAIBAN TÖRTÉNŐ SZEREPVÁLLALÁS HÁTTERE.....	102
4.4. VÁLTOZÁSOK A TANÁCSKORMÁNY BUKÁSA UTÁN.....	105
4.5. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	106
5. A REPÜLŐGÉP-ÁLLOMÁNY FORRÁSAI ÉS ALAKULÁSA.....	108
5.1. REPÜLŐGÉPGYÁRTÁS MAGYARORSZÁGON AZ I. VILÁGHÁBORÚ ALATT ÉS AZT KÖVETŐEN.....	108
5.2. A MONARCHIA ÖRÖKSÉGE, AVAGY A REPÜLŐPÓTSZÁZADOK ANYAGAINAK MEGMENTÉSÉRE TETT KÍSÉRLETEK.....	118
5.2.1. A DEMARKÁCIÓS VONAL MEGHÚZÁSÁNAK ÁLDOZATAI: 1. (ÚJVIDÉK) ÉS 13. (LUGOS) REPÜLŐPÓTSZÁZAD.....	118
5.2.2. EGY SIKERES DÉLI MENTŐAKCIÓN: 18. REPÜLŐPÓTSZÁZAD (SZAMOSFALVA).....	120
5.2.3. A NYUGATI HATÁRSZÉL REPÜLŐTEREINEK KIÜRÍTÉSE: 4. (SZOMBATHELY) ÉS 7. (PÁNDORFALU) REPÜLŐPÓTSZÁZAD.....	121
5.2.4. A FRANCIAK ÁRNYÉKÁBAN: 5. (SZEGED), 9. ÉS 15. (ARAD) REPÜLŐPÓTSZÁZAD	123
5.2.5. A MENTÉSI KÍSÉRLETEK TOVÁBBI VETÜLETEI, EREDMÉNYEI ÉS HASZNOSSÁGA SZÁMOKBAN.....	127
5.3. NÉMET REPÜLŐGÉPEK A BALKÁNRAÓL.....	129
5.4. A MAGYAR REPÜLŐALAKULATOK REPÜLŐGÉP-ÁLLOMÁNYÁRÓL.....	134
5.5. AZ UTOLSÓ FELVONÁS.....	137
5.6. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	141
6. A SZEMBEN ÁLLÓ ERŐK.....	143
6.1. AZ ÉSZAKI FRONT REPÜLŐERŐI.....	143
6.1.1. CSEHSZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG.....	143
6.1.2. FRANCIA REPÜLŐSZÁZAD CSEHSZLOVÁKIÁBAN.....	146
6.2. A KELETI FRONT ÉS A DÉLI HATÁRSZAKASZ REPÜLŐERŐI.....	148
6.2.1. ROMÁN KIRÁLYSÁG.....	148
6.2.2. SZERB–HORVÁT–SZLOVÉN KIRÁLYSÁG.....	152

6.2.3. FRANCIA (ÉS SZERB) REPÜLŐSZÁZADOK SZEGEDEN.....	156
6.3. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	159
7. A MAGYAR LÉGVÉDELEM KIÉPÍTÉSE.....	160
7.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK, VALAMINT A FIGYELŐ- ÉS JELZŐ- RENDSZER KIÉPÍTÉSE.....	161
7.2. A LÉGVÉDELMI TŰZÉRSÉG HELYZETE.....	163
7.3. A VÖRÖS REPÜLŐCSAPATOK VADÁSZREPÜLŐ SZÁZADA(I).....	167
7.4. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	170
8. A MAGYAR REPÜLŐCSAPATOK ALKALMAZÁSA BÉKÉBEN ÉS HÁ- BORÚS IDŐSZAKBAN.....	171
8.1. MŰKÖDŐ REPÜLŐALAKULATOK 1919. MÁRCIUS 21-IG.....	171
8.2. LÉGI HÁBORÚ MAGYARORSZÁG FELETT A TANÁCSKÖZTÁRSASÁG IDEJÉN.....	176
8.2.1. A REPÜLŐALAKULATOK ALÁRENDELTSÉGÉNEK ÉS FELDERÍTÉSI KÖRZETEINEK ALAKULÁSA 1919 MÁJUS 1-IG.....	177
8.2.1.1. A román repülők tevékenysége és a magyar repülőszázadok visszavonu- lása.....	179
8.2.2. A REPÜLŐK HELYZETE A VÖRÖS HADSEREG ÚJJÁSZERVEZÉSE ÉS AZ ÉSZAKI HAD- JÁRAT SORÁN, 1919. MÁJUS–JÚNIUS.....	183
8.2.2.1. A harcok támogatása a levegőből.....	188
8.2.3. REPÜLŐK ALKALMAZÁSA AZ ÉSZAKI ARCVONAL KÖZÉPSŐ ÉS NYUGATI SZAKA- SZÁN, 1919. JÚNIUS.....	198
8.2.3.1. Légitámadások taktikai és stratégiai célpontok ellen.....	201
8.2.4. ELŐKÉSZÜLETEK A TISZAI OFFENZÍVÁRA, 1919. JÚLIUS.....	212
8.2.4.1. Repülők az utolsó hadműveletekben.....	214
8.2.5. EGY MAGYAR LÉGITÁMADÁS TÖRTÉNETE.....	216
8.3. A VÖRÖS REPÜLŐCSAPATOK TEVÉKENYSÉGÉNEK ÖSSZEGZÉSE.....	219
8.4. A NEMZETI HADSEREG REPÜLŐCSAPATAINAK ALKALMAZÁSA 1919 VÉGÉIG.....	223
8.5. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK.....	225
BEFEJEZÉS.....	226
ÖSSZEGZETT KÖVETKEZTETÉSEK.....	226
ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK.....	228
A KUTATÁSI EREDMÉNYEK FELHASZNÁLHATÓSÁGA, AJÁNLÁSOK.....	229
FORRÁS- ÉS IRODALOMJEGYZÉK.....	230
SAJÁT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE.....	249
RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK.....	252
MELLÉKLETEK.....	253

BEVEZETÉS

Az I. világháború évei alatt jelentősen megváltozott a háború képe, 1918-ra a hadászat és harcászat teljesen más elvek mentén körvonalazódtak, mint a világháború előtt, illetve annak első hónapjaiban. A haditechnikai fejlődés következtében új fegyvernemek jelentek meg, és ezek közül egyértelműen a katonai repülés mondhatta magáénak a leggyorsabb fejlődést. Ez hatványozottan igaz, ha az alapvetően agrár beállítottságú Osztrák–Magyar Monarchiáról beszélünk, hiszen az alacsony ipari fejlettség, az állandó nyersanyaghiány és a Monarchia minden egyéb problémája ellenére is képes volt egy többé-kevésbé ütőképes repülőcsapatot létrehozni, fenntartani és működtetni. A Magyar Királyság az osztrák–magyar katonai repülés minden területén jelentős szerepet vállalt, a repülőgépgyártástól a hátszói alakulatokon keresztül a fronton küzdő magyar származású személyi állomány (hajózóktól a kiszolgáló személyzetig) biztosításáig bezárólag.

A hátszói felbomlása és az ennek nyomán végbement katonai összeomlás azonban 1918 őszén végérvényesen pontot tett a Monarchia sorsára. Bár Bulgária fegyverszünetét követően a délkeleti fronton már folyamatos visszavonulásban voltak az osztrák–magyar seregek, az elsődleges, olasz fronton bekövetkezett áttörés bizonyossá tette a háború elvesztését. 1918 októberének utolsó napjaitól kezdve a Monarchia nemzetiségei egyre-másra jelentették be elszakadásukat és függetlenségüket a birodalomtól, így az utódállamok már saját érdekeiket szem előtt tartva igyekeztek megteremteni majdani hadseregük és ezzel együtt repülőcsapataik számára az alapokat. Magyarországon – függetlenül a Monarchián belül élvezett autonómiától – szintén pótolni kellett hirtelen az önálló állami lét feltételeit.

Hazánk esetében a lehetőségek egyértelműen adottak voltak ahhoz, hogy az önálló magyar repülőcsapatok intézménye megszülethessen. Ehhez „mindössze” politikai belátásra, a katonai vezetés akaratára és támogatására, a magyar repülőtisztok tapasztalatára és szervezőképességére, valamint az úgynevezett repülőtestvérség részvételére volt szükség. Amennyiben ez nem számított volna elég kihívásnak, a világháborút követően kaotikus viszonyok uralkodtak az országban a lakosság nélkülözése, a hazatérő katonák helyzetének bizonytalansága, valamint a központi hatalom és államigazgatás, ezen belül is kiemelten a rendvédelem meggyengülése miatt. A spontán módon létrejött helyi nemzeti tanácsok sok esetben szinte önálló köztársaságokként viselkedtek, a sikertelen hadseregszervezési kísérletek helyett katonatanácsok, nemzetőrségek, paramilitáris alakulatok és milíciák gyakorolták a hatalmat és/vagy látták el a fegyveres erők szerepét. Mindez pedig komoly nehézségek elé állított bármilyen egységesítés és

központi szervezés irányába ható törekvést. Tovább súlyosbította a helyzetet, hogy a háborút vesztes félként megélő új magyar állam vezetőjével a balkáni antant erők főparancsnoka mint legyőzöttel tárgyalt, és bár az 1918. november 13-i belgrádi katonai konvenció előírt egy demarkációs vonalat (amelyek nem jelentettek végleges politikai határokat, mivel annak megállapítását a békekonferencia hatáskörébe utalta), ezt különösen az antant szövetségesei nem kívánták betartani és egyre nagyobb részeket akartak kihalásztatni az ország területéből.

És mégis. E viszontagságok közepette életre kelt az önálló magyar katonai repülés, mi több, működőképes, feladatait ellátni tudó szervezetrendszer kialakítva egy méreteiben és minőségében is ütőképes repülő haderő jött létre 1919 tavaszára, hogy aztán nagyon gyorsan fegyveres konfliktusban bizonyíthassa életképességét. A Tanácsköztársaság kikiáltása ugyanis egyet jelentett a háborúval, és azzal, hogy magyar katonáknak 70 év után ismét a saját államuk területén kellett megvívni csatáikat az ország területi integritásáért és határaik védelméért, amelynek szerves részét képezte immár a katonai repülők fellépése is. A háromdimenzióssá vált hadviselésnek ugyanakkor volt egy további – nem túl örömteli – hozadéka: amellet, hogy a vidéki lakosság legnagyobb része talán életében nem látott még légi járművet, a nem hadviselt civilek pedig a repülőgép harci alkalmazásával, annak képességeivel és hatásaival soha nem szembesültek, 1919 tavaszán-nyarán ez jelentős fordulatot vett, ugyanis magyar települések először szenvedtek az ellenséges repülők légitámadásaitól, bombáitól és gépfegyvertűzétől. A nemrég véget ért világháborúban, főleg az Osztrák–Magyar Monarchia frontjain is csak meglehetősen kevés város lakosságának kellett megtapasztalnia, hogy a frontvonalától távolabb eső hátország is védtelessé válhat a repülőgépeknek köszönhetően, az ország felett zajló első „légi háború” jóvoltából azonban ez az „élmény” is valósággá vált.

A vizsgált időszak, amely alig több mint egy évet foglal magában, nem csupán a magyar repülő fegyvernem megszületését hozta magával, hanem annak lényegében a megszűnését is. Bár a katonai repülés (ideiglenes) megsemmisülése Magyarországon a trianoni békeszerződés előírásainak végrehajtásához köthető, 1920 elejétől már csak a repülőcsapatok hatyúdaláról beszélhetünk, hiszen ezt követően fegyverrel ellátott, bevethető repülőerő a gyakorlatban nem létezett.

A magyar katonai repülés létrejöttének és kezdeti működésének kutatását 2004-ben kezdtem meg. E kutatások egyrészt általános jellegűek voltak, másrészt sok esetben egy-egy adott, épp feldolgozandó kisebb témára vonatkozóan specifikusak, az elvégzett kutatásaim eredményeit ugyanis 2005-től folyamatosan ismertettem különböző folyóiratok, periodikumok

hasábjain. A disszertáció tehát közel két évtizednyi kutatómunka eredményeit összegzi és kísérli meg a lehető legteljesebb képet felvázolni a magyar katonai repülés elfeledett időszakát illetően.

A TUDOMÁNYOS PROBLÉMA MEGFOGALMAZÁSA

A magyar hadtörténetírás egyik mostohagyermekének tekinthető az első Magyar Népköztársaság és a Tanácsköztársaság időszaka, és igaz ez az olyan, politikai viszonyoktól és változásoktól leginkább függetlenül, elsősorban szakmai alapon szerveződött és működött fegyvernemre is, mint a repülőcsapatok. A rendszerváltást megelőzően mindössze kettő tanulmány született, amely érdemben igyekezett foglalkozni a témával, míg az 1977-ben és 1986-ban megjelent, összefoglaló jellegű repüléstörténeti kötetek egy-egy rövid részt szenteltek neki, mélységében azonban nem tárták fel; ezt követően pedig lényegében feledésbe merült ezen éra katonai repülése. Annak ellenére történt ez így, hogy az I. világháborúban harcoló és azt túlélő repülő katonák magja alkotta nemcsak a Népköztársaság és a Tanácsköztársaság, de a Horthy-korszak repülőerejét is a rejtés idején, legalábbis annak kezdetén, biztosítva az állandóságot és a minőséget e sajátos haderőnél. Hasonlóképp a katonai repülőerők technikai háttere is a világháború éveire nyúlik vissza. Minden bizonnyal ez jelenti és jelentette korábban is a téma kutatásának egyik, ha nem a legfőbb nehézségét, hiszen érdemben csak az előzmények mélyreható ismeretével valósítható meg annak feldolgozása. A mellőzés másik oka a „Nagy Háború” végét követő zavaros időszak történetének szubjektív megközelítése lehet, amelyet leginkább az elmúlt több mint egy évszázad alatt született, egymással ellentétes, olykor szélsőséges értékelések nyomán kialakult egyfajta idegenkedő távolságtartás jellemzett. A centenárium kapcsán azonban a jelenkor történész szakmája visszaemelte e megosztó évek eseményeit a történész diskurzusok sorába, amely megfelelő alapot és motivációt szolgáltat(hat) hadtörténeti szempontú kérdések hasonlóan objektív módon történő vizsgálatához. Ezt nagyban segíti a fennmaradt források széles spektruma, ugyanakkor fontos kiemelni, hogy az elmúlt évtizedekben a vonatkozó repüléstörténeti kutatásokat a környező államok mindegyikében elvégezték, ezek eredményeit pedig publikálták. A fentiek fényében időszerűnek és hiánypótlónak tűnik a korszak magyar katonai repülésének forrásokra épülő, részletekbe menő feldolgozása és bemutatása.

KUTATÁSI HIPOTÉZISEK

A kutatás megkezdését, illetve a disszertáció megírását megelőzően, a következő feltételezésekből indultam ki:

1. Rendelkezve már (rész)információkkal az Osztrák–Magyar Monarchia repülőcsapatainak működéséről, személyi állományáról, illetve annak magyar származású tagjairól (ezekkel kapcsolatban a disszertáció témájával párhuzamosan folytattam kutatásokat), feltételeztem, hogy ezekre alapozva az I. világháborút követően képes volt a magyar katonai vezetés egy működőképes, önálló repülő haderő megszervezésére, amely megfelelt a – kor sajátosságai alapján – vele szemben támasztott követelményeknek.
2. Feltételeztem, hogy a hatékony működés szempontjából elengedhetetlen volt, hogy a világháborút túlélte repülő (értve ezalatt elsősorban a hajózó állományt) jelentős része szolgálatot vállaljon a magyar repülőcsapatoknál, politikai nézeteiktől függetlenül, továbbá szükséges volt a politikai/katonai vezetés (részben) megengedő hozzáállása is, amely előtérbe helyezte a szakmai szempontokat.
3. Szintén előismeretekre építve feltételeztem, hogy a világháború alatt működő magyar repülőgépgyárak folytatni tudták produktív tevékenységüket, amellyel biztosították a repülőerők szükséges ellátását és ez az effektív gyártási kapacitás szolgált a repülőgép-állomány elsődleges forrásául.
4. Feltételeztem, hogy a Tanácsköztársaság harcaiban a magyar repülőcsapatok képesek voltak megoldani a rájuk háruló feladatokat, érdemi, a szemben álló felekhez viszonyítva akár fölényt is jelentő tevékenységet kifejtve. Ennek alapját a magyar repülőképesek képességei, száma és világháborús tapasztalatai képezték, amely feltételezhetően hatást gyakorolt a repülőcsapatok szerepére a hadjáratok során.
5. Feltételeztem továbbá, hogy a légi háború sajátosságai, hatásai (pl. háttérországot ért légitámadások formájában) az 1919-ben az ország légterében folyt harci tevékenység következtében a világháborúban jellemző módon megjelentek, ennek jellegzetességeiről, paramétereiről azonban a kutatás megkezdése előtt egyáltalán nem rendelkezttem adatokkal.

KUTATÁSI CÉLOK

Disszertációm tudományos célkitűzése az önálló magyar repülő fegyvernem létrejöttének, 1918. november és 1919. december közötti működésének, szervezetrendszerének, személyi és anyagi feltételrendszerének elsősorban levéltári forrásokkal alátámasztott bemutatása a hazai

és külföldi szakirodalom felhasználásával. A disszertációban a következő kitűzött célok megvalósítását tervezem:

1. A magyar repülőcsapatok felállításának és szervezetrendszeri változásainak szemléltetése egy összefüggő folyamatként, történelmi kontextusba helyezve.
2. Bemutatni a repülőcsapatok személyi állományának alakulását, annak sajátosságait és a háttérben meghúzódó folyamatokat, amelyeknek köszönhetően a Monarchia kipróbált repülői – a politikai változások mellett, illetve ellenében is – nemcsak a Népköztársaság vagy a Tanácsköztársaság repülőerőinél szolgáltak, de ők alkották a Horthy-korszak repülőcsapatainak magját is.
3. A magyarországi repülőgépgyártás teljesítményének és változásainak számszerű elemzése az Osztrák–Magyar Monarchia időszakától a Károlyi-kormány hónapjain és a Tanácsköztársaság harcain keresztül a magyar repülőipar románok általi kvázi kifosztásáig; bizonyítva a hazai repülőgépgyártás produktív működtetését.
4. A magyar katonai vezetésnek azon szükségszerű munkálatainak ismertetése, amely a korabeli országhatárokon belül elhelyezkedő repülőpótszázadok anyagának megmentésére, a demarkációs vonal eltolódása és az antant csapatok tevékenysége révén okozott fenyegetések elhárítására, valamint a Balkánról érkező német (repülő)csapatok leszerelésére irányultak; számszerű képet adva arról, hogy mindebből mennyit profitáltak a légjáró csapatok.
5. Összehasonlító elemzés során láttatni, hogy a magyar repülőcsapatok mind minőségben, mind mennyiségben felülmúlták külön-külön valamennyi környező ország hasonló fegyvernemét.
6. Az ország felett zajló első légi háború olyan, eddig ismeretlen vagy kevésbé ismert súlypontjainak górcső alá vétele, mint a hazai megfigyelő és léghárító rendszer kiépítése és működése, a magyar célpontok ellen végrehajtott első stratégiai jellegű légitámadások és a repülőek egyes frontszakaszokon történő összevont alkalmazása (pl. a Léva környéki harcok, a tiszai offenzíva).
7. Mindezen összetevők részletes és mélyreható elemzésével egyúttal szeretném cáfolni és felülírni azt a még mindig létező állítást és meggyőződést, miszerint az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlását követően a magyar katonai vezetők pusztán elméleti síkon foglalkoz(hat)tak a repülő fegyvernem megvalósításával, ennél tovább nem jutottak, vagyis a gyakorlati megvalósításra nem volt lehetőségük.

KUTATÁSI MÓDSZEREK

A kutatási célok megvalósítása érdekében a következő kutatási módszereket alkalmaztam:

- Tanulmányoztam a témával kapcsolatosan rendelkezésre álló hazai és nemzetközi levéltári dokumentumokat, valamint a vonatkozó szakirodalmat, ezeket forráskritikai elemzés és értékelés során dolgoztam fel.
- A feldolgozás folyamán analízis és szintézis alkalmazásával a kutatási téma egészét elméleti és gyakorlati síkokra bontottam, majd az így kapott részismereteket egységes egészé kapcsoltam össze.
- Az elvégzett kutatások kvalitatív és kvantitatív, rendszerező jellegűek voltak, az így nyert adatokból az indukció módszerével általános törvényszerűségeket fogalmaztam meg, illetve a dedukció módszerével az általános megállapításokból egyedi következtetéseket vontam le.
- Összevettem egymással a különböző forrásokból származó tényeket, és megvizsgálva azokat, igyekeztem feloldani a köztük lévő esetleges ellentmondásokat.
- Konzultációkat folytattam a témában jártas, elsősorban külföldi (cseh, francia, olasz, szlovák) szakemberekkel, akiktől szakmai irányítást kaptam, és saját kutatásaik során feltárt levéltári forrásokhoz jutottam.
- A kutatások részeredményeit folyamatosan feldolgoztam és ennek eredményeit rendszeresen publikáltam.

A RELEVÁNS FORRÁSANYAG ÉS SZAKIRODALOM ÁTTEKINTÉSE

Mivel a disszertáció elsősorban forrásfeltáráson nyugszik, alapját számos elem képezi.¹ A kutatásaim során elsődlegesen a fennmaradt levéltári forrásokra támaszkodtam, mindenekelőtt a HM-HIM Hadtörténelmi Levéltár gyűjteményeiből. A Magyar Hadügyminisztérium 37. (légügyi) osztályának iratanyaga szinte kizárólagos forrása a repülőügyek 1918. november és 1919. március közötti időszakának, ehhez csupán néhány visszaemlékezés és helyenként más gyűjtemények egyes iratai adnak némi kiegészítést. Az 1919. március–augusztus hónapok eseményeinek tekintetében a kutatás sokkal szélesebb területet fogott át: a Hadügyi Népbiztosság, a Vörös Hadsereg Parancsnokság, az egyes hadtestek és hadosztályok, valamint a katonai kerületi parancsnokságok vonatkozó jelentései és hadműveleti iratai tartalmazzák a legtöbb adatot nemcsak a szervezési, anyagi és személyi kérdések terén, hanem a repülőknél a harcokban való részvételét illetően is. További alapvető információk forrása a Honvédelmi Minisztérium, a

¹ Tekintettel arra, hogy az alfejezetben említett primer és szekunder források a forrás- és irodalomjegyzék alapján pontosan beazonosíthatóak, e helyen nincsenek ismételve, külön hivatkozásokként feltüntetve.

Vezérkari Főnökség, a Miniszteri Fegyverszüneti Bizottság ezen időszakra vonatkozó iratai, valamint a Visszaemlékezések a Tanácsköztársaság időszakára és a Tanulmányok és visszaemlékezések gyűjteménye 1945-ig egyes anyagai. Utóbbi gyűjteményben nagy számban vannak a Tanácsköztársaság harcaival foglalkozó, azt feldolgozó tanulmányok, nagy részüket a későbbiekben sem publikálták semmilyen formában, vagyis ez az egyetlen lelőhelyük. Közülük ki kell emelni Breit József, Fogarassy László, Gellért Tibor, Hetés Tibor, Moussong Nándor, László Imre és különösen Kerekes József írásait – utóbbi lényegében egy forrásfeldolgozás keretében összefüggő leírását adja a Tanácsköztársaság harcainak, amely 12 kötetben, több ezer oldalon keresztül tárgyalja a választott témáját. A magyar légvédelmi tüzérség történetét Dr. Barcy Zoltán dolgozta fel, munkája a Tanácsköztársaság légvédelme kapcsán a legfontosabb ilyen jellegű munka (később részben megjelent nyomtatásban). Mindezek mellett fennmaradtak Nagy Béla, egykori világháborús repülő jegyzetei az 1960-as évek elején még élő bajtársaival folytatott beszélgetéseiről, ezek szintén értékes adatokat tartalmaznak, a visszaemlékezésekkel közel azonos értéket képviselve.

A Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteményeiben fellelhető, elsősorban személyes hagyatékokból származó, és több esetben kuriózumnak számító iratok és visszaemlékezések egészítik ki a fenti levéltári forrásokat. Különösen érdekesek és egyedinek számítanak a Magyar királyi repülő felszámoló parancsnok 1920-ban kelt napi parancsai, amelyekből meglehetősen pontossággal vezethető vissza a repülő személyzet alakulása, vagyis az, hogy a Tanácsköztársaság bukását követően kik maradtak szolgálatban a Nemzeti Hadsereg repülőerőinél.

Ezenkívül több megyei levéltárban (Miskolc, Szeged, Szombathely) végzett helytörténeti – alispáni, polgármesteri, direktórium iratokban és halotti anyakönyvekben történő – kutatás nyomán főleg a két magyarországi repülőközpont, Szeged és Szombathely vonatkozásában, valamint a halálos áldozatokat is követelő miskolci bombázások részletei kapcsán kerültek elő fontos adatok. További kiegészítő információkat találtam a Magyar Nemzeti Levéltár és Budapest Főváros Levéltárának gyűjteményeiben.

Az osztrák–magyar repülőcsapatok (k.u.k. Luftfahrtruppen) működéséről, alkalmazásáról, és főleg a magyarországi vonatkozású repülőalakulatok és repülőgépgyárak működésével kapcsolatos adatok és információk legfontosabb forrása az osztrák hadilevéltár, az Österreichisches Staatsarchiv/Kriegsarchiv gyűjteményei, ahol kiterjedt kutatásokat folytattam. A Neue Feldakten gyűjteményében lévő, cs. és kir. Hadsereg-főparancsnokság Hadműveleti Osztályának, valamint a hadtestek hadműveleti iratanyagának jelentéseiből a világháború utolsó

napjairól/heteiről alkotható kép. Ez azonban messze nem lehet teljes, mivel a meglévő dokumentumok erősen hiányosak: a hadsereg-parancsnokságoknak csak elvétve maradtak fenn az utolsó időszakból hadműveleti jelentései, míg az olasz fronton harcoló 17 hadtestből mindössze hat esetében számolhatunk ilyen típusú forrásokkal. Ugyanakkor a 3. piavei csata során bevetett osztrák–magyar repülőalakulatok tevékenységéről készült összefoglaló napi jelentések 1918. október 25–29. között hozzáférhetőek. A Luftfahrtarchiv gyűjteményeiben a már említett harcok vonatkozásában néhány további jelentés és kimutatás, valamint a magyarországi repülőgépgyártásra és a Magyar Királyság területén működő repülőalakulatokra, elsősorban pótszázadokra vonatkozóan találhatóak hasznos adatok. Mivel a disszertáció témája szempontjából a hazai repülőgépgyártás egészéből leginkább azok az információk érdekesek, amelyekből kiderül, hogy melyek voltak az egyes típusok utolsó példányai, amelyeket átvettek, vagyis ténylegesen elhagyták a gyárat, a Fliegerarsenal jelentései, illetve nyilvántartásai bírnak jelentőséggel (napi parancsok, átvételi jelentések, beszámolók a repülőgépek küldéséről). A repülőpótalakulások parancsnoksága szintén rendszeresen bocsátott ki parancsokat, amelyek elérhetőek a bécsi hadilevéltárban. Ezek ahhoz nyújtanak segítséget, hogy a magyar területeken működő pótszázadok állományában lévő repülőgépek beazonosíthatóak legyenek, esetenként az ott szolgáló, illetve kiképzés alatt álló személyi állományáról is információhoz juthatunk. A hivatkozott dokumentumok lehetővé teszik, hogy megértsük a Hadügyminisztérium 1918. novemberből készült jelentéseit, továbbá, hogy folyamatában láthassuk az események menetét a katonai repülés tekintetében.

Az olasz fronton szolgáló antant repülőerők közül az olasz és francia repülőcsapatok esetében születtek már olyan mélységű és részletességű feldolgozások (lásd alább), amelyek szinte feleslegessé teszik a primer források áttekintését, a brit repülőknél ez ennyire egyértelműen nem mondható el. Ugyanakkor az olasz mellett a brit levéltári dokumentumok biztosítják a legtöbb adatot a légi tevékenység vizsgálatához.

Tekintettel arra, hogy az 1919-es harcok légi eseményeit az ellenfelek szemszögéből is meg kívánom világítani, párhuzamba – néhol pedig szembe – állítva a hazai iratok és az események résztvevőinek beszámolóival, amely ily módon egy kivételesen komplex kép megrajzolását teszi lehetővé, fontos, hogy lehetőleg primer források álljanak rendelkezésre a szemben állók részéről. A román repülő tevékenységének kutatása nehézségekbe ütközik, így a román levéltári források első kézből történő vizsgálatát nélkülözni kényszerültem. Ugyanakkor ezek feldolgozását már Valeriu Avram javarészt elvégezte (lásd alább a szakirodalmaknál), így az általa publikált szekunder források segítségével teszem meg a vonatkozó elemzést, összehason-

lítást. A csehszlovák és a velük együtt harcoló francia repülőalakulatok működését viszont lehetőségem volt primer források, cseh és szlovák levéltári dokumentumok alapján szemléltetni, ezekhez a téma szakértőinek, Jan Kaše, Petr Lukeš és különösen Jan Hammer jóvoltából jutottam hozzá.

A francia Magyarországi Hadsereg repülőegységeit, ezen belül is a Szegeden állomásozó századokat, továbbá a szegedi repülőtérré telepített francia légvédelmet a tárgyalt időszakban érintő események a Service Historique de la Défense gyűjteményei alapján rekonstruálhatók.

A vonatkozó szakirodalmat illetően a disszertáció konkrét témáját – részben vagy érintőlegesen – két eddig megjelent tanulmány és kettő kötet tárgyalja. Gellért Tibor írásában főképp a szervezetrendszer változásait követte nyomon a légügyi osztály iratai alapján, míg Vajdáné Csizmarik Irén a Vörös Repülőcsapatok felépítését és szervezeti, tagolódási kérdéseit vizsgálta. Mindkét írás alapos, bár egy viszonylag szűk terjedelmű iratanyagot használtak fel, míg azon kitekintéseik, amelyek a repülőgépiparra, repülőgéptípusokra, esetleges repülőeseményekre vonatkoznak, arról árulkodnak, hogy e kérdéskörökben nem bírtak mélyreható információkkal (sok esetben még nem is állhatott megfelelő mennyiségű és minőségű adat a rendelkezésükre).

Csanádi Norbert, Nagyvárad Sándor és Winkler László összefoglaló repüléstörténeti munkája sokkal inkább a repülőesemények szemszögéből közelítette meg a korszakot, bizonyos repülőjelentések segítségével, érintve továbbá az egyes alakulatok személyi állományának és alárendeltségének kérdését. Nagyvárad Sándor, M. Szabó Miklós és Winkler László műve egy, az előzőnél mélyebb kutatásokra építő, jobban összefogott, átláthatóbb és jobban használhatóbb munka, egyfajta „keveréke” a fent hivatkozott tanulmányoknak és a korábban megjelent kötetnek. Ugyanakkor szembetűnő, hogy e kötetek írói járatosabbak voltak a repülés és a repüléstörténet terén.

Az 1918. október végi harcokban résztvevő osztrák–magyar repülőalakulatok történetével rendkívül kevés írás foglalkozott. Karl Meindl osztrák repüléstörténész, a téma legnevesebb szakértője, vonatkozó művében elsőként dolgozta fel a repülőalakulatok utolsó ismert, 1918. október 15-i beosztását – kiegészítésekkel ellátva, ahol ezt egyéb források lehetővé tették – valamint ezen időszakban a Monarchia repülői által aratott légi győzelmek részleteit. Peter Schiemerrel közös, kiadatlan, helyenként hiányosan, kézirat formájában fennmaradt művében az 1918. október 28. és 1918. november 3. közötti veszteségeket is sorra vette. Az egyetlen, összefoglaló jellegű írás, amely érdemben és összefüggően tárgyalja az eseményeket, Gerald Penz jóvoltából látott napvilágot egy kétrészes tanulmány formájában.

A magyar repülőkatona visszaemlékezései, amelyekben a világháború végéről, hazatérésükről és az osztrák–magyar birodalom széthullásának, valamint a Magyar Népköztársaság létrejöttének napjairól kaphatunk képet, elsősorban kéziratos vagy gépelt formában, kisebb részben a Hadtörténelmi Levéltár, nagyobb részben a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum gyűjteményeiben találhatóak. Azon kevés repülőkatona, akiknek nyomtatásban is megjelentek visszaemlékezései (Hefty Frigyes, Magyar Sándor) szintén plasztikus képet festenek nemcsak e napokról, de a későbbi hónapokról is.

A vittoria venetói csata légi vonatkozású eseményeinek az antant államok oldaláról történő bemutatásához komoly mennyiségű szakirodalom érhető el, meglehetősen gazdagon feldolgozott az olasz repülőerők ezen időszakban végzett tevékenysége, amely elsősorban Basilio di Martino, továbbá Porro Felice, valamint Roberto Gentili és Paolo Varriale kutatómunkájának és írásainak köszönhető. Hasonlóképp, vagy még inkább alapos és részletes a Luigino Caliaro és Roberto Gentili szerzőpárosnak a francia repülőerők olaszországi működéséről megjelent írásműve.

Különösen fontos, hogy a Tanácsköztársaság centenáriuma kapcsán a jelen kor történései is vállalkoztak a korszak (felül)vizsgálatára, amelynek eredményeképp több kiváló tanulmánykötet született (lásd alább). Részben ehhez kapcsolódva megkerülhetetlen Révész Tamás 2020-ban megjelent önálló kötete, amely kiváló háttéranyag jelen disszertáció témájához is, mivel a szerző elsőként vizsgálja behatóan a világháború utáni leszerelés, valamint a későbbi hadseregszervezés kérdésköreit. A repülőcsapatok szervezését is ezen általános jellemzőkkel párhuzamosan kell és lehet bemutatni.

A szegedi ellenforradalmi kormány égisze alatt felállított és működtetett repülőszázad hétköznapijához nyújt adalékokat Kelemen Béla forrásgyűjteménye, amely korabeli, immár el sem érhető forrásokat, valamint újságcikkeket sorakoztat fel.

A magyarországi repülőgépgyártás részleteit szinte kizárólag külföldi szakirodalmak dolgozták fel – igaz, a már említett két repüléstörténeti kötet is tárgyalja a témát – amelyekből az osztrák–magyar forrásokra építve pontos és szakszerű képet kaphatunk e téren. Peter M. Grosz, George Haddow és Peter Schiemer munkája minden szempontból mértékadó, de osztrák szerzők is maradandót alkottak, mint az Erwin Hauke, Walter Schroeder, Bernard Tötschinger szerzőhármas és Reinhard Keimel. A vízi repülőgépek gyártását illetően Peter Schupita könyve az iránymutató. A háborút követő magyar repülőgépgyártás viszont szinte kizárólag levéltári források alapján dolgozható fel, annak ellenére, hogy történtek kísérletek annak bemutatására,

ezek azonban inkább ismeretterjesztő és kevésbé tudományos jelleggel bírtak (pl. Kovács Ferenc cikkei). Bizonyos adatok szempontjából azonban segítséget nyújthat néhány kézirat vagy Janner Ernőnek, a repülőcsapatok átvevőtisztjének kötete.

Mackensen hadseregének leszereléséhez jelentős háttérinformációkkal szolgálnak Fülky Dezső és Barkóczy-Klopsch Béla írásai.

A szemben álló felek repülőerőinek bemutatását és elemzését nagyszámú publikáció könnyíti, a feldolgozások mélysége azonban nem egyenlő mértékű. A legjobb helyzet a cseh-szlovák repülés terén mutatkozik, az 1990-es évektől folyamatosan és egyre részletesebben kezdték kutatni és prezentálni e korszak katonai repülésének történetét, majd 2005-ben és 2008-ban egy-egy folyóirat különszám foglalkozott az 1918., illetve az 1919. évi eseményekkel. A disszertáció szempontjából legfontosabbak Jan Kaše, valamint Jan Kaše és Petr Lukeš közös írásai. A román repülőerők korabeli történetét leginkább Valeriu Avram kutatta és több kötetben publikálta kutatási eredményeit, amelynek egy kivonata magyar nyelven is megjelent. Ez utóbbi írás fordítója, Bernád Dénes repüléstörténész háromrészes tanulmányban igyekezett összefoglalni a román királyi repülőerők kiépítését és magyarországi harcait, magyar és román források alapján. Bár a szerb–horvát–szlovén hadsereggel és repülőikkel nem alakult ki konfrontáció (egyetlen esettől eltekintve), az ő erejüket is érdemes megvizsgálni, amelyhez szintén hozzáférhetőek a szükséges szakirodalmak, a javarészt 2000-ben és azt követően megjelent tanulmányok és kötetek közül Boris Ciglić, Nebojša Đokić, Ognjan Petrović és Vladeta D. Vojinović művei, a szlovén katonai repülést illetően pedig Gustav Ajdič és Zoran Jerin, Matjaž Partlič és Matjaž Ravbar írásai segítségével lehet a kérdéskörben elmélyedni és eligazodni.

A Tanácsköztársaság légvédelméről született néhány írás, amelyek vagy kisebb mélységben tárgyalják a témát (Dömötör Gergely tollából), vagy lényeges kiegészítő információval szolgálnak (Gazsi József cikke).

A Habsburg Birodalom felbomlásával és a magyarországi forradalmakkal és a Vörös Hadsereg harcaival több jelentős mű is foglalkozott. Ezek nagyobb része általános képet fest az 1918. október–november és 1919. augusztus közti időszak egy részéről vagy egészéről, de attól függetlenül, hogy melyik időszakban láttak napvilágot és miként közelítenek az eseményekhez, mindegyik jól alkalmazható a disszertáció témájának elhelyezésére az adott korszakban, a hadseregszervezési kérdések vagy a harci cselekmények folyamatában – itt elsősorban Breit József, Fogarassy László, Gratz Gusztáv, Hajdu Tibor, Hatos Pál, Liptai Ervin és Ormos Mária köteteit kell kiemelni.

Amint korábban már említettük, az I. világháború, az „őszirózsás” forradalom, valamint a Tanácsköztársaság centenáriuma kapcsán komoly kutatómunkát folytattak a jelenkor történész szakmájának képviselői, ezek eredményeit pedig előbb konferenciákon előadások keretében, majd írásos formában adták közre. Az Országház Kiadó gondozásában négy ilyen kötet jelent meg, a bennük foglalt tanulmányok közül több is nagyszerűen illeszkedik az értekezésben tárgyaltakhoz, leginkább annak háttérinformációkkal történő ellátásához, a kor történeti vázának megrajzolásához használhatóak kiválóan.

Végül fontos megemlíteni, hogy a disszertáció nagyban épít a korabeli sajtó anyagaira, mivel sok esetben ezek egyedüli forrásai bizonyos eseményeknek, amelyek levéltári dokumentumokban vagy egyéb írásos formában nem lelhetőek el. Két repülési szakfolyóirat is megjelent a korszakban. Az egyik a Magyar Aero Szövetség lapja, „Az Aero” 1913-1923 között tíz évfolyamot ért meg, és rendszeresen tájékoztatta olvasóit a repülőélet legfontosabb eseményeiről, míg az „Aviatika” kimondottan a tanácskormány idejének repülő folyóirata volt, ugyancsak értékes információkat szolgáltatva nemcsak a harci eseményekről, hanem a repülő személyzet sorsáról is. Emellett a napi- és hetilapok a hétköznapok történéseivel egészítik ki a vizsgált időszakkal kapcsolatos információkat.

A DISSZERTÁCIÓ FELÉPÍTÉSE

A bevezetésben megfogalmazom a disszertáció alapját képező tudományos problémát, felvázolom a kutatási hipotéziseket, meghatározom a kutatási célokat és módszereket, elemzem a hazai és külföldi forrásokat és szakirodalmat, valamint ismertetem a disszertáció szerkezeti felépítését.

Az első fejezetben áttekintést adok arról a szakmai diskurzusról, amely a honvéd repülőtisztok a honvéd repülőerők megszervezéséről folytattak 1918 tavaszától, továbbá ehhez szervesen kapcsolódva az osztrák–magyar repülőcsapatok felépítéséről.

A második fejezetben röviden, összefoglaló jelleggel vázolom az 1918. október 24-én indított utolsó olasz offenzívához kapcsolódó légi eseményeket: a szemben álló felek repülőerejét mennyiségi és minőségi összehasonlításban, a repülőerők alkalmazásának mértékét, valamint az osztrák–magyar repülőerők tevékenységét, illetve visszavonulását az olasz áttörést követően.

A harmadik fejezetben az újonnan felállított magyar repülőcsapatok szervezeti struktúráját rajzolom meg, továbbá a folytonosság jegyében az egyre szűkülő lehetőségek, valamint a

realitások felmérése és számbavétele következtében végrehajtott átalakulásokat követve a Tanácsköztársaság, majd annak bukását követően a Nemzeti Hadsereg repülőerejének felépítését – a vonatkozó rendelkezések és a fegyveres összecsapások során hozott szervezési és alárendeltségi módosítások részletezésével. E fejezethez kapcsolódik három olyan alfejezet, amely egy-egy marginális, de említésre érdemes területtel foglalkozik.

A negyedik fejezetben a repülőcsapatok személyi állománya kerül górcső alá, amely állomány tagjainak részvétele és mozgása meglehetősen jó követhető – ezáltal pontos képet kapva létszámukról, összetételükről, helyenként politikai szimpátiájukról – bizonyítandó, hogy az Osztrák–Magyar Monarchiát szolgáló repülők jelentős része minden probléma nélkül szerepet vállalt a Népköztársaság hadseregében, majd nagy részük a Tanácsköztársaságban is, hogy aztán a Nemzeti Hadseregben folytassák szolgálatukat.

Az ötödik fejezetben először betekintést nyújtok az ország területén a világháború alatt üzemelő három repülőgépgyár produktív tevékenységébe, és a rendelkezésre álló források biztosította keretek mentén egy hozzávetőleges képet alkotok e gyárak világháborút követő termeléséről. Emellett számvetést készítek egyrészt arról a folyamatról, amely az akkori országhatáron belül elhelyezkedő nyolc repülőpótszázad anyagának megmentésére irányult, mivel ezek a demarkációs vonal eltolódása és az antant csapatok tevékenysége révén veszélybe kerültek, másrészt pedig a Balkánról érkező német Mackensen hadsereg (repülő)csapatainak leszerelésére vonatkozó kötelezettség végrehajtásáról. A fejezet zárásaként az ország repülőiparának és repülőerejének kifosztásáról készül összegzés.

A hatodik fejezetben a többségében újonnan formálódó nemzetállamoknak a magyarokéval párhuzamosan zajló repülőcsapat-építési folyamatát mutatom be, különös tekintettel azokra az országokra, akikkel háborút folytattunk 1919-ben, továbbá az itt tevékenykedő francia repülőegységek szerepét és alkalmazását.

A hetedik fejezetben egyrészt a Tanácsköztársaság katonai vezetésének azon igyekezetét ismertetem, amely során kiépítik az ország megfigyelő és elhárító rendszerét, utóbbiba beleértve a légvédelmi tüzérség megteremtését és a vadászrepülők rugalmas alkalmazásának módjait.

A nyolcadik fejezetben a magyar repülőerők gyakorlati tevékenységéről adok áttekintést, a Népköztársaság alakulataitól a „vörös” repülőszázadokon keresztül a Nemzeti Hadsereg egységeivel bezárólag. A hangsúly értelemszerűen a tanácskormány harcait kísérő repülőtevékenységre helyeződik, különösen az egyes harcoló feleknek a földi harcokba történő közvetlen beavatkozásait és a stratégiainak tekinthető háttérhátországot ért támadásait. Alfejezetként szintén egy olyan téma csatlakozik e részhez, amely bár periférikus volt, mégis említést érdemel.

A DISSZERTÁCIÓ FOGALOMHASZNÁLATÁHOZ

A légi/repülő fegyveres erők felépítésének, állapotának, tevékenységének stb. leírásakor általánosan bevett és használt fogalom a „légierő”, mint egy állam haderejének légi/repülő fegyvernemének vagy haderőnemének egésze – korszaktól függetlenül, mind tudományos, mind hétköznapi nyelvezetben. Jelen írásműben tudatosan kerülöm e fogalom használatát, amelynek okát szükséges bővebben kifejteni.

A „légierő” fogalma a katonai repülés kialakulásánál későbbi, modernebb fogalom, felbukkanása időben a disszertáció által tárgyalt időszak határára tehető, de nem általánosságban előforduló és alkalmazott kifejezés volt. Konkrét és leginkább kézzelfogható megjelenése 1918. április 1-jéhez és a brit repülőcsapatok átszervezéséhez kapcsolódik, amikor Hugh Trenchard vezetése alatt egyesítették a szárazföldi és haditengerészeti repülő fegyvernemet, a Royal Flying Corps (Királyi Repülő Hadtest) és a Royal Naval Air Service (Királyi Tengerészeti Légi Szolgálat) összevonásával létrehozva a világ első önálló repülő haderőnemét, a Royal Air Force-t (Királyi Légierő). A többi hadviselő ország repülőereje ehhez hasonló elnevezést nem használt,² bár fogalmilag és tartalmi szempontból is a német „Luftstreitkräfte” állt hozzá legközelebb. A „Luftstreitkräfte” fogalmát 1916. november 20-án vezették be a német szárazföldi haderő önálló részeként és magában foglalta a repülőcsapatokat, a léghajós csapatokat, az időjárás(-előrejelző) szolgálatot, a légelhárító tüzérséget és a katonai légvédelmet; a haditengerészeti repülőerőket viszont nem. A „Luftstreitkräfte” azonban nem kizárólag a német szárazföldi katonai repülés szervezetét jelentette, hanem mint általános fogalmat is használták, és nem csak Németországban, hanem az Osztrák–Magyar Monarchiában is: az osztrák lapokban rendszeresen előfordult a repülőerők általános értelmében és helyenként hivatalos iratokban ugyancsak fellelhető. A magyar nyelvben e kifejezést „légi haderő” formában használták.

A „légierő” fogalmának magyarországi megjelenése meglehetősen jól nyomon követhető a hazai sajtóban, köztük a tudományos írásokban. A Magyar Katonai Közlönyben 1924-től tűnik fel a „légierő” fogalma, részben angolszász lapok szemlézése kapcsán. A Hadtörténelmi Közlemények hasábjain 1926-ban és 1928-ban egy-egy alkalommal, ugyancsak lapszemle, illetve hadtörténelmi irodalmi szemle okán találkozhatunk a kifejezéssel. A repülő szakmai folyóiratok közül „Az Aero” (1913-1923) egyetlenegyszer, 1922-ben használja, a „Re-

² Franciaország: Aéronautique Militaire, Olaszország: Corpo Aeronautico Militare, Németország: Fliegertruppen (1916-ig), Oroszország: Императорский военно-воздушный флотъ. Ezek a fegyvernemi elnevezések legtöbb esetben nem foglalták magukban az adott ország valamennyi repülőerejét (pl. haditengerészeti repülőket vagy léghajós alakulatokat stb.) és esetenként a megnevezésük is változott.

pülés” (1923-1924) – eltekintve a „légierő”, mint a „levegő ereje” jelentéstartalommal bíró fogalomtól – egyszer, 1924-ben említi, majd az „Aviatikai Értesítő/Aviatika” (1927-1933) című folyóirat hasábjain találkozhatunk mind gyakrabban a légierő fogalmával.

Ezek alapján meglehetősen biztonsággal kijelenthető, hogy a kérdéses fogalom, illetve kifejezés az 1920-as években került a hazai nyelvhasználatba annak mai jelentéstartalmával, és leginkább angolszász hatásra. Ezzel szemben idehaza az I. világháború során és az azt követő években jóval szélesebb körben használták a „légi haderő”-t általános fogalomként a katonai repülő fegyvernem leírására, ennél a „repülőcsapat(ok)” fogalma volt csak elterjedtebb a magyar nyelvben. A „légjáró” jelző az 1880-as évektől nyert nagyobb teret, de jelentősége a léggömbök visszaszorulásával egyre csökkent, ám még a világháború alatt is rendszeresen használta a köznyelv személyek, eszközök, repülő- vagy légvédelmi (pontosabban légelhárító) alakulatok jelzőjeként vagy konkrétan az osztrák–magyar légjáró csapatokra.

Madarász László, akit a katonai repülés, illetve a légierő tárgykörében az első tudományos értékkel megnyilatkozó szerzőként említenek a magyar katonai gondolkodás történetében, az osztrák–magyar katonai repülés fejlődését és működését elemezve még 1928-ban sem említi a „légierő” fogalmát, helyette a következőket használta: „repülőcsapat(ok)”, „légjáró csapat(ok)”, „légi haderő”. Az 1925-1926-ban megjelenő átfogó repüléstörténeti munkájában pedig a mai értelemben csak az 1920-es évek leírásánál él a „légierő” fogalmával.

Mindezek nyomán úgy gondolom, hogy az osztrák–magyar és az 1918–1919. évi önálló magyar katonai repülés elemzése és bemutatása kizárólag olyan nyelvi keretek és fogalomrendszer segítségével tehető meg, amely a tárgyalt korban létezett és használatban volt, autentikus és nem korszakidegen kifejezés a témát illetően.

A fentiekhez hasonlóan magyarázatra szorul a címben szereplő „fegyvernem” kifejezés is. Az I. világháborút megelőzően két haderőnem,³ a szárazföldi csapatok és a haditengerészet vívta harcait a saját közegében, a háború során azonban egy új térre (levegő) is kiterjedtek a harcok, a repülőerők haderőnemmé fejlődése azonban – az Egyesült Királyságot kivéve – még váratott magára. Bár a repülőgépek feladataik differenciálódása nyomán specializálódtak, és a hadviselő nemzetek repülőcsapatainak többségénél az alakulatok felépítésében, szervezésében

³ Haderőnem: az állam fegyveres erőinek (köznyelven haderejének, hadseregének) része. A haderőnemeket egymástól eltérő, sajátos, elsősorban csak rájuk jellemző fegyverzet, haditechnikai eszközök, szervezeti, vezetési, kiképzési rendszer és módszer jellemzi. Alapvetően különböző a hadművészetük, a hadkiegészítési (mozgósítási) rendszerük, továbbá belső állományarányuk is. A leglényegesebb különbség, hogy az alapvető haderőnemek meghatározott közegben, földrajzi térségben, térben (földön, levegőben, vízben) fejtik ki tevékenységüket. Krajnc, 2019. p. 348.

ez tetten is érhető, a mai modern értelemben vett repülő fegyvernemek⁴ nem alakul(hat)tak ki,⁵ a repülők a szárazföldi erők és a haditengerészet fegyvernemeiként működtek.⁶ Ha a magyar repülőcsapatok elődjéül szolgáló osztrák–magyar repülőerőket vesszük szemügyre, az látható, hogy a sajátos, csak rájuk jellemző harceszközökkel, harcászattal rendelkező egységeket részben sikerült felállítani a háború végére: a haditengerészeti repülőknél kísérlet sem történt erre, a szárazföldi erők repülőinél (bombázó repülőgépek hiányában) mindössze a felderítő és vadászalakulatok elkülönítése történt meg helyel-közzel. Mindez az önálló magyar repülőcsapatok tekintetében még hatványozottabban igaz volt, amint ez a későbbiekben látható lesz. 1918. novemberétől tehát a katonai repülőket az egyetlen magyar haderőnem (szárazföldi) fegyvernemeként alkalmazták, ahogy ezt a repülő tisztek és főtiszték közül többen is (Petróczy István, Reisner Henrik) megfogalmazták szóban és írásban a korszak repülését tárgyalva,⁷ így a fogalom használata a katonai repülésnek a hadsereg felépítésében történő elhelyezésére helyénvalónak és helytállónak tűnik.

A disszertációban az egyes nemzetek repülőszázadai az eredeti nyelvű formában kerülnek használatra a megkülönböztetés megkönnyítése miatt, továbbá a repülők/hajózók leírására használt „magyar” jelző fogalmába beletartozónak számít valamennyi, az 1918. november 13-át megelőzően a Magyar Királyság területén illetékességgel és az érvényes jogi normák szerint magyar állampolgársággal rendelkező személy (nemzetiségi hovatartozásra való tekintet nélkül), valamint minden más országban honos, illetve külföldi állampolgársággal bíró egyén, aki a magyar repülőcsapatok kötelékében vállalt a tárgyalt időszakban szolgálatot.

⁴ Fegyvernem: a haderőnem része, a csak rá jellemző (...) alapfegyverzettel és harceszközökkel felszerelt alegységeket, egységeket és magasabbegységeket foglalja magában. Minden fegyvernemnek sajátos harctevékenysége, tehát saját harcászata van, és meghatározott harcászati és hadműveleti-harcászati feladatok megoldására hivatott. A 20. századig csupán három (klasszikus) fegyvernem: a gyalogság, a lovasság és a tüzérség vívta a harcot. Ezt követően az új haditechnikai eszközök létrehozásával, valamint a harc és a hadművellet módjának megváltozásával új fegyvernemek születtek, például (...) a légierőnél: bombázórepülők, vadászbombázó-repülők, vadásziprepülők, felderítőrepülők, valamint szállítórepülők és helikopterek. Krajnc, 2019. p. 257.

⁵ Ennek egyik előfeltétele lett volna a repülő haderőnem létrejötte.

⁶ Szabó, 1995. p. 70. A korban a légi/repülő fegyvernem kifejezés ismert és használt volt, az I. világháborúban az általános katonai megközelítés szerint a szárazföldi erők fegyvernemei a gyalogság, a lovasság, a tüzérség és a repülő fegyvernem voltak.

⁷ PETRÓCZY István: A magyar tudományos körök szerepe hazai aviatikánk fejlesztésében. - In. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye. 57. évf. 39–40. sz. (1923.10.14.) - p. 150–152.; Egyesületi és társadalmi hírek. - In. A Nép, 3. évf. 184. sz. (1921.12.10.) - p. 6.; A Katonai Tudományos és Kaszinó Egyesület estélyei és előadásai. - In. Magyarság, 2. évf. 277. sz. (1921.12.10.) - p. 10.

1. A MAGYAR KATONAI GONDOLKODÁS TÖRTÉNETÉNEK MARGÓJÁRA: A HONVÉD REPÜLŐERŐK MEGSZERVEZÉSÉNEK KÉRDÉSE 1918-BAN

A magyar hadtudomány történetét feldolgozó művek lapjairól érthető módon hiányoznak az I. világháború magyar katonai vezetőinek, tisztjeinek a repülő fegyvernemről alkotott véleményei, annak alkalmazásával kapcsolatos elképzelései, amely több okra vezethető vissza. Egyrészt a háború alapvetően nem kedvezett az elméleti tevékenységnek, a világháború hadművészeti tapasztalatainak feldolgozására elsősorban a háború után került sor. Másrészt a repülőgép, a léghajó, vagy akár a kötött megfigyelő ballonok egy teljesen új jelenségnek számítottak a hadászatban és a harcászatban, ugyanakkor rohamos fejlődésük alapjaiban változtatta meg a hadművészetet, ennek adaptálása pedig nem volt egyszerű feladat, különösen a konzervatívabb tisztek számára. Harmadrészt a repülőcsapatok felépítésébe, működésébe, alkalmazásába mélységében csak kevesen láttak bele (értelemszerűen a szárazföldi és haditengerészeti repülőcsapatok vezető tisztjei voltak e kevesek), így azzal kapcsolatban megalapozott, érdemi kritikát is nehéz volt megfogalmazni. Végül pedig azok, akik mégis építő jelleggel nyilatkoztak meg a témában, ezt nem feltétlenül a magyar hadtudománynak a korszakban meghatározó folyóirataiban (Magyar Katonai Közlöny, Hadtörténelmi Közlemények stb.) tették.⁸

1918 késő tavaszától egy komoly szakmai diskurzus indult magyar repülőtiszték között, amelynek témája nem egyszerűen a repülőerők alkalmazása, hanem a magyar Honvédség keretein belül felállítandó repülőcsapatok kérdésköre. Habár a különböző érvek és elgondolások felsorakoztatásának csúcán félbeszakadt a párbeszéd (az utolsó hozzászólás 1918. október 10-én jelent meg), hamarosan sajátos szerepet kaptak a résztvevők, hiszen a világháborút követően újonnan megalakuló magyar repülő haderő felállításánál a gyakorlatba kellett átültetni az elképzeléseiket. Ahhoz azonban, hogy mindez folyamatában, és nem a fennálló körülményekből kiragadva lehessen bemutatni, fontos áttekinteni az osztrák–magyar repülőcsapatok szervezeti felépítését, különös tekintettel az 1918. őszi állapotokra.

⁸ A hadtudományi írások közé nem soroljuk be azokat a világháború alatt megjelent műveket, amelyeknek bár katonai repülők a szerzői, de munkáikban elsősorban saját élményeiket dolgozták fel (pl. Dobos István, Hangay Sándor stb. írásai).

1.1. AZ OSZTRÁK–MAGYAR REPÜLŐERŐK SZERVEZETRENDSZERÉNEK VÁZLATOS TÖRTÉNETE

Az Osztrák–Magyar Monarchia repülőerőinek megalakulását 1890-re datáljuk, amikor nyolc önkéntes tiszt részére ballonos tanfolyamot indítottak repülési tapasztalat szerzése céljából. A meglehetősen csekély eredményt produkáló kurzus után három évvel, 1893. augusztus 20-án felállították a katonai repülés első hivatalos szervezetét,⁹ amely lényegében egy ballonalakulatként működött, az alapjain viszont kiépülhetett a teljes háborús légi szolgálat. A repülés hihetetlen mértékű fejlődése természetszerűleg magával hozta a változtatás szükségét, az egyre módosuló követelményeknek és felépítésnek megfelelően pedig a szervezetrendszer is átalakításra szorult. A katonai aviatika intézményét 1911 októberében előbb Luftschifferabteilungra (LA)¹⁰ keresztelték át, majd a folyamatosan bővülő és szakosodó légi fegyvernem 1915. július 8-án nyerte el végleges elnevezését: k. u. k. Luftfahrtruppen (LFT).¹¹

A császári és királyi légi haderő jelentős fejlődésen mentek keresztül, de a háború utolsó évében már minden fronton elvesztette a légi fölényt az antant repülőerőkkel szemben. A rendelkezésre álló pilóták, megfigyelők, és repülőgépek alacsony száma, a gyenge utánpótlás, valamint a csatarepülők egyre növekvő jelentősége miatt a hadsereg főparancsnoksága 1918. augusztus 20-án elrendelte a hadsereg repülőegységeinek átszervezését.¹² Ez alapján minden had-

⁹ Militär Aeronautische Anstalt = Katonai Aeronautikai Intézet.

¹⁰ Luftschifferabteilung = Léghajós Osztály.

¹¹ K. u. k. Luftfahrtruppen = cs. és kir. Légjáró Csapatok. Az osztrák–magyar repülőcsapatok kezdeti időszakának bemutatására e helyen egyrészt területi okok miatt nincs lehetőség, másrészt a téma szempontjából nem bír elsődleges jelentőséggel. A számos korabeli írás mellett iránymutató feldolgozások: Peter, 1981. p. 9–108.; Desoye, 1994. p. 13–74.; Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 1–4.

¹² Az LFT taktikai egysége kezdetektől fogva a repülőszázad (Fliegerkompagnie; Flik) volt, amelyeket 1917 elejéig egységesen szerveztek meg, és távolsági felderítésre (pl. csapatmozgások, vasúti forgalom stb. megfigyelésére), közelfelderítésre, a tüzérségi tűz megfigyelésére és vezetésére (vezeték nélküli táviró segítségével), az ellenséges repülőgépek elleni védekezésre, valamint a szárazföldi harcokba fedélzeti fegyverekkel való közvetlen beavatkozásra (ún. gyalogsági repülés) alkalmazták. 1917 tavaszán állították fel az első olyan vadászrepülő egységeket, amelyeket az ellenséges repülőgépek elleni harcra terveztek, és kizárólag együlékes vadászgépekkel szerelték fel. Saját felderítő repülőgépeik védelme érdekében 1917 nyaratól kezdve minden Flik fokozatosan két-három együlékes vadászgépet kapott. Habár már 1916-tól kezdve különbséget tettek felderítő, „munka”, harci, vadász-, többmotoros bombázó, „nagy” és kiképző repülőgépek között, a repülőszázadok specializációjára az 1917-ben végrehajtott átszervezéssel került sor, ez alapján az alábbi típusú egységeket különböztették meg: D-Flik/Flik „D” – hadosztály-repülőszázad (gyalogsági támogatás és tüzérségi felderítés egy hadosztály számára); F-Flik/Flik „F” – távolsági felderítő repülőszázad (távolfelderítés, hadseregközvetlen); J-Flik/Flik „J” – vadászrepülő-század; G-Flik/Flik „G” – (többmotoros) „nagy” repülőgépekből álló repülőszázad (bombatámadásokhoz); S-Flik/Flik „S” – védő repülőszázad (a D-Flikek felderítő repülőgépekkel való védelmére tervezték, de felállításuk nem történt meg). 1918-ban a D-Flikeket csatarepülő századokká alakították át. Ezenkívül voltak még felderítő-századok sorozatfelvevő készülékkel (Flik „Rb”) és fotófelderítő repülőgépekkel (Flik „P”). Műveleti szempontból a Flikeket hadosztályonként felfelé egy hadsereg résznek, technikai és fegyelmi szempontból egy hadsereg repülő törzstisztjének (Stabsoffizier der Luftfahrtruppen; Stoluft), 1917 novemberétől egy hadsereg repülőerői parancsnokának (Kommandant der Luftstreitkräfte; Koluft) rendelték alá. Desoye, 1999. Anhang 18. p. 139–181., Anhang 20. p. 191–192.

test kapott egy repülőszázadot (Korpsfliegerkompagnie), az ő feladatuk volt a tüzérségi és gyalogsági repülés és a részletes fényképészeti feladatok megoldása. A többi századot közvetlenül a hadsereg alárendeltségébe helyezték (Armeeflieger), a repülésért felelős parancsnok (KafI = Kommandant der Armeeflieger) egy-egy vadász-, csata- és felderítő repülőezred felett diszponált, amelyeket értelemszerűen az adott feladatok ellátására szolgáló repülőszázadok alkottak. A csatarepülőök feladata a harcokba történő közvetlen beavatkozás volt bombákkal és fedélzeti fegyverekkel, míg a felderítőezred távol- és fotófelderítő egységei a nagy hatótávolságú (fényképészeti) felderítést végezték, valamint az olyan fényképészeti feladatok megoldását, amelyekhez a hadtest repülőszázadainak erőforrásai nem voltak elegendőek. Közülük legalább egy századnak sorozatfelvevő készülékkel ellátott repülőgépekkel kellett rendelkeznie. Külön kategóriát képviselt az elvileg többmotoros bombázógépekkel felszerelt repülőszázadokat magába foglaló repülőcsoport, amely a Borojević-hadseregcsoporthoz alárendeltségében működött. A fenti átszervezés 1918. szeptember végéig tartott, ám fontos megjegyezni, hogy a repülőgépek hiánya miatt több századot nem tudtak felszerelni.¹³

A frontalakulatokkal párhuzamosan a repülőcsapatok teljes szervezetrendszerét átformálták. 1918. október 1-jén a cs. és kir. Légjáró Csapatok Parancsnokságát feloszlatták, és helyébe a Hadsereg Főparancsnokságon belül felállították a "Légjáró ügyek Főnöke" osztály(á)t.¹⁴ Károly császár már 1918. augusztus 26-án kinevezte a repülőcsapatok élére Otto Freiherr Ellison von Nidlef mérnök vezérőrnagyot, helyettesévé pedig a korábbi parancsnokot, Emil Uzelac mérnök vezérőrnagyot tette meg. Annak érdekében, hogy sokrétű feladatait célzottabban és hatékonyabban tudja ellátni, az új szervezetet négy osztályra tagolták. Az I. osztály volt felelős a repülőök és léghajók harctéri- és hátszói alakulataiért, továbbá a nagyobb harci műveletek, valamint az összes harci felszerelés bevetésének és elhelyezésének előkészítéséért. A II. osztály hatáskörébe tartozott a kiképzés, a személyzeti kérdések, tudományos kérdések (szolgálati könyvek és szabályzatok), a sajtó és a cenzúra, a statisztikák, a légi közlekedés, a légijog és a propaganda. A III. osztály szervezte a honvédelmet, a légelhárító szolgálatot, a rejtést és álcázást, a leszerelést és a békeszervezetet, valamint a harctéri időjárás szolgálatot. A IV. osztályhoz tartozott valamennyi technológiai kérdés.¹⁵

¹³ Penz, 2018/1. p. 39.

¹⁴ Chef des Luftfahrwesens

¹⁵ Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen. Jg. II. Nr. 3. (1918.10.01.) p. 1.; Penz, 2018/1. p. 38–39.; Desoye, 1999. Anhang 30. p. 280-288.

A háború végére hivatalosan 77 frontvonalbeli repülőszázadot állítottak fel (közülük 1918 októberében 18 nem volt bevethető különböző okok miatt).¹⁶ Ezek az egységek, valamint az LFT teljes szervezetrendszere a közös hadsereghez tartozott, az osztrák Landwehren és a magyar Honvédségen belül nem hoztak létre sem külön repülőalakulatokat, sem más, a katonai repüléssel kapcsolatos szervezetet.¹⁷ Ennek fényében különösen érdekes és izgalmas az a szakmai vita, amelyet magyar – elsősorban honvéd – repülőtisztek folytattak egy önálló magyar repülőcsapat létrehozásáról.¹⁸

1.2. A HONVÉD REPÜLŐKRŐL SZÓLÓ DISKURZUS

A téma megvitatása Hangay Sándor 1918. május 25-én „Az Aero” hasábjain közétett írásával indult, amelynek kapcsán több repülőtiszt is kifejtette álláspontját a következő öt hónap folyamán. Meglepő, hogy már a piavei offenzíva előtt arról folyt a gondolkodás, hogy „a honvédség lesz a felállítandó magyar hadsereg alapja”.¹⁹

Hangay mindenekelőtt egy új ügyosztály felállítását tartotta szükségesnek a Honvédelmi Minisztériumon belül, amely a honvéd légiáró csapatok legfőbb fórumaként funkcionálna. Ennek határákörébe utalt volna minden, a légi szolgálathoz kapcsolódó intézményt: egy Budapesten létesítendő Arzenált,²⁰ valamint az összes légiáró csapatokat (repülőgépszázadok, ballon alakulatok, rádióállomások, fényképező csoport, javító műhelyek, repülőterek stb.). Az osztály irányítását nagyjából vezetői testületből való vezetőkkel képzelte el – a magasabb

¹⁶ A fenti századokon kívül 1918 februárjában további hat repülőszázadot (Flik 75-80) állítottak fel, amelyeket a következő hónapban fel is oszlattak. Közülük négyet 1918. októberben reaktívtak, de sem ezek, sem a lublini osztrák–magyar katonai kormányzat számára 1918 szeptemberében létrehozott Fliegerzug 1 nevű alakulat nem repült egyetlen harci bevetést sem.

¹⁷ Érdeemes megjegyezni, hogy már a háború alatt (ismét) napirendre került az önálló magyar nemzeti haderő megteremtésének kérdése. A magvalósítás részleteinek kidolgozása Szurmay Sándor gyalogsági tábornok, magyar hadügyminiszter nevéhez fűződik, aki a császár felszólítására elkészített munkaanyagában a leendő magyar hadsereg felállításának három változatát dolgozta ki, közülük az 1917. december 4-i koronatanács egyedül a harmadik változatot tartotta támogathatónak. A téma szempontjából e tervet legfontosabb részlete, hogy az új közös hadsereg – magába olvasztva a magyar honvédséget és az osztrák Landwehrt – első magasabbegysége, az összefegyvernemi hadosztály a gyalogsági csapatok mellett lovas-, tüzér-, vonat-, sőt repülőcsapatokat is magában foglalt volna, a 60 hadosztályból pedig 26 magyar lett volna. 1918. január 9-én a tábornoki elitből (25 fő) mindössze ketten támogatták a kérdést, a többiek vagy teljesen elutasították a javaslatot, vagy legkorábban a háború befejezését követően tartották megvalósíthatónak. Ligeti, 2020. p. 260. A témáról bővebben lásd: Balla, 2018. p. 129–140.

¹⁸ Egy honvédségi repülőosztály felállításának terve 1913-ban merült fel először, ekkor az újvidéki repülőversenyen befolyt 25.000 korona bevételt kívánták – alaptőkeként – e célra fordítani. Egy másik terv szerint honvédtisztek hadipilótává történő kiképzésére használták volna fel az összeget, ekkor Lányi Antal honvéd hadnagy volt az egyetlen pilótaigazolvánnyal rendelkező honvédtiszt, igaz, ő nem tartozott a hadsereg pilótáinak kötelékébe. *A honvéd repülő-osztályért.* - In. Kecskeméti Napló, 2. évf., 114. sz. (1913.05.18.) - p. 4.

¹⁹ Hangay, 1918. p. 189.

²⁰ Jelentése: fegyver(rak)tár, hadszertár, lőszertár; e helyen értsd: repülő anyagszertár

katonai szempontok érvényesülése miatt –, melléjük azonban tapasztalt szakemberek beosztását tartotta kívánatosnak. A szakmai szempontok előtérbe helyezésével kijelentette: „*ha teljes ideálisan akarjuk mindjárt fönn kezdeni, mindenkitől, aki a magyar légjáró csapatokhoz jön bár-milyen rendeltetéssel, követeljük meg tőle a pilótavizsgát. Ez megszerzi számára a világos látást s a technikai tudást is*”. Mivel a repülőerők századonkénti szétforgácsolását nem gondolta célszerűnek, a hadosztályok székhelyén egy-egy önálló zászlóalj felállítását javasolta, hat századdal: 1. Üldöző század (húsz harci együléses géppel); 2. Gyalogsági repülőszázad (hat kétüléses géppel); 3. Részletfelderítő század (hat géppel); 4. Távolfelderítő század (nyolc fényképfelvevő géppel); 5. Tüzérségi repülőszázad (hat rádióval beépített géppel); 6. Bombavető század (három nagy harci géppel). A nagy repülőtelepek pedig meglátása szerint egyúttal a katonai légiforgalom gócpontjaiként funkcionálhattak volna.²¹

Hangay elképzelése nyomán a zászlóaljak mozgósítás esetén helyben pótzászlóaljjakká alakulhattak volna, pótolva az emberanyagban beállt veszteséget, miután a frontalakulatokat kiküldték. Különösen jelentős az a felvetése, hogy a Ludovika Akadémián és a kadétiskolák 4. évfolyamán megfigyelőtiszti kurzust indítsanak, és a repülés elméletének tanítását is felvegyék a programjukba, megkönnyítve az együttműködést a többi fegyvernemmel, és ezáltal az új csapatizszi nemzedék szélesebb látókört nyerne. Emellett a légi szolgálatra önként jelentkező fiatal tisztek részére külön pilótaiskolák felállítását javasolta, így szükség esetén négy-hat hónapon belül megfelelő számú és minőségű személyzet állna a honvédség rendelkezésére.²²

Az első reflektálás Hangay írására Zechmeister Károly főhadnagy táborig pilótának tulajdonítható,²³ aki az alapgondolattal egyetértve Németországot tekintette példaképnek, és a hazai repülőgépgyártásra, valamint a magyar repülőkre támaszkodva kívánta megvalósítani a honvéd repülőcsapatok sikeres felállítását.

A Honvédelmi Minisztériumban elhelyezendő aviatikai ügyosztályt két fő részre osztotta, egymástól függetlenül működve, de egymást támogatva: egy műszaki alosztályra, ahol a szükséges légjáró intézmények tevékenykednének szakemberek vezetése alatt, és egy taktikai (stratégiai) alosztályra, ahol a vezérkari testületből érkező vezetők foglalkoznának a légjáró csapatok békebeli és háborús alkalmazásával. Békében kisszámú, de sok típusból álló repülőcsapatot tartott szükségesnek, amelyek lehetővé teszik a pilóták kiképzését, továbbképzését,

²¹ Hangay, 1918. p. 189–190.

²² Hangay, 1918. p. 190.

²³ A cikk szerzőjének nevéből megadott kezdő- és záróbetűk az osztrák–magyar (tiszti) pilóták névjegyzéke alapján kizárólag Zechmeister Károlyt takarhatták.

illetve gyakorlatban tartását, valamint a hadgyakorlatokon való tapasztalatszerzéshez – ez utóbbiak felhasználásával a fővárosban felépítendő Arzenálban folynának a kísérletezések.

Hangayval egyetértve fontosnak gondolta a repüléelméleti képzést, ehhez kapcsolódva egy aviatikai tanszék felállítását javasolta, hozzáértő (tartalékos) műszaki tisztek kiképzésére, emellett „*több kisebb-nagyobb arányú ilyfajta műszaki kurzus felállítása, úgy tisztek, mint nagyszámú legénység részére*”. Úgy vélte, hogy az állami pilótaiskolából kikerülő tartalékállományt már békeidőben is szükséges az egyes repülőalakulatokhoz beosztani.²⁴

A gyalogságnál tapasztaltak alapján a legfeljebb négy századból álló zászlóaljat tartotta a legnagyobb létrehozandó csapattestnek, ahol az irányítás és a vezetés még hatékonyan kivitelezhető, és szerinte törekedni is kell, hogy a vezetés ne legyen túlkomplikált. Elgondolása szerint minden önálló dandár, gyaloghadosztály és hadtest rendelkezne egy-egy repülő zászlóalj fölött, ám miután e három parancsnokság a beosztott repülőit különböző céllal és arányban használná, e zászlóaljakat nem egységes minta szerint kellene szervezni, hanem az egyes parancsnokságok szükségleteinek megfelelően. Így például egy hadosztályhoz vagy dandárhoz beosztott repülő zászlóalj egy-egy húsz együléses harci géppel rendelkező vadászrepülő-századból, nyolc-tíz kétüléses géppel bíró „felderítő s harcot vezető” századból, valamint tüzérségi repülőszázadból állna, ez utóbbi nyolc-tíz kétüléses, „radio-mechanizmussal ellátott” géppel. Ezek a századok megfelelénének egy gyaloghadosztály harci szükségleteinek, amennyiben elvégzik a közelfelderítést és a tüzérségi tűzvezetést, gyalogsági repülőként vezetik a harcot, valamint biztosítják e munkákat, és megnehezítik az ellenséges repülők részéről a hadosztály állásainak felderítését. Ezzel szemben a hadtestnél más szempontok a mérvadóak, itt fontos a távoli felderítés, csak különös esetekben kell a tüzérség belövésére számítani, ezért a beosztott repülő zászlóaljat egy-egy tíz együléses harci gépes vadászrepülő-század, négy-öt gyors, fényképfelvévő berendezéssel ellátott gépből álló távolsági felderítőszázad, valamint négy-öt nagy, stabil géppel felszerelt bombavető század alkotná. A szerző emellett a hadseregnél egy, a zászlóaljak fölött álló parancsnokság felállítását vélte szükségesnek, amely elsősorban az ember- és anyagutánpótlást közvetítené a hátszágából.²⁵

Hangay repülőszázadában szolgáló tisztára²⁶ a Honvédelmi Minisztériumban felállítandó ügyosztály kapcsán az egységesség mellett tette le a voksát, ahol a technikai és a stratégiai

²⁴ Z—R, 1918. p. 229–230.

²⁵ Z—R, 1918. p. 230–231.

²⁶ A szerző azonosítása némi problémába ütközik, Hangay századában (Flik 44) ugyanis egyedül Pető István főhadnagy megfigyelő és műszaki tiszt feleltethető meg (részben) a monogram tulajdonosának. Saját parancsnoka lévén akár némi elfogultsággal is lehetne vádolni a Hangay írásához fűzött kommentárjait, de valószínűbb, hogy valóban egyetértett vele, ahogy a cikkben is a következőképp nyilatkozik róla: „*Többször volt alkalmam Hangay-*

részt egy parancsnokság alá helyezik. A sok különböző típusú repülőgép használatát a századoknál ellenezte, amely szerinte nemcsak a pilótaképzésnél okoz nehézségeket, de saját egységük tapasztalata alapján az egyforma gépekkel bíró századok komolyabb eredményeket tudnak elérni. A századbeosztásnál szintén Hangay verziója mellett érvelt, a hadosztályoknak alárendelt hat századdal bíró repülő zászlóalj esetén a hadtest és magasabb parancsnokságok részére már szükségtelennek tartott bármilyen repülőalakulatot, mivel „*távolfelderítésre a hadosztálynak ép oly szüksége van, mint a hadtestnek vagy hadseregnek s a repülőzászlóalj parancsnokságnak egészen mindegy, hogy a felvételekből hány kópiát és hány parancsnokságnak nyújt be*”. Felhívta ugyanakkor a figyelmet a megfigyelő ballonok fontosságára – egyúttal a ballonos egységeknél szolgáló tisztek véleménynyilvánítását is szorgalmazta a témában –, különösen a tüzérség számára; az idő azonban gyorsan túllépett ezen eszköz alkalmazásán a világháborút követően.²⁷

A következő hozzászólás egy ismeretlen szerző tollából származó, kvázi szerkesztőségi vezércikk, amely kiemeli, hogy „*a hazai aviatikának nem lehet életbevágóbb feladata, mint a hadsereg magyar részének, a honvédség keretében hadi technikánk kiépítésére a magyar légjárás erőteljesebb fejlődését megalapozni*”. Ezt folytatva leírja, hogy: „*Nemcsak a hazai iparnak, hanem haderőnknek is elsőrangú érdeke, hogy a honvédséget repülőcsapatokkal ellátva, technikai felépítését a kor szellemének megfelelően folytassa, színvonalon tartsa és fejlessze, mert csak a hadi technika erejével vagyunk képesek ellenségeink beláthatatlan tömegét felőrölni és vele szemben magunkat megvédeni.*”²⁸ Az ügy sürgősségét elsősorban az elévülés veszélyével indokolta a szerző, és hangsúlyozta, hogy úgy a fronton, mint a hátszágban zajló események azt bizonyítják, hogy a modern iparnak óriási szerepe van, és a korban elengedhetetlen a műszaki tudás, a fokozott ipari teljesítőképesség, valamint a technikailag jól felszerelt hadsereg (példaként állítva a harckocsi megjelenését és elterjedését). A szerző szerint az ipari alapok rendelkezésre állnak, ezt a hazai repülőgépgyárak garantálják, a magyar pilóták – a honvédség vezetőivel és katonáival együtt – belátják a saját repülőcsapatok szükségét, „*jogi és alaki akadályokat*” pedig nem tud elképzelni, ami a megvalósítás útjába állhatna.²⁹

A folyóirat hasábjain zajló polémia Szalay Ernő honvéd százados kétrészes írásával zárul, amely egyben a leghosszabb és legrészletesebb kifejtése a témának. Már a bevezetőjében

val e tárgyról beszélgetni és sokszor csodáltam éleslátását, nagy szaktudását, valamint taktikai érzékét. Ő a repülést nem mint sportot, hanem mint a honvédelemnek egyik legfontosabb fegyvernemét fogja fel. Minden gondolata a repülés katonai kiaknázására irányul s még akkor is, midőn a civil aviatikáról beszél, tulajdonképen nem lát benne mást, mint a leendő honvéd légjáró csapatok tartalékát.” P. J., 1918. p. 269.

²⁷ P. J., 1918. p. 269–270.

²⁸ *A honvéd repülők megszervezésénél*, 1918. p. 329.

²⁹ *A honvéd repülők megszervezésénél*, 1918. p. 330.

szinte douheti elveket fogalmazott meg, amikor a következőkről értekezik: „*A légi szolgálat a mai háborúban már annyira fontos, hogy nélküle egy hadsereg vezetése, működése el sem képzelhető. A repülőcsapatok éppen olyan komolyan fontos részét képezik a haderőnek, mint pl. a tüzérség vagy műszaki csapatok. Hogy egy kiváló tábornokunk szavaival éljek: »Ezt a háborút nem a földön, hanem a levegőben fogják eldönteni. Akié a légi uralom, az győz a földön is.«*”³⁰ A légi fölény kérdését példával is illusztrálja, elsősorban a felderítés szempontjából, de a csatarepülők harcokra gyakorolt hatását is megemlítve. A következtetése pedig folytatása a már idézeteknek, miszerint „*nem egy felesleges s amellet drága sport- vagy gárdacsapat felállításáról van szó, hanem egy folyton fejlődő s napról-napra fontosabb fegyvernemről, melynek főleg honvédelmi s nemzeti szempontból van nagy hordereje. A jövő háborújában már nem lovas hadosztályok vezetik be a harcot, hanem bombázó-rajok fogják megtámadni az ország ipartelepeit, vasúti csomópontjait stb. s e támadásokat csakis jól kiképzett s felszerelt vadásziparrepülők védhetik ki sikerrel.*”³¹

Példaként állítja Németországot és az antant államokat, akik hatalmas erőfeszítéseket tettek a légi flottájuk fejlesztésére és ehhez viszonyítva már így is lemaradásban volt a hazai tervezet. Ugyanakkor kiemeli, hogy nemcsak egy katonai intézményről van szó, hiszen békeidőben a repülés „*kulturcélokat is fog szolgálni (pósta, terepfelvétel stb.)*”, a polgári repülés magját pedig szintén a honvéd repülés adhatná.

A saját viszonyokhoz illő szervezetrendszer kialakítását javasolta, előnyt kovácsolva abból, hogy a Monarchia és Németország ezirányú tevékenységét ismerve, abból okulva kikerülhetjük azok hibáit, viszont a jó dolgokat átvehetjük. A „kevesebb több” elve – vagy ahogy Szalay írja: „*inkább keveset, de az kiváló legyen*” – mentén egy zászlóaljnyi repülőszázad felállítását tartja üdvösnek, amely viszont elegendő és modern gépekkel legyen felszerelve. Felderítő, vadász- és csata- (harci) repülőszázadokban gondolkodott, ezek közül a felderítőkre szorított elsősorban a hadosztályoknak van szüksége. A hadosztályokhoz beosztott egy-egy felderítőszázad állománya tíz repülőgépből állt volna: három együléses fényképfelvévő gép (Fotoeinsitzer),³² kettő páncélozott kétüléses részletfelderítő (Infanterie-Flugzeug), öt kétüléses

³⁰ Szalay, 1918/1. p. 349.

³¹ Szalay, 1918/1. p. 350.

³² A fotóegyüléses (Fotoeinsitzer) egy osztrák–magyar sajátossága volt az I. világháború repülésének –bár a német repülőerők is sikeresen kísérleteztek vele –, amelynél különböző típusú vadászgépeket (vagy együlésesre átalakított, eredetileg kétüléses közelfelderítő repülőgépeket) szereltek fel automata fotókamerával, amelyet a pilóta kezelt a repülőgép irányításával párhuzamosan. Az ötlet mögött húzódo megfontolás az volt, hogy a vadászgép képes nagy sebességgel behatolni a felderítendő területre, majd a feladatát elvégezve meg is tudja védeni magát az elfogására törekvő ellenséges elhárító vadászgépekkel szemben. Ez nyilvánvalóan kiváló repülő képességeket, technikai tudást és szakértelmet, valamint tájékozódási jártasságot követelt a pilótáktól. Annak ellenére, hogy 1918-ban már

felderítőgép drótnélküli távíróval. Előnyösebbnek gondolta a felderítés végrehajtását együlékes fotógépekkel (fürge, egyedül végezheti a munkáját, alacsonyabb magasságon, gazdaságosabb, jobb képeket hoz haza), a kétülékes gépek fő feladatát inkább a tüzérségi belövés vezetésében látta, utóbbiak felderítő munkáját csak nagy magasságban és akkor is vadász kísérettel tartotta kivitelezhetőnek.³³ Szalay szerint a távolfelderítőkre leginkább a hadsereg-parancsnokságnak van szüksége, így oda kellene beosztani őket. A felderítőszázadok egységes típusokkal való ellátását ugyanakkor túlhaladott álláspontnak vélte, mivel egy ilyen század soha nem repül önmagában rajban, ami ezt szükségessé tenné, a különböző típusú felderítő feladatok viszont épp hogy különböző típusokat követelnek meg.³⁴ A vadászszázadoknál viszont az előbbi gondolatmenet alapján épp az egységes típust preferálta. A hadosztályok esetében 15 gépből álló vadász- és harci századokat is szükségesnek tartott, így egy hadtest – az alárendeltségébe tartozó két hadosztályával – két repülőcsoportból álló repülő zászlóaljjal bírt volna, ami hat repülőszázadot és 80 repülőgépet jelentett. Elképzelései szerint a zászlóaljparancsnok („egy idősebb százados, ki az egésznek szükséghez mérten taktikai vezetője volna”) szabályozta volna a vadász- és harci repülőalkalmazását, míg a hadosztályparancsnokság hatáskörébe a felderítő tevékenység irányítását utalta a saját zónáján belül. A századok a korabeli „Koluff”-nak megfelelő zászlóaljparancsnoknak lettek volna személyi ügyekben és közigazgatásilag is alárendelve, intézve az agyagpótlást, és a hadsereg-parancsnokságnál lévő „Koluff”-nak csak taktikailag tartozott volna az alárendeltségébe.

Mіндеzeken túl Szalay tervezetében a távolfelderítést a hadseregparancsnoknak alárendelt három század végezte, századonként hat fotóegyülékes és három kétülékes felderítőgéppel, és e szinten megemlíti még két-három nagy hatósugarú bombázószázad (hat-nyolc géppel századonként) és egy sorozatfelvevő (Reihenbildner) repülőszázad felállítását is.³⁵

Egyelőre azonban egy repülő zászlóalj felállítását tűzte ki célul, amellyel „megvolna a kezdet, a helyes alap”, majd megfogalmazta talán a legfontosabb kijelentését: „Amint megalkul az önálló magyar hadsereg, úgy a magyar honos repülők és az anyag egy részét átveszi a honvédség.”³⁶ Fontos kiemelni, hogy a honvéd repülők megszervezését ekkor még az osztrák–magyar hadseregen belül képzelték el. Szalay Ernő egy hadtest repülő feladatainak ellátásához szükséges alakulat felállítását gondolta reálisan megvalósíthatónak, és ebből bontakozhatott

egyre több fiatal és tapasztalatlan pilóta került a fotóegyülékesek kormánya mögé, ezek a repülőgépek és bevetéseik fontos összetevőjét képezték az osztrák–magyar katonai repülésnek egészen a háború végéig. Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 483–484.

³³ Szalay, 1918/1. p. 350–351.

³⁴ Szalay, 1918/2. p. 369.

³⁵ Szalay, 1918/2. p. 370–371.

³⁶ Szalay, 1918/2. p. 371.

volna ki az önálló magyar haderő honvéd repülő fegyverneme. Mindezt súrlódás nélkül beilleszthetőnek vélte az akkori harctéri parancsnoksági viszonyoknak megfelelő helyre.

A szerző röviden vázolja még a szervezési kérdéseken túl az újonnan létrehozandó zászlóalj személyi és anyagi ellátásának, valamint utánpótlásának módját. Eszerint a kezdetben szükséges emberanyag rendelkezésre állna, mindössze honvéd altiszti pilótákban lenne valószínűleg hiány, akiket a közös hadseregtől lehetne átvenni. A további pilótaképzést a fővárosban felállítandó két pótszázaddal végeztetné, míg a megfigyelők kiképzését saját tapasztalata nyomán a harctéren képzelte el. A repülőgépeket a magyar repülőgépgyárak biztosítanák, az anyagutánpótlásról, műszaki személyzet kiképzéséről, kísérletezésekről stb. a szintén Budapesten felállítandó Arzenál gondoskodna (optikai anyagokat Németországból kell beszerezni), a repüléssel összefüggő valamennyi dolog pedig a honvéd légiáró csapatok parancsnokának kezében futna össze (aki egy törzstiszt vagy tábornok), függetlenül a közös hadseregtől.³⁷

1.3. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

A fentiek alapján elmondható, hogy a magyar repülőtisztok nemcsak látták és értették mindazon változásokat, amelyek a katonai repülés nyomán a hadviselésben bekövetkeztek, de helyenként meg is fogalmazták azokat – igaz, nem olyan mélységben és kidolgozottságban, mint az 1920-as évek teoretikusai (Giulio Douhet, William Mitchell), ám még a háború folyamán. Az általuk ismert osztrák–magyar és német repülőcsapatok felépítésének és működésének előnyeit és hiányosságait felmérve kívánták megvalósítani a magyar repülő fegyvernem kiépítését, ehhez a meglévő lehetőségek figyelembevételével közelítettek. Képesek voltak rendszerszinten gondolkodni, és kidolgozni a megfelelőnek tartott szervezetrendszert, amely komplex módon magába foglalta nemcsak a harci alakulatokat, hanem a fenntartásukhoz és működtetésükhez szükséges személyi és anyagi jellegű ellátást, utánpótlást és (ki)képzést. Együttműködő szakmai és taktikai/stratégiai vezetés és irányítás alatt a modern kor harci igényeinek megfelelő, feladatok szerint differenciált repülőalakulatokban és repülőgéptípusokban gondolkodtak, amelyeket már nem szétaprózva, hanem zászlóalj erősségben kívántak alárendelni egy-egy magasabbegységnek – ennek szintjét illetően voltak eltérések az elképzelések között. Külön értéket képvisel, hogy mindezt egy meglévő birodalmi katonai szervezetrendszerbe is beilleszthető elemként képelték el, hiszen ekkor még nem volt realitása az önálló magyar államiságnak.

A hivatkozott írások meglátásom szerint igényt formálhatnak arra, hogy általuk a magyar katonai gondolkodásban a repülő fegyvernem kérdésének megjelenését és fejlődését más

³⁷ Szalay, 1918/2. p. 371.

megvilágításba helyezzük, és az eddigi ismereteinket, ha nem is átértékeljük, de árnyaljuk – ennél fogva a repülőerők alkalmazásának, harctevékenységének módszereivel, harceljárásaival foglalkozó írások kezdetét az 1920-as éveknél korábbra datáljuk.³⁸

³⁸ A katonai repülés tárgykörében az első tudományos értékkel megnyilatkozó szerzőként számontartott Madarász László 1926-1928 között publikálta legfontosabb, elemző jellegű írásait.

2. AZ OSZTRÁK–MAGYAR LÉGJÁRÓ CSAPATOK FELBOMLÁSA ÉS A MAGYAR REPÜLŐK HAZATÉRÉSE

2.1. AZ UTOLSÓ OLASZ OFFENZÍVA

Az olaszok számára katasztrofális következményekkel járó caporettói áttörést követően a Luigi Cadorna tábornok helyébe lépő új főparancsnok, Armando Diaz tábornok újjászervezte a visszavonulásra kényszerült olasz csapatokat, a mélységi védelem és a mozgó tartalékok bevezetésével pedig megakadályozta az ellenség előrenyomulását, és stabilizálta a Piave folyó körüli frontvonalat (I. piavei csata, 1917. november 12 – december 2.). 1918 júniusában nagyszabású osztrák–magyar offenzíva indult, amelynek célja a Piave folyó védelmi vonalának áttörése és döntő csapás mérése volt az olasz hadseregre. A súlyos kudarccal végződő hadművelet (II. piavei csata, 1918. június 15. – július 7.) azonban egyértelművé tette a Monarchia vezetése számára, hogy az olasz fronton nem tud győzelmet kierőszakolni, a kifáradt, utánpótlásban szegény egységek pedig nem bírnak ki még egy antant rohamot: az egyre szaporodó parancsmegtagadások és lázadások nyomán a császári és királyi hadsereg a széthullás szélére sodródott. Ezt követően az olaszok támadó hadműveleti tervet készítettek elő, és Diaz tábornok végül a kormány sürgetésére döntött a támadás mellett.

A tervezett offenzívában a Monte Grappa szektorból a Piave adriai torkolatáig a fronton felsorakozott öt hadseregből háromnak a folyón át Vittorio³⁹ felé kellett nyomulnia, hogy a velük szemben álló két osztrák–magyar hadsereg közötti összeköttetést elvágja. Az antant erők a tervek megvalósításához összesen 57 gyaloghadosztályt (52 olasz, három brit, kettő francia) és egy amerikai gyalogezredet, valamint 7700 löveget tudtak felvonultatni, a velük szemben álló 46 gyalog- és hat lovashadosztályt, továbbá 6030 löveget számláló császári és királyi erők ellen. E kiegyenlített erőviszonyok mögött azonban olyan jelentős különbségek húzódtak a felszerelés, ellátás, morál stb. tekintetében, amelyeket a számok egyáltalán nem tükröznek.⁴⁰

³⁹ A település, amelynek közelében volt a piavei átkelést szolgáló hadműveletek központja, 1866-tól a Vittorio nevet viselte, amikor az újonnan létrehozott Olasz Királyság uralkodójáról, II. Viktor Emánuelről (Vittorio Emanuele II) elnevezték. A város nevét az 1918. október–novemberi harcok tiszteletére 1923 júliusában változtatták Vittorio Venetóra, ezt követően magára a III. piavei csatára is így hivatkoznak.

⁴⁰ Az I. világháború, és ezen belül is az olasz front harcait tárgyaló általános hadtörténeti munkákon kívül számos írásmű jelent meg az utolsó olasz támadás részleteinek és körülményeinek bemutatására, ezek – nem meglepő módon – elsősorban olasz nyelven íródtak. Közülük a legfontosabbak: BALLA Tibor – POZZATO, Paolo: *Il Piave. L'ultima battaglia della Grande Guerra*. Novale-Valdagno, 2005.; CADEDDU, Lorenzo – POZZATO, Paolo (a cura di): *La battaglia di Vittorio Veneto. Gli aspetti militari*. Udine, 2005.; CADEDDU, Lorenzo: *Novembre 1918. La fine della Grande Guerra. La battaglia di Vittorio Veneto e l'Armistizio di Villa Giusti*. Treviso, 2018.; CERVONE, Pier Paolo: *Vittorio veneto, l'ultima battaglia*. Milano, 2011.; DEL NEGRO, Piero: *Vittorio Veneto e l'armistizio sul fronte italiano*. - In. AUDOIN-ROUZEAU, Stéphane – BECKER, Jean-Jacques: *La Prima guerra mondiale*. Vol. 2. Torino, 2007. - p. 339–350.; ISNENGI, Mario – POZZATO, Paolo: *I Vinti di Vittorio Veneto*. Bologna, 2018.; PERIN,

A hadművelet nyitányaként október 23. éjjelén a Lord Cavan tábornagy vezette olasz 10. hadsereg brit egységei csónakokon átkelve a Piavén elfoglalták a Papadopoli-sziget északi felét, másnap hajnalban pedig megindult a Grappa elleni, az osztrák–magyar tartalékok bevonására és a két hadseregcsoport megosztására irányuló, széttagolt támadás. Mivel a 24-i esőzések miatt a Piave áramlása rendkívül erőssé vált, Diaz tábornok úgy döntött, hogy az átkelést 26-áról 27-ére virradó éjszakájára halasztja.

Az olasz 4. hadsereg 25-én és 26-án is keserves harcokat vívott a Monte Asolone és a Monte Pertica elfoglalásáért, illetve megtartásáért, és egyáltalán nem voltak jelei annak, hogy a védők morálja megroppant volna; a felek pozíciói nem változtak sokat, a veszteségek viszont egyre csak emelkedtek.

Október 26-án hajnalra a britek az egész Papadopoli-szigetet birtokba vették. Az olasz 8. és 12. hadsereg számára a legnagyobb nehézséget az átkeléshez szükséges hidak kérdése jelentette, egyedül az olasz 10. hadsereg tudott 27-én estére széles hídfőállást létrehozni a túloldalon a felállított híd segítségével. Boroević tábornagy, az olasz fronton harcoló, róla elnevezett hadseregcsoport parancsnoka még aznap ellentámadást rendelt el az olasz hídfők ellen, de csapatai megtagadták a parancsok teljesítését, és az ellentámadás terve kudarcba fulladt. A további olasz erőfeszítések hatására október 28-án 20.30-kor az osztrák–magyar 6. hadsereg főparancsnokság általános visszavonulási parancsot adott ki. A 28-áról 29-ére virradó éjszaka a Susegana feletti magaslatokon lévő osztrák ütegek egymás után szüntették be a tüzelést, amelynek következtében az olaszok az átkeléshez használt hidakat meg tudták javítani, és megkezdték az erősítések átdobását a túlpartra. (Az október 27-29. közötti hadmozdulatokhoz lásd az 1. sz. mellékletet.)

Október 29-e volt a súlyos harcok utolsó napja. Az olasz 8. hadsereg tovább nyomult Vittorio felé, ahová az első alakulatok 30-án reggel vonultak be. Ezt követően valamennyi szövetséges hadsereg csatlakozott az offenzívához, az olasz 4. hadsereg pedig még 31-én is harcokat vívott a Monte Grappán, ezúttal azonban már képesek voltak Feltre felé előrenyomulni. A

Alessio: *Vittorio Veneto. L'ultima battaglia. 24 ottobre – 4 novembre 1918*. Vittorio Veneto, 2018.; POZZATO, Paolo: *Vittorio Veneto. La battaglia della vittoria (24 ottobre – 4 novembre 1918)*. Treviso, 2008.; POZZATO, Paolo: *Vittorio Veneto. Luci e ombre di una vittoria*. Udine, 2019. Magyar nyelvű részletekhez és különösen a hadsereg felbomlásának folyamatához lásd: Farkas, 1969. p. 271–418. Az 1918. október 28-i események részleteihez lásd: Sachslehner, 2005.

továbbiakban a szövetséges csapatok egészen a fegyverszünet megkötéséig törtek előre (Triszet november 3-án foglalták el az olasz egységek).⁴¹ (Az utolsó harcokhoz lásd az 2. sz. mellékletet.)

Az Osztrák–Magyar Monarchia a csatában mintegy 30 000 halottat és sebesültet, valamint 400 000 foglyot vesztett (október 31-ig 50 000, november 1-jéig 100 000, november 4-ig 400 000). Az olaszok a tíznapos küzdelem során 37 461 fős veszteséget (halottat és sebesültet) szenvedtek – ebből 24 507-et a Monte Grappán –, a britek vesztesége 2139, a franciáké 778 főre rúgott.⁴²

2.1.1. REPÜLŐK A HADMŰVELETEKBEN

A szemben álló repülőerők tekintetében a különbség ugyancsak jelentős volt, szinte minden tekintetben. Az olasz hadsereg repülőcsapata (Aeronautica dell'Esercito) a háború végére 25 csoportot (Gruppo), ezen belül 84 repülőszázadot (Squadriglia) és hat szakaszt (Sezione) állított fel, ezek 1918. november 4-én összesen 1055 repülőgéppel rendelkeztek. A frontokon 64 repülőszázad és hat szakasz támogatta a harcokat (közülük kettő század Franciaországban, három az albán, négy pedig a szaloniki fronton szolgált), az október 30-i nyilvántartás szerint 820 repülőgép tartozott az állományukba, 940 pilótával, 426 megfigyelővel és 119 lövésszel. Emellett a haditengerészet repülőerői 103 repülőgépet és 241 repülőcsónakot, illetve hidroplánt számláltak az adriai fronton, és további öt repülőgép és 140 repülőcsónak/hidroplán szolgált a közlekedési útvonalak védelmében. A valóságban azonban a repülőerők parancsnokságának nyilvántartása szerint a hadművelet előtt a Val d'Asticótól a tengerig 398 repülőgép volt bevetésre kész (187 vadász-, 159 felderítő és 52 bombázógép), míg a front többi részén további 20 vadász- és 32 felderítőgép állt rendelkezésre, vagyis összesen 450 repülőgéppel lehetett számolni. Emellett az olasz fronton három francia és négy brit repülőszázad is tevékenykedett ekkor, előbbieket október 24-én 34 vadászgéppel és 29 felderítővel, utóbbiak négy vadászgéppel és 18 felderítőgéppel bírtak (a november 4-i adatok alapján 58 brit és 26 francia repülőgép volt bevetésre kész állapotban).⁴³ Ehhez képest az osztrák–magyar fél nagyságrendekkel kevesebb repülőgépet és hajózt tudott felvonultatni, ráadásul ezek pontos számának meghatározása is

⁴¹ A harci események fenti összefoglalásának elsődleges forrása: Banyard, 1976. p. 33–38. Az osztrák–magyar erők tevékenységének részleteihez és a világháború végének katonai vonatkozásaihoz lásd: Glaise–Kisling, 1938. p. 565–806.

⁴² A magyar csapatok szerepléséhez a hadművelet során lásd: Tibor Balla: L'Ungheria e le truppe ungheresi durante la battaglia di Vittorio Veneto. - In. CAEDDU, Lorenzo – POZZATO, Paolo (a cura di): *La battaglia di Vittorio Veneto. Gli aspetti militari*. Udine, 2005. - p. 78–83.

⁴³ Gentili–Varriale, 1999. p. 33–34.; Di Martino, 1999. p. 235.; Di Martino, 2011. p. 403. A léghajós és ballonos alakulatok számát nem tartalmazzák a fenti mennyiségek, ahogy a harcokban kifejtett tevékenységüket sem mutatjuk be a későbbiekben.

nehézségekbe ütközik a fennálló forráshiány miatt.⁴⁴ Habár 68 repülőszázad szolgált hivatalosan az olasz fronton, ezek közül 13 nem volt bevethető anyagi és/vagy személyi hiányosságok miatt, és a maradék 55 alakulat közül is több küzdött hiányokkal, vagyis a feltöltöttségük messze elmaradt a szemben álló egységektől.⁴⁵ Ez számszerűleg azt jelenti, hogy a Belluno-hadseregcsoporthoz tíz repülőszázadán kívül (amelyből egy nem volt bevethető) 277 pilóta és 139 megfigyelő állt a repülőalakulatok rendelkezésére, míg az Isonzó-hadsereg, a 6. és 11. hadsereg, valamint a Belluno-hadseregcsoporthoz felderítő- és csatarepülőszázadai 200 repülőgéppel teljesíthették feladataikat (egyetlen egység gépállománya nem ismert). Ha utóbbihoz a Boroevic-hadseregcsoporthoz, a 10. hadsereg, valamint a vadászrepülő-századok repülőgépeit is hozzávesszük, a fentiek hozzávetőleg kétszeresével lehet számolni. A harcok során azonban ezt a repülőgépmennyiséget nem lehetett realizálni, a bevethető gépek száma a valóságban jóval keve-

⁴⁴ Az utolsó adatokat elsősorban az 1918. október 15-i keltezésű kétheti jelentések tartalmazzák, főleg a személyi állomány tekintetében, a repülőgépek száma viszont csak egyéb, kiegészítő jelentésekből nyerhető ki, komoly hiányokkal. Az egyes hadseregek, illetve hadseregcsoporthoz közül a Belluno-hadseregcsoporthoz személyi állománya egyáltalán nem ismert, ahogy a vadászrepülő-századok gépállománya sem.

⁴⁵ A következő repülőszázadok szolgáltak az olasz fronton (alárendeltség alapján rendezve, zárójelben az állomáshelyül szolgáló repülőter, a felettes hadtest száma, amennyiben volt ilyen, továbbá a bevethető pilóták, megfigyelők és repülőgépek száma): *Heeresgruppe FM v. Boroevic* Grossflugzeuggeschwader: Flik 101/G (Pordenone, 7/10/?), 102/G (Aviano, 7/8/?), 103/G (Aviano, 8/6/?), 104/G (Aviano, -/?/?), 105/G (Aviano, 2/5/?). K.u.k. Isonzoarmee: Jagdgeschwader der Isonzoarmee: Flik 41/J (Portobuffole, 6/?/?), Flik 43/J (Fossabiuba, 5/?/?), Flik 51/J (Ghirano, 6/?/?), Flik 61/J (Motta di Livenza, 5/?/?), Flik 63/J (Portobuffole, 3/?/?); Aufklärungsgeschwader der Isonzoarmee: Flik 12/Rb (Cleris bei San Vito al Tagliamento, 3/1/5), Flik 37/P (San Lorenzo, 5/-/9), Flik 46/P (Cinto Caomaggiore, 3/-/3), Flik 58/F (Beano, 4/4/3); Schlachtgeschwader der Isonzoarmee: Flik 5/S (Motta di Livenza, -/-/-), Flik 32/S (Mansue, 4/-/-), Flik 49/S (Navole, 3/-/-), Flik 50/S (San Martino, -/-/-), Flik 69/S (Gajarine, 6/6/9), Flik 71/S (Giai, 4/3/17); Korpsfliegerkompagnien der Isonzoarmee: Flik 19/K (IV. Korps, Ghirano, 4/3/6), Flik 22/K (XXIII. Korps, Corbolone, 2/2/4), Flik 35/K (VII. Korps, Motta di Livenza, 6/3/4), Flik 44/P (XXII. Korps, Pramaggiore, 6/5/3), Flik 62/K (XVI. Korps, San Martino, 6/6/3). K.u.k. 6. Armee: Jagdgeschwader der 6. Armee: Flik 42/J (Pianzano, 11/?/?), Flik 56/J (Pianzano, 7/?/?), Flik 68/J (Godega di San Urbano, -/-/-), Flik 72/J (San Fior di Sopra, -/-/-), Flik 74/J (San Fior di Sopra, 10/?/?); Aufklärungsgeschwader der 6. Armee: Flik 4/P (Gajarine, 6/6/4), Flik 40/P (San Giacomo di Veglia, 5/-/8), Flik 47/F (Cordenons => San Quirino, 3/4/8, iskolaszázad), Flik 57/Rb (San Giacomo di Veglia, 3/3/2), Flik 70/P (San Giacomo di Veglia, 5/-/4); Schlachtgeschwader der 6. Armee: Flik 26/S (Cordenons => San Quirino, 5/4/5), Flik 38/S (Tovena, 1/1/-), Flik 59/S (Cordenons, 1/1/-), Flik 65/S (Cordenons => San Quirino, 3/4/4); Korpsfliegerkompagnien der 6. Armee: Flik 28/K (XXIV. Korps, Godega di San Urbano, 6/5/4), Flik 52/K (II. Korps, Tovena, 6/6/5). K.u.k. Armeegruppe Belluno: Jagdgeschwader der Armeegruppe Belluno: Flik 14/J (San Giustina, ?/?/?), Flik 30/J (San Giustina, ?/?/?), Flik 60/J (San Giustina, ?/?/?); Aufklärungsgeschwader der Armeegruppe Belluno: Flik 11/F (San Pietro in Campo, ?/?/6), Flik 39/P (San Pietro in Campo, ?/?/9); Schlachtgeschwader der Armeegruppe Belluno: Flik 8/S (San Pietro in Campo, ?/?/3), Flik 53/S (San Pietro in Campo, ?/?/4); Korpsfliegerkompagnien der Armeegruppe Belluno: Flik 2/K (XV. Korps, Feltre, ?/?/5), Flik 16/K (XXVI. Korps, Feltre, ?/?/6), Flik 66/K (I. Korps, Feltre, ?/?/4). *Heeresgruppe GO Erzherzog Joseph* (11. + 10. Armee) K.u.k. 11. Armee: Jagdgeschwader der 11. Armee: Flik 9/J (Ospedaletto, 5/?/?), pilóták kiképzés alatt), Flik 20/J (Neumarkt, 7/?/?), átalakítás folyamatban, pilóták kiképzés alatt), Flik 55/J (Pergine, 12/?/?); Aufklärungsgeschwader der 11. Armee: Flik 15/F (Levico, 5/4/6), Flik 31/P (Levico, 4/2/13); Schlachtgeschwader der 11. Armee: Flik 45/S (Ospedaletto, 7/3/?), Flik 48/S (Pergine, 6/2/8); Korpsfliegerkompagnien der 11. Armee: Flik 21/K (XIII. Korps, Pergine, 3/3/8), Flik 24/K (III. Korps, Pergine, 4/2/10), Flik 36/K (Novaldo, 5/4/8). K.u.k. 10. Armee: Jagdgeschwader der 10. Armee: Flik 3/J (Romagnano, 6/?/?), Flik 7/J (Gardolo, 7/?/?); Aufklärungsgeschwader der 10. Armee: Flik 10/P (Gardolo, 5/3/?), Flik 27/F (Gardolo, 5/3/?); Korpsfliegerkompagnien der 10. Armee: Flik 17/K (XIV. Korps, Gardolo, 4/4/?), Flik 23/K (XXI. Korps, Gardolo, 5/5/?), Flik 54/K (XX. Korps, Campomaggiore, 5/4/?), Flik 73/K (V. Korps, Croviana, 5/4/?).

sebb volt, és ez tovább csökkent az idő előrehaladtával. Október 28-án például az Isonzó-hadsereg napi jelentésében úgy fogalmaztak, hogy a nap folyamán végrehajtott bevetéseit „29 üzemképes, személyzettel ellátott repülőgéppel” hajtotta végre.⁴⁶

Az olasz repülőerők vezetése – a szárazföldi támadással összhangban – tudatosan készült a hadműveletekre, különös hangsúlyt fektetve arra, hogy javítsák a szárazföldi egységek és a repülőszázadok közötti együttműködést. Megtartották a korábban felállított, és a II. piavei csata során jó eredményeket elért szervezetet,⁴⁷ amelyben a felderítő és tüzérségi tűzkoordinációs egységek a különböző hadtestek alá tartoztak, míg a tömegbe szervezett vadász- és bombázószázadok (Massa da Caccia, Massa da Bombardamento), valamint a stratégiai felderítésre szolgáló különleges századok és szakaszok továbbra is a Legfelsőbb Parancsnokság (Comando Supremo) rendelkezésére álltak.⁴⁸ Az október 21-én kiadott irányelvek a bombázó erők számára dinamikus jellegű fellépést vázolt fel, összhangban a mozgóháború jellemzőivel, és előtérbe helyezve a rögzített célpontok immár nappali támadását. A harcban való közvetlen részvételt minden repülőszázadnak előírták, függetlenül a repülőgépek típusától és feladatától, akár tüzérségi, akár gyalogsági szolgálatban állt, vagyis képesnek kellett lenniük a bombák ledobására és a géppuskatűzzel való támogatásra, mindezt lehetőleg nagy létszámú kötelékekben. A repülőgépek tömeges bevetésének előnyben részesítésével a lehető legtöbb repülőgépet irányították a front fölé, miközben a századparancsnokoknak széleskörű önállóságot biztosítottak, a repülők ilyen „intenzív” jellegű alkalmazásának hatása pedig nem váratott sokáig magára.⁴⁹ (Az egyes résztvevő államok repülőtevékenységéhez lásd a 3. sz. mellékletet.)

2.1.1.1. Az olasz repülőtevékenység áttekintése

Az olasz repülőerők a hadműveletek⁵⁰ első napján az időjárási körülmények miatt csak jelképes mennyiségű bevetést hajtottak végre. Másnap azonban a ködös és borult időjárás folyamatos

⁴⁶ OeStA-KA LA. Koluft, Einsatz. Berichte über die Flugtätigkeiten. Kart. 101-104.

⁴⁷ Az olasz repülők új szervezete nagy hatással volt a szárazföldi hadműveletek lebonyolítására a II. piavei csata során, miután a vadászrepülőgép-tömeget (Massa da Caccia) alkotó mintegy 120 repülőgép rövid idő alatt légi fölényt tudott elérni a front légrétegben, és azt az offenzíva teljes időtartama alatt meg is őrizte, olyannyira, hogy a végső szakaszban lényegében minden repülőgépet el lehetett vonni a szokásos feladatától, hogy gyalogsági támogató és alacsony támadó akciókat hajtsanak végre. A kivívott légi fölény emellett utat engedett a könnyű felderítő műveleteknek és az ellenséges csapatkoncentrációk azonosításának, de mindenekelőtt a bombázó repülőgépek cselekvési szabadságát növelte meg, amely a hozzáférhető szűkös erők gyorsabb és szervezettebb alkalmazásával lehetővé tette a rendelkezésre álló repülőgépekkel nagy számban történő nappali bevetését, növelve azok hatékonyságát (különösen az osztrák–magyar csapatok infrastruktúrája – a hidak és a szállítási útvonalak – ellen).

⁴⁸ Massa da Caccia: 71^a, 72^a, 91^a Squadriglia – Quinto repülőterén, 70^a, 82^a Squadriglia – Gazzo, 77^a Squadriglia – Marco, + egy brit repülőszázad; Massa da Bombardamento: IV, XI, XIV Gruppo kilenc Caproni századdal, XXII Gruppo kettő SVA századdal, a haditengerészet kettő háromfedeles Caproni Ca.4 századdal. Gentili – Iozzi – Varriale, 2003. p. 35.

⁴⁹ Di Martino, 2011. p. 402–403.

⁵⁰ E helyen értelemszerűen nincs lehetőség az offenzívához kötődő légi tevékenység teljes körű bemutatására, csupán az egyes repülőerők bevetéseinek nagyságrendi összehasonlításához szükséges és elegendő, vázlatos kép

javulása sokkal intenzívebb légi tevékenységet tett lehetővé. A felderítő és bombázó repülőgépek mindenütt kíséret nélkül, a frontvonal felett szolgálatot teljesítő olasz és brit vadászok őrjáratai által nyújtott közvetett védelemre támaszkodva tevékenykedtek, így a kísérő feladatok helyett az olasz vadászrepülők vasútállomások, és az utakon közlekedő csapatok és trének ellen hajtottak végre akciókat, de az egyes hadseregekhez beosztott repülőszázadok is rendszeresen támadták alacsonyra ereszkedve a legkülönbözőbb célpontokat.

Másnap, 26-án az időjárás újabb romlása jelentősen átszabta a terveket, meghatározva a légi műveleteinek menetét, ám miután este, háromnapos heves harcok után az olasz 4. hadsereg ideiglenesen felfüggesztette az offenzívát, a légi tevékenység súlypontja is áthelyeződött, ami egyúttal október 27-én az addigiaknál jóval intenzívebbé vált. Az olasz repülőerők elsődleges célpontjának az osztrák–magyar 6. hadsereg közlekedési vonalai számítottak, és bár a Vittoriót és Sacilét támadó olasz bombázókkal szemben az osztrák–magyar vadászgépek említésre méltó sikereket könyvelhettek el, a Papadopoli-szigetnél kiépített hídfőre nehezedő nyomás enyhítésére az olasz 4. hadsereg repülőit is bevetették, mivel az alacsony felhőzet és a rossz látási viszonyok miatt a Grappa-fronton nem tudták alkalmazni őket.

Amíg 28-án a gyalogság a hidak helyreállítására várt, az olasz 8. hadsereg repülői élelemmel és lőszerrel látták el a Sernaglia-síkságon állomásozó egységeket, más repülőalakulatok pedig az osztrák–magyar 6. hadsereg hátában visszavonuló csapat- és kocsioszlopokat igyekeztek megzavarni és szétszórni.

Október 29-től kezdve az osztrák–magyar repülőcsapatok már csak szórványosan tűntek fel, az olasz repülőszázadok pedig maximálisan kihasználták a növekvő cselekvési szabadságot, a Caproni kötelékek délutáni fellépése nyomán a Brugnera és Portobuffolé közötti Livenza-hidak, valamint a Sacile és Brugnera közötti hidak rakpartjain összegyűlt csapatok és járművek nagy részén rendetlenség lett úrrá.

Az olasz repülőerők vezetése, tudatában annak, hogy a császári és királyi hadseregek teljes válságban vannak, október 30-án megismételte a parancsot a bombázó alakulatoknak a

megrajzolása volt és lehetett a cél. A hivatkozott szakirodalmak ugyanakkor mélyreható betekintést adnak a témába. Az események egyik első, áttekintő összefoglalása: Porro, 1966. p. 186-194. A légi összecsapások történeti feldolgozását lásd még: Soré, 2015. p. 315–320. Az egyes alakulatok történetének forrása: Gentili–Varriale, 1999. A légi hadműveletek részletes ismertetése: Di Martino, 1999. p. 243–247., Di Martino, 2011. p. 403–421., Di Martino, 2013. p. 648–688.

Livenza-folyó átkelőhelyei, valamint a Sacile térségében és a Vittorióból kivezető utakon végbemenő forgalom elleni fellépést illetően, de a vadász és felderítő járőrök is minden lehetséges célpontot támadtak bombáikkal és gépfegyvertűjükkel.⁵¹

Az időjárási körülmények 31-ére olyan mértékben romlottak, hogy minimálisra csökkent a légi aktivitás olasz részről, másnap azonban már a „Massa da Caccia” ismét határozottan beavatkozott a visszavonulási útvonalak életébe. November 2-án délután a Palmanovát, a Codroipo–Palmanove közti utat és a Tagliamentónál felsorakozott osztrák–magyar egységeket célzó bombatámadások voltak az olasz repülőerők utolsó támadó akciói, az ilyen jellegű tevékenységük ugyanis 3-án gyakorlatilag megszűnt, mindössze néhány felderítő és összekötő repülésre szorítkoztak. November 4-én pedig már elsősorban röplapoknak ledobása képezte a feladataikat a felszabadított városok felett.

Összességében elmondható, hogy az olasz repülőerők főparancsnoksága által az offenzíva előtt kiadott parancsok elsősorban a már korábban megszerzett légi fölény megszilárdítására irányultak, amelyet sikeresen el is érték, október 29-e után pedig az osztrák–magyar repülők szinte eltűntek a levegőből. Az arcvonal mentén és az ellenséges vonalakon túl cirkáló vadászjárőrök által biztosított ellenőrzés lehetővé tette a hatékony tüzérségi szolgálatot – felderítve a leküzdendő célpontokat, és irányítva a tüzérségi tüzet –, a vadászok és a felderítők pedig széles körben értelmezték a csatában való közvetlen részvételre vonatkozó parancsokat, kezdetben a harctéren a tartalékok és az utánpótlás beáramlásának megakadályozására irányuló akciókkal, később pedig a visszavonuló csapatok elleni pusztító erejű alacsony támadásokkal. E bevetések döntő szerepet játszottak az osztrák–magyar hadsereg visszavonulásának megzavarásában és a vereség felgyorsításában, hatásuk pedig sokkal nagyobb volt, mint a bombázó erőké. (Ahogy Johannes Sachslehner írja: „*A szövetséges légierő nyomasztó fölénye miatt minden egyes támadó repülő olyan, mint egy halálkommandó*”.⁵²)

A Caproni nehézbombázók az akkori viszonyokhoz képest igen jelentős mennyiségű bombát dobtak le, de támadásaik elsősorban fix célpontok (vasútállomások, raktárak, repülőterek) ellen irányultak, és csak később váltak célpontjaikká közúti csapatmozgások és átkelőhelyek. A bevetések számát meglehetősen korlátozták a légköri/időjárási viszonyok és a repülőgépek méretei (a gépek túlnyomó része még mindig a Ca.3 típus volt a meg nem valósult fej-

⁵¹ Október 30-án már előfordult, hogy olasz vadászrepülő kényszerleszállást hajtott végre egy osztrák–magyar repülőtéren (ez esetben San Fior di Soprán), és mivel az teljesen elhagyatottnak bizonyult, a pilóta feltankolta gépét és visszatért saját bázisára. Gentili–Iozzi–Varriale, 2003. p. 352.

⁵² Sachslehner, 2005. p. 32.

lesztési programok miatt). A parancsnokok ugyanakkor tisztában voltak a nehézbombázók korlátaival, nemcsak a létszám, hanem a kis magasságú akciókban való felhasználás lehetőségének tekintetében is, így nem véletlen, hogy az offenzívát megelőzően felállítottak egy könnyűbombázó csoportot, amelynek létjogosultsága bebizonyosodott a hadműveletek során. Ugyanakkor nem lehet elvitatni azt a tényt, hogy az olasz fronton a Capronihoz hasonlítható méretű és teherbírású nehézbombázó csak elvétve vett részt hadműveletekben, így alkalmazásuk fontos volt nem csak az utolsó csatában, de a háború teljes ideje alatt.⁵³ Az olasz repülőszázadok a hadművelet ideje alatt 200 tonna bombát dobtak le, több mint 300 000 géppuskalövést adtak le, és több százezer röplapot szórtak szét. 15 légi győzelmi jelentésről vannak adataink, ugyanakkor a veszteségi oldalon 10 felderítő-, 11 vadász- és három bombázógép szerepelt, tíz elesett és öt megsebesült tiszttel, valamint hat elesett és kettő megsebesült altiszttel, illetve katonával- ezek nagy része a földi légvédelemnek esett áldozatul.⁵⁴

2.1.1.2. A brit repülőtevékenység összefoglalása

A brit repülőerők nem túl jelentős méretükhöz képest a kezdetektől fogva jóval meghatározóbb tényezőnek bizonyultak az olasz front felett folyó légi háborúban. Ez egyrészt a rendelkezésükre álló technikai előny, vagyis a jó minőségű és teljesítményű repülőgépek, másrészt a nyugati fronton megszokott és magukkal hozott mentalitásból, a bátor, kezdeményező és támadó jellegű fellépésből és magatartásból fakadt. Hozzá kell azonban tenni, hogy a róluk kialakult képet erősen befolyásolja az a jelentős mennyiségű, túlzó és sok esetben nem valós (igazolható) légi győzelmi jelentés, amelyet a pilótáik leadtak – az olasz fronton egyébként is előforduló jelenség (overclaiming) az ő esetükben feltűnően sűrűn fordult elő.

Mindezzel együtt a Vittorio Veneto csata során valóban kivették részüket a győzelemből. Bevetéseik jelentős része a légi fölény biztosítására, az átkelő csapatokat támadó osztrák–magyar repülőgépek elhárítására, valamint az átkeléshez szükséges hidak védelmét szolgáló ún. támadó őrzékek állítására, amely a hadműveletek során mind inkább bombázó őrzékeké váltak: ezek ugyancsak elsősorban az együléses Sopwith Camel (kisebb részben a kétüléses Bristol

⁵³ Di Martino, 2011. p. 418–421. A caporettói áttörés légi hadműveleteit támogatta egy német nehézbombázó alakulat (Bombgeschwader IV; BG IV), amely elsősorban éjszakai támadásokat hajtott végre, repülőgépei 1917. december és 1918. január hónapokban 252 bevetés során 220 tonna bombát dobtak le. Az osztrák–magyar repülőcsapatok ezt követően 40 Gotha G.IV típusú repülőgépet rendelt a német LVG gyártól, amelyek szolgáltak az olasz fronton, de alkalmazásuk egyrészt eltörpült a Caproniké mellett, másrészt 1918. késő szeptemberére a balesetek és műszaki problémák miatt lényegében megszűnt a használatuk. Az osztrák–magyar többmotoros bombázó projektek kudarcba fulladtak, míg a licenccsere Hansa-Brandenburg G.I szintén nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket.

⁵⁴ Ugyanebben az időszakban 25 felderítő-, 17 vadász és három bombázógépet veszítettek el nem harci okok következtében, hét tiszt és négy legénységi állományú katona halálát, valamint hat tiszt és három katona sebesülését okozva. A légi győzelmek közül kettő már minden bizonnyal a visszavonuló, tehát nem harci feladatra felszálló gépek közül került ki 1918. november 2-án.

F2.b) vadászgépekkel végrehajtott alacsony támadások voltak, kisebb bombákkal és fedélzeti fegyverekkel. Emellett néhány, az összes repüléshez viszonyítva elenyésző számú felderítő, tűzérési és kapcsolattartó feladatot is végeztek. A brit repülők leginkább a Piave átkelési szakaszán tevékenykedtek, ahol a brit szárazföldi csapattesteket is magában foglaló olasz 10. hadsereg küzdött (Oderzo és Conegliano között), de megfordultak a Grappa-fronton is.

Az első napok viszonylagos eseménytelenségét követően október 27-én kezdett komolyabb méreteket öltetni a brit repülők tevékenysége, amikor az előretört csapatoknak történő lőszerutánpótlás szállítása mellett már földi célpontokat is támadtak. Ez utóbbi az elsődleges feladatukká vált azzal, hogy az osztrák–magyar egységek elkezdtek felbomlani és visszavonulni az első vonalaktól: 29-én már a Conegliano és Sacile között keleti irányba vonuló csapatokat és szállítmányokat támadták, másnap a Godega és Oderzo közötti terület és a Livenza felé hátráló alakulatok váltak célpontokká, 31-én pedig a Sacile – Fontanafredda – Pordenone úton vonuló katonák és anyagok szenvedték meg a rácsapásaikat. A ledobott 2355 kg bomba mellett – 29-én 1768, 30-án 3792, 31-én pedig 1400 fontnyi bombát dobtak le a brit repülőgépek – 44950 géppuskagolyót lőttek ki földi célokra. Ehhez jönnek még a november 1–4. közötti adatok, amelyek lényegében a hónap első két napját jelentik: 5 tonna bomba és 18200 lőszer. Hozzáadva az olasz repülőgépek, elsősorban a vadászgépek ténykedéséhez, valószínűleg soha a háború folyamán nem kellett ilyen szintű levegőből érkező támadást elszenvedni az osztrák–magyar gyalogságnak. A másik oldalról nézve, ahogy J. F. Gathorne-Hardy vezérőrnagy, Lord Cavan vezérkari főnöke kijelentette: *„Kétséges, hogy bármelyik hadszíntéren a Nagy Háború alatt a Királyi Légierő olyan célpontokat kapott volna, mint amelyeket október 29-én és 30-án Olaszországban kínáltak számukra”*.⁵⁵ Az antant repülők kétségkívül kihasználták a könnyű és legtöbbször védtelen célpontok lehetőségét, ám sok veterán, aki áthaladt az így keletkezett zűrzavaron, elborzadt a szörnyű mészárlás látványától. Ami a briteket illeti, november első napján a Fiumétól San Vito, a Casarsától a Tagliamento folyó felé vezető és a Codroipo és Latisana közötti utakon csaptak le a visszavonulóakra, másnap pedig már Udinetől északkeletre lévő lőszeres vasúti szerelvényt is bombáztak.⁵⁶

⁵⁵ Banyard, 1976. p. 38.

⁵⁶ Az olaszországi brit repülőtevékenység napi összesítésének forrásai: NA AIR 1/1560/204/80/16. War Diary (14 Wing, 1918 Oct.); NA AIR 1/1560/204/80/17. War Diary (14 Wing, 1918 Nov.). A bevetések részleteinek forrásai: NA AIR 1/1560/204/80/23. Operations by 28 Squadron (1918 May - Nov.); NA AIR 1/1561/204/80/27. Record Book (28 Squadron, 1918 July - Dec.); NA AIR 1/1563/204/80/44. Report of bomb raids (66 Squadron, 1918 May - Nov.); NA AIR 1/1571/204/80/59. Record book (34 Squadron, 1918 Aug. - 1919 Feb.); NA AIR 1/1574/204/80/71. Reconnaissance reports (34 Squadron, 1918 Oct. - Nov.); NA AIR 1/1575/204/80/77. Record book (66 Squadron, 1918 Apr. - Oct.); NA AIR 1/1575/204/80/78. Record book (66 Squadron, 1918 Nov. - 1919 Feb.). A brit repülők harci tevékenységének részleteihez lásd még: MacMillan, 1973. p. 201–211.

A harcok tíz napja alatt (október 24-től november 2-ig) a brit vadászok 16 ellenséges repülőgép lelövését jelentették, ugyanakkor 17 saját harci veszteségről vannak adatok.⁵⁷

2.1.1.3. A francia repülők tevékenysége

A francia repülők számunknál és a rájuk osztott feladatoknál fogva értelemszerűen kisebb hatást tudtak gyakorolni a hadműveletekre, de tevékenységük egyáltalán nem elhanyagolható. Ez elsősorban felderítésből, tüzérségi tűzvezetésből és az előretolt parancsnokságoknak szóló üzenetek „kézbesítéséből” állt, főleg az első napokban, míg az egyetlen francia vadászrepülő század (Escadrille N 561) pilótái a saját felderítőgépeik védelmét látták el – mindezt a Monte Grappánál folyó harcok légterében. Ahogy a támadó hadművelet hatásai egyre inkább kezdtek kibontakozni, a francia repülők is mind aktívabban avatkoztak be a földi harcok támogatása érdekében: október 25-én 80 kg bombát dobtak le és 500 töltényt lőttek ki, 27-én 59 bombától szabadultak meg az ellenséges csapatok felett és 1400 lövést adtak le géppuskáikból, 29-én pedig a 100 kg bomba mellett 2000 géppuskagolyót irányoztak a visszavonuló osztrák–magyar egységekre. Október 31-én felderítőik megállapították, hogy Feltre, Belluno és Santa Giustina repülőtereit elhagyták a császári és királyi repülőszázadok, másnap pedig az Escadrille SAL 22 egyik gépe le is szállt Feltrén, ahol a személyzetet – amellet, hogy találtak néhány megsemmisített ellenséges repülőgépet – már olasz parancsnok fogadta. A három francia repülőszázad október 24–30. között közel 250 bevetést hajtott végre (ezt követően nincsenek adatok a harci tevékenységükről), eközben a gépek személyzete mindössze egyszer találkozott ellenséges repülővel, amelyből légi harc alakult ki, és összesen négy esetben szenvedett repülőgépük sérülést, illetve sebesült/halt meg a legénység valamely tagja – ezeket a már említett összecsapás kivételével a földről érkező elhárító tűz okozta.⁵⁸

2.1.1.4. Osztrák–magyar repülők a csata során

Az antant repülőtevékenység fényében az osztrák–magyar repülőcsapatok erőfeszítései talán kevésnek tűnhetnek, ám a rendelkezésükre álló személyi és anyagi feltételek mellett nyilván megtették a tőlük telhetőt. A támadás első napján az időjárás jelentősen korlátozta mindkét fél repülőinek aktivitását: osztrák–magyar részről a bombázó repülőezred egyáltalán nem, az

⁵⁷ NA AIR 1/1560/204/80/22. Casualty reports (139 Squadron, 1918 Apr. – 1919 Jan.); NA AIR 1/1560/204/80/24. Combat in the air reports (14 Wing, 1918 Jan. – Oct.); NA AIR1/1854/204/213/15. Combat reports (28 Squadron, 1917 Oct. – 1918 Nov.); NA AIR 1/1856/204/213/33. Casualty reports (28 Squadron, 1918 Jan. – 1919 Feb.); Shores–Franks–Guest, 2008. p. 52–387.; Sturtivant–Page, 1993. p. 13–161.; Henshaw, 1995. p. 492–493.

⁵⁸ Caliaro–Gentilli, 2016. p. 128–129., 192–193.; SHD AI 1 A 188/4 Opérations et renseignement (forces Françaises en Italie), compte-rendu des opérations aériennes, 25 octobre – 2 novembre 1918.

Isonzó-hadsereg és a 10. hadsereg repülőegységei alig-alig emelkedtek levegőbe. A legmozgalmasabb arcvonalszakasz értelemszerűen a Monte Grappa területe volt, ahol a Belluno-hadseregcsoport repülői igyekeztek befolyásolni az eseményeket.⁵⁹ A vonatkozó jelentés alapján a gyalogsággal nem volt megfelelő az összeköttetés, ugyanis miután nem adtak vizuális jeleket, a gyalogsági repülések nem érhették el a céljukat, legalábbis nem olyan hatékonyan, mint lehetett volna.⁶⁰

A vonatkozó napi jelentés hiányában október 25-ről nem állnak rendelkezésre összesítő adatok. Egyéb jelentések viszont néhány akciót felfednek, ilyen például az Isonzo-hadsereg alárendeltségébe tartozó egyik csatarepülőszázadé (Flik 69/S), amely során egyik repülőgépet elveszítették, egy másik pilótája pedig súlyosan megsebesült.⁶¹ A Belluno-hadseregcsoport felderítői a reggeli időjárás javulásával rendszeresen indultak újtjukra, hogy információval lássák el a csapatokat (négy megfigyelő bevetésről van adat), míg a délután folyamán 16 repülőgép 940 kg bomba ledobásával támogatta a Monte Asolone és a Monte Pertica környékén harcoló osztrák–magyar gyalogságot. A hadseregcsoport századai e napon 6 gyalogsági és felderítő, 16 csata- és 25 vadászbevetést teljesítettek, ám a kialakult három légi harcban a fekete keresztes gépek húzták a rövidebbet.⁶²

Október 25-ről 26-ra virradó éjszaka a bombázó repülőezred három gépe még kivitelezett egy támadást egy ellenséges csapattábor ellen (478 kg bombával), 26-án napközben azonban ismét a ködé lett a főszerep: az Isonzó-hadsereg repülői mindössze 12 bevetést repültek és a 6. hadsereg repülőalakulatait is hasonló passzivitásra kárhóztatta az időjárás.⁶³ A Belluno-hadseregcsoport repülőinek talán legintenzívebb napja volt október 26-a, a Monte Pertica ellen indított osztrák–magyar támadás segítésére délelőtt és kora délután több hullámban indultak a csoport repülőgépei, amelyet a 10. és 11. hadsereg repülői is támogatták, a végrehajtott bevetések száma azonban még így is messze elmaradt a szemben állókéétól.⁶⁴

⁵⁹ OeStA-KA, Militärische Nachlässe. 1180 (B) Yllam (Mally), Julius. Kriegstagebuch einer Fliegerinheit vom 1.1.1918 bis 28.10.1918.; Penz, 2018. p. 25. Jelentősebb eseménynek számított, hogy a 6. hadsereg vadászai kettő ellenséges Sopwith lelövését jelentették (ugyanakkor két felderítő bevetés is eredménytelen maradt az ellenséges légi zárlat miatt).

⁶⁰ Összesen 16 repülőgép 940 kg-nyi bombájának ledobásáról vannak jelentések.

⁶¹ Penz, 2018. p. 26.; *Die Fliegertätigkeit an der Südwestfront*. - In: Pester Lloyd, 65. Jg., Nr. 253. (29.10.1918). - p. 8.

⁶² OeStA-KA, NFA. I. Korpskommando, Op. Nr. 298/5. Kart. 91; OeStA-KA, Militärische Nachlässe. 1180 (B) Yllam (Mally), Julius. Kriegstagebuch einer Fliegerinheit vom 1.1.1918 bis 28.10.1918.

⁶³ A 6. hadsereg három felderítőrepülésének eredményes végrehajtását az ellenséges vadászok ismét megakadályozták, ráadásul a saját vadászokkal kialakult légi harcban egy osztrák–magyar repülőgépet lelőttek.

⁶⁴ A Belluno-hadseregcsoport 32 csata- és 22 vadászrepülőgépe összesen 2 tonna bombát és 80 kézigranátot dobott le, valamint 20.000 lövést adtak le a támadások során, a 10. hadsereg hét repülőgépe 180 kg bombától szabadult meg a célpontok felett, és 3000 géppuskagolyót lőttek ki, a 11. hadsereg részéről pedig 24 csata- és vadászrepülőgép vett részt az akciókban. OeStA-KA, LA. Tagesberichte des Luftstreitkräfte vom 26. und 27. Oktober 1918. Kart. 100.

A Papadopoli-szigetnél kibontakozott támadás és sikeres átkelés nyomán a légi tevékenység súlypontja is áthelyeződött erre az arcvonalszakaszra. A Boroevic-hadseregcsoport bombázóinak délutáni bevetésén (12 repülőgép 1152 kg bombát oldott ki a Papadopoli-szigetre) a köteléket ért támadások jól jelezték ezt,⁶⁵ ahogy a Flik 69/S csatarepülőgépeinek délelőtti, földi küzdelmekbe történő beavatkozását is megakadályozták az antant repülőgépek, a Flik 35 felderítőgépét pedig leszállásra kényszerítették. Ettől függetlenül az Isonzó-hadsereg felderítői folyamatosan beszámoltak jelentéseikben az ellenségnek az átkelést segítő hidak építésére tett erőfeszítéseiről,⁶⁶ és kora délután a fent említett csatarepülő alakulat sikeres akciót hajtott végre a vadászrepülőezred gépeivel együtt a Papadopolin lévő célpontok (hidakat, csapatmozgásokat) ellen.⁶⁷ Minden eddiginél több összecsapás bontakozott ki a levegőben, az osztrák–magyar repülők öt (más összesítés szerint hat), Motta di Livenza repülőterének légvédelme pedig egy ellenséges repülőgép lelövését jelentették saját veszteség nélkül. Ugyanez a mérleg a 6. hadsereg esetében kevésbé kedvező: három saját légi győzelemhez hat veszteség társult (két esetben a személyzet sértetlen maradt) – ezek a légi ütközetek javarészt vagy teljes mértékben a déli órákban Vittorio ellen végrehajtott olasz köteléktámadás során zajlottak le.⁶⁸ A vadászrepülő akciókon kívül 11 felderítő- és 26 csatarepülő bevetést is teljesítettek a 6. hadsereg repülői. A Belluno-hadseregcsoport repülőerői közül a déli és kora délutáni órákban legalább két kötelék támadta a kijelölt célpontokat (összesen 17 gép 800 kg bombával és 2100 lövéssel), míg a 10. hadsereg három csatarepülőrajjal (16 gép 270 kg bombával és kb. 5000 lövéssel), a 11. hadsereg pedig mindössze három csatarepülő bevetésével támogatta a gyalogságot.⁶⁹

Október 28-án a repülők még megkíséreltek befolyással lenni az események alakulására, Boroevic bombázószázadai hajnalban 21 géppel indultak a Papadopoli-szigeten felállított hidak ellen, és 144 bombát (2360 kg összsúlyban) dobtak le – egy telitaláltot értek el az egyik hídon. Egy másik, nyolc gépből álló kötelék szintén a hajnali órákban a Lovatina-szigetnél lévő nagy hidat vette célba, és három telitalálattal sikeresen lerombolták, míg más hidak esetében néhány találatról számoltak be a jelentések. Az akció folyamán kialakult két légi harcban ráadásul egy brit vadászgépet is lelőtt az egyik kétüléses. Az elsődleges cél most már egyértelműen az átkelés megakadályozása volt, így a célpontokat a hidak jelentették. A felderítőgépek a reggeli és délelőtti órákban folyamatosan informálták az Isonzó-hadsereg vezetését a kialakult helyzetről,

⁶⁵ A négy légi harc során az egyik saját repülőgépet Sacile felett lelőtték (a pilóta sértetlen maradt). OeStA-KA, LA. Tagesberichte des Luftstreitkräfte vom 27. Oktober 1918. Kart. 100.

⁶⁶ OeStA-KA, NFA. XVI. Korpskommando, Op. Nr. 1027/18. Kart. 2240; Penz, 2018. p. 32.

⁶⁷ OeStA-KA, NFA. XVI. Korpskommando, Op. Nr. 1027/61. Kart. 2240.

⁶⁸ OeStA-KA, LA. Tagesberichte des Luftstreitkräfte vom 27. Oktober 1918. Kart. 100.

⁶⁹ OeStA-KA, LA. Tagesberichte des Luftstreitkräfte vom 27. Oktober 1918. Kart. 100. Az I. hadtest részletes jelentései: OeStA-KA, NFA. I. Korpskommando, Op. Nr. 300/5. Kart. 91.

egy újonnan felállított, kettő sértetlen és három lerombolt hídról adtak hírt, 15.00-kor azonban leereszkedett a köd és a pára a Papadopoli-szigetre, és ezt követően az időjárás a támadóknak kedvezett.

Október 29-én már a repülőjelentésekből is érzékelhető a megváltozott helyzet. Bár a bombázóezred még hajnalban végrehajtott egy támadást 11 repülőgéppel a Papadopoli-sziget és a Piavén felállított hidak ellen, a 72 bomba (1592 kg) azonban már nem tudott érdemi befolyást gyakorolni az eseményekre, még akkor sem, ha a rendkívül heves légelhárító tűzben a Masaredánál lévő hídon telitalálatot értek el a fekete keresztes gépek. Az antant erők előrenyomulását nyomon követték az Isonzó-hadsereg felderítői, hol élénkebb, hol enyhébb forgalmat észlelve a szigetről az áttörési területre, és onnan tovább. Jelentős változás volt viszont, hogy valamennyi felderítést csak légi harcok árán lehetett végrehajtani – ha eddig csak részben volt érzékelhető az antant légi fölényt, ez a nap folyamán már kézzelfogható hatással jelentkezett. Az osztrák–magyar repülők három légi győzelmet jelentettek, miközben kettő saját vadászgép pilótáját szintén lelőtték. A 6. hadsereg repülőparancsnoksága már második napja nem adott le jelentést, a Belluno-hadseregcsoport repülői reggel még végrehajtottak egy támadást Pederobba hídja ellen (200 kg bombával), a délutánra elrendelt kötelékrepülésben résztvevő kilenc gépük-ből viszont ötöt sérülések miatt vissza kellett tartani. A 10. és 11. hadsereg szakaszán már csak elvétve emelkedtek levegőbe repülőgépek harci feladatra, mivel a repülőalakulatok is megkezdték a visszavonulást.⁷⁰ Hozzá kell tenni azonban – elosztatva azt a képet, miszerint az osztrák–magyar repülőszázadok általában idő előtt elhagyták reptereiket –, hogy az arcvonal legnyugatibbi repülőterén (Croviana) települt Flik 73/K október 30-án reggel még teljesített felderítő bevetést és csak egy másnapi jelentés számolt be arról, hogy szállásukat átvették a gyalogsági alakulatok.⁷¹

Az osztrák–magyar repülők utolsó napjairól a vonatkozó források hiánya miatt nehéz, sőt majdnem lehetetlen összesítést készíteni. Annyi tudható (és ez adhat némi alapot a szemben álló felekkel való összehasonlításhoz) hogy a császári és királyi repülők 1918. október 24–30. között 19 légi győzelmet jelentettek, amelyből négy a háború végéig már nem nyert igazolást, és tíz repülőgép harci veszteségről vannak információk – ez a szám azonban szinte biztosan nem fedi a valóságot.⁷²

Érdeemes még néhány szót ejteni a császári és királyi tengerészrepülőkről, aki szintén részt vettek a hadműveletekben, ha nem is túl nagy mértékben. Október 24-én mindössze két

⁷⁰ OeStA-KA, LA. Tagesberichte des Luftstreitkräfte vom 29. Oktober 1918. Kart. 100.

⁷¹ OeStA-KA, NFA, 5. Korps (neu). Op. 3010/11. Fl., 3110/8. Kart. 3855.

⁷² Meindl, 2007. p. 186–204.; Schiemer–Meindl, 1996. p. 225–227.

repülőcsónak szállt fel a Cattarói-öböl haditengerészeti repülőbázisáról, Kumborból, felderíteni az osztrák–magyar egységek által október 10-én elhagyott és október 16-án az olaszok által birtokba vett Durazzo kikötőjét,⁷³ másnap pedig egyáltalán nem repültek harci bevetést a haditengerészet részéről. Október 26–29. között a vittorio venetói csata támogatásaként a tengerészrepülők 11 bevetést hajtottak végre a Velencétől a Piave Vecciáig terjedő tenger és tengerpart megfigyelésére, eközben 1744 kg bombát és nyolc gyújtóbombát szórtak le a Chiesanuovánál és a Vallone Bardella környékén lévő célpontokra (barakkok, sátoztábor, anyagraktár).⁷⁴

Az osztrák–magyar repülők hadműveletekben betöltött szerepét nem egyszerű megítélni, hiszen egy széthulló hadsereg keretein belül működő fegyvernem értelemszerűen nem valósíthatta meg az eredeti – akárcsak egy hatékony védelem kivitelezésére irányuló – harcászati-hadműveleti elképzeléseket. Mindezt tetézi a komoly forráshiány, amely a kritikai megközelítést támogatná. Az mindenesetre kijelenthető, hogy az eleve jelentős mennyiségi és helyenként minőségi hátrányban lévő császári és királyi repülők az ellenséges légi fölény dacára október 28-ig érdemi tevékenységet tudtak kifejteni, elsősorban az átkelés megakadályozásában és a légvédelem tekintetében, még ha mindez nem is mérhető a szemben álló repülőerők aktivitásához. A hozzáférhető dokumentumok arra engednek következtetni, hogy a repülők esetében a dezertálás jelensége nem volt tetten érhető, legalábbis említésre érdemes méreteket nem öltött, a repülőtereiket csak az általános visszavonulási parancs nyomán hagyta el a személyzet.

2.2. A REPÜLŐALAKULATOK FELOSZLÁSA ÉS HAZAÚT A FRONTOKRÓL

A különböző frontokon működő 77 repülőszázadból 20 esetében nem ismert a feloszlás helye. A fennmaradó 57 századból 15 olasz, 13 szerb–horvát–szlovén, kettő pedig ukrán területen oszlott fel, vagyis majdnem az alakulatok felének sikerült visszatérni Ausztriába.⁷⁵ Megemlítendő ugyanakkor, hogy a fenti 20 század egy része szintén „idegen földön” szűnhetett meg, másrészt viszont – ahogy ez korábban látható volt – nemhogy a harcok végén, de már a kezdetén is számos repülőszázad repülőgép és személyzet hiányában nem volt bevethető állapotban, így lényegében már nem is léteztek ekkor (legfeljebb a kiszolgáló személyzet formájában).

⁷³ OeStA-KA, MA, Operationsjournal 1918. XXIII. Nr. 3598. f. 1720. Kart 509.; Kriegstagebuch des k.u.k. Kreuzerflottillenkommandos. Kart. 533

⁷⁴ OeStA-KA, MA, Operationsjournal 1918. XXIII. Nr. 5619. f. 1723., Nr. 5661. f. 1724., 5672. f. 1724., Nr. 5691. f. 1725.; Kriegstagebuch des Seebezirkskommandos Triest. Kart. 520.

⁷⁵ Grosz–Haddow–Schiemer, 2002. p. 506–516. Az osztrák területet elérő alakulatok közül tíz Klagenfurtban, négy Innsbruckban, három Spittal an der Drau, kettő-kettő Hall és Salzburg, egy-egy pedig Schwarzach-St. Weit és Wiener Neustadt településeknél oszlott fel.

A szárazföldi alakulatok katonáinak hazatérésével kapcsolatban Révész Tamás végzett kutatásokat, amelyek szerint az 1918. november 7–25. között a Magyar Királyság területén áthaladó 1,3 millió katona közül mindössze 328.000 utazott úgynevezett zárt szállítmányokban, parancsnokaik irányítása alatt és bajtársaikkal együtt. Kiemeli a katonatisztek fontos szerepét abban, hogy a megszervezett vasúti szállítmányok át tudtak haladni a sokszor ellenséges államokon, ahol a szétesett vasútirányítás, és az állomásokon működő, újonnan és sokszor spontán szerveződő katonai hatóságokkal és rendfenntartó gárdákkal nyelvtudásuk és társadalmi státuszukból adódóan tárgyalhattak. A legénység azonban csak addig volt együttműködő a tisztekkel, és addig viselkedett fegyelmezetten, amíg az érdekükben állt, vagyis a mielőbbi hazajutásukat szolgálta, és nem követelt tőlük aránytalanul nagy áldozatot. A csapatoknak ráadásul sok esetben kellett áttörniük a feldühödött lakosságon vagy valamilyen paramilitáris alakulaton, mivel az őket szállító vonatszerelvények vonzó célpontnak számítottak. A különböző egységek katonáinak nagyobb része mégis szervezetlenül, egyénileg vagy kisebb csoportokat alakítva, maguk szervezte vonattranszportokkal, vagy részben, esetleg a teljes utat gyalogosan megtéve tért haza.⁷⁶

A repülők esetében a hazaút részben hasonló jellegzetességekkel bírt, másfelől viszont sajátos körülményeikből adódóan sok helyen jelentősen eltért ezektől a forgatókönyvektől. Mindenekelőtt abban, hogy a hajózó személyzet – amennyiben volt és elegendő mennyiségben állt rendelkezésre repülőképes állapotban lévő gép – légi úton tette meg az Ausztria felé vezető utat, hogy innen aztán valamilyen módon a magyar területek felé vegyék az irányt. Emellett a repülőszázadok az egyéb alakulatok többségéhez képest személy- és tehergépkocsikkal jól fel voltak szerelve, amely alternatívát jelentett számukra, és segítette a birtokukban lévő értékes (repülő)anyagok szállítását is – amelynek lehető legnagyobb mértékben történő megmentésére a repülőcsapatok vezetése parancsot adott. Előfordult olyan eset, amikor közvetlen vasúti szerelvény is hozzáférhető volt a visszavonuláshoz. Ennek ellenére a repülőcsapatoknál szolgált katonák hazatérésre szintén vegyes képet mutatott, amelybe több fennmaradt visszaemlékezésből kaphatunk betekintést.

A keleti fronton mindössze kettő repülőszázad (Flik 18 – Jekaterinoslaw, Flik 25 – Odessza) szolgált a breszt-litovszki békét követően, leginkább harci feladatok híján. Emellett olyan helyekre is voltak repülők beosztva, mint Szajkovits Ede, aki a Lemberg–Odessza–Kijev légiposta vonalán szolgált. Elmondása szerint a Monarchia összeomlásakor a katonákat leszerelték és fogolyként kezelték, de ő német köpenyt és sapkát szerezve egy német repülőgéppel

⁷⁶ Révész, 2019. p. 105–107, 114.; Révész, 2020. p. 57–69.

Breszt-Litovszkig jutott el, ahol felismerték, hogy osztrák–magyar katona és újra fogságba került. Néhány nap múlva azonban, amikor a németek részéről is véget értek a harcok, kiszabadult és egyénileg, kalandos úton jutott haza.⁷⁷

A korábban az albán fronton szolgáló és immár Montenegró területén állomásozó repülőszázadok (Flik 1/J, Flik 6, Flik 13/J, Flik 64) 1918. október második felében csak elvétve repültek felderítő bevetéseket, az utolsó héten pedig már jelentések sem érkeztek erről az arcvonalról, legalábbis a repülők tevékenységéről⁷⁸ – ez minden bizonnyal azt is jelentette, hogy harci feladatokat sem teljesítettek. Ezer Gyula, a Flik 13/J pilótája a fegyverszünet életbelépését követően repülőgéppel szeretett volna Magyarországra visszatérni, de miután századparancsnokáról, Gergye József századosról hír érkezett, hogy ugyanezen kísérlete Mostarnál meghiúsult – amikor üzemanyagért leszállva körbefogták, és nem engedték tovább repülni –, letett a tervéről, és vonattal utazva november 7-én érkezett meg Budapestre.⁷⁹

Hasonlóan nehéz dolga volt a Balkánon települt egységeknek. Közülük a Flik 34-nél sajátos események zajlottak, ahol – valószínűleg parancsnok híján – a rangidős tiszt, Dusan Martecchini főhadnagy Belgrádban a szerb parancsnoksággal megegyezett a század átadásáról, és felszólította a tiszteket, hogy lépjenek be a szerb hadseregbe. A pillanatnyi meghökkenést és beleegyezést követően a felocsúdott tisztek megegyeztek abban, hogy Kálmán László főhadnagy vezetésével a század három repülőképes gépét átrepülik Szegedre.⁸⁰

Az olasz területekről érkező egységek esetében⁸¹ a legrészletesebb beszámoló Hefty Frigyes tollából származik, aki a Flik 42/J pilótájaként igyekezett társaival együtt hazafelé. Visszaemlékezése szerint Campofornido repülőterén adott „egymásnak utoljára találkoztát a

⁷⁷ HM-HIM HL, Personalia gyűjtemény. Nagy Béla repüléssel kapcsolatos hagyatéka. Szajkovits Ede visszaemlékezései. 109. d.

⁷⁸ ÖeStA-KA, LA. Kommando LFT, Einsatz. Luftsiege. Kart. 95.

⁷⁹ HM-HIM HL, Personalia gyűjtemény. Nagy Béla repüléssel kapcsolatos hagyatéka. Ezer Gyula visszaemlékezései. 109. d. Ezer megemlítette azt is, hogy már a tervezett elindulás előkészítése is kihívásokkal teli volt, mivel Igalo repülőterén azon túl, hogy a kiszolgáló személyzet nem volt hajlandó segíteni, repülőgépe kerekeibe szuronyt szúrtak, megakadályozva a távozását.

⁸⁰ MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Kálmán László visszaemlékezései. A gépek Szegedre történő átrepülésének ellentmond, hogy a szegedi kiképzőszázad állományában november 10-én ilyen repülőgépek nem voltak. Ez természetesen önmagában nem cáfolja a tény, kerülhettek a gépek akár a szegedi javítóműhelybe is, mindenesetre típus és sorozatszám híján az azonosításuk nehézségekbe ütközik.

⁸¹ A nem frontalakulatnál lévő tisztek közül a Casarsán szolgáló Martinek Vince százados, aki a Boroević-hadsegregcsoport repülő utánpótlását irányította, Laibachig (Ljubljana) gépjárművel, onnan pedig némi kalandot is átélve vonattal, Fehringen és Grazon keresztül érkezett meg a wiener neustadti repülőterre, majd szintén Fehringen át Budapestre. Hány László százados, a campofornidói tábori vadászrepülőiskola parancsnoka Bécsből hajóval jutott el a magyar fővárosba. MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Martinek Vince visszaemlékezései. További, a viszszavonulással kapcsolatos részletekhez lásd: Penz, 2019. p. 4–12. Az írás főleg a Flik 22 egyik tisztjének naplóbejegyzéseire épít, továbbá a Flik 16 és az olasz fronton települt hátországi alakulatok nézőpontjából mutatja be az eseményeket, minimális magyar érintettséggel.

Piave-front minden százada” – e kijelentés nyilvánvaló túlzása ellenére úgy tűnik, azok az alakulatok, amelyek képesek voltak időben visszavonulni, Campoformidóból indultak Ausztria felé.⁸² A Hány-század esetében a földi rész trénje előbb indult útnak, míg a pilóták gépeikkel Campoformido–Villach–Klagenfurt vonalon és megállókkal repülve, utóbbi reptérről az osztrák pilóták nélkül igyekeztek Magyarország felé. Az Újvári László főhadnagy vezette öt magyar pilóta felszállását azonban a helyi Nemzeti Tanács fegyveresei megakadályozták, így kénytelenek voltak más módot találni a hazatérésre: a Szendrey László főhadnagy vezetése alatt álló repülőszázad (Flik 38) magyar személyzetével végül gépkocsikon jutottak haza, igaz, közben Feldbachon és Gyanafalván (ma: Jennersdorf, Ausztria) is konfliktusba kerültek a forrongó helyi lakosokkal.⁸³ A Flik 38 még használható, két-három repülőgépét átrepülték Spilimbergóra, és a parancsnok a többiekkel együtt Pordenonén keresztül ért Klagenfurtba, innen Grazon keresztül hajtott a személy- és tehergépkocsiból álló oszlop Gyanafalvára, ahol vasúti kocsikat kaptak, és járműveikkel együtt utaztak tovább.⁸⁴

Másik három repülőszázad közül a Flik 37 állománya Haidenschaftban találkozott újra össze, miután a tisztikar részben repülőgépen, részben gépkocsin érkezett, a földi rész pedig Görzön át gyalogmenetben vonult be a reptérre. Itt a parancsnok, Franz Perstinger százados feloszlatta az egységet, majd mindenki mehetett az útjára.⁸⁵ A Flik 59 földi része szekereken jutott el Klagenfurtba, ahonnan az alakulatnál szolgáló Pável József például – Marburgon át vonattal utazva – Nagykanizsán tűzharcot vívó magyar csapatok látványával szembesült.⁸⁶ A Gardolo repülőtéren települt Flik 23 esetében eltérő információk vannak: amellett, hogy a hajózó állomány igyekezett a gépeiket légi úton átrepülni biztonságos területre, a földi rész az egyik visszaemlékező szerint a repülőtér mellett megállt vasúti szerelvény révén, egy másik szerint gépkocsin, a Bozen–Brenner úton jutott el Hallba. A repülőtér berendezéseit a hajózók egy hátramaradt párosa gyújtotta fel, akik ezután repülőgépen hagyták el a helyszínt. A század

⁸² Ezzel egybecseng Sidó István, a Flik 41/J pilótájának visszaemlékezése, aki több társával együtt gépekkel repült Campoformidóra, majd innen vonattal utazott Budapestre. HM-HIM HL, Personalia gyűjtemény. Nagy Béla repüléssel kapcsolatos hagyatéka. Sidó István visszaemlékezései. 109. d.

⁸³ Hefty, 1940. p. 288–297.

⁸⁴ MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Derzsi István visszaemlékezései.

⁸⁵ HM-HIM HL, Personalia gyűjtemény. Nagy Béla repüléssel kapcsolatos hagyatéka. Bodzák Ferenc visszaemlékezései. 109. d. Bodzák szabóként szolgált az egységénél, és a menetelő földi résszel érkezett Haidenschafta. Elmondása szerint kecskéket hajtottak maguk előtt, amiket meg kellett védeniük az olasz lakosságtól, ő maga pedig finom vásznakot hozott magával, amiket Görzben eladva jutott pénzhez. Laibachból Pragerhofig vonattal jutott el, ahol más, ott várakozó magyarokat talált, akik nem kaptak vonatot hazafelé, és a türelmetlenségük odáig vezetett, hogy kövekkel bevették az állomás ablakait – ezt követően gyorsan megoldódott a vonatgondjuk.

⁸⁶ MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Pável József visszaemlékezései.

gépeit leszállást követően osztrák diákok használhatatlanná tették, megakadályozva, hogy a cseh és magyar származásúak magukkal vihessék.⁸⁷

Meg kell jegyezni, hogy a brit repülők jelentései több osztrák–magyar repülőtéren is megfigyeltek fellobbanó tüzeket, vagyis nem volt egyedi eset a hangárok és az el nem szállítható anyagok felgyújtása, elkerülve így azok ellenséges kézre jutását.

Jellemzően az osztrák területeken sem a rend és fegyelem várta a visszavonuló repülőket, ezt jól illusztrálja a klagenfurti repülőpótszázad parancsnokának visszaemlékezése: *„1918. október 30-án megkezdődött a tábori repülőszázadok légi úton – november 1-jén vonattal stb. – történő hazatérése.*

1918. november 1-jén, délután 4 óra körül általános fosztogatásra került sor a repülőtéren a saját (Fliegerersatzkompanie 12) személyzet, a külföldi katonák és a civilek által.

Mintha előre megbeszélte jelre, szinte ugyanabban a percben a repülőtér minden részén feltörték a raktárakat, ellopták az összes, csak félig-meddig magáncélra használható anyagot, a többit pedig erőszakkal szétverték.

A személyes beavatkozás ellenére a tiszték és a németül beszélő legénység nem tudta megállítani ezt a fosztogató hordát. A hangárokból lévő repülőgépek nagyrészt épségben maradtak, mivel a jó német-osztrák altiszték átvették a védelmet.

Fél óra elég volt ahhoz, hogy egy nagyon jó képességű repülőpótszázadot romhalmazzá változtasson.

Úgy tűnik, hogy az imént leírt események cseh tevékenység és titkos propaganda eredménye volt, mert a műhelyben két esztergapad alatt nagy lyukakat fedeztek fel, valószínűleg röpiratok stb. tárolására, és a fosztogatáskor a konyhában két piros cédulát találtak a következő felirattal: »Eljött a megtorlás órája«.

A következő három napban a repülőtéren nagy volt a nyüzsgés. A pályára leszálltak a repülőgépek, az utasok kiszálltak a gépekből és állva hagyták őket – a leszállás közben megrongálódott repülőgépeket szanaszét hagyták –, más gépek felszálltak, hogy tovább repüljenek Wiener Neustadtba, Csehországba vagy Magyarországra. Az egyes repülőszázadok szerelvényei, amelyek hatalmas erőfeszítéssel, részben szláv területen keresztül, példás rendben érkeztek Klagenfurtba, itt feloszlottak.

Mindent, amit lehetett, leromboltak, elloptak és eladtak. Körülbelül 150 repülőgép haladt át és maradt itt. Az itt lézengő cseh és magyar pilóták további felszállásait az indítókar és

⁸⁷ MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Hadverő (Hoffart) János és Papp Ödön visszaemlékezései.

a váltókapcsoló eltávolítása akadályozta meg, így végül 73 gép, köztük néhány sérült is, maradt a Fliegerersatzkompanie 12-nél.”⁸⁸

Bár a fenti visszaemlékezések egyértelműen azt mutatják, hogy a magyar hajózók nagy része repülőgéppel kívánt hazatérni – nem feltétlenül csak hazafias megfontolásból, hanem mert ez volt a leggyorsabb és legkényelmesebb módja a hazajutásnak – e törekvéseik csak elvétve jártak sikerrel, ezek sem feltétlenül a frontalakulatoktól érkezők esetében. Egyetlen alkalomról tudunk, amikor olasz területről Magyarországra érkezett repülőgép: 1918. november 4-én a Pilczik József őrmester vezette kétüléses repülőgép a Veszprém vármegyei Külsővat mellett lezuhant, a pilóta és utasa, Pirkhofer József őrmester életét veszítette – minden bizonnyal ők voltak a Monarchia utolsó repülő halottai, miután 3,5 órával később hatályba lépett a padovai fegyverszünet.⁸⁹

Rajtuk kívül néhány alkalommal még érkeztek repülők a határokon túlról. Vest Dániel szakaszvezető a graz-thalerhofi repülőtérről november 9-én sikeresen hazatért a 63.16 számú Hansa-Brandenburg C.I repülőgéppel, amelyért pénzjutalomban részesült.⁹⁰ Kiss György hadnagyot november 10-én rendelték ki hat szerelővel Csornára, hogy onnan a leszerelt 429.40 számú Hansa-Brandenburg C.I repülőgépet szállítsák Albertfalvára⁹¹ – a gép 1918 augusztusában az albán fronton, a Flik 6 állományában szolgált, valószínűleg onnan sikerült átrepülni Magyarországra. December 3-án a szombathelyi repülőosztályt utasították, hogy a Kőszeg melletti

⁸⁸ OeStA-KA, Militärische Nachlässe. 1180 (B) Yllam (Mally) Julius. p. 1–2. A többi helyen sem volt külön b a helyzet. A november 13-án Seebach bei Villach repülőterére kiküldött Rudolf Weinlich főhadnagy jelentése szerint: „A hangárokat a visszatérő vonatok istállóként használták, tekintet nélkül a gépekre. Az ubikációkat leírhatatlan állapotban találtam; tele trágyával és ürülékkel, két szobában még lótetemekkel is. Az összes gépet indító és működő mágnesek nélkül találtam, a műhelyeket minden anyag nélkül.” A november 19-én Spittal a/d Drau repterére irányított Guido Hauger főhadnagyot pedig a következő állapotok fogadták: „Spittalban 6 harci gépet találtak, amelyeket azonban a helyi lakosság teljesen megrongált. Mindegyik gépből hiányoztak a működtető- és indító mágnesek, az indítókerékek és részben a szárnyak is.” Uo. p. 6., 8. Az összeomlást követő felfordulás repülőket érintő legszörnyesebb példáját minden bizonnyal a Flik 102/G segesvári születésű parancsnokával, Rudolf Weber századossal történtek adják. Weber és társai a Pordenone melletti Roveredo repülőteréről sikeresen repültek át Ljubljanába, ahol gépeiket elkobozták tőlük az újonnan felállt (kar)hatalmi szervek. A parancsnok ezután több bajtársával együtt gépkocsival folytatta útját Bécsbe november 6-án, a helyi Volkswehr katonai azonban Mürzzuschlag városában egy közúti ellenőrzésnél engedély nélkül áthajtó autót akarták megállítani lövésekkel, és tűzharc alakult ki a felek között. Ebbe a golyózáporba keveredett bele Weberék – egyes adatok szerint két – gépkocsija, amelyben a századparancsnok, egy másik főhadnagy és egy őrmester életét veszítette. OeStA-KA LA, Personalakten. Oblt. Rudolf Weber; *Kampf mit einem Militärauto.* - In. Die Zeit, 17. Jahr, Nr. 5789 (8.11.1918). - p. 2.; *Ein Gefecht in Mürzzuschlag.* - In. Neues Wiener Tagblatt, 52. Jahrgang, Nr. 305 (8.11.1918). - p. 8.; *Eine Schießerei in Mürzzuschlag.* - In. Neues Wiener Journal, 26. Jahrgang, Nr. 8986 (8.11.1918). - p. 4.; O'Connor, 1986. p. 170.

⁸⁹ Hangodi, 2005.; *Hazatérő pilóta halálos szerencsétlensége.* - In. Az Aero, 6. évf. 21–22. sz. (1918.11.10.) - p. 410.; *Két hazatérő repülő halálos balesete.* - In. A Motor, 6. évf. 47. sz. (1918.11.24.) - p. 24. A 22 éves budapesti születésű Pilczik rutinos pilótának számított, a Flik 5 állományában 1916. augusztus és 1917. augusztus között 111 ellenség feletti repülést teljesített. Az Aero cikke szerint Udine közelében teljesített szolgálatot (más adatok alapján minden bizonnyal a campoformidói tábori repülőiskolában), Pirkhofert pedig Grazban vette fel utasként. OeStA-KA LA, Personalakten. Pilczik Josef.

⁹⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 49/Lü – 1918. 29. d.

⁹¹ HM-HIM HL, PDF iratai. 68/Lü – 1918. 29. d.

Vágod (ma: Holzschlag, Ausztria) községben lévő repülőgépet elszállítsák, de hogy honnan és miként került oda, nem ismert.⁹²

Amíg a magyar katonák mielőbb igyekeztek visszajutni szülőföldjükre, addig a hátországi alakulatoknál, így az országban működő repülőalakulásoknál szolgáló idegen honos katonák hasonlóképp tettek, és távoztak a Magyar Királyság területéről. Hogy ez milyen rendben vagy épp rendezetlenül folyt, arról még kevesebb információ létezik, egyedül a szegedi repülőpótszázaddal kapcsolatban kerültek elő ilyen jellegű részletek: *„Egyetlen igazán szép jelenetnek voltam a szemtanúja a katonaságnál ezekben a napokban. Minthogy a volt monarchiának nemzeti államokra való felbomlása megtörtént, az idegen nemzetiségi katonák hazamentek. Az elutazás majdnem mindenütt egyéni alapon történt, kivéve a repülőket. Ott úgy november 8-10 táján, mikor már Ausztriából és Csehországból hírek nem érkeztek, határozták el a külföldi illetőségűek a hazautazást. Az elvonulás zárt csapatban történt. A repülőtéren felvonult az egész legénység, a távozók parancsnokságát egy Ellner nevű igloui német főhadnagy vette át. A visszamaradók és távozók katonásan tisztelegtek és búcsúzóul fővetést vezényeltek egymásnak, a mieink magyarul, emezek németül. A távozás pillanatában a kísérleti ballon árbocára felvonták a magyar lobogót.”*⁹³

2.3. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

A vittoria venetói csata légi vonatkozású eseményei és jellemzői – még így, csak körvonalakban ábrázolva is – jól szemléltetik, hogy 1918 őszén a légi fölény alapvetően meg tudta határozni, de legalábbis jelentősen befolyásolni egy hadművelet kimenetelét, hiszen az antant repülőerők lényegében korlátlanul uralták az arcvonal feletti és mögötti légteret, és az osztrák–magyar repülőcsapatok minden igyekezetük ellenére sem voltak képesek ellensúlyozni a szemben állók erőfölényét. Különösen szembetűnővé és nyomasztóvá a visszavonulás megkezdésétől vált a felek közti különbség, hiszen a császári és királyi repülőek már nem fejtettek ki semmiféle harci tevékenységet, amivel akár csak enyhíteni tudták volna a kialakult helyzetet, igaz, ez az arcvonal és a birodalom összeomlását követően már nem is lehetett elvárás.

Az 1918. október végi-november eleji repülőesemények bemutatása több szempontból is jelentőséggel bír: egyrészt az olasz fronton folyó küzdelmek és az abban résztvevők meny-

⁹² HM-HIM HL, PDF iratai. 399/Lü – 1918. 29. d. Ismert még, hogy november 5-én a Fertő-tó soproni oldalán leszállt egy Oeffag C.II típusú repülőgép, de annak ellenére, hogy kiküldtek egy repülőtisztet, november 18-ig nem érkezett jelentés róla.

⁹³ Kelemen, 1923. p. 18. Az említett német repülőtiszt valószínűleg Robert Ellner százados volt.

nyiségi mutatói összehasonlítási alapot jelentenek az önálló magyar repülőcsapatok, és különösen a tanácskormány repülőerői által 1919-ben vívott harcok volumenéhez, másrészt az osztrák–magyar repülő haderő felbomlásának aspektusai jól tükrözik a magyar repülők hazatérésének a földi alakulatoktól eltérő sajátosságait, amely révén a hazai repülőerők létrehozásának személyi feltételei jóval korábban és nagyobb számban álltak rendelkezésre, ugyanakkor egyértelművé teszik, hogy annak anyagi feltételeinek megvalósításához hazai forrásokra kellett támaszkodni, mivel a különböző frontokról ilyen jellegű segítség nem érkez(het)ett.

3. A MAGYAR REPÜLŐCSAPATOK LÉTREJÖTTE, SZERVEZETI VÁLTOZÁSAI ÉS SAJÁTÓSÁGAI

3.1. A SZERVEZETRENDSZER JELLEMZŐI 1918. NOVEMBER ÉS 1919. DECEMBER KÖZÖTT

3.1.1. 1918. NOVEMBER

Az önálló magyar repülőcsapatok létrejötte egzakt időpontjának meghatározása nem egyszerű.⁹⁴ Még életbe sem lépett ugyanis a Monarchia számára a világháborút lezáró padovai fegyverszüneti egyezmény, amikor a korabeli sajtó már arról számolt be, hogy „*Linder hadügyminiszternek első dolga volt a repülőszolgálat megszervezése. Ennek élére Thomka Zoltán huszárörnagy repülőtszolgálat állította*”. Thomka az új feladatával kapcsolatban úgy nyilatkozott (az újságíró tolmácsolásában): „*repülő és gép van elég és csak arról van szó, hogy ezeket szervezze és az új Magyarország szolgálatába állítsa. Elsősorban a jelentő és postaszolgálatot akarta kiegészíteni, miután távíróösszeköttetéseink sok helyt el vannak vágva, úgyszintén vasutaink is nehézségekkel küzdenek, pedig éppen most rendkívül fontosságú, hogy még a legtávolabb fekvő városok, hivatalok és őrszemek kellő időben megkapják a kormány utasításait, valamint a kormány gyorsan tájékoztatva legyen a perifériákon történendőkről. Ezenkívül megszervezi a légrendőri, illetve karhatalmi szolgálatot, úgy hogy mindjárt a központból lehessen intézkedni bármilyen ügyben.*”⁹⁵ A fentiekből kitűnik, hogy mit tekintettek e viharos napokban a repülők elsődleges feladatának. Thomka őrnagy kinevezésének dátuma nem ismert, a Hadügyminisztérium Légügyi Osztályának felállítása – amelynek vezetője lett – ugyanakkor az egyetlen fellelhető forrás szerint 1918. november 6-án történt.⁹⁶

Az új szervezetrendszer alapját és csúcsszervét a Légügyi Kormánybiztosság képezte, amelynek élére az 1918. november 4-én tartott minisztertanácsi ülésen Hangay Sándor századost nevezték ki, mint a repülő ügyek kormánybiztosát.⁹⁷ A kormánybiztosság létrejöttének időpontja szintén ismeretlen, feltehetőleg november 3-án hozták létre.⁹⁸

⁹⁴ A repülőcsapatok vezető személyeinek kinevezése és az általuk vezetett részleg működésének kezdete nem feltétlenül esett egybe 1918 őszén, több kinevezés esetében előfordult, hogy az új vezetőt bízták meg az intézménye megszervezésével, amelyet így értelemszerűen csak később állítottak fel és kezdte meg tevékenységét.

⁹⁵ *A magyar repülő dandár.* - In. Pesti Napló, 69. évf. 258. sz. (1918.11.03.) - p. 12.

⁹⁶ HM-HIM HL, HM iratai. 2111/bk. 37.oszt. – 1919. 1. d. A dokumentum nem hivatalos szerv által kiállított irat, hanem egy személyes közlésről készült feljegyzés.

⁹⁷ MNL OL K 27 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944. 1919.11.04. (40. ülés) f. 12.; Budapesti Közlöny, 52. évf. 253. sz. (1918.11.05.) p. 2.

⁹⁸ Erre vonatkozó dokumentum, illetve forrás nem lelhető fel, azok az írások, amelyek dátumot rendelnek ehhez az eseményhez, vagy nem adnak meg forrást, vagy a hivatkozott forrás valójában nem tartalmazza ezt az informá-

A fentiekben említett szervek és funkciók mibenléte, valamint a hozzájuk kapcsolódó feladatkörök, illetve további szervezetek a november 13-án kiadott rendeletben⁹⁹ öltöttek teljes formát. A Légügyi Kormánybiztosságot, mint a repülőügyek legfőbb irányító szervét kettős alárendeltségbe helyezték (Hadügyminisztérium és Kereskedelemügyi Minisztérium), ezzel kívánták elérni a repülés fenntartását a fegyverszüneti szerződés rendelkezéseinek és az ellenőrző bizottság tilalmainak kijátszásával.¹⁰⁰ A kormánybiztosság titkárává Dr. Varjú Vilmos tartalékos főhadnagyot, műszaki előadóvá pedig Bauer Pál századost osztották be.

A Kormánybiztosság négy osztályból állt – Elnöki ügyosztály, Kísérleti- és fejlesztési ügyosztály, Műszaki osztály és Számvivőség.¹⁰¹ Közvetlenül a Kormánybiztosság alárendeltségébe utalták a Légügyi osztályt, a bécsi székhelyű Likvidáló bizottságot – feladata a magyar érdekek képviselése volt a közös hadsereg maradványainak felszámolásánál – és az 5. L. (Likvidációs) osztályt – ez utóbbi a Hadügyminisztérium kirendeltségeként a Likvidáló bizottsággal szoros együttműködésben a magyar kincstár érdekeit képviselte – valamint a három magyar repülőgépgyárat (Magyar Repülőgépgyár Rt., Magyar Általános Gépgyár Rt., Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Rt.).

A Légügyi osztály vezetője Thomka Zoltán őrnagy, helyettese Lukáts Károly százados, titkára pedig Dr. Szentkirályi Ákos főhadnagy lett. Közvetlenül az osztályhoz tartoztak a vízi-repülő, a Légi Csapatparancsnokság és a Repülő-anyagraktár. Az osztályt négy csoport alkotta: Forgalmi csoport (vezetője: Pál Andor százados), Személyi csoport (vezetője: Csenkey Géza százados), Műszaki csoport és Gazdasági csoport.¹⁰² (Lásd a 4.1. sz. mellékletet.)

Hivatalos dokumentum hiányában, de más forrásból tudható, hogy a magyar légi ügyek (katonai) parancsnokává Petróczy István alezredest nevezték ki.¹⁰³

A budapesti székhelyű Légi csapatok parancsnoksága két részre tagolta az országot – a császári és királyi légjáró csapatok hátországi szervezetrendszerére alapján ezek hozzávetőleg egy-egy zászlóaljnak feleltek meg –, a budapesti (I.) és aradi (II.) csoportparancsnokság veze-

ciót. Előfordulnak olyan későbbi dátumok is, amelyek helyessége a későbbi napok történéseinek fényében egyértelműen kizárható. A legközelebbi információ Lányi Antaltól származik, amely szerint „a forradalom után pár nappal” állították fel a kormánybiztosságot.

⁹⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 59/Lü. – 1918. 29. d.

¹⁰⁰ Gellért, 1965. p. 503.

¹⁰¹ A Kísérleti és fejlesztési ügyosztály a következő szervezeti egységekből épült fel: Aerodinamikai ügyosztály, Aerológiai ügyosztály, Rádiókísérleti- és üzemi ügyosztály, Elméleti és oktatási ügyosztály, míg a Műszaki ügyosztály az alábbiakból: Ipari osztály, Posta- és személyszállítási ügyosztály, Építési ügyosztály, Anyagbeszerzési ügyosztály, Határrendőri ügyosztály, Térképészeti ügyosztály, Pilóta és montőrképzés.

¹⁰² HM-HIM HL, PDF iratai. 94/Lü. – 1918. 29. d.

¹⁰³ *Hírek*. - In. *Az Aero*, 6. évf. 21–22. sz. (1918.11.10.) - p. 409.; *A légi szolgálat megszervezése*. - In. *Pesti Hírlap*, 40. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 11.

tésével pedig összesen 13 repülőosztályt és 10 benzinállomást kívántak felállítani, illetve üzemeltetni. Az I. Csoportparancsnokság (Budapest) alárendeltségébe tartoztak: I. és II. Légi rendőrségi osztály (Mátyásföld), I. és II. Légi posta osztály (Albertfalva), a pozsonyi, szombathelyi és kaposvári repülőosztályok, valamint hét benzinállomás (Szolnok, Kecskemét, Komárom, Hajmáskér, Keszthely, Nagykanizsa, Aszód). A II. Csoportparancsnokság (Arad) alárendeltségébe tartoztak: I. és II. repülőosztály (Arad), a szegedi, miskolci, beregszászi és a kolozsvári/nagyenyedi repülőosztály, valamint három benzinállomás (Nagyvárad, Debrecen, Máramarossziget). (Lásd a 4.2. és 4.3. sz. mellékleteket.)

A tervezet első verziójában Szombathelyen, Aradon, Szegeden és Kaposváron repülőtelepek, míg Pozsonyban, Kolozsváron és Beregszászon kisebb kirendeltségek felállítását vették tervbe, a későbbiekben azonban egységesen repülőosztály elnevezéssel illették őket. A légi rendőrséget és légi postát már kezdettől fogva két-két osztállyal tervezték. A rendelet azonban hozzáfűzte, hogy mivel a rendelkezésre álló személyzetről és anyagról nincs megfelelő áttekintés, a repülőosztályok és benzinállomások személyzeti beosztásáról csak egy ideiglenes tervezet lehetett összeállítani.¹⁰⁴

A szervezési dokumentum a felvázolt egységeket három kategóriába sorolta. Már meglévő osztályok: I. légi posta, I. és II. légi rendőrségi, szombathelyi, I. és II. aradi, szegedi; felállítás alatt álló osztályok: II. légi posta, pozsonyi, kaposvári, beregszászi; tervbe vett osztályok: miskolci, kolozsvári/nagyenyedi, továbbá valamennyi benzinállomást is a tervbe vett kategóriába sorolták.

A repülőosztályok (amelyek megfeleltek a volt osztrák–magyar repülőszázadoknak) a tervek szerint önálló gazdasági egységet alkottak, saját élelmezéssel, míg a benzinállomások személyzete az állomás katonai parancsnokságánál állt volna élelmezésben. A repülőszertár megszervezése folyamatban volt, ahogy repülőgép- és motorjavító műhelyek felállítását is elő-

¹⁰⁴ Fontos megemlíteni, hogy a Magyar Aero Szövetség és a Magyar Pilóták Szövetségének hivatalos lapja („Az Aero”), amely a kor egyetlen szakmai folyóiratának számított, egy ettől némileg eltérő szervezetet vázolt fel, ugyanakkor parancsnokokat is megnevezett (itt zárójelben feltüntetve), amely arra utal, hogy ez egy gyakorlatban működő, élő felépítést takarhatott. Eszerint a budapesti csoport (Bogyay Artúr őrnagy) alá tartozott a légi rendőrség két százada (Maier József és Hány László századosok), a légi posta két százada (Szalay Ernő és Hartzer Sándor századosok), a szegedi légi posta század (Horváth István százados), a kecskeméti különítmény (Martinek Vince százados), a beregszászi postakülönítmény (Alexay András százados), valamint a pándorfalvai különítmény (Kenesse Valdemár százados) és a pozsonyi század (Gergye József százados). Az aradi csoporthoz (Medvey Frigyes őrnagy) ehhez képest mindössze a két aradi postaszázad (Korbuly László és Struckel Rudolf századosok) volt beosztva, amely így jelentős egyenlőtlenséget mutatott a fővárosi csoport javára. Természetesen nem zárható ki, hogy a folyóirat hibásan közölte az alakulatokat, és a szegedi, valamint a beregszászi egységek felett valójában az aradi csoportparancsnokság diszponált, továbbá nem történt említés a szombathelyi alakulatról sem, amely biztosan működött ekkor. *Hírek*. - In. *Aero*, 6. évf. 21–22. sz. (1918.11.10.) - p. 409.

irányozták – addig az előírás alapján a legszükségesebb és legegyszerűbb javításokat saját hatáskörben, minden egyéb javítást és átalakítást pedig a budapesti és környékbeli gyárakban, valamint a szegedi repülőgép-műhelyben kellett elvégezni.

Az egyes alakulások (kívánatos) személyi és anyagállományát is meghatározták, ezerrint:

- a csoportparancsnokság személyzete: egy parancsnok, egy parancsnok-helyettes, egy segéd-tiszt, kettő műszaki tiszt, kilenc egyéb beosztott személy;
- a gazdasági hivatal személyzete: nyolc-kilenc fő (köztük egy-két tiszt, a parancsnokkal együtt);
- a repülőosztály személyzete: egy parancsnok, egy műszaki tiszt, egy-két tiszti pilóta, három megfigyelő tiszt (összesen hat-hét tiszt), három-négy altiszti pilóta, egy művezető, kettő gép-szerelő, nyolc segédszerelő, 14 egyéb személy részletezve (összesen 28-29 ember). Az egyes repülőterek védelméhez szükséges őrséget a legközelebbi katonai vagy nemzetőrségi parancsnokságok biztosították volna. Az osztály anyagállománya: négy kétüléses repülőgép (posta és propaganda célra), kettő együléses repülőgép (rendőri szolgálatra), valamint ezek kiszolgálásához és tárolásához szükséges járművek, épületek, felszerelések, üzemanyag.
- a benzinállomás személyzete: kettő (segéd)szerelő, anyagállománya: benzinraktár, egy sátorponyva egy repülőgépre, a gyakrabban előforduló gép- és motortípusok egyszerű gyorsjavításához (pl. gyújtógyertya tisztítása, cseréje) szükséges anyagok, pótalkatrészek, szerszámok.¹⁰⁵

A repülőalakulatok felállításánál két szempont lehetett mérvadó. Egyrészt mivel a világháború alatt az ország területén számos kiképző alakulat működött, a fegyverszüneti egyezményekben megállapított országhatárokon belül lévő egységek alapját képezhették egy-egy új repülőosztálynak¹⁰⁶ – közülük Aradon, Szegeden és Szombathelyen érdemi változtatást nem kellett eszközölni. A másik nyilvánvaló lehetőségnek új repülőalakulatok létrehozására azok a helyek mutatkoztak, ahol már nagyrészt rendelkezésre állt a szükséges repülőanyag és személyzet, vagyis a repülőgépgyáraknál – ez elsősorban Albertfalvát és Mátyásföldet érintette. A személyi állomány feltöltésétől és a repülőalakulatok szervezésétől függetlenül 1918. november és december hónapban a repülő feladatok legnagyobb részét kettő repülőosztály látta el,¹⁰⁷

¹⁰⁵ HM-HIM HL, PDF iratai. 94/Lü. – 1918. 29. d.

¹⁰⁶ Ezek: Újvidék, Szombathely, Szeged, Pándorfalu, Arad, Lugos, Szamosfalva.

¹⁰⁷ A volt repülőpótszázadoknál, illetve az azokból alakult új egységeknél előforul(hat)tak futár-, esetenként karhatalmi repülések, a kevés, nyugodtnak mondható országrészben akár gyakorló repülések is, ezeket azonban vonatkozó kimutatások híján legfeljebb feltételezhetjük.

mindkettő repülőgépgyárak mellett: Mátyásföldön, a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) repülőterén az I. Légi rendőrségi osztály, valamint az albertfalvai Magyar Repülőgépgyár (MARE) mellett felállított I. Légi posta osztály.

A felállítandó repülőosztályok közül több esetében is sikeres volt a szervezés. A kaposvári repülőosztály létesítése részben a pécsi repülőtelep átköltöztetésével már november 9-én kezdetét vette, december közepén pedig a személyi állomány egy része útba indult Kaposvárra, míg a gépek és felszerelések beszerzése folyamatban volt.¹⁰⁸ A beregszászi repülőosztály kapcsán november 17-én történt intézkedés a szükséges repülőgépek, pilóták és egyéb felszerelési anyagok szállítását illetően.¹⁰⁹ Pozsonyban pedig november 21-én két repülőgép állt az ottani repülőosztály rendelkezésére, és november 24-én további két gépet indítottak útba az egységhez.¹¹⁰

Más volt a helyzet a többi tervezett alakulattal. Miskolc kormánybiztosa november 15-i táviratában arról számolt be, hogy Borsod vármegye vezetése szerint a nemzetiségi és politikai helyzet a tervezett repülőtelep felállítását nem veszélyezteti,¹¹¹ további érdemi intézkedésről azonban nem tudni. A fenyegetett erdélyi magyar vidékekkel való összeköttetés fenntartására szükség lett volna Kolozsváron egy repülőtelepre, valamint ehhez kapcsolódva egy benzinállomásra Nagyenyeden. A kolozsvári főispán ezzel egyetértésben támogatta, hogy Szamosfalván¹¹² egy repülőkülönítményt helyezzenek el, amelynek őrizetéről a kerületi parancsnok a nemzetőrség útján kész volt gondoskodni.¹¹³ November 21-én a kormánybiztos még ki is jelölte Kenese Waldemár századost, hogy „Erdéllyel létesítendő légi összeköttetés részére megfelelő helyeken egy repülőszázadot 6 géppel és egy mellékállomással 2 géppel állítson fel”,¹¹⁴ ennél tovább azonban nem juthatott az ügy, ahogy a Lugoson maradó kétgépes különítménynek sem lehetett jövője.¹¹⁵

Kecskemét városa ugyanakkor két repülőgép elhelyezését szorgalmazta a város határában, karhatalom és a környékkel való gyors összeköttetés biztosítása miatt, ehhez nem csak

¹⁰⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 37/Lü., 107/Lü., 143/Lü., 403/Lü. – 1918. 29. d.

¹⁰⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 158/Lü. – 1918. 29.d.

¹¹⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 157/Lü. – 1918. 29. d.

¹¹¹ HM-HIM HL, PDF iratai. 132/Lü. – 1918. 29. d.

¹¹² Szamosfalva (románul: Someșeni) Kolozsvár mellett elterülő önálló település volt a korban, amelynek repülőtere az I. világháborúban épült ki. 1968-ban csatolták Kolozsvárhoz, ma is annak városrészét képezi, és itt működik Kolozsvár nemzetközi repülőtere.

¹¹³ HM-HIM HL, PDF iratai. 175/Lü., 193/Lü. – 1918. 29. d. Az Aero 1918. december 10-i számában arról adtak hírt az olvasóknak, hogy a légügyi osztály egy repülőszázad (?) felállítását tervezte Nagyenyedre, de az aktuális politikai viszonyok egyelőre nem engedik meg a terv keresztülvitelét. *Hírek*. - In. Az Aero, 6. évf. 23–24. sz. (1918.12.10.) - p. 428.

¹¹⁴ HM-HIM HL, PDF iratai. 204/Lü. – 1918. 29. d.

¹¹⁵ HM-HIM HL, PDF iratai. 96/Lü. – 1918. 29. d.

területet és hangárt kívántak biztosítani, de az egység alkalmazott személyzetének összes járandóságát is magukra vállalták, annak államilag történő rendezéséig.¹¹⁶ Ez a kezdeményezés, ahogy a későbbiekben látható lesz, ki tudta nőni magát, és a tervezett benzinállomás helyett előbb egy repülőkülönítmény, majd egy teljes század települt Kecskemétre.

A nagyváradi repülőtelep felállítása érdekében is intézkedéseket foganatosítottak, érdekes módon itt sem csupán egy benzinállomás létesítéséről volt már szó, hanem egy hangár felállításáról kettő repülőgép mielőbbi odaküldése érdekében, majd két-három hangár és egyéb szükséges épületek négy-hat repülőgép számára.¹¹⁷

A Máramaroszigetre szánt benzinállomás kapcsán a tőle néhány kilométerre fekvő Aknaszlatina kormánybiztosa jelezte, hogy a község határában az osztrák–magyar 7. hadsereg által kiépített, kitűnő repülőtér van hangárokkal stb., ahol „repülőtelep azonnali felállítása lefoglalás és fosztogatás szempontjából aggálytalan. Idegen államok területéről jövő betörés esetén repülőtelep veszélyes helyzetbe kerülhet, hogy azonban ez a veszély fennforog-e, annak megítélése nem áll módomban.”¹¹⁸

Repülőterek létesítése ügyében Kassa, Losonc, Szatmárnémeti és Székesfehérvár szintén teljes lelkesedést mutatott, hajlandóak voltak ezügyben áldozatot is hozni, Szatmárnémeti, Kassa és Székesfehérvár vezetése például hangárt is kész volt építtetni saját költségen, míg Losonc és Nyitra városa ezt – előbbi anyag- és pénzhiányra hivatkozva – nem vállalta, emiatt ez utóbbi településekkel nem is számoltak a későbbiekben. A fennmaradó esetekben sem léptek azonban a tervek a megvalósítás útjára, mivel a november 22–23-i visszajelzések után két hónappal már teljesen megváltoztak a körülmények: Kassa, Losonc és Szatmárnémeti vonatkozásában az aktuális politikai viszonyok miatt a kormánybiztosság tárgytalannak ítélte a repterek felállítását, míg Székesfehérvárt illetően úgy látták, hogy egyelőre nincs rá szükség.¹¹⁹

Az önálló magyar repülőcsapatok felállításának és megszervezésének szerteágazó feladatai ellátására létrehozott Légügyi Kormánybiztosság nem bizonyult hosszú életűnek, 1918. november 29-én ugyanis a megszüntetéséről határoztak.¹²⁰ Ahogy Lányi Antal, a Magyar Pilóták Szövetségének elnöke írta a Népszava hasábjain: „*Ami a kormányt illeti, bizony ezekben az*

¹¹⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 195/Lü. – 1918. 29. d.

¹¹⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. 198/Lü. – 1918. 29. d.

¹¹⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 199/Lü. – 1918. 29. d.

¹¹⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 201/Lü. – 1918. 29. d.; HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőterek nyilvántartása. 28. d.

¹²⁰ MNL OL K 27 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944. 1918.11.29. (60. ülés) f. 4–5. Ahogy a korabeli szakmai folyóiratban írták: „*Hangay Sándor, akit a kormány a forradalommal együtt járó zavaros aviatikai viszonyok rendezésére és a magyar aviatika organizálásával bízott meg, miután eme missziójának eleget tett, állásáról leköszönt. Hangay tábortól pilóta százados azonban nem szűnik meg a magyar aviatika érdekében dolgozni, mert*

ügyekben elkövetett hibákat, sajnos, nem szakemberekre bízta az ügyek vezetését. De hogy a kormány jóindulattal vette a kezébe az ügyeket, annak éppen az a bizonyítéka, hogy a forradalom után pár nappal már „légügyi kormánybiztosságot” állított föl. Hogy ez az intézmény nem vált be, annak a kormány valószínűen nem oka.”¹²¹

3.1.2. 1918. DECEMBER

A kormánybiztosság megszüntetésével együtt átalakították az ideiglenes repülésügyi szervezetrendszert is. Az újabb tervezet¹²² szerint a Hadügyminisztériumban egy Légügyi csoportot (csoportfőnök: Hangay Sándor százados) állítottak fel, amelyhez a következő osztályok tartoztak:

A.) osztály¹²³ (osztályvezető: Thomka Zoltán őrnagy) vagy más néven légügyi katonai osztály;

B.) osztály¹²⁴ – Anyag szétosztás (osztályvezető: Bauer százados) vagy légügyi anyagrendező osztály;

C.) osztály¹²⁵ – Leszerelés (osztályvezető: Péchy Pál mérnök) vagy légügyi leszerelési osztály.

amint értesültünk, őt a kormány a hadügyminisztérium kebelében felállított légügyi osztály vezetésével fogja megbízni.” Hangay Sándor táb. pilóta a légügyek kormánybiztosa leköszönt. Hírek. - In. Az Aero, 6. évf. 23–24. sz. (1918.12.10.) - p. 428.

¹²¹ LÁNYI Antal: *Az aviatika szociális kérdései. Refleksiók.* - In. Népszava, 47. évf. 1. sz. (1919.01.01.) - p. 6. Nem tudni, hogy a kormánybiztosság miért nem vált be, erről nincs további információ.

¹²² HM-HIM HL, PDF iratai. 94/Lü. – 1918. 29. d. A vonatkozó iratok a korábbi szervezetrendszer iratai közé kerültek besorolásra, mindenféle dátum nélkül, amely különösen zavaróvá és nehezen elkülöníthetővé teszi az egyes verziók iratanyagát. Jelen szervezeti felépítésre vonatkozó adatok csak a későbbi, a megvalósítás során keletkezett egyéb iratok révén azonosíthatóak.

¹²³ Ügykör: 1.) Légicsapatok szervezése, új alakulatok, katonai ügyek, kiképzés, elhelyezés, új repülőterek létesítése és fenntartása, előírások. 2.) Tiszti és katonai pilóták, megfigyelő műszaki tisztviselők összes személyi ügyei és beosztásuk. 3.) A 2. pontban felsorolt személyek továbbképzését célzó, a repülőanyag kezelésével és gondozásával kapcsolatos és egyéb szakképző tanfolyamokba vezénylése iránti javaslatétel. 4.) A 2. pontban felsorolt személyek, továbbá gépszerezők és más szakmunkások kiképzését, kiegészítését és nyilvántartását célzó ügyek elintézése; legénységi előirányzatok. 5.) Pilóták és megfigyelők kinevezése és a pilóta- és megfigyelőjelvények adományozása. 6.) Repülőterek, benzinállomások, kényszerleszállóhelyek nyilvántartása. 7.) Repülőgépekről fényképfelvétel. Külön repülőterkép szerkesztése. 8.) A repülőanyagot átvevő bizottságok ellenőrzése. A szükséges repülőgépek, motorok és más repülőanyag gyáraktól való megrendelése. 9.) A leszerelésre átadható anyag megállapítása, a csoportbeli B.) osztállyal egyetértésben. 10.) A légicsapatok és röpszertárak gazdasági ügyeire vonatkozó ügyek szabályozása és gazdasági közgazdasági szemlék megtartása. 11.) A kiutalt költségvetési hányad kezelése, az erre vonatkozó és utalvány rendeletek szerkesztése, és ezen költségvetési hányad nyilvántartása a fennálló szabályok szerint. 12.) Az osztály ügyköréből kifolyó költségvetési előirányzatra való javaslatétel.

¹²⁴ Ügykör: 1.) A hadi repülőanyag nyilvántartása, szortírozása, használható állapotban lévő anyagoknak diszponálása, a nélkülözhetővé váló anyagoknak (gépek, motorok, repülőterek, építkezések, kaszárnyák stb.) a leszerelési osztálynak való átadása. 2.) Sérülten érkezett gépek és motorok javítása iránt szükséges rendelkezések megtétele, az erre vonatkozó elszámolások elvi ellenőrzése, a saját kezelésben lévő javító műhelyek vezetése, a központi anyagszertár üzemének ellenőrzése és elvi vezetése. 3.) A repülőgépek és motorok gyártása, a gyártás ellenőrzésének műszaki felügyelete, gépekre, motorokra és egyéb anyagokra vonatkozólag. 4.) Balloncsarnok és a székesfehérvári gázgyár üzembevétele és üzemben tartása, amennyiben üzemük egészében vagy részben feleslegessé válna, a csoportbeli C.) osztálynak való átadása. 5.) A wieni liquidáló bizottság jelentéseinek összefoglalása, elszámolások elvi ellenőrzése, az országban nem kapható anyagoknak a liquidálásnál csere útján való megszerzése, a volt fizetési és veszteségi kvóta számok megállapítása. 6.) A repülőanyagra nézve előforduló felszámolási fedezetek, elengedések, kártérítési ügyek, valamint az anyagok átadásánál felmerülő ügyek tárgyalása.

¹²⁵ Ügykör: 1.) Katonai célokra nem alkalmas, továbbá feles számban lévő repülőgépek, motorok és egyéb anyagok nyilvántartása, tárolása annak a polgári repülés céljaira való átadása, esetleg egyéb értékesítése. 2.) Ezeken a szük-

A légügyi katonai osztály alárendeltségében működött a Légi csapatok parancsnoksága, amely a törzsszázad és a törzsszertár mellett három csoportparancsnokság felett diszponált Budapest, Szeged és Debrecen központokkal. (A szervezeti rajzon a csoportparancsnokság kifejezések zászlóalj-parancsnokságokra lettek javítva, de a későbbiekben repülő zászlóaljak nem léteztek, ilyenekkel dokumentumokban nem lehet találkozni.) A budapesti csoportparancsnokság alá tartozott a kiképző osztály, a javítóműhely, a csoport anyagraktár, valamint négy repülőszázad: 1. repülőszázad (Budapest), 2. repülőszázad (Budapest), 3. repülőszázad (Kaposvár), 4. repülőszázad (Győr), valamint ez utóbbihoz tartozó repülőkülönítmény (Léva). A szegedi csoportparancsnokság két repülőszázadot és két különítményt irányított: 5. repülőszázad (Szeged) és a kecskeméti különítmény, valamint a 6. repülőszázad (Arad) és a nagyváradai különítmény. A debreceni csoportparancsnoksághoz ugyanennyi alakulatot rendeltek: 7. repülőszázad (Szatmárnémeti) és hozzá kapcsolódva a beregszászi különítmény, valamint a 8. repülőszázad (Kassa) és a miskolci különítmény. Mindegyik csoportparancsnokságon egy gazdasági hivatal tevékenykedett, az anyagraktár pedig a légügyi anyagrendező osztály alárendeltségében működött.¹²⁶ (Lásd a 4.4. sz. mellékletet.)

A Honvédelmi Minisztérium Légügyi Osztályának 1918. december 23-án kelt, a hadügyminiszter helyettesének címzett átiratából ismert a „felállítás alatt álló légügyi csoport beosztása”, amely a fenti tervezettel összhangban szervezte meg a csoportot, (egyelőre) kettő osztállyal:

Légügyi csoport – csoportvezető: Hangay Sándor százados, titkár: dr. Varjú Vilmos tartalékos főhadnagy, titkár: Fákla István főhadnagy;

A.) osztály – osztályvezető: Thomka Zoltán őrnagy, osztályvezető-helyettes: Lukáts Károly százados, beosztott tiszt: Pál Andor százados, Csenkey Géza százados, Fekete Örs százados, Gálffy Béla főhadnagy, dr. Szentkirályi Ákos főhadnagy, dr. Balogh József;

séges átalakítások javaslatba hozása és a kivitelről való intézkedés. 3.) Az értékesítésből eredő pénzek és az átalakításokra fordított pénzek számadásainak elvi (műszaki és jogügyi) ellenőrzése. 4.) A feleslegessé vált repülőterek bérletének megszüntetése, amennyiben azok katonai tulajdont képeztek, értékesítése, bérbeadása, esetleg eladása. 5.) A repülőtereken emelt kincstári épületek kezelése, bérbeadása, esetleg eladása. 6.) A feleslegessé váló kaszárnyák más célra való felhasználás iránt a hatóságokkal való érintkezése. 7.) A csoportbeli A) és B) osztállyal, továbbá repülőgépek és egyéb anyagok polgári felhasználása iránt a kereskedelemügyi minisztérium megfelelő osztályaival az összeköttetés fenntartása. 8.) A munkásügyi megbeszéléseken való részvétel és véleményezés, ezen megbeszéléseken a jegyzőkönyvek vezetése, a tárgyalások eredményének nyilvántartása. Munkáskérdésben és munkásjóléti kérdésekben (balesetbiztosítás, betegsegélyezés stb.) előterjesztések és véleményezések.

¹²⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 94/Lü. – 1918. 239–242., 288. f. 29. d. A tervezet részletezése azért kap kiemelt helyet, mert a szervezetrendszeri átalakítások e lépcsője valamennyi eddigi, a témát feldolgozó írásból kimaradt, enélkül pedig nehezen értelmezhető az 1919. január-február felálló szervezet. Fennmaradt egy másik, nem teljes vázlat is, amely szerint minden repülőcsoporthoz gazdasági hivatal, pótszázad, javítóműhely és raktár tartozott, valamint három repülőosztály felett rendelkezett. Ez egybevág a légi csapatok parancsnokságának későbbi felépítésével, legalábbis amelynek kiépítéséhez hozzáfogtak. Jelölték továbbá a vázlaton a ballon(alakulás)t is minden további részletezés nélkül.

B.) osztály – osztályvezető: Kenese Waldemár százados, beosztott tisztok: Király Kornél százados, dr. Hexner Ervin tartalékos főhadnagy, Zachariás István tengerész mérnök, Ehrenfeld Jenő tartalékos főhadnagy, Brüll Kálmán tartalékos hadnagy.¹²⁷

Látható, hogy a Légügyi Kormánybiztosság szerveinél szolgáló tisztok legnagyobb része az új szervezetben is közreműködött, ott pozíciót viselt.

A Hadügyminisztérium előírásai¹²⁸ alapján 1918. december 27-én véglegesen megállapították az újonnan szervezett magyar repülőcsapatok egyes alakulásainak elnevezéseit (példákkal, amely egyúttal az aktuális szervezeti hierarchiát is bemutatja):

- „M[agyar]. repülőcsapat parancsnokság” (mint az összes repülőcsapatok parancsnoksága);
- „M[agyar]. II. repülőcsoport parancsnokság” (mint zászlóalj-parancsnokság);
- „M[agyar]. repülőcsapat törzsszázada” (mint személygyűjtő század);
- „M[agyar]. 3. repülőosztály” (mint század);
- „M[agyar]. 3. repülőosztály különítménye” (mint kikülönített része [szakasza] egy századnak);
- „M[agyar]. katonai repülőanyagszertár” (mint intézet és leszerelési-rendezőraktár) /a későbbi arzenál/;
- „M[agyar]. repülőcsapat törzsszertára” (mint a Magyar repülőcsapat-parancsnokság kézi anyagraktára);
- „M[agyar]. I. repülőképzőosztály” (mint a három repülőcsoport-parancsnokság székhelyein lévő egyesített iskola- és pótosztály);
- „M[agyar]. I. repülőjavítóműhely” (a három repülőcsoport-parancsnokság székhelyein);
- „M[agyar]. I. repülőanyagraktár” (a három repülőcsoport-parancsnokság székhelyein, mint a csoport kézi raktára).¹²⁹

A fentiekben hivatkozott tervezethez – pontosabban annak alapját képező szervezeti ábrához – képest annyi változás történt, hogy immár nem csak a budapesti, hanem mindhárom csoportparancsnokságnál számoltak egy-egy kiképzőosztállyal, javítóműhellyel és anyagraktárral.

További változást jelentett a repülőcsapatok vezetésében, hogy bár 1918 decemberében Petróczy István alezredest kinevezték a repülőanyagszertár parancsnokává,¹³⁰ 1919. január 1-jén már mint a légügyi (katonai) osztály – aznaptól irányító – vezetője igyekezett meghatározni

¹²⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. sz.n. 859. f. 29. d.

¹²⁸ A hivatkozott irat: Áttekintés a magyar hadsereg egyes alakulásainak tervezett elnevezéséről. HM 1264/bkn. 1918. 1/a osztály.

¹²⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 461/bk. 37. o. – 1918. 29. d.

¹³⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 416/Lü. – 1918. 29. d.

és pontosan körülírni az osztály ügykörét, vagyis (ismét) ő lett a repülőcsapatok kvázi első embere.¹³¹

3.1.3. 1919. JANUÁR – MÁRCIUS 21.

1918. december és 1919. január folyamán nyilvánvalóvá vált, hogy a rendelkezésre álló repülőanyaggal és személyzettel nem tartható fenn a korábban tervezett alakulatszám, emellett a demarkációs vonal folytonos eltolódásával a repülőcsapatok vezetése kénytelen volt számos fontos repülőtérről is lemondani. Ez alapján rendre módosították a repülőalakulatok számát, elhelyezkedését, valamint típusát, a december végi elképzelések nyomán pedig 1919. január 23-án már egy aktualizált hadrendi ábra látott napvilágot – jól mutatja a változások gyors ütemét, hogy ez az 1919. január 11-ére datált verzió jelentősen átalakított változata volt. Eszerint a repülőcsapatok a következő képet mutatták (lásd a 4.5. sz. mellékletet is):

Légi csapat parancsnokság (Budapest)

I. Repülőcsoport parancsnokság (Budapest)

1. repülőosztály (Mátyásföld), 2. repülőosztály (Albertfalva), 3. repülőosztály (Győr),
4. repülőosztály (Kaposvár), 4. repülőosztály különítménye (Szombathely), kiképző osztály, javítóműhely, anyagraktár, gazdasági hivatal;

II. Repülőcsoport parancsnokság (Szeged)

¹³¹ HM-HIM HL, PDF iratai. 492/bk. 37. o. – 1918. 29. d. A 37. vagy Légügyi osztály ügyköre: Magyar légi csapatok szervezése; új alakulatok. Katonai ügyek. Csapatelhelyezés, kiképzés, előírások; sajtó ügyek. Polgári és katonai légiügyek harmóniába helyezése – összeegyeztetése. Idegen hatalmak légügyi működésének szemmel kísérése, intézményeinek szemmel tartása, és érintkezés a kereskedelemügyi minisztériummal egyetértőleg. Légügyi meteorológiai berendezések szervezése, amennyiben a katonai repülés céljainak szolgálnak. Összeműködés a Magyar Meteorológiai Intézettel. Légijárművekből való terepfelvétel a Magyar Földrajzi Intézettel kapcsolatban. Légi csapatok személyi ügyei. Munkás beosztás, iskolák, tanfolyamok. Magyarország területén fekvő vagy a wien-i liquidáló bizottság útján még odakerülő repülő- és léghajósanyag feletti rendelkezés és annak felosztása: I. katonai II. polgári repülés céljaira és III. értékesítés végett az anyag leszerelési osztálya rendelkezése alá bocsátása céljából. A légi csapatoknak repülőanyaggal való ellátása, azoknak nyilvántartása és felhasználásuknak ellenőrzése. Új beszerzések. Repülőgép- és motorgyárakban a Magyar Hadügyi Kincstár részére épülő légijárművek gyártása feletti felügyelet. Légügyi alakulások részére szükséges autók, motorkerékpárok és üzemanyag kiutalása az illető kb. osztályoktól. Gép- és anyagjavítás. Légi forgalmi állomások berendezése. A gépekre és anyagokra vonatkozó számlák elvi és műszaki szempontból való ellenőrzése; árak és ajánlatok felülvizsgálása, költségvetés; kártérítési ügyek. Légügyi építkezésekre vonatkozólag véleményezési jog. Tárgyalás és összműködés műszaki ügyekben és légi jogi tervekben a polgári repülés céljait szolgáló „Légügyi bizottság”-gal. A wien-i légügyi liquidáló bizottság munkálatainak elvi irányítása és elszámolásainak elvi ellenőrzése. A repülőgépgyárak munkásügyeire befolyás a kb. illetékes osztályokkal egyetértésben. A repülőipar gyárainak munkásügyi megbeszélésein a Hadügyi minisztérium érdekeinek képviselője. Idegen repülőanyagnak a gyűjtése és nemzetközi jog értelmében való kezelésének elbírálása katonai szempontból. Hivatalos légi posta, esetleg polgári légi posta, összeköttetési és propaganda célokra való felhasználása a repülőcsapatoknak. Repülőgépek, autók, motorkerékpárok hivatalos kiküldetésének elrendelése. A kiutalt költségvetési hányad kezelése, az arra vonatkozó utalványrendelet szerkesztése és ezen költségvetési hányad nyilvántartása a fennálló szabályok szerint; az osztály ügyköréből kifolyó költségvetési előirányzatra való javaslattevés. Gazdaságkezelési illetékügyek. Az összes légi csapatok fölötti szemlejeg.

5. repülőosztály (Szeged), 5. repülőosztály különítménye (Kecskemét), 6. repülőosztály (Szeged), kiképző osztály, javítóműhely, anyagraktár, gazdasági hivatal;

III. Repülőcsoport parancsnokság (Debrecen)

7. repülőosztály (Debrecen), 8. repülőosztály (Debrecen), kiképző osztály, javítóműhely, anyagraktár, gazdasági hivatal.¹³²

Anyagraktár (Zalaegerszeg)

A legnagyobb átalakítások az épp alakulófélben lévő III. repülőcsoportot érték, az 1919. január 20-i helyzetjelentés szerint a 7. repülőosztály ekkor már teljes anyagával bevonult Beregszászból Debrecenbe, ahol a repülőtéren még nem volt hangár és sátor, ezért a repülőgépeket leszerelték és a reptértől 1,5 km-re lévő szénaraktárban helyezték el ideiglenesen. Hasonlóképp Debrecenben voltak már a miskolci különítmény tagjai is, ezenkívül pedig Steiner József százados repülőcsoport parancsnok kérte a 8. repülőosztály egy tisztjének és két altisztjének oda-irányítását, valamint a kiképző osztály, az anyagraktár és a javítóműhely parancsnokainak, továbbá a gazdasági hivatal főnökének kijelölését és útba indítását is.¹³³

1919 első három hónapjában ugyanakkor a működőképes alakulatok számában jelentős előrelépések figyelhetők meg, de különböző nehézségek miatt a tervezett nyolc repülőosztály még így sem volt teljesnek mondható. Feladataik legnagyobb részét propaganda célú repülések tették ki, mindez csak március hónapban változott, amikor már a legtöbb esetben felderítéssel párosult a propaganda tevékenység.

3.1.4. 1919. MÁRCIUS 21. – AUGUSZTUS 1.

A következő nagyobb mérvű átalakítás egybeesett a Tanácsköztársaság megalakulásával. A 37. (légügyi) osztály 1919. március 24-én kiadott rendeletének bevezető soraival tudatta a repülőcsoportokkal a bekövetkezett változásokat. „*A párisi békekonferencia Vix alezredes útján f. hó 20-án a Magyar Népköztársaság elnökének átnyújtott jegyzékében olyan követelésekkel lépett föl, hogy a M. Népköztársaság Kormánya azokat nem teljesíthette és Károlyi-val az élén lemon-*

¹³² HM-HIM HL, PDF iratai. 120/bk. 37. o. – 1919. 30. d. Az 1919. január 11-i ábráról törölték az I. repülőcsoporthoz tartozó lévai és a II. repülőcsoporthoz tartozó nagyváradai különítményt (utóbbi állomáshelyének Kecskemétet jelölték ki), valamint többszöri módosításokat hajtottak végre a III. repülőcsoport esetében: a 7. repülőcsoportot eredetileg Szatmárnémeti és Beregszász kettős állomáshellyel jelölték, előbb az elsőt, majd a másodikat is kihúzták, és Debrecenre jelölték meg az alakulat állomáshelyének, de törölték a beregszászi és miskolci különítményt is. Szombathelyre kiképző osztály helyett repülőkülönítményt helyeztek. Kérdőjelek szerepelnek Pándorfalu, Székesfehérvár és Arad nevével.

¹³³ Uo. A fenti kinevezések valószínűleg nem történtek meg, mivel ez a szervezetrendszer ilyen formában sosem állt fel, ahogy a 8. repülőszázad sem települt Debrecenbe.

dott. Az uralmat Magyarországon a M. Szociáldemokrata Párt és a Magyarországi Kommunista Pártjának egyesítéséből keletkezett Magyarországi Szocialista Párt vette át. Az új párt f. hó 21-én proklamálta a Magyar Tanács Köztársaságot s a kinevezett népbiztosok tanácsa szövetséget kötött az Orosz Szovjet Kormánnyal.

Az összes repülő alakulások mostantól kezdve az új vörös hadsereg szolgálatában állanak s hadiállapotba helyezettek tekintetnek.”¹³⁴

A fenti, „a vörös hadsereghez tartozó magyar repülőalakulatok beosztásáról és hadilábra helyezéséről” szóló rendelet a repülőalakulatok beosztását egyelőre érintetlenül hagyta, a korábbi szervezeti felépítésből mindössze a törzsszázadot, valamint a Budapest, illetve Szeged központtal működő I. és II. Repülőcsoport parancsnokságot szüntették meg. A miskolci különítményt pedig a Debrecenben lévő ember- és anyagállományával egyelőre a 7. repülőosztályhoz csatolták.

A rendelet szerint ekkor a következő repülőalakulások álltak fenn:

Magyar Repülő Csapatparancsnokság (Budapest) pk.: Steiner József

Magyar Repülő Anyagszertár (Cinkota) pk.: Majthényi Gyula

1. magyar repülőosztály (Mátyásföld) pk.: Hány László

2. magyar repülőosztály (Albertfalva) pk.: Csenkey Géza

3. magyar repülőosztály (Győr) pk.: Endresz György

4. magyar repülőosztály (Kaposvár) pk.: Kammerer Andor

4k magyar repülőkülönítmény (Szombathely) pk.: Albrecht Alfréd

5. magyar repülőosztály (Szeged) pk.: Martinek Vince

5k magyar repülőkülönítmény (Kecskemét) pk.: Haag Ágoston

6. magyar repülőosztály (Békéscsaba) pk.: Korbuly László

7. magyar repülőosztály (Debrecen) pk.: Alexay András

8. magyar repülőosztály (Rákos) pk.: Hartzer Sándor

Magyar repülőképző osztály (Szeged) pk.: Horváth István

Magyar repülőgépjavító műhely (Szeged) pk.: Fabinyi Elek

Magyar Léghajós különítmény (Székesfehérvár) pk.: Allersdorfer Ferenc

Magyar Repülő Anyagszertár (Csót) pk.: Ehlers Oszkár

¹³⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 737/bk. 37. o. – 1919. 27. d.

Az esetlegesen várható légitámadásokkal szembeni intézkedések (lásd a 7.1. fejezetben), valamint a folyamatos, éjjel-nappal fenntartandó telefonügyelet mellett érdemes megemlíteni a rendelet azon előírását, hogy lehetőség szerint az összes repülőgépet el kell látni a piros-fehér-zöld (!) ék alakú felségjellel a szárnyakon és a törzsön.

A politikai változás nyomán felállt új Vörös Repülőcsapatok szervezetének kialakítására 1919. április 8-án került sor. A repülőosztályok helyett repülőszázadokat hoztak létre, amelyeket tábori alakulatoknak minősítettek. Így az 1-6. repülőszázadokat az azonos számot viselő gyaloghadosztályoknak, a 7. repülőszázadot a Székely különítménynek, a 8. harci repülőszázadot közvetlenül a Légügyi osztálynak, míg az újonnan felállított vízirepülő-századot a Hadihajós Főparancsnokságnak rendelték alá. A repülőszázadok csak katonai alkalmazási, fegyelmi és gazdasági-közigazgatási tekintetben voltak a hadosztály-parancsnokságoknak alárendelve, minden egyéb (személyi, beosztási, anyag-utánpótlási, kiképzési stb.) tekintetben továbbra is a Repülő-csapat Parancsnokság útján a Hadügyi Népbiztosság 37. (Légügyi) osztálya intézkedett. A március 24-i rendelet szervezeti beosztásánál már látható volt, hogy a csoportparancsnokságok megszűntek, ez a rendelet ezt ki is mondta, egyúttal meghatározta ezek további sorsát is. Eszerint a budapesti I. Repülőcsoport Parancsnokság személyzete a Repülőcsapat Parancsnokság állományába, a volt szegedi II. Repülőcsoport Parancsnokságé a kecskeméti 5. repülőszázadéba, míg a debreceni III. Repülőcsoport Parancsnokság személyi állománya a 7. Székely repülőszázad állományába olvadt be.¹³⁵ Valamennyi repülőalakulás élére toborzóbizottsági elnököt neveztek ki, és részletesen előírták a toborzás, az állományok összeállításának, valamint a bizalmi férfiak választásának szabályait (lásd később, a személyi állományról szóló fejezetben).¹³⁶

A rendelet a fenti, megszüntetett egységeken kívül az alábbi repülőalakulatokat határozta meg (lásd a 4.6. sz. mellékletet is):

Repülőcsapat parancsnokság (Budapest) pk. és tb. eln.: Steiner József

1. repülőszázad (Kaposvár) tb. eln.: Kammerer Andor

2. repülőszázad (Albertfalva) tb. eln.: Csenkey Géza

3. repülőszázad (Rákos) tb. eln.: Hartzler Sándor

¹³⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. Magyar Hadügyi Népbiztosság 7848/el. 37. – 1919. 28. d.

¹³⁶ Az új toborzóbizottságok elnökeit az alakulatok katonáinak választása alapján a repülőcsapatok bizalmi testülete végrehajtó bizottságának, a Hadügyi Népbiztosság politikai megbízottjainak, valamint a repülőcsapat toborzójának meghallgatása után nevezte ki a hadügyi népbiztos. Ettől függetlenül, vagy épp ennek ellenére a toborzóbizottságok elnökei lényegében megegyeztek a korábbi parancsnokokkal, akik később szintén ugyanezt a pozíciót töltötték be.

4. repülőszázad (Győr) tb. eln.: Endresz György
 4k repülő különítmény (Szombathely) tb. eln.: Albrecht Alfréd
 5. repülőszázad (Kecskemét) tb. eln.: újraválasztandó
 6. repülőszázad (Békéscsaba) tb. eln.: Korbuly László
 7. Székely repülőszázad (Debrecen) tb. eln.: Alexay András
 8. harci repülőszázad (Mátyásföld) tb. eln.: Hány László
 Vízirepülő század (Csepel) tb. eln.: Wollemann István
 Repülő anyagszertár (Cinkota) tb. eln.: Majthényi Gyula
 Repülő és léghajós anyagraktár (Székesfehérvár) tb. eln.: Allersdorfer Ferenc
 Repülő anyagraktár (Csót) tb. eln.: Ehlers Oszkár

Külön rendelkezett a szegedi repülőképző osztályról (tb. eln.: Horváth István), amelyet Szeged francia megszállás alóli felszabadulását követően újra üzembe kívántak helyezni, hasonlóképp a szeged-rókusi Repülőgépjavitó műhelyt (tb. eln.: Fabinyi Elek), azzal a kitételrel, hogy amennyiben ez rövid időn belül nem történik meg, úgy a kiképző osztályt Szombathelyen állítják fel, a cinkotai repülőanyagszertár pedig egy repülőgépjavitó műhellyel lesz kibővítvé.¹³⁷

A végleges átszervezés a Hadügyi Népbiztosság május 28-i rendeletével történt meg, amely szerint:

„1. A vörös repülőcsapatok azon részei, melyek a hadrakelt sereghez tartoznak és hadsereg-főparancsnokság rendelkezésére állanak, táborig repülőcsapatoknak neveztetnek. Ide tartoznak: A Vörös Repülőcsapat Parancsnokság s ennek alárendelve az 1-9. repülőszázad.

a) Az említett századoknak valamely táborig magasabb parancsnoksághoz hadműveleti szempontból történő alárendelését esetről-esetre a hadsereg főparancsnokság fogja szabályozni.

b) Az 1-6. repülő századok mostantól kezdve »1-6. vörös repülőszázad«-oknak neveztetnek át. A volt 7. Székely repülőszázad a 7. vörös repülőszázad elnevezést kapja. A volt együléses 8. repülőszázad új elnevezése »8. vörös harci repülőszázad« lesz. A volt vízirepülő század pedig a »9. vörös vízirepülő század« elnevezést kapja.

¹³⁷ A fenti ábrán feltüntetett szervezeti felépítés alacsonyabb szintjei a következők voltak: Hadügyi Népbiztosság 37. osztálya: Irodavezetőség, Szervezési és forgalmi előadó, Személyi előadó, Műszaki előadó, Műszaki gazdasági főcsoport, Légítámadást elhárító parancsnokság, Repülőgépgyárak felügyelője; Repülőcsapatok parancsnoksága: Irodafőnökség, Hadműveleti és forgalmi osztály, Személyügyi osztály, Aviatikai osztály, Gépkocsiosztály, Orvosi főnökség; Repülő pótkeret parancsnokság: Léghajózási osztály, Gazdasági hivatal, Élelmezési hivatal, Jóléti bizottság;

c) *A vörös repülőszázadok mindennemű igényléseiket a vörös repülőcsapat parancsnokságához nyújtják be, mely azokat összegezve a hadseregfőparancsnokság rendelkezései szerint vezeti tovább. Általában a repülőcsapat parancsnokság az összes személyi és műszaki anyagigényléseit (kivéve az autóanyagot) közvetlenül a hadügyi népbiztosságnak (37. oszt.) terjeszti elő.*

d) *A repülőcsapat parancsnokság székhelye Budapest – hatásköre megfelel egy csapattest parancsnokságénak. Feladata: az összes alárendelt tábori repülő alakulásoknak személyi és anyagi tekintetben való nyilvántartása, központi vezetése és irányítása s azok harckészségéről való gondoskodás.*

A hadseregfőparancsnokság 52/1201. sz. távirati rendelete értelmében a hadseregfőparancsnokságnak közvetlenül alárendelt repülőszázadok felett a taktikai vezetést a hadseregfőparancsnokság utasításai alapján a repülőcsapat parancsnokság veszi át.

2. Az eddig fel nem sorolt repülő alakulások, mint mögöttes országbeli repülőalakulások számítanak, melyek felett a hadügyi népbiztosság rendelkezik.”¹³⁸

A korábbi rendeletben meghatározott állandó alárendeltségek tehát nem voltak hosszú életűek, a századbeosztások már az első harcok következtében jelentősen átalakultak és a későbbiekben is egy, a fronthelyzethez igazodó, ugyanakkor rugalmas alárendeltséget próbáltak kialakítani. Az egyes hadműveletekhez jelentős átcsoportosításokat és átszervezéseket hajtottak végre, így például az ún. második miskolci csatát követő északi hadjáratot öt repülőszázad segítette, a június második felében megélénkülő északnyugati front feladatainak ellátására három repülőszázadot helyeztek az V. hadtest alárendeltségébe, de a júliusi tiszai offenzívában is négy repülőszázad támogatta közvetlen alárendeltségben a gyalogságot.

A Vörös Repülőcsapatok utolsó egységeként 1919. június 21-én a Hadsereg-főparancsnokság elrendelte a 10. harci repülőszázad felállítását Budapest védelmére.¹³⁹ A századot június végén már mint aktív alakulatot említik, de kérdéses, hogy az egyetlen újonnan felállított repülőalakulatnak volt-e egyáltalán bevetése.

3.1.5. 1919. AUGUSZTUS – DECEMBER

A tanácskormány bukását és a harcok befejeződését követően néhány repülőszázad el tudott menekülni a bevonuló román csapatok elől, ezek a Dunántúlon kerestek menedéket. A 8. harci

¹³⁸ HM-HIM HL, MTK iratai. 10756/el. 37. o. – 1919. 27. d. Érdemes megjegyezni, hogy a „vörös” jelzőhöz a rendelet megjelenését követően maga a Repülőcsapat Parancsnokság sem ragaszkodott. A kiadott parancsnokban ugyanis következetesen elhagyták azt ugyanúgy, ahogy az egyes századok is szinte kivétel nélkül mellőzték jelentéseikben.

¹³⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 1537/bk. 27. d.

repülőszázad Hány parancsnoksága alatt előbb Györszemerére, majd Szombathelyre vonult vissza, és a kecskeméti 5. repülőszázad nagy részének is sikerült Lajosmizsén és Ferencvároson keresztül – Jutason még hozzájuk kapcsolták a kaposvári század szerelvényét is – Szombathelyre bevonulnia. Rajtuk kívül a győri század települt át a vasi megyeszékhelyre, ami az utolsó mentsvárnak számított.

A Nemzeti Hadsereg repülőcsoport-parancsnokságának felállítására már augusztus 7-én ideiglenes intézkedés történt, egyúttal meghatározták annak alárendeltségi viszonyait is. A Honvédelmi Minisztérium 1919. augusztus 11-i rendelete értelmében a volt „Légügyi csoport” megszűnt, és 37. repülésügyi osztállyá alakult át, amely egy műszaki és egy szervezési osztályból állt. A 37. osztály élére újfent Petróczy István alezredest nevezték ki.¹⁴⁰ „Az egyes repülő parancsnokságok és alakulatok újraélesztése céljából, azoknak vezetésével, a felettes parancsnokok előterjesztésére, ideiglenesen” a következő tiszteket bízták meg:

A Hadügyminisztériumnak közvetlenül alárendelve:

Repülőcsapat parancsnokság – pk.: Steiner József szds.

Repülő pótkeret parancsnokság – pk.: Kara Jenő szds.

Repülő anyagszertár parancsnokság – pk.: Majthényi Gyula szds.

A Repülőcsapat parancsnokságnak közvetlenül alárendelve:

1. repülőszázad – pk.: Zichy Herman szds.

2. repülőszázad – pk.: Csanády Imre fhdgy.

3. repülőszázad – pk.: Hartzer Sándor szds.

4. repülőszázad – pk.: Stoján Viktor szds.

5. repülőszázad – pk.: Schön Sándor szds.

6. repülőszázad – pk.: Schwéger Béla fhdgy.

7. repülőszázad – pk.: Wágner János szds.

8. repülőszázad – pk.: Storer Viktor fhdgy.

9. repülőszázad – pk.: Wollemann István sh.hdgy.

10. repülőszázad – pk.: Gergye József szds.

A Repülő pótkeret parancsnokságnak közvetlenül alárendelve:

Repülő pótosztály – pk.: Kosch János fhdgy.

¹⁴⁰ A 37. osztály újraelakítására 1919. augusztus 19-én adtak ki intézkedést, ügykörét szeptember 18-án állapították meg, amely magában foglalta a repülőalakulatok és gyárak összes anyagával való rendelkezést, a gyárak üzemének irányítását, és velük szemben a katonai érdekek képviseletét, a gyári számlák ellenőrzését, a repülőalakulatok el-látását és felszerelését, az anyagok nyilvántartását, tárgyalásokat a Polgári Légügyi Bizottsággal, a volt közös anyag felszámolását a bécsi Likvidáló Bizottsággal, valamint a repülőcsapat személyi leszerelését, az átszervezés előkészítését, és a személyi nyilvántartást. HM-HIM HL, HM iratai. 1896/bk. 37. – 1919. 982. d.

Repülő kiképző század – pk.: Albrecht Alfréd fhdgy.

A Repülő anyagszertárnak közvetlenül alárendelve:

Repülő anyagraktár (Csót) – pk.: Ehlers Oszkár szds.

Repülő és léghajós anyagraktár (Székesfehérvár) – pk.: Allersdorfer Ferenc fhdgy.¹⁴¹

A fentiekből egyértelműen látható, hogy a katonai vezetés egyelőre alapvetően a meglévő egységekkel kalkulált, több esetben a parancsnokok személye sem változott, más esetekben a felbomlott századok élére új parancsnokok kerültek; előfordult, hogy az adott század állományából, és csak ritkán történt változás az alakulat élén a kérdéses megbízhatóság vagy egy előrelátható/megkezdett vizsgálat miatt.

A román csapatok Magyarországon tartózkodása, a Nemzeti Hadsereg formálódása, valamint a politikai helyzet átalakulása egy átmeneti időszakot jelentett a repülők számára is. A Nemzeti Hadsereg repülőcsapatainak tagozódását és alárendeltségi viszonyait az 1919. október 12-én kiadott rendeletben szabályozták, amely a korábbiakhoz képest jelentős változást hozott.¹⁴² Eszerint a Magyar Repülőcsapat Parancsnokság a Fővezérség I.b. osztályaként, annak mindenkori székhelyén kapott beosztást. A parancsnok egyben az I.b. osztály vezetője és repülésügyi előadója volt, hatásköre megfelelt egy csapattest-parancsnokénak. A Szegeden létező és/vagy működő alakulatokat illetően a korábbi II. Repülőcsoport Parancsnokságot¹⁴³ mint Szegedi Repülőcsoport Parancsnokság a szegedi kerületi (körlet) parancsnoksághoz osztották be, parancsnoka egyúttal a kerületi (körlet) parancsnokság repülésügyi előadója lett, a parancsnok hatásköre pedig kikülönített osztályparancsnokénak felelt meg. Az 1. repülőszázad a Szegedi Repülőszázad, a kiképzőszázad illetve pótkeret a Szegedi Repülő-kiképzőszázad, a repülőgépjavító műhely pedig a Szegedi Repülőgépjavító Műhely elnevezést kapta. Ezenkívül a Szombathelyen települt „dunántúli repülőszázad” elnevezése Szombathelyi Repülőszázadra változott, amelynek parancsnoka a szombathelyi katonai kerületi parancsnokság repülésügyi előadója is lett. A Fővezérség központjában működő repülőkülönítmény Siófoki Repülőkülönítményként, az addigi budapesti repülőszázadokat felszámoló parancsnokság pedig mint Buda-

¹⁴¹ HM-HIM HL, HM iratai. 201.085/Lü. 37. – 1919. 982. d.

¹⁴² Ennek talán első lépése az új siófoki repülőalakulat felállítása, amelyről Soós Károly tábornoknak, a Nemzeti Hadsereg első vezérkari főnökének 1919. augusztus 12-én kelt átíratából értesülhetünk: „A fővezérség Siófokon fog letelepedni. Összeköttetés végett Szegeddel szándékunk Siófokon repülőteret improvizálni és ide Győrből 2-3 repülőgépet hozni. Kérek egy rádióállomást Siófokra és egyet Szegedre.” HM-HIM HL, VKF iratai. 251/hdm. – 1919. 1. d.

¹⁴³ Érdekes, hogy a rendeletben ez az egység szerepel, mivel a repülőcsoport-parancsnokságokat a Tanácsköztársaság kezdetén hivatalosan megszüntették – ahogy ez korábban látható volt –, Szegeden mégis használatban maradt az elnevezés.

pesti Repülőszázad funkcionált tovább, utóbbi egyelőre repülőgép nélkül alakult meg, parancsnoka pedig a budapesti katonai kerületi (körlet) parancsnokság repülésügyi előadójaként is működött. (Lásd a 4.7. sz. mellékletet.)

A Magyar Repülőcsapat Parancsnokság minden tekintetben közvetlenül a Fővezérségnek, míg a szegedi alakulatok a szegedi repülőcsoport-parancsnokságnak lettek alárendelve.

Személyi, anyagi és kiképzési tekintetben ezen egységek a Magyar Repülőcsapat Parancsnokságnak alárendeltségébe tartoztak. A csóti repülőtelep, a székesfehérvári repülő- és léghajós anyagraktár, valamint a még megszállt területeken lévő repülőterek a Hadügyminisztérium 37. osztályának, majd ennek megszűnése után „az aviatikai anyagra vonatkozó ügyek pedig a Katonai Közigazgatási Főcsoport Főnökének ügykörébe lépnek.”¹⁴⁴

A 37. (légügyi) osztály 1919. november 18-i megszűnése után az osztály ügykörébe tartozó elvi kérdéseket, a gyárak üzemének irányítását és az aviatikai személyzet nyilvántartását is az I.b. osztály vette át. A Repülőcsapat Parancsnokság alárendeltségébe a Szegedi Repülőcsoport Parancsnokság (a szegedi repülőszázad, a repülőkiképző-század és a repülőgépjavitó műhely), a szombathelyi és budapesti repülőszázad, valamint a siófoki repülőkülönítmény tartozott. A parancsnokság vezetője Bogyay Artúr őrnagy lett, a beosztottak pedig Pál Andor százados, Gálffy Béla, Weldin Ferenc és Kazay Kálmán főhadnagyok. A Fővezérség I.b. osztálya 1920. január 25-én megszűnt.¹⁴⁵

A Szegedi Repülőcsoport Parancsnokságot a szegedi Kerületi Parancsnokságnak alárendelve hozták létre, Czapáry Jenő százados vezetésével. A parancsnokságot 1920. elején megszüntették, mivel feleslegessé vált. Személyzete a szegedi repülőszázadhoz vonult be, állománya kettő tiszt, kettő altiszt és hat főnyi legénység volt. A Repülőcsoport kötelékébe tartozott a Szegedi Repülőszázad, Horváth István százados parancsnoksága alatt. Személyi állománya 1919. november 30-án kilenc tiszt és 44 főnyi legénység, míg 1920. február 1-jén nyolc tiszt, kettő altiszt és 46 fő legénység. Ezen idő alatt három startkész repülőgéppel rendelkeztek.¹⁴⁶

A Szegedi Repülőkiképző-század parancsnokának Martinek Vince századost nevezték ki, a század állománya 1919. december 15-én négy tiszt, négy altiszt és 35 főnyi legénység volt,

¹⁴⁴ HM-HIM HL, HM iratai. 18.600/el. C. – 1919. 982. d.

¹⁴⁵ HM-HIM HL, VKF iratai. 1698/I.b – 1919. 1. d. Érdemes megemlíteni, hogy a katonai vezetés korábban meglehetősen optimista volt a leendő repülőalakulatok tekintetében, 1919. július 27-én ugyanis repülőgépek beszerzése ügyében a hadügyminiszternek címzett megkeresésében öt tervezett repülőszázad felállítása szerepel. HM-HIM HL, VKF iratai. 16/hdm. – 1919. 1. d.

¹⁴⁶ HM-HIM HL, VKF iratai. 2353/I.a. – 1919. 2. d.

míg a Szegedi Repülőgépjavító Műhely parancsnoka Fabinyi Elek százados, a műhely állománya pedig 1919. december 15-én öt tiszt, kettő altiszt és 109 fő legénység.¹⁴⁷

A Szombathelyi Repülőszázadot a szombathelyi Körletparancsnokságnak rendelték alá, élére a Szombathelyre visszavonult egykori 8. harci repülőszázad parancsnoka, Hány László százados került. Személyi állománya 1919. november 20-án 15 tiszt és 56 fő legénység, december 10-én pedig 16 tiszt, 13 altiszt és 55 főnyi legénység. Előbbi időpontban öt, utóbbiban kettő startkész repülőgéppel bírt a század.¹⁴⁸ A szombathelyi repülőtér rendbehozatalára felállították a Repülőtér-gondnokságot, melynek vezetésével Albrecht Alfréd főhadnagyot bízták meg.

A Siófoki repülőkülönítmény valószínűleg a Fővezérség közvetlen rendelkezésére állt, de továbbiak nem ismertek a Weldin Ferenc főhadnagy parancsnoksága alatt álló egységről.¹⁴⁹ A Budapesti Repülőszázad parancsnoka Steiner (Szingt) József százados volt, és bár eredetileg repülőgépekkel nem rendelkezett, ez a helyzet minden bizonnyal a november 16-i bevonulást követően megváltozott, hiszen a fővárosba rendelt repülőgépeket valószínűleg e század állományába osztották be. A budapesti század vette át egyúttal a felszámoló egységeknél összegyűjtött felesleges, beosztást nem kapott, szakképzett, hivatásos repülőszemélyzetet. 1919. november 1-jén állományában 54 tisztet, valamint 50 altisztet és tisztet tartottak nyilván.¹⁵⁰

A Nemzeti Hadsereg újjászervezési kísérletei mellett nem túl biztató hírek érkeztek külföldről a magyar repülés jövőjéről, hiszen számítani lehetett rá, hogy a magyar békeszerződés hasonló lesz az osztrákhöz – ez pedig a magyar katonai aviatika teljes megsemmisítését jelentette. Ezért a légügyi osztály már 1919. október 15-én tervezetet készített, hogy kellő időben megtett intézkedésekkel kikerülhessék a várható súlyos következményeket, és ehhez a volt Polgári Légügyi Bizottság (lásd alább) jogutódként egy légügyi bizottság felállítását javasolta a Kereskedelmi Minisztériumban.¹⁵¹

¹⁴⁷ HM-HIM HL, Tgy 2787. p. 15–16.

¹⁴⁸ HM-HIM HL, VKF iratai. 1963/I.a – 1919. 1. d., 2353/I.a – 1919. 2. d.

¹⁴⁹ HM-HIM HL, VKF iratai. 251. hdm. 1. d.

¹⁵⁰ HM-HIM HL, Tgy 2787. p. 17.

¹⁵¹ HM-HIM HL, HM iratai. 16059/Lü. 37. – 1919. 982. d. „A bizottság megbíztatik a.) azon irányelvek kitűzésével, melyeknek szem előtt tartása biztosítja azt, hogy az ország területén állami felügyelet alatt üzemeltető repülővállalat személyzete és anyaga legalább bizonyos részben alkalmas legyen arra, hogy szükség esetén repülőcsapatá legyen átszervezhető. Továbbá, hogy a magyar repülőgépipar legalább részben fenn legyen tartható. b.) az a.) alatt említett irányelvek keresztülvitelét biztosító kikötések olyan megformázásával, hogy azok részint mint a koncesszió feltételei, részint mint az állami felügyelet által szemmel tartandó körülmények, rendészeti és óvatossági kikötések alakjában nyilvánosság elé kerülhessenek. c.) a légi forgalom első, nagy vonásokban történő szabályozásáról szóló rendeletek elkészítésével. d.) az a.) és b.) alatti irányelvek és a c.) alatti rendeletek épsége fölött örökös állami szerv felállításával. e.) az aviatikai intézmények állami kezelésben tartandó (pilóta-iskola, kísérleti állomás) megtervezésével. A bizottságot a hadügyminisztérium előterjesztése alapján a kereskedelmi minisztérium

A Fővezérség állásfoglalásában¹⁵² kijelentette: „*A Nemzeti Hadsereg Repülőcsapatának főfegyvernemé fejlesztését tartom szükségesnek. Ennélfogva arra kell törekednünk, hogy kedvezőtlen békefeltételi eshetőségek dacára is, a katonai repülésügy fejlődésében lehetőleg minden újabb visszaesést meggátoljunk.*” Hangsúlyozta a bizottság mielőbbi kirendelését, hogy az előterjesztésben felsorolt feladatok (lásd az előző hivatkozásban) kidolgozásához szükséges előmunkálatokat azonnal megkezdhesse. A polgári légügyi osztály felállítását azonban addig nem tartották szükségesnek, amíg a helyzet a megfelelő repülőanyag és repülőalakulatok átadását jobban meg nem követeli. A Fővezérség a katonai repülésnek a repülőposta cégére alatti elhelyezését tartotta a legbiztosabbnak, és fontosnak ítélték az egész repülésügy egy kézben maradását ahelyett, hogy az megosztásra kerülne az egyes minisztériumok között. A bizottság ideiglenes vezetőjének Reisner Henrik századost ajánlották.

Ezen előkészületek nyomán a Honvédelmi Minisztérium hozzáfogott a tervek megvalósításához és 1920-tól kezdve a repülőcsapat illegalitásba vonult. A rejtést fentről kezdve, polgárisították a repülési ügyeket intéző csúcsszervet, és 1920 januárjában megalakították a Kereskedelmi Minisztérium II. (légiforgalmi) szakosztálya néven – lényegében a Fővezérség I.b. osztályának utódjaként, ugyanazon személyzettel és feladatkörrel –, élén Petróczy István alezredessel. 1920. február 11-én életre hívták a Magyar Aeroforgalmi Rt.-t (MAEFORT), amelynek nyilvános célja a légiforgalom fejlesztése volt, valójában emellett leginkább a repülőcsapat felfegyverzése és készenlétben tartása. Ezzel az I. világháború utáni magyar repülés hatyúdala vette kezdetét. A fegyvereket leszerelték a gépekről és bár rövid ideig a MAEFORT felügyelete alatt még működött a légiforgalom, valamint a forgalmi állomások mellett Szegeden és Szombathelyen kiképző állomásokat is létrehoztak, az önálló magyar repülőcsapatok történetének első, sikeresnek mondható fejezete a végéhez közeledett. 1921 közepétől már a Szövetségiközi Légügyi Ellenőrző Bizottság elől kellett menteni a maradék repülőanyagot, de ez csak részben sikerült, és amit a Tanácsköztársaság után a románok nem hordtak el az országból, azt a

állítja fel, vezetőjét a kereskedelmi miniszter nevezi ki a Hüm és a Hfv felterjesztése, tagjait pedig a vezető előterjesztése alapján.

A bizottság bizalmas természetű katonai feladatairól az illetékes kereskedelmi államtitkár tájékoztatást nyer a hadügyminisztérium által és neki a kirendeltség közvetlenül alárendeltek. (...) A bizottság áll: egy vezető, egy műszaki, egy közigazgatási, egy forgalmi és egy személyügyi előadóból. A bizottság tagjai egyelőre katonák maradnak mindaddig, míg a bizottságból a kereskedelmi minisztérium légügyi osztálya megalakul és munkába lép. A légügyi bizottság felállításával egyidejűleg a 37. osztály örökébe lép, amely osztály megfelelően csökkentett létszámmal a katonai repülés liquidálására mindaddig fenntartatik, míg a békeszerződés a katonai aviatika leszerelése és a 37. osztály megszüntetése iránt kifejezetten nem intézkedik. Ezáltal a két szerv különbözősége dokumentáltatik a nyilvánosság számára. A bizottság számára megszervezett kereskedelmi miniszteri légügyi osztály lesz hivatva a jövőben a polgári aviatikának a katonai irányelveknek megfelelő irányítására.”

¹⁵² HM-HIM HL, VKF iratai. 1853/I.b - 1919. 1. d.

Légyügyi Ellenőrző Bizottság emberei nagy gonddal semmisítették meg. Ezzel gyakorlatilag évekre megszűnt a magyar katonai repülés.

3.2. POLGÁRI REPÜLŐ SZERVEZŐDÉSEK ÉS KAPCSOLATUK A KATONAI REPÜLŐKKEL

Az ország első polgári repülő szervezete 1902. március 2-án alakult meg Magyar Aero-Klub néven Leopold Salvator főherceg védnöksége alatt, amelynek „*célja egyrészt a tudományos kutatás és a nemzetközi meteorológiai munkálatokban, a magas légrétegek kikutatására folytatott úgynevezett szimultán légutakban való részvétel, másrészt pedig a nemes sportnak hazánkban is megkedveltetése és meghonosítása*” volt.¹⁵³ A motoros repülés rendkívül gyors fejlődésének hatására 1909. áprilisban a Magyar Automobil Clubon belül létrehozták a Magyar Aviatikai Bizottságot az aviatika támogatására,¹⁵⁴ amely kevesebb mint egy évnyi működést követően, felvette a Magyar Aero Club nevet (elődje feloszlása után és átvéve annak vagyonát).¹⁵⁵ Az 1910. február 26-án életre kelt egyesület elnökének gróf Károlyi Imrét, ügyvezető igazgatójának Tolnay Lajos országgyűlési képviselőt választották,¹⁵⁶ ám hamarosan nézeteltérések merültek fel köztük a tényleges vezetést illetően.¹⁵⁷ Bár a kritikus hangok szerint az Aero Club „*a magyar aviatikáért mindössze annyit tett, hogy a katonaságtól kikoldulta a rákosi gyakorlóteret (amely repülőternek teljesen alkalmatlan) és épített oda két rongyos hangárt*”,¹⁵⁸ valójában ezt követően sikeresen megszervezték és megrendezték az akkori idők egyik legnagyobb

¹⁵³ *Magyar Aero-Klub.* - In. Pesti Napló, 53. évf. 62. sz. (1902.03.04.) - p. 10–11.; *Léghajózás.* - In. Budapesti Hírlap, 22. évf. 118. sz. (1902.04.30.) - p. 11.; *Az Aero-Klub.* - In. Budapesti Napló, 7. évf. 118. sz. (1902.04.30.) - p. 7.; *Harminc évvel ezelőtt.* - In. Aviatika, 8. évf. 4. sz. (1932.04.01.) - p. 108–109. A Révai Nagylexikon 13. kötetében (Bp., 1915.) a „Magyar Aëro-Szövetség” szócikkben a következő szerepel: „*az első magyar aëro-klub, amely azonban pusztán csak a gömbi léghajózás sportját üzte s fennállása második évében feloszlott.*” Ezen utóbbi állítás ellen szól számos újságcikk, amelyek rendszeresen beszámoltak léggömbbel történt felszállásokról, 1906-ban még biztosan történt ilyen esemény. A történeti szálak felgöngyölítését jelentősen nehezíti a régi és az új klub elnevezésének következtelen és esetleges használata (pl. Aero-Club, Aero-Klub, Aero Club, Aero Klub) a korszakban és a későbbiekben is. E helyen az egyértelműség kedvéért az első esetben az Aero-Klub, a másodiknál az Aero Club formát használjuk.

¹⁵⁴ *Az aviatika támogatása Magyarországon.* - In. Nemzeti Sport, 7. évf. 13. sz. (1909.03.27.) - p. 7.; *A Magyar Automobil Club hivatalos közleményei.* - In. Nemzeti Sport, 7. évf. 14. sz. (1909.04.03.) - p. 14–15., 15. sz. (1909.04.10.) - p. 14., 17. sz. (1909.04.24.) - p. 10–11.; *Léghajózás.* - In. Nemzeti Sport, 7. évf. 17. sz. (1909.04.24.) - p. 8–9. A Nemzeti Sporttal együtt megjelenő Automobil c. szaklap a Magyar Automobil Club és a Magyar Aviatikai Bizottság hivatalos lapja lett, itt számoltak be az aviatikát érintő legfontosabb fejleményekről, ahogy később a Magyar Aero Club is ezt a sajtóorgánumot bízta meg hivatalos közleményeinek közlésével.

¹⁵⁵ *Magyar Aero Club alapítása.* - In. Nemzeti Sport, 8. évf. 9. sz. (1910.02.26.) - p. 6–7.

¹⁵⁶ *A Magyar Aero Club megalakulása.* - In. Nemzeti Sport, 8. évf. 10. sz. (1910.03.05.) - p. 9. A cikkből arra lehet következtetni, hogy az új Aero Club lényegében az előző szervezet kvázi közvetlen utódja lett, időben legalábbis mindenképp (szemben a Révai szócikkben írottakkal): „*A régi, hamar elag[g]ott Aero Clubot még nem is földelte el az egyesületek gondozója a belügyminiszter s máris egy életerős, friss utódra talált az új Magyar Aero Clubban.*”

¹⁵⁷ *Az Aero Club válsága.* - In. Nemzeti Sport, 8. évf. 20. sz. (1910.05.14.) - p. 11.

¹⁵⁸ *Esti levél.* - In. Pesti Hírlap, 32. évf. 75. sz. - p. 11–12.

nemzetközi repülőversenyét, amely sportszempontról kitűnően sikerült, ám jelentős anyagi veszteséggel zárult, és ez egyúttal előidézője lett annak, hogy a klub 1912-ben szintén feloszlott.

A magyar aviatikusok gróf Zichy Béla Rezső elnöklete és Massány Ernő igazgatása alatt 1911. augusztus 3-án megalakították a Magyar Géprepülők Szövetségét, amelynek szervezkedése vidékre is kiterjedt, így nyolc hónappal később, az 1912. március 3-i első rendes évi közgyűlésre tagjainak száma 21-ről 271-re emelkedett. Az új egyesület élénk ténykedésének köszönhetően a hazai pilóták a vidéki városokban is bemutatthatták tudásukat, és a szervezet egyre dominánsabb szerepe vezetett végül a Magyar Aero Club háttérbe szorulásához, majd 1912. őszi megszűnéséhez. A magyar aviatikai sportfőhatóság szerepét az új egyesület vette át, amely 1913. január 24-én a Magyar Aero Szövetség nevet vette fel, és az említett igényét a Fédération Aéronautique Internationale néhány nappal később, január 28-án jóváhagyta. A Szövetség védnöke József főherceg volt, elnökének gróf Zichy Béla Rezsőt, igazgatónak pedig dr. Massány Ernőt választották meg.¹⁵⁹ Már a kezdeti időszakban ambiciózus terveket fogalmaztak meg,¹⁶⁰ és ennek megfelelően a Magyar Aero Szövetség fennállása első éveiben több százezer korona segínyt juttatott az aviatikusoknak, hozzákezdett az ország aviatikai állomásaiból álló hálózat kiépítéséhez, megteremtette az alapját a létesítendő budapesti katonai és civil aero-központnak, az ifjúság számára pedig modellrepülőgép-kiállításokat és versenyeket szervezett. 1913-ban megrendezték az első nagyszabású, tisztán hazai repülőversenyt, de vidéken is több versenyt bonyolítottak le, és az aviatika propagálása érdekében szintén számos előadást tartottak. Nem utolsósorban, 1913-ban elindították az első önálló hazai aviatikai folyóiratot, Az Aero-t.

A háború közeledtével a repülőgép-építés és a repülés egyre inkább katonai tevékeniséggé vált, egyrészt mivel anyagi vonzatai okán egy magánszemély, akár mecénásokkal és támogató szervezettel a háta mögött sem tudott versenyképes maradni az egyre nagyobb teljesítményű és összetettebb szerkezetű repülőgépek esetében, amelyet egy repülőgépgyár állami megrendelésre nagyobb mennyiségben könnyedén el tudott készíteni. Másrészt a világháború beköszöntével megszűnt maga a polgári pilóta fogalma is, és a polgári célú (leginkább a légi-posta) repülés csak 1917-ben merült fel ötletként, hogy aztán ugyancsak katonai célra épített

¹⁵⁹ MASSÁNY Ernő: *Magyar Aero-Szövetség*. - In. A Motor, 1. évf. 6. sz. (1913.02.09.) - p. 17–18.; *Hazai hírek*. - In. A Motor, 1. évf. 6. sz. (1913.02.09.) - p. 18.; MASSÁNY Ernő: *Tíz esztendő!* - In. Az Aero, 8. évf. 7. sz. (1921.10.20.) - p. 49–50.

¹⁶⁰ *A Magyar Aero Szövetség 1912 évi jelentése*. - In. A Motor, 1. évf. 11. sz. (1913.03.16.) - p. 17–18. Az 1913. évre tervbe vett programok a cikk szerint: 1. Az új repülőtér létesítése, rajta katonai és polgári pilótáiskolával, aerolaboratóriummal, felülvizsgáló intézettel, aeromúzeummal és aerológiai obszervatóriummal; 2. A Szövetség fejlesztése érdekében kifejtendő propaganda helyi és vidéki népszerű aeroestélyek révén; 3. Nemzeti gyűjtés a hadsereg számára szerzendő magyar konstrukciójú és magyar gyártmányú repülőgépekre, ezzel karöltve a magyar aeroipar megteremtése; 4. Modell, aeromotor és repülőgépversenyek, valamint irodalmi pályázatok kiírása.

gépekkel és katonai pilótákkal valósuljon meg. Magyarországon 1920-ig nem beszélhetünk hivatalos, szervezett polgári repülésről, az első polgári légiforgalmi vállalat ekkor is elsősorban a rejtés céljaira és a katonai pilóták gyakorlatban tartására jött létre. Mindezek ellenére a Magyar Aero Szövetség a háború alatt is az ország repülési főhatósága volt, és Magyarországon egyedül rendelkezett jogosítvánnyal arra, hogy az alapfokú pilótaképzést sikeresen abszolválók számára nemzetközileg is elismert pilóta igazolványt állítson ki: a háború alatt szám szerint 361 szárazföldi és 10 vízi pilóta-igazolványt. Összehasonlításképp az osztrák „testvérszervezete” (Österreichischer Aero Club) 1549 szárazföldi és 138 vízi pilóta igazolványt bocsátott ki.¹⁶¹

Alig ért véget a háborús időszak, a Budapesten tartózkodó pilóták 1918. november 7-én megtartották „szervekedő gyűlésüket”, amelyen kimondták szakszervezetbe való tömörülésüket,¹⁶² és november 16-án, az első rendes közgyűlésükön megalakították Lányi Antal elnöklétével a Magyar Pilóták Szövetségét, amelynek létrejöttét a Magyar Aero Szövetség szimpátiával üdvözölte.¹⁶³ Bár az új szervezet polgári jellegű volt, értelemszerűen a katonai pilóták érdekeit képviselte, leginkább szociális téren. Első intézkedéseik között egy, a kormánynak benyújtandó memorandumot szerkesztettek, amelyben kérték, hogy a legénységi¹⁶⁴ pilótákat mint tovább-
szolgáló altiszteket kezeljék, és ezáltal nyugdíjjogosultságot nyerhessenek, továbbá azt is, hogy a pilóták pótdíját emeljék fel (500-ról 800 koronára), hivatkozva arra, hogy egy gépszerelő őrmester több fizetést kap mint egy tizedes vagy szakaszvezető pilóta.¹⁶⁵ A Szövetség az ezt követő időszakban is aktívan tevékenykedett, segítette a rászoruló tagjait, továbbá eljárta a kereskedelemügyi minisztériumnál, hogy annak keretében a polgári repülés ügyét intéző bizottságot alakítsanak, ezáltal rövid időn belül felállíthatók legyenek azok az intézmények, amelyek a katonai repülés keretében el nem helyezhető pilóták megélhetését és a repülésnél való megmaradásukat biztosítják.¹⁶⁶

¹⁶¹ Keimel, 1981. p. 383–398., 448–449.; MMKM Archívum, Kézirattár, 420., 421. A magyar pilóta-igazolványok száma az 1918. november 30-ig terjedő időszakra vonatkozik.

¹⁶² *Hírek*. - In. *Az Aero*, 6. évf. 21–22. sz. (1918.11.10.) - p. 410.

¹⁶³ *A Magyar Pilóta Szövetség*. - In. *A Motor*, 6. évf. 47. sz. (1918.11.24.) - p. 10., 21–22. Az aviatikát érintő kérdések esetenként a sajtó hasábjain is visszhangot kaptak: *Az aviatika szociális kérdései*. - In. *Népszava*, 46. évf. 306. sz. (1918.12.27.) - p. 6–7.; LÁNYI Antal: *Az aviatika szociális kérdései. Refleksziók*. - In. *Népszava*, 47. évf. 1. sz. (1919.01.01.) - p. 6–7.

¹⁶⁴ Az osztrák-magyar szárazföldi hadseregben az állomány két jól elkülönülő csoportot alkotott: legénységi és tiszti állományt. Előbbi – a közkatonákon túl – a tiszteseket (örvezető, tizedes, szakaszvezető) és az altiszteket (őrmester, törzsőrmester, tiszthelyettes) is magában foglalta. A két állomány között nem volt átjárás, vagyis a legénységi állomány számára – két esettől eltekintve – nem volt lehetőség bejutni a tiszti állomány tagjai közé. A pilótaképzést végzett repülők a sikeres vizsgát követően örvezetői rendfokozatot kaptak, és innen volt lehetőségük előléptetésük révén tovább emelkedni a harctéri vagy a hátszázagi szolgálatuk elismeréseként.

¹⁶⁵ *Hírek*. - In. *Az Aero*, 6. évf. 21–22. sz. (1918.11.10.) - p. 410.

¹⁶⁶ *Magyar Pilóták Szövetsége*. - In. *Az Aero*, 7. évf. 1. sz. (1919.01.10.) - p. 12. A szövetség tagjainak száma 1919. január második felében 213 volt. *A «Magyar Pilóták Szövetsége» rendes tagjainak névsora. (Folytatás.)* - In. *Az Aero*, 7. évf. 2. sz. (1919.01.25.) - p. 29.

Ez utóbbi kezdeményezés hamar eredményre vezetett, 1918. december 15-én ugyanis létrehozták a magyar aviatika első polgári kormány szervét a kereskedelemügyi minisztérium Polgári Légügyi Bizottsága néven, amelynek előkészítésébe a repülő szakembereket is bevonták. A hivatal feladatának a légjárás jogi, közlekedési és közigazgatási szabályrendeleteinek és törvénytervezeteinek elkészítését jelölték meg, továbbá a békekötésig rendelkezésre álló idő kihasználását arra, hogy megfelelő próbák és kísérletek, valamint az ezek során szerzett tapasztalatok alapján a szabályzatok és esetleg a légi közlekedési vonalak megalkothatók legyenek. A bizottságot közvetlenül a kereskedelemügyi miniszter, illetve a minisztérium politikai államtitkárának alárendeltségében állították fel, és 1919. január 2-án kezdte meg működését.¹⁶⁷

A Magyar Pilóták Szövetsége a Magyar Aero Szövetséggel való együttműködése nyomán utóbbi választmányába, sport és jogi bizottságaiba, valamint szaktanácsába pilótákat delegált megfelelő számban. A MAeSz élén 1919 februárjában változás történt, a korábbi alelnök, dr. Gerenday György töltötte be ezt követően az elnöki tisztséget, de a február 23-i közgyűlésen Lányi Antal alelnökké választása mellett a pilóta szakszervezet valamennyi bizalmi férfit bekerült a szövetség választmányába, ezzel pedig jelentősen megnőtt a befolyásuk. Február 25-től a korábbi közös lapot (Az Aero) felváltotta az új, Aviatika című folyóirat, havonta két számmal.¹⁶⁸

A tanácskormány időszaka elsősorban katonai szolgálatot és harci cselekményeket jelentett a repülőkhöz számára, a rendszer bukását követően azonban az új politikai vezetés szeméremértelenül bántotta a szemléletükkel össze nem egyeztethető szakszervezeti mozgalom, különösen, hogy ez a hadsereg katonáit igyekezett összefogni. A belügyminiszter ezért felfüggesztette a Magyar Pilóták Szövetségét, amely ezzel lényegében megszűnt létezni, és mivel a pilóták a Magyar Aero Szövetség tagjai is voltak, kormánybiztost neveztek ki a szervezethez, és igazoló eljárás vette kezdetét. A tagok közül 11 főt kizártak, többek ellen vizsgálatot indított a választmány, másokat pedig igazolásuk betérjesztésére szólított fel.¹⁶⁹

A Magyar Aero Szövetség ugyan tovább folytatta tevékenységét, ám jelentősen megváltozott körülmények között, ahol a trianoni békediktátum által betiltott repülést, annak minden vonatkozását a semmiből kellett újjáépíteni: „*hazai aéroirodalmunk életrehívása, a légi*

¹⁶⁷ Budapesti Közlöny, 52. évf. 294. sz. (1918.12.22.) p. 2.; *Magyar légügyi hivatal*. - In: A Motor, 6. évf. 51. sz. (1918.12.22.) - p. 35. *Magyar Pilóták Szövetsége*. - In: Az Aero, 7. évf. 1. sz. (1919.01.10.) - p. 12. A Polgári Légügyi Bizottság tagjaivá a következőket nevezték ki: dr. Ósz Lajos vasúti és hajózási felügyelő, mint a bizottság vezetője, dr. Almási Antal az igazságügyi minisztériumban alkalmazott budapesti ítélőtáblabíró, egyetemi magántanár, dr. Kármán Tódor műegyetemi tanár, Lányi Antal százados táborigazvezető pilóta és Melczer Tibor repülőgépgyári műszaki igazgató. A Kereskedelemügyi Minisztérium 1919. március 20-ig 51.033 korona 33 fillért fordított a bizottság költségeire. Zárszámadás, 1923. 14. melléklet. p. 18.

¹⁶⁸ Eperjesi, 1989/1. p. 51.

¹⁶⁹ Eperjesi, 1989/2. p. 38.

forgalmi törvények megkonstruálása, a légi forgalmi útvonalak szervezése, bekapcsolódás a lehető legrövidebb idő alatt a nemzetközi légi forgalomba, egy új, a légjárást s annak fontosságát megértő nemzedék nevelése, a réginek a közömbösségből való felrázása, szerkesztőink és feltalálóink foglalkoztatása, mindmégannyi oly kérdés, amely mindnyájunkat munkára készítet.”¹⁷⁰

3.3. EGYEDI JELENSÉGEK A KORSZAK MAGYAR KATONAI REPÜLÉSÉBEN

A következőkben a magyar repülőcsapatok három olyan sajátos jelensége képezi a vizsgálat tárgyát, amelyek teljesen egyediek nemcsak a hazai repüléstörténetben, de a korszakban is a környező államok tekintetében: egy kiképzőszázad, amely harci bevetéseket teljesített, egy haditengerészek alkotta vízirepülő-század tenger nélkül, valamint egy magyar repülőegység, amely az aktuális hatalom ellenében tevékenykedett.

3.3.1. A PILÓTAKÉPZÉS ÉS A KIKÉPZŐALAKULAT KÉRDÉSE

Az I. világháborút megelőzően az Osztrák–Magyar Monarchia hadserege repülőparkokat tartott fenn, illetve üzemeltetett a birodalom területén, amelyek nemcsak repülőtérenként funkcionáltak, de a repülőgépek és motorok szerelését, valamint a repülők kiképzését is itt végezték. A háború kitörésével és az első harci bevetések következtében azonban nyilvánvalóvá vált, hogy a veszteségeket pótolni kell, így megkezdődött az alakulatok specializálódása. A pilóták kiképzésére 1915-től kezdve ún. repülőpótszázadokat (Fliegerersatzkompagnie – Flek) hoztak létre; a háború végén 22 pótszázad működött a Monarchia, ebből nyolc az egykori Magyar Királyság területén.¹⁷¹

Idehaza a katonai vonal mellett is voltak törekvések a pilótaképzés megszervezésére. Az állami pilótaiskola felállításának kezdeményezése ugyancsak a háború előtti évekre nyúlik vissza: Szmrecsányi György képviselő például már az országgyűlés 1911. szeptember 2-i ülésén a magyar aviatikának a kormány részéről történő támogatását sürgette, amely magában foglalta az állami pilótaiskola külföldi mintára történő felállítását és a repülőversenyek állami megrendezését.¹⁷² A világháború alatt is történtek erőfeszítések a kérdést illetően. Az első magyar

¹⁷⁰ *Memento!* - In. Az Aero, 8. évf. 1. sz. (1921.08.15.) - p. 1.

¹⁷¹ Ezek a következők voltak (a felállításuk időpontjával): Flek 1 – Újvidék (1915), Flek 4 – Szombathely (1915. május 9.), Flek 5 – Szeged (1915. január 1.), Flek 7 – Pándorfalu (1916. január), Flek 9 – Arad (1916. augusztus 1.), Flek 13 – Lugos (1916. szeptember), Flek 15 – Arad (1917. január 25.), Flek 18 – Kolozsvár (1917. december 2.).

¹⁷² *Sürgönyök. Országgyűlés.* - In. Pécsi Közlöny, 18. évf. 183/a. sz. (1911.09.03.) - p. 1.

hadirepülőgép kiállítás bevételeinek egy részét a Magyar Aero Szövetség a pilótaiskola felállítására kívánta fordítani,¹⁷³ e felajánlással egy küldöttség kereste fel a kereskedelemügyi minisztert, aki nyitottan fogadta a kezdeményezést (állítólag az előmunkálatok addigra megkezdődtek ezügyben), és dr. Ósz Lajos okleveles gépészmérnököt kiküldte a német állami pilótaiskolák tanulmányozására.¹⁷⁴ Az iskola szervezési munkálatai 1918-ban már valóban formát öltöttek, Sztéryni József kereskedelemügyi miniszter március végén egy öttagú bizottságra bízta a tervezet kidolgozását.¹⁷⁵

A háború befejezését követően lényegében azonnal kilátásba helyezték az állami pilótaiskola megindítását,¹⁷⁶ ennek megvalósulása azonban továbbra is váratott magára. 1919 januárjában az albertfalvai Magyar Repülőgépgyár Rt. határozta el, hogy rövid időn belül pilótaiskolát állít fel, amelynek érdekében megállapodást kötött a gyár két berepülőpilótájával, Dobos István és Fehér Antal tábori pilótákkal, és már felhívást is közzétettek a jelentkezésre.¹⁷⁷ A nagy érdeklődés nyomán gyorsan haladtak az előkészületek, és április vége felé tervezték a tanítás megkezdését,¹⁷⁸ az események azonban keresztülhúzták a számításokat.

A repülőcsapatokon belül a lehetséges pilótaképzés megszervezésének elsődleges helyszíne Szeged volt, ahol az 1918. november 10-i kimutatás szerint nyolc pilóta tanuló állt 2. fokú kiképzés alatt, három pedig 1. fokozatú alatt.¹⁷⁹ A kiképzést a továbbiakban valószínűleg nem folytatták, legalábbis a szegedi osztály nem tett ilyesmiről említést a jelentéseiben, a fenti listában szereplő tanoncok közül pedig mindössze hárman kerültek a további kiképzésre kötelezettek sorába a tanácskormány idején (értelemszerűen a másodfokú kiképzés alatt állók közül, akik már rendelkeztek pilóta igazolvánnyal), és közülük is csupán egyetlen pilóta repült bevétezt, az 1919. júliusi tiszai offenzíva idején. Mindez alátámasztja, hogy az alakulatszintű kikép-

¹⁷³ Az 1917. április 29-június 30. között megrendezett kiállítás bevételeiből 32.880 korona jutott a felállítandó pilótaiskola céljaira. *Aviatika. A magyar aviatika 1917-ben.* - In. Budapest, 42. évf. 98. sz. (1918.04.25.) - p. 6.; *Aviatikánk 1917-ben.* - In. Magyarország, 25. évf. 98. sz. (1918.04.25.) - p. 10.

¹⁷⁴ *A kereskedelemügyi miniszter és a hazai aviatika.* - In. Az Aero, 5. évf. 14. sz. (1917.08.15.) - p. 286.

¹⁷⁵ *Állami pilótaiskola.* - In. A Motor, 6. évf. 12. sz. (1918.03.24.) - p. 21.; *Az állami pilótaiskola.* - In. Az Aero, 6. évf. 12. sz. (1918.06.25.) - p. 241. A bizottság tagjai: dr. Ósz Lajos okl. gépészmérnök, vasúti és hajózási felügyelő, a bizottság vezetője (repülés technikai részének szervezése), Vértes Vilmos István iparfelügyelő, Lindner Ernő gépészmérnök, a Motor c. folyóirat szerkesztője (motorok ismertetése), Boross Mihály mérnök (radiotelegráfia, astronomia és a légviszonyok ismertetése), Feleky Miklós főtitkár (adminisztráció) – utóbbi kettő a Magyar Aero Szövetség választmányának biztosított két helyet töltötte be, a többieket a miniszter delegálta. *Az állami pilóta-iskola bizottságának megalakulása.* - In. Budapest, 42. évf. 77. sz. (1918.03.31.) - p. 10.; *Az állami pilóta-iskola megalakulása.* - In. Világ, 9. évf. 77. sz. (1918.03.31.) - p. 13.; *Az állami pilótaiskola bizottságának megalakulása.* - In. Világ, 9. évf. 77. sz. (1918.03.31.) - p. 12.

¹⁷⁶ *A légi szolgálat megszervezése.* - In. Pesti Hírlap, 40. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 11.

¹⁷⁷ *Pilótaiskola a Magyar Repülőgépgyárban Albertfalván.* - In. Az Aero, 7. évf. 2. sz. (1919.01.25.) - p. 22.

¹⁷⁸ *Hírek.* - In. Az Aero, 7. évf. 3. sz. (1919.02.10.) - p. 38.

¹⁷⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 130/Lü. – 1918. 29. d.

zést nem folytatták, az 1919. januári üzemanyagigénylésnél (1919. január 22-i dátummal) viszont már két egység is feltűnt: a Budapesti és a Szegedi kiképzőosztály,¹⁸⁰ további információk azonban nem ismertek ezek aktuális állapotáról, helyzetéről, esetleges tevékenységéről.

A pilótaképzés megszervezésére végül a Tanácsköztársaság harcai közepette került sor, és értelemszerűen a hadsereg keretein belül valósult meg. Az 1919. május 28-i szervezési rendeletben a szombathelyi repülőalakulatot jelölték ki ennek kivitelezésére, amely egyértelmű választásnak tűnt, lévén az akkori országhatárokon belül Szombathely volt az egyetlen (biztonságos) repülőtér, ahol korábban pilótaképzést végző repülőpótszázad működött. Érdeemes megjegyezni, hogy bár a szombathelyi repülőtér funkcionált, maga az itt lévő egység 1919. májusig többnyire nem számított hadra foghatónak.¹⁸¹

A kiképzőszázad közvetlenül a budapesti székhelyű és a repülőcsapatok személyi ügyében hatáskörileg illetékes Repülőpótkeret parancsnokságnak¹⁸² lett alárendelve, feladata pedig elsősorban a gyakorlatlan pilóták és megfigyelők utóképzése, valamint szükség szerint mindenfajta „repülőszakmabeli kiképzés”. A rendelet ugyanis meghatározta: „Az új névjegyzékben a repülőszázadokba beosztott pilóták egy része kellő gyakorlat hiányában még pár iskolafelszálásra szorul. Nevezettek mindaddig hadirepülőgépre nem alkalmazhatók, míg a kiképzőszázadnál a szükséges gyakorlati felszálásokat el nem végezték.

Ezeket az utánképzendő pilótákat a századparancsnokok jelölik meg. Neveik névjegyzékkel a rep. csap. parancsnokságnak június 10-ig írásban bejelentendők. Ezek a pilóták első sorban lesznek utókiképzés alá vonva.

Egyben megjegyzem, hogy pilótakiképzés csak a repülő kiképző századnál történhetik.”¹⁸³

¹⁸⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 138/bk. 37. o. – 1919.

¹⁸¹ 1919 januárjában – az állítólagos szerb megszállás hírére – a lakosság elkezdte önkényesen kisajátítani a szombathelyi repülőtér felszerelését. A közeli falvak lakosai tömegesen kirándultak a reptérre, hogy az ottani raktárakban felhalmozott holmikat, gépeket, benzint, műszereket és élelmiszert kocsiszám hordják haza, egy újságciikk beszámolója szerint egy barakk is eltűnt. *Széthordtak egy repülőtábor.* - In. Hír, 5. évf. 2. sz. (1919.01.13.) - p. 4.; *Nyomozás a repülőtelep tolvajai után.* - In. Vas megyei Független Hírlap, 16. évf. 26. sz. (1919.02.01.) - p. 2.; *A repülőtelep tárgyai a falukban.* - In. Vasvármegye, 52. évf. 26. sz. (1919.02.01.) - p. 3. A csendőrségi nyomozás és az ezt követő eljárás a Tanácsköztársaság idején nyert elrendezést. MOL VaML, Vas Vármegye Direktórium iratai. Általános iratok. XIV.1.b. 121.D/1919.; Szombathely Város Polgármestere iratai. Közigazgatási iratok V.173.c. III.584/1919, III.235/1920. 1919. április 8-át követően Albrecht Alfréd volt főhadnagy, a toborzó bizottság elnökének vezetésével igyekeztek feltölteni az egységet. Egy április 9-i jelentés szerint: „a különítménynek startkész gépállománya nincsen, repüléseket jelenleg nem végezhet”. Ez alapján érthető, hogy több megkeresést is elutasítottak, amely repülőfeladatok végrehajtásának kérésére irányult a déli határszakasz mentén. HM-HIM HL, MTK iratai. HN 37. o. 7848/eln. 37. oszt. – 1919., 837/bk., 862/bk. 27. d.; MOL VaML, Vas Vármegye Direktórium iratai. Általános iratok. XIV.1.b. 918.D/1919., 1257.D/1919.

¹⁸² A Repülőpótkeret-parancsnokság a repülőalakulatok személyi ügyei mellett a gazdasági-közigazgatási, felszerelési és anyagi ügyeket is irányította, minden olyat, ami nem műszaki jellegű. A műszaki anyagok intézése a Repülő-anyagszertár hatásköre volt. A Repülőpótkeret közvetlenül a 37. (légügyi) osztály alárendeltségébe tartozott.

¹⁸³ HM-HIM HL, MTK iratai. HN 37. o. 10756/eln. 37. – 1919. 27. d.

A hivatkozott rendelet névjegyzéke 43 főt tartalmazott, akiket egyelőre a pótalosztály állományában vezetendő és iskolázandó pilótaként tartottak nyilván, míg a kiképző századhoz 67 főt osztottak be, közülük 16 fő hajóztót.¹⁸⁴ A korszak sajátossága, hogy a névjegyzékben feltüntetett parancsnok és helyettese közül ekkor már egyikük sem tartózkodott az ország területén, Fekete Örs Oszkár például 1919 húsvétján szökött el Budapestről Bécsbe. Így a tényleges parancsnok személye változatlan maradt Albrecht Alfréd személyében. A századhoz beosztottak névsorában szereplő 12 pilóta és kettő megfigyelő közül szintén csak a töredéke szolgált valóban Szombathelyen.

Az alakulat a kiképzéshez használatos Hansa-Brandenburg B.I típusú repülőgép mellett Aviatik D.I vadászgéppel és május 11-től UFAG C.I típusú felderítőgéppel is rendelkezett¹⁸⁵ – igaz, nem nagy számban –, amelyek alkalmasak lettek volna több fajta kiképzésre is. A század azonban más kihívásokkal nézett szembe, május 28-án ugyanis több helyen is ellenforradalmi megmozdulások indultak Vas vármegyében. Nemesbődön az a hír terjedt el, hogy a tanácskormány bezáratja a templomokat, mire a felizgatott lakosság elzavarta a direktóriumot, és lefegyverezte a Vörös Örséget. A Szombathelyről érkezett karhatalom rajvonalba, géppuskákkal verte le a zendülést. Hasonló megmozdulások voltak Vát, Surány, Salfa, Söpte, Szilvágy, Acsád, Gyöngyösapáti, Ludas és Nagygencs községekben, utóbbi érte el mind közül a legnagyobb sikereket.¹⁸⁶

Ahogy a 18. vas-soproni dandárparancsnokság jelentésében a beszámolt az eseményekről a hadtestnek: „Május 28-án délután 9 órakor Nagygencsre kiküldött 1/2 zászlóalj nagy tömeg parasztság tüzzel fogadta és föltartóztatta. Fél zászlóalj még egy 18. gyalogezredbeli századdal megerősített, parancsot kapott Nagygencs elfoglalására. Nagygencsnél lévő géppuskákat eredményesen lőtte. Repülő felderítés szerint nagyobb csoportosulások voltak láthatók Nagygencstől északra, melyeket repülő géppuska tüzzel szétszórt. Repülőgépeket lakosság géppuskával lőtte. Vép, Vát, Bőd környékén már semmi mozgás...16/48. hdm. szám”¹⁸⁷

A nagygencsiek ellenállását látva a katonaság megfutamodott, másnap reggel viszont – immár megerősítve – újabb támadást indítottak a vörös egységek a falu ellen. A csatát végül a tüzérség és a szombathelyi repülőalakulat döntötte el. A repülőgépek alacsonyan szállva kézi-gránátokat és bombákat dobtak a házakra és az ellenálló lakosokra. A plébánia épületére két bomba hullott, amelyek beszakították a tetőzetet, de nem robbantak fel. Miután a katonaság

¹⁸⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. HN 37. o. 11164/el. 37. – 1919. 27. d.

¹⁸⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. HN 37. o. 1204/bk. 27. d.; Lü. ea. 529/203, 601/203, 604/203, 605/205 hdm. 63. d.

¹⁸⁶ HM-HIM HL, Tgy. 2571. p. 22–23.

¹⁸⁷ Deme-Keleti, 1920. p. 61.

egyre jobban kezdte bekeríteni a falut, a gencsiek belátva küzdelmük kilátástalanságát abba hagyták a harcot, és visszavonultak házaikba vagy elmenekültek észak felé. A fegyverropogás elcsendesedésével a katonaság összegyűjtötte és Szombathelyre vitte a 18 és 50 év közötti férfiakosságot, mintegy 300 főt, ahol a lovassági laktanyában egy lovardába zárták őket.¹⁸⁸ A május 30-án délután küldött helyzetjelentés már arról számolt be, hogy „Szombathelynél helyreállott a nyugalom”.¹⁸⁹

Ám épp csak befejeződtek a nagygencsi harcok, május 29-én éjszaka proklamálták a Mura Köztársaságot. A Zala és Vas vármegye vend lakta részeit magában foglaló „köztársaság” elnöke Tkálec Vilmos, a muraszombati direktórium első embere, míg Pernecky Jenő százados az ellenforradalmi erők főparancsnoka lett. A Vörös Őrség azon tagjait, akik nem álltak át, lefegyverezték, míg toborzás útján további mintegy 300 főt sikerült az ellenforradalmi seregbe csábítani. Az ellenük küldött 18. dandár parancsnoka és katonái világháborús bajtársak lévén nem harcoltak egymás ellen, egy részük átpártolt, mások visszafordultak.¹⁹⁰ Időközben a hadtestparancsnokságot igyekeztek megtéveszteni időnyerés céljából, ami azonban csak ideig-óráig volt eredményes. Zalaegerszegről és Győrből két zászlóaljnyi katonaságot vezényeltek az ellenforradalmi erők ellen, akik május 31-én Mátyásdombnál és Belatincnél visszaverték a támadást, majd egy harmadik, Alsólendva felől jövő támadást is sikeresen hártottak el.¹⁹¹

Másnap reggel a szombathelyi század repülőgépét küldték ki felderíteni a Szentgottárdtól délre, a Muráig terjedő szakaszt, és bár a legénység a Szombathely–Belatinc–Lendva–Körmend–Szombathely útvonalon repülve élénk forgalmat figyelt meg a falvak között, csapatmozdulatokat és áthidalást a Murán nem láttak; Lendvától északra, Bagonya környékéről azonban több srápnelt adtak le a gépre.¹⁹² Nincs információ arról, hogy további felderítéseket vagy esetleg támadást hajtottak-e végre a szombathelyi repülőök a Mura Köztársaság, illetve egységei ellen. Június 2-án azonban a vörös katonaság Gyanafalva (ma: Jennersdorf, Ausztria) felől is

¹⁸⁸ Uo. p. 61–62.

¹⁸⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. II. hdt. 426/1. hdm. 80. d.

¹⁹⁰ Az ellenforradalmi szervezkedés valójában a Tkálec vezette csempészet fedezésére szolgált. Az ausztriai csempészetben a határvédelmi erők több tisztje is részt vett, így a muraszombati parancsnok, Győry Kálmán alezredes, aki a kivizsgálás várható eredményétől és következményeitől megijedve Ausztriába szökött. Helyébe Pernecky százados lépett, aki felvette a kapcsolatot az ABC grazi csoportjával és fegyverkezni kezdett. BDMK Savariensia Helytörténeti Gyűjtemény, Hf.1587. ZSIGA Tibor: A muraszombati ellenforradalom, 1919. Kézirat. Szombathely, 1980. p. 6-10.; HM-HIM HL, Tgy. 2571. p. 23–24.

¹⁹¹ HM-HIM HL, MTK iratai. II. hdt. 531/11. hdm. 80. d.; HM-HIM HL, Tgy. 2571. p. 24.

Az ellenforradalmárok elleni fellépést nehezítette, hogy mind a II. hadtest, amely alárendeltségébe az összes dunántúli egység tartozott, mind a Vörös Őrség átszervezése épp folyamatban volt.

¹⁹² HM-HIM HL, MTK iratai. HN 37. o. Repülések nyilvántartása. 28. d.; Lü. ea. 601. hdm. 63. d.

támadást indított, és éjszakára teljesen a határhoz szorították Pernecky csapatait, aki Ausztriába vezette át csapatait. Itt lefegyverezték őket, és a megmaradt 250 embert Fehringbe szállították, ám aki innen akart, visszatérhetett Magyarországra.¹⁹³

Nem tudni, hogy a részben a fentiek, részben az idő rövidege miatt a szombathelyi pilótaképzés egyáltalán kezdetét vette-e, mindenesetre a következő, június 18-án kiadott parancs lényegében le is zárta e rövid életű időszakot:

„A Hünb. 12646/el. 37. rendelete értelmében a rep. kiképző század Szombathelyről Mátyásfüldre helyeztetik át. A század összes személyzetével, továbbá műszaki és üzemanyagával zárt transportban köteles mielőbb Mátyásfüldre bevonulni. Szombathelyen csupán 1 volt tiszt, 2 volt altiszt és 8 ember (teljesen megbízható személyzet) hagyandó vissza a szombathelyi reptér épületeinek, hangárjainak és ezek berendezésének megőrzése végett. Nevük a parságnak mielőbb jelentendő.

Egyben átírtam az anyagszertár parancsnokságnak, hogy intézkedjen ezen személyzet mielőbbi felváltása végett. A felváltás megejtése után a telepöndnokság tehát az anyagszertár parancsnoksága alá fog tartozni. Az átadás pontos leltár alapján eszközönd, melynek egy példánya ide megküldendő.

A mátyásfüldi reptér előkészítésével a kiképző század elhelyezése végett a Budapesten lévő Auer Lipót és Kircher József műszaki vezetőket biztam meg és e célból rendelkezésükre bocsájtottam a kiképző század ama személyzetét, amely a pótalosztálynál vissza lett tartva.

A század Budapestre érkezése után a parancsnok haladéktalanul jelentkezzen a fenti parancsnokságnál.”¹⁹⁴

Az ezt követő időszokról, vagyis a kiképzőszázad mátyásfüldi tevékenységéről nem maradtak fenn dokumentumok. A Tanácsköztársaság időszakát követően – ahogy a fentiekben látható volt – a repülőcsapatok állományában mindig gondoskodtak a kiképző alakulat felállításáról, ám a tényleges pilótaképzés csak 1920-ban indult újra, és 1921 folyamán, a Szövetségi Légügyi Ellenőrző Bizottság tevékenységéig ez a gyakorlatban is működött, Szegeden és Szombathelyen.

3.3.2. A MAGYAR VÍZIREPÜLŐ-SZÁZAD

Az Osztrák–Magyar Monarchia haditengerészetének alárendeltségében komoly repülőerőt építettek ki és alkalmaztak a világháború alatt, amely sikeresen harcolt az antant vízalatti, vízfelszíni és légi egységeivel az Adriai-tengeren, továbbá számos eredményes bevetést hajtott végre

¹⁹³ HM-HIM HL, Tgy. 2571. p. 24.

¹⁹⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. HN 37. o. 1486/bk. 27. d.

az olasz és albán tengerpart kikötői ellen, de részt vett az isonzói és piavei csaták légi támogatásában is. A birodalom szétesésével a magyar haditengerészeti repülők tenger nélkül maradtak, ám ez nem jelentette azt, hogy ne sikerült volna beépíteni őket a repülőcsapatok kötelékébe. A hazai repülőcsónak- és hidroplángyártás, valamint a Duna, mint bevetési terület lehetőséget teremtett arra, hogy Magyarország legyen az egyetlen a környező országok közül, amely a világháborút követően tengeri/vízi repülőalakulatot hozzon létre és működtessen (a tengerpartot birtokló Szerb–Horvát–Szlovén Királyság is csupán 1921-ben jutott hozzá az egykori osztrák–magyar haditengerészeti támaszpontokon lefoglalt repülőgépekhez).

Habár valójában már a magyar repülőcsapatok létrejöttekor, 1918. novemberben tervbe vették egy vízirepülő egység felállítását, a Csepel-szigeten állomásozó 9. vízirepülő-század megalakulása az 1919. április 8-i rendelethez köthető, amely szerint „*Állománya 92447/eln. 32. számú rendelettel külön van megállapítva. Alárendelve katonai alkalmazási hidrotechnikai tekintetben a hadihajós főparancsnokság útján, minden egyéb tekintetben (személyi, műszaki, anyag-utánpótlási, gazdaság, közigazgatási) egyenesen a repülő csapat parancsnoksága útján a hadügyi népbiztosságnak (37. osztály)*”.¹⁹⁵ A toborzóbizottság elnöke a későbbi századparancsnok, Wollemann István lett.

A toborzás nyomán a századot a világháborúban nagy gyakorlatra szert tett haditengerész pilótákkal és megfigyelőkkel töltötték fel, ezzel párhuzamosan pedig megkezdődött a csepeli század felszerelése is. Már április elején elrendelte a Hadügyi Népbiztosság a félbemaradt vízi gépek gyártásának befejezését.¹⁹⁶ Ez a Hansa-Brandenburg „K” típusú repülőcsónak, valamint a Hansa-Brandenburg W.29 hidroplán példányainak elkészítését, illetve repülőképes állapotba hozását jelentette, a lehető legnagyobb számban.

Április folyamán a tengerész dandár keretén belül elrendelték egy másik – valószínűleg szárazföldi – repülőszázad felállítását is, a Légügyi Osztály azonban jelezte, hogy a repülőcsapatok nincs olyan helyzetben, hogy egy ilyen századot létesítsenek, elsősorban a fennálló géphány miatt.¹⁹⁷

A május 28-i végleges szabályozás értelmében a 9. vízirepülő-század¹⁹⁸ parancsnoka Wollemann István volt fregatthadnagy, a parancsnokhelyettes Mindszenty Árpád volt sorhajóhadnagy lett. A század összesen 12 pilótával és hat megfigyelővel rendelkezett, valamint 85 fő

¹⁹⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 737/bk. 37. oszt. 27. d.

¹⁹⁶ *Hírek*. - In. Aviatika, 1. évf. 4. sz. (1919.04.10.) - p. 58–59.

¹⁹⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. Hnb. 7358/eln. 1919 – 917/bk. 27. d.

¹⁹⁸ Egy június 2-án keletkezett irat szerint a Hadihajós Főparancsnokság berkein belül kisebb fennakadást okozott, hogy a Hadügyi Népbiztosság és a Hadsereg-főparancsnokság által kiadott rendelkezések a csepeli vízirepülő egységet hol vízirepülő osztágnak, hol pedig vízirepülő századként említik. Ennek egységesítése miatt javasolták, hogy osztágnak hívják a vízirepülőket, hiszen a hadihajós alakulatoknál nem léteznek századok, hanem akna-,

kisegítő személyzettel (ezek közül ketten egyben megfigyelők is voltak).¹⁹⁹ Körülbelül a rendelettel egy időben a Hadsereg-főparancsnokság táviratban megerősítette: „*A vízirepülő-osztag a Dunaőrség kiegészítő részét képezi és mint ilyen, egyelőre minden irányban a Hadihajós Főparancsnokságnak van alárendelve. Műszaki igényléseket Hünb. 37. osztályánál, fegyver és lőszer igényléseket pedig a Hünb. 62. osztálya eszközöl, amelyek őt a legmesszebbmenőleg támogatassák.*” Továbbá meghatározta azt is, hogy a század „*feladata a Duna vonalait naponta Baja és Apatin között mindkét part mellett a legnagyobb szélességben felderíteni. A gép leszállása után a felderítés eredményét közvetlenül ide is azonnal tovább ad. Minden nap közvetlen jelentést adjon le nevezett osztag ide a repülésre kész gépek számáról, pilótákról és megfigyelőkről.*”²⁰⁰

A század május második felében bekapcsolódott a harcokba, elsősorban felderítések révén, majd később bombatámadásokkal is. A jelentések beszámolnak hiányosságokról (mint a fényképezéshez szükséges anyagok hiánya),²⁰¹ a legnagyobb probléma azonban minden bizonnyal a repülőgépek terén állt fenn, hiszen a meglévő egy-két géppel kellett a feladatokat végrehajtani.

Az egység május-júniusi repülési kimutatásai²⁰² és a 19 bevetésükről fennmaradt jelentések nyújtanak lehetőséget arra, hogy a tevékenységüket megkíséreljük rekonstruálni.²⁰³ (Lásd a 22.14. sz. mellékletet.) A javarészt felderítő feladatok közül kiemelkedik a június 5-i akció, amikor a Czirolnik Hermann pilóta és Polinák József megfigyelő a C.1 jelű hidroplán fedélzetén a komáromi templom mellett felállított csehszlovák üteget bombázta 600 méteres magasságból,²⁰⁴ majd három nappal később, június 8-án ismét Komárom volt a célpont. Ezúttal Czirolnik Brooser Jenő megfigyelővel a C.1-essel a komáromi várban lévő ellenséges főhadiszállást támadta négy 12 kg-os bombával és gépfegyvertűzzel.²⁰⁵

torpedó-, stb. osztagok – így értelemszerűen a vízirepülő alakulatnak is osztagnak kell lennie; ezenkívül a parancsnoki beosztások (rangok) is zavart okoztak az addigi hierarchiában. A két nap múlva érkezett válasz szerint azonban a vízirepülő alakulat minden tekintetben a vörös repülőcsapatok kötelékébe tartozik, ezért kapta a „század” elnevezést, ennél fogva az alakulat továbbra is a 9. repülőszázad megnevezést viselte. HM-HIM HL, MTK iratai. 1253. sz. – 604/202. hdm. 63. d.

¹⁹⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 10.756/el., 11.164/el. (melléklet) 37. oszt. 27. d.

²⁰⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 1243/bk. 27. d.

²⁰¹ 1919. július 7-én például a század birtokában már csak két pilóta felszerelés (bőrruha) volt. A tíz pilóta, hat megfigyelő és hat szerelő részére kért bőrruha sürgős kiutalása azonban váratott magára, mivel a kelenföldi központi ruharaktárban hiány volt ebből a felszerelésből – végül július 20-án utalták ki a 22 bőrkabátot és bőrnadrágot a századnak. HM-HIM HL, MTK iratai. 165.099/bk. 2402. sz. 18. d.

²⁰² HM-HIM HL, MTK iratai. Repülések kimutatásai – Vízirepülő-század. 28. d.

²⁰³ HM-HIM HL, MTK iratai. 89.622/201/II. 57. d., 521/203., 525/207., 525/208., 529/202., 531/209., 601/201., 604/203., 605/206., 607/205., 609/201. 63. d.

²⁰⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 605/206. 63. d.

²⁰⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 609/201. 63. d.

A század tagjainak szerepe a júniusi ellenforradalmi kísérlet idején nem teljesen tisztázott. Az „ellenforradalmárokkal rokonszenvező repülőtiszték szabotázsá”-nak – amelynek során a volt tiszték késleltetni próbálták, illetve különböző kifogásokra (pl. nem megfelelő időpont, időjárás) hivatkozva nem hajtották végre az ellenforradalmi monitorokkal szemben elrendelt támadásokat – elsődleges forrása Mindszenty Árpád volt sorhajóhadnagynak, az egység parancsnok-helyettesének bírósági vallomása. Ez alapján június 24-én és 25-én a kiadott parancs ellenére sem támadták meg a fellázadt hajókat, akik már az első este felvették a kapcsolatot a csepeli repülőekkel. A vallomás szerint Czirolnik feljelentése nyomán Mindszentyt és Wollemannt letartóztatták és kihallgatták, előbbi néhány napig fogságban is tartották, majd eltiltották a repüléstől és a repülőgépektől. Mindszenty kb. egy héttel később Szegedre szökött.²⁰⁶ A letartóztatásokat követően a század saját kimutatásai szerint május 26-27-én hét bevetésben intézett támadásokat Dunapentelénél, Paksnál és Érdenél a lázadó monitorok ellen. A hajók azonban június 25-én reggel elhagyták Pestet, és a délelőtti folyamán vonultak délre, Dunapentele irányába, 26-án a délelőtti órákban érkeztek Paksra, majd miután világossá vált, hogy az ellenforradalom elbukott, június 26-án dél körül megadták magukat az ellenforradalmároknak. Ennek fényében érthetetlen és értelmezhetetlen a június 27-i, valamint a más források szerinti előző nap esti támadásai. Bizonyíthatóan június 26-án reggel és délelőtt érték légitámadások a hajórajt, így feltételezhetően hibásak a repülési nyilvántartás dátumai.²⁰⁷

Annak bizonyíthatósága, hogy ezek a bombatámadások a tiszték ígéretei szerint eleve veszélytelenek voltak a hajókra vagy az esetlegesen megbízhatóbb személyzet igyekezett eredményesen végrehajtani a felsőbb utasításokat, kérdéses, és mindenképp további kutatásokat igényel.

²⁰⁶ BFL, VII.5.c. Budapesti Királyi Büntetőtörvényszék. Büntető perek iratai. 1/1920 – 6274. LV. p. 3499-3506. Fontos része Mindszenty vallomásának, hogy elmondása szerint ebben az időpontban három repülőgéppel bírt az egység, amelyből kettő volt bevethető.

²⁰⁷ A monitorok elleni június 26-i támadást a repülőcsapatok parancsnokságának egy parancsa is megerősíti, eszerint június 25-én délután „Paks környékén és Dunapentelén a Duna flottilla nemzetiszínű zászló alatt állapított meg” és „ezen flottilla pontos fekvése holnap jún. 26-án a kora reggeli órákban felderítendő és egyidejűleg az összes rendelkezésre álló gépek bombatámadást hajtsanak végre ellenük”. HM-HIM HL, MTK iratai. 203.625/18. 57. d. A június 26-ra vonatkozó jelentések szerint a 3. repülőszázad egyik vadászgépe délelőtt 10.40-kor szállt fel a Dunapentelénél, valamint a Dunán lévő hajók bombázására, de a közeledő viharfelhők és a leengedett olaj okozta (!) motorhiba miatt nem tudta végrehajtani a feladatot (valamint Dunapentelénél már nem voltak monitorok). Az 5. repülőszázad reggel 6.45-kor indított egy felderítőgépet, és Bajánál észlelt kilenc monitort. A 2. repülőszázad által a Paksnál lévő monitorok bombázására indított gép szintén nem érte el a célját, motorhiba miatt kényszerleszállt. Ugyanakkor a dunaföldvári megfigyelő jelentette a Paks irányába elhaladó monitorokat, majd a nyomukban 40 perccel később kettő repülőgépet. Így a legvalószínűbbnek az tűnik – mivel más repülőegységek támadásai nem jártak sikerrel – hogy a csepeli század gépei intéztek támadásokat június 26-án délelőtt a hajórajt ellen. HM-HIM HL, MTK iratai. Különböző repülőszázadok jelentései, 63. d. Mindezek egyúttal megkérdőjelezzik annak az ismeretlen forrásnak az állítását is, miszerint amikor a hajók Pakshoz értek, elérte őket Molnár és Éder gépe, amelyhez az alkonyatban még Szenes és Nemes gépe is csatlakozott, és több bombát dobtak a lehorgonyzott monitorokra – a sötétség miatt azonban a bombák nagy része a part menti nádasba hullott. Csanádi–Nagyvárad–Winkler, 1977. p. 117–118.

A csepeli század ezt követő tevékenységéről nem maradtak fenn adatok. A júliusi harcokban is valószínűleg folytatták a felderítő repüléseiket, de immár némileg jobb körülmények között – legalábbis ami a repülőgépek számát illeti.²⁰⁸ A románok augusztus 4-i bevonulásakor a légi tevékenység már napok óta szünetelt. A csepeli század repülőgépeiből a többi század gépeivel szemben csak később lett zsákmány – ahogy ez a későbbiekben látható lesz.²⁰⁹ Augusztus 11-én Wollemann István jelentése nyomán a következő indítványt küldték William Freeman hadnagynak, a szövetséges vízi erők angol parancsnokának: „*Van szerencsém becses tudomására hozni, hogy a magyar Duna hajóraj 6 darab 24 órán belül üzemképessé tehető vízirepülőgép és az ezekhez tartozó megbízható személyzet fölött rendelkezik. A repülőgépek jelenleg a Csepel-szigeti hangárokból román őrizet alatt állnak. Nézetem szerint a repülőgépek a „Commandement du Danube”-nek Wien, Baja, Belgrád és Budapest között gyors- és postaszolgálat lebonyolításánál hasznára lehetnének. Kérek értesítést arról, hogy a Commandement du Danube reflektál e erre a szolgálatra és igenlő esetben a szükségintézkedések megtételét, hogy repülőgépek és személyzet szabad mozgása a románok által ne akadályoztassék.*”²¹⁰

Az ügylet azonban nem valósult meg, augusztus 24-én ugyanis a MARE vízirepülő átvéveje jelentette, hogy a románok a csepeli század állományából hét hidroplánt lefoglaltak és még kettőt szándékoznak lefoglalni.²¹¹ Ezzel megpecsételődött a magyar vízirepülők sorsa, miután pedig a románok is elhagyták a Csepel-szigetet, a lakosság hordta szét a hangárt és az otthagytott felszereléseket.

3.3.3 ELLENFORRADALMI REPÜLŐSZÁZAD SZEGEDEN

Szeged városának különleges szerep jutott nemcsak a Tanácsköztársaság alatt, de már röviddel a világháború befejezését követően is. Ahhoz, hogy az itt állomásozó magyar – és a későbbiekben tárgyalandó francia – repülők működésének körülményei érthetővé váljanak, szükséges egy rövid történeti keretét adni a szegedi politikai és katonai eseményeknek.

A belgrádi katonai konvenció által kialakított demarkációs vonal, valamint semleges zóna közvetlenül érintette Szegedet,²¹² amelynek stratégiai jelentősége vitathatatlan volt. Az

²⁰⁸ A század repülőgép-állományáról 1919. június 10. után nincsenek pontos, hivatalos kimutatások, de a közvetett bizonyítékok alapján tudható, hogy legalább öt vízi repülőgépet használt az alakulat hosszabb-rövidebb ideig ebben az időszakban, ám ezek nem feltétlenül voltak egyszerre repülőképes állapotban. A Vörös Repülőcsapatok utolsó ismert helyzete szerint 1919. július 18-án a 9. vízirepülő-század három bevethető repülőgéppel bírt. HM-HIM HL, MTK iratai. 718/209. 63. d.

²⁰⁹ A csepeli bevonuláskor először csak a század két gépkocsiját és motorcsónakját foglalták le, a repülőgépek további tárgyalások alapját képezték.

²¹⁰ HM-HIM HL, MFB iratai. 9/139. 9. d.

²¹¹ HM-HIM HL, HM iratai. 1811/bk. – 1919. 37. o.

²¹² A belgrádi egyezmény a demarkációs vonalat délen a Nagy-Szamos felső folyása–Beszterce–Maros (falu)–a Maros folyó vonala a Tiszával való összefolyásáig–Szabadka–Baja–Pécs–a Dráva folyása Horvát–Szlavónország

első (szálláscsináló) francia különítmény 1918. december 10-én érkezett a városba, tíz nappal később pedig Franchet d'Espérey, a Szövetséges Keleti Haderők főparancsnoka utasította Paul de Lobit tábornokot, a francia Keleti Hadsereg új főparancsnokát Szeged katonai megszállására. Ez a proletárdiktatúra kikiáltásáig megközelítően 2000-3000 fős francia helyőrséget jelentett (gyalogsági, tüzérségi és lovas alakulatok), Újszeged pedig 1918 novemberétől szerb megszállás alatt állt. A szegedi tanácsköztársaság mindössze hat napot élt meg, miután azt Alfred Béatrix ezredes de Lobit parancsára katonai erő alkalmazásával felszámolta (a helyi direktórium fegyveres erőinek és hadianyagának egy részével március 26-ról 27-re virradó éjjel Kiskunfélegyházára távozott), és ezzel párhuzamosan a francia katonai erők koncentrációjával egy katonai gyűrűt vontak Szeged köré. Március 27-én a franciák Szeged városát az ún. semleges zónához tartozó területnek nyilvánították, és a katonai parancsnokság mellett a városkormányzóság megszervezésével politikai irányító szervet is létrehoztak a városban – mindkettő Charpy tábornok, a francia 76. hadosztály parancsnokának alárendeltségében.²¹³

Ami a politikai életet illeti, az országos változásokkal párhuzamosan leváltották Kelemen Béla főispánt, és helyére 1918. november 18-án Dettre Jánost nevezték ki főispán-kormánybiztosnak. A Délvidéknek a belgrádi fegyverszünetet követő szerb megszállása nyomán Szeged hamarosan megtelt menekültekkel, majd maga a város is darabjaira hullott, miután a szerbek lényegében leválasztották Újszegedet, 1919. február 4-én pedig hivatalosan is új települést szerveztek a városrészből, emellett pedig a hatalmi harc is folytatódott a szociáldemokrata vezetésű Munkástanács és a Nemzeti Tanács között. A rövid életű kommunista hatalomátvételi kísérletet követően még szükség volt néhány hétre, hogy a tanácshatalmat véglegesen felszámolják, a franciák erőteljes és határozott intézkedéseivel párhuzamosan pedig a szegedi tisztikar is egyre bátrabban lépett fel, és május 5-re végérvényesen átvették a hatalmat. Egyúttal az Aradon szerveződött, Károlyi Gyula vezette ellenforradalmi kormány is Szegedre indult –

határáig vonta meg, és bár az egyezmény szerint ezen belül a polgári közigazgatás a magyar kormány kezében maradt, a szövetségeseknek joguk volt megszállni a stratégiailag fontosabb helyeket. A konvenció előírásait mind a románok, mind a szerbek megszegték, a román csapatok 1918. december 12-én átlépték a demarkációs vonalat, és megkezdték Erdély elfoglalását, a szerbek pedig szintén megszálltak egyes területeket, és deklarálták azok elszakadását. Paul Prosper Henrys tábornok, a francia Keleti Hadsereg parancsnoka az ország helyzetének stabilizálása miatt kiemelt fontosságúnak tartotta volna Magyarország teljes területének megszállását, ehhez azonban nem rendelkezett elegendő katonai erővel, végül a francia politikai vezetés mindössze egy semleges övezet létrehozását rendelte el a Délvidéken, amely lehetővé tette a román és szerb hadseregek közötti összetűzések elkerülését. A december 31-én megkötött Apáthy-Berthelot-féle megállapodás értelmében ugyanakkor létrejött egy 15 km széles semleges zóna, amelynek határvonala a Nagybánya–Kolozsvár–Déva vonaltól nyugatra, illetve a Déva–Arad–Szeged vonaltól északra helyezkedett el, vagyis mind Arad, mind pedig Szeged a zóna sávjába került. Az újabb demilitarizált övezetbe francia csapatok vonultak be január 10-ig, és Arad, majd Szeged is francia felügyelet alá került. A francia 76. gyaloghadosztály kötelékébe tartozó 210. gyalogezred 1919. január 1-4. között érkezett meg Szegedre. Aradra 1918. december 30-án vonultak be az első egységek. Bene, 2021. p. 14–15.; Gulyás, 2021. p. 29–31.

²¹³ Nagy, 2021. p. 28–32.; Kelemen, 1923. p. 37–39.

nem utolsósorban Arad küszöbönálló megszállása miatt –, és bár a románok május 9-én megállították a két vonatszerelvényel utazó kabinetet kíséretükkel együtt, és valamennyiüket internálták, 23-án végül elengedték a kormány tagjait, az Aradra visszatért kormány pedig ismét úgy döntött, hogy Szegedre helyezi át székhelyét.²¹⁴

Amint a korábbiakban látható volt, a repülőcsapatok szervezetéről március 24-én kiadott első intézkedések még számoltak a szegedi 5. repülőosztállyal és ennek alárendeltségében a kecskeméti különítménnyel,²¹⁵ ám a helyzet változása folytán a következőkben már Kecskeméten szervezték meg az 5. repülőszázadot.²¹⁶

Martinek Vince százados, a szegedi repülőszázad parancsnok-helyettesének visszaemlékezése szerint közvetlenül a francia csapatok bevonulása előtt a repülőanyagot a kiskundorozsmai állomásra szállíttatta át. A franciák a repülőtérré érkezve az ott talált személyzetet (tiszteket, legénységet, polgári munkásokat) a hangárokba terelték és bezárták, másnap a panasztevők előtt a francia parancsnokság elismerte a túlkapást, vegyes bizottság alakult, és a repülőtéri személyzet kiszabadult.²¹⁷ Martinek nyilatkozatát támasztja alá, hogy április 19-én, az ekkor már Kecskeméten állomásozó 5. repülőszázad állományát nagyrészt a volt szegedi egység repülőgépei alkották.²¹⁸ Ugyanakkor a parancsnok-helyettes a szegedi repülőter francia megszállását április elejére tette, míg más források szerint az már március 26-án megtörtént,²¹⁹ és ezt követően a francia 54. gyarmati gyalogezred egy százada tartalékként a szegedi repülőtéren

²¹⁴ Tóth, 2021/1. p. 14–23. A bécsi ellenforradalmároktól érkező Gömbös Gyula vezérkari százados fellépése nyomán 1919. április 25-én megalakult a szegedi Antibolsevista Comité végrehajtó bizottsága, amelynek elnöke a korábbi főispán, Kelemen Béla lett, és május 25-én kidolgozták javaslatukat a jövőbeli kormánnyal kapcsolatban. Aradon 1919. május 5-én állították fel a Károlyi Gyula vezette ellenkormányt, akik végül május 28-án érkeztek Szegedre. A két fél közötti egyeztetéseket követően 1919. május 31-én tette le az esküt Károlyi Gyula miniszterelnök a jelenlévő miniszterekkel és államtitkárokkal, megalakítva hivatalosan a szegedi kormányt, amelyet a franciák inkább csak elfogadtak, ahogy a lakosság sem feltétlenül támogatta. Tóth, 2021/2. p. 49–54.

²¹⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 737/bk. 37. oszt. 27. d.

²¹⁶ Matzenauer Hugó, a kecskeméti repülőszázad későbbi parancsnoka a következőképpen emlékezett vissza erre az időszakra: „1919. év április végén, *Stromfeld Aurél*, a vörös hadsereg vezérkari főnöke magához rendelt, közölte velem, hogy a Szegeden és Kaposváron elhelyezett repülőszázadok az általános hadihelyzet következtében féleslegessé váltak. Szegeden Horthyék a francia csapatok védelme alatt kezdenek gyülekezni. A szegedi század feloszlását már folyamatba tette és a gépeket Kecskemétre helyezte át.” MMKM Archívum, Kézirattár, 552. [Cím: A Magyar Tanácsköztársaság 1919. évi honvédő háborújában, a vörös forradalmi hadseregünk Kecskeméten állomásozó 5. vörös repülőszázadának harci tevékenysége az intervenciós román hadsereggel szemben.] p. 2.; Ugyanezen írás másik forrása: HM-HIM HL, Visszaemlékezések a Tanácsköztársaság időszakára, 134/23. Amint ez a továbbiakban látható, április végén már nem volt aktualitása a szegedi egység Kecskemétre költözésének, Horthy pedig ekkor még nem játszott szerepet a szegedi kormány(ok) működésében, vagyis a visszaemlékező ezekre vonatkozó kijelentései nem helytállóak.

²¹⁷ MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Martinek Vince visszaemlékezése.

²¹⁸ HM-HIM HL, MTK iratai. 348. sz. 110. d.

²¹⁹ Pusztai-Ványai, 2015. p. 86. Egy április 18-i újságcikk szerint a franciák már néhány héttel korábban több százezer korona értékű hadianyagot foglaltak le a repülőtéren. *Anyagot kérnek a kisiparosok.* - In. Délmagyarország, 8. évf. 88. sz. (1919.04.18.) - p. 2.

állomásozott.²²⁰ Minden bizonnyal azonban még ennél is korábban történt meg a francia megszállás, mivel március 23-án megérkezett az első francia repülőszázad, és használatba vette a repteret (ennek részleteit lásd 6.2.3 alfejezetben).

Az ellenforradalmi kormány 1919. júniusban megkezdte a „magyar nemzeti hadsereg” felállítását. Ennek részeként egy június 6-án kelt rendelet intézkedett a Nemzeti Hadsereg, közte egy repülőszázad felállításáról, amelynek tervezett állománya a következő volt: nyolc kétüléses repülőgép, 12 tiszt, 37 altiszt, 25 őrvezető és katona, ezek közül öt tiszti és nyolc altiszti pilóta, valamint öt megfigyelő tiszt. Emellett rendelkeztek a repülőgépjavitó műhely állományáról is, továbbá előírták, hogy „a szegedi repülőcsoport parancsnokság a francia csapatok által lefoglalt repülőgépekről és más repülőanyagról tegyen ide jelentést, hogy visszaadásuk iránt a szükséges lépések megtehetőek legyenek. A repülőgép-javitó műhely üzemképes állapotba helyezendő.”²²¹

A hadseregszervezés nem a tervek szerint alakult – a repülőszázad tisztjei például a vilamosüzem fenntartásában segédkeztek és tették magukat hasznossá²²² –, emiatt Károlyi Gyula²²³ június 21-én intézett de Lobit tábornokhoz többek között a következőket írva: „*A szervezést azonban nem foganatosíthatjuk, mert dacára annak, hogy a francia parancsnokság jóindulatáról biztosít, a tényleges eszközöket rendelkezésünkre nem adja. Nevezetesen nem engedélyezi sem a sorozás elrendelését, sem behívásokat, de még a toborzást sem olyan módon, hogy az sikerre vezethetne.*

Fegyver, muníció és egyéb felszerelési, tüzérségi anyagok, repülőgépek stb., melyek nélkül akciónk meg nem indítható, nem állanak rendelkezésünkre, pedig ezek részünkre kilátásba helyeztettek.

Hiszen csakis azért, ezekért a biztatásokért választottuk Szegedet kiindulási pontnak s jelenleg itt vagyunk tétlenségre kárhozható és át sem tehetjük működésünk bázisát más vidékre.

Ezen eljárás következménye az, hogy május elején igen könnyen és véglegesen leverhető bolsevizmus azóta megerősödött, serege megszerveződött és mind nagyobb területek jutván birtokába, leküzdése mindennap nehezebbé válik.”²²⁴

²²⁰ Nagy, 2021. p. 34.

²²¹ HM-HIM HL, Horthy-kori katonai kerületi parancsnokságok iratai. M. kir. szegedi körletparancsnokság, 2181/eln. ko.1. – 1919., 9. és 12. melléklet, 1. d. A Repülőgépjavitó műhely előírt állománya: öt tiszt, hat altiszt, 107 rendfokozat nélküli katona, négy ló, négy jármű. A repülőszázadhoz előírt állomány még: négy ló, három kocsis, kettő autó.

²²² Kelemen, 1923. p. 274., 321.

²²³ 1919. június 6-án alakult meg a második szegedi kormány, szintén Károlyi Gyula vezetésével, amelyet egyesek csak kormányátalakításnak tekintenek. Mindenesetre ehhez az eseményhez kötődik Horthy Miklós politikai szerepvállalása Szegeden, hadügyminiszteri pozícióban. Tóth, 2021/2. p. 55.

²²⁴ Kelemen, 1923. p. 290.

A repülőalakulat megszervezésére tett erőfeszítések kedvező elbírálást kaphattak, mivel a szegedi 1. repülőszázad június végétől több bevetést is teljesített, de ezek kivétel nélkül felderítésre és propaganda tevékenységre szorítkoztak. A rendelkezésre álló nyilvántartás alapján 1919. június 29. és augusztus 5. között kilenc alkalommal repültek át szegedi gépek a frontvonalon.²²⁵ (Lásd a 22.16. sz. mellékletet.)

Mivel a Tanácsköztársaság és kormányának politikai irányultságát – továbbá annak szélsőértékét képviselő vörös osztagok és különítmények ténykedését – finoman szólva sem övezte egyöntetű támogatás, a rendszer ellenzői és kárvallottjai tömegesen érkeztek Szegedre. Nem volt ez másképp repülő körökben sem, és akár rendszeresnek is mondható a repülők, elsősorban a volt repülőtisztok dezertálása a Vörös Repülőcsapatok állományából. Wilczek (Magyar) Sándor visszaemlékezésében 40-50 repülőtisztet említ, akik Szegedre érkezésekor már türelmetlenül várták, hogy a franciák engedélyezzék a magyarok repülését. Bár a történetek felidézésében, pontosabban az időpontokban vannak tévedések, a körülmények leírásának szinte egyedüli forrása e beszámoló. A hivatalos adatok szerint Wilczek július 20-án repülte egyetlen bevetését a szegedi repülőszázadnál, amelyről a következőképp számolt be három évtizeddel később: *„Gépeinken fegyverzet nem volt. A franciák adtak ugyan kölcsön két géppuskát, de ezeknek kezelését nem ismertük, különben sem kaptunk hozzá töltényt. Gondoltuk, ha esetleg vörös vagy román géppel találkozunk, mégsem árt, ha legalább a géppuskacső kiáll a megfigyelőülésből. Gépeink üzembiztonságához sok szó fért. Tekintve azonban, hogy mindannyian a vörösök által halálra ítélt szökevények voltunk, motorhiba miatt való kényszerleszállásra jobb volt nem is gondolni. Ha elfognak, a legelső fára felkötöttek volna. A gépekre mázolt szovjetcsillagot átfestettük, a nemzeti színekkel és a Gondviselésben meg a jószerencsében bízva, útnak indultunk.”*²²⁶

Időközben, július 12-én Károlyi Gyula kormánya lemondott, és P. Ábrahám Dezső vezetésével alakult új kormány, Horthy Miklós altengernagy pedig a hadügyminiszteri széket a Nemzeti Hadsereg fővezérének pozíciójára cserélte. Az új miniszterelnöknek elődjéhez hasonlóan nem sikerült kormányát az antant szemében elfogadottá tenni, szerepük viszont nem volt elhanyagolható, hiszen a Kun Béla vezette Tanács-Magyarország mellett vagy inkább azzal szemben felléptek a megszállt területek magyarságának érdekében, és a Nemzeti Hadsereg sem születhetett volna meg a szegedi kormányok nélkül, amelynek a tanácskormány bukása után

²²⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lű. 63. d. A helyi sajtó időnként beszámolt a szegedi repülőszázad bevetéseiről: *Szegedi repülőgép Kecskemét fölött.* - In. Szegedi Friss Újság, 20. évf. 140. sz. (1919.07.01.) - p. 2.; *Mit láttak a repülők?* - In. Szegedi Friss Újság, 20. évf. 146. sz. (1919.07.08.) - p. 2.; *Repülőink Kecskemét felett.* - In. Szegedi Új Nemzedék, 1. évf. 23. sz. (1919.07.29.) - p. 7.

²²⁶ Magyar, 1940. p. 42.

lett igazán jelentősége (ugyanakkor a fehérterror létrejötte és pusztításai is Szegedről, az itteni kormányok árnyékából indultak ki).²²⁷

A Fővezérség Siófokra költözésével a szegedi repülők elsődleges feladata a kormány és a fővezérség közötti kapcsolat fenntartása, a posta- és futárszolgálat biztosítása volt. A szegedi katonai kerületi parancsnokság viszont hamarosan jelentette, hogy a francia városparancsnokságtól olyan értesülést kaptak, miszerint a városkormányzóságot szeptember 10-ével Konstantinápolyba helyezték át, Szegeden csak Charpy tábornok és némi francia csapat marad. Valószínűnek tartották, hogy ezután sor kerül a város román megszállására, így engedélyt kértek a nyersanyag (fa, bőr, vasáru), valamint a repülőgépjavitó műhely nyersanyagainak és szerszámainak eladására. A Fővezérség a tényleges román katonai bevonulás esetére elrendelte a fegyverzet és egyéb katonai cikkek elrejtését, és beleegyezését adta mindazon anyagok eladásába, ami nem volt elrejtendő, továbbá rendelkeztek a tartalékos tisztek és a legénység szabadságolásáról is²²⁸ – a románok viszont távol maradtak Szegedtől. Az új, immár a teljes országot irányító kormány megalakulásával és Horthy távozásával Szeged szerepe is csökkent, a repülés szempontjából azonban egészen a trianoni előírások életbe lépéséig kiemelkedő szerepet játszott.

Fontos külön megemlíteni a szeged-rókusi repülőgépjavitó műhely (egykori Flugzeugwerkstätte) kérdését, mivel a Monarchia egyetlen ilyen jellegű egysége volt, ahol elsősorban (de nem kizárólagosan) a repülőpótszázadok sérült, illetve javításra szoruló repülőgépeit látták el, így nemcsak repülőgépek, de az itt lévő nyersanyagok és szerszámgepek tekintetében is kiemelkedő szerep juthatott volna a műhelynek. Mindez természetesen nem kerülte el a katonai és polgári vezetők figyelmét sem: Czigler Andor őrnagy, a katonai építési osztály főnöke és a város vezetői, valamint Dettre János főispáni jogkörrel bíró kormánybiztosa között késhegyig menő vita folyt az ügyben.²²⁹ 1919. március 30-án például a város mérnöki hivatala egy előterjesztést küldött Szeged Város Tanácsának, amely szerint a rókusi repülőgépjavitó műhely „katonai feladatát betöltvén” polgári teendők végzésére volna a legalkalmasabb, és mivel a műhely felszerelése és anyagkészlete elsősorban mezőgazdasági – és mindenféle egyéb – gépek javítására, valamint mezőgazdasági és épületasztalos tömegcikkek előállítására kiválóan alkalmas lenne, javasolta, hogy a telepet mint „Szeged város gép műhelye” azonnal helyezték üzembe.²³⁰

²²⁷ Tóth, 2021/2. p. 58–59., 61–62. Horthy szegedi tevékenységének részleteihez lásd: Olasz, 2021. p. 65–81. A szegedi kormány(ok), Horthy és a Nemzeti Hadsereg megítéléséhez további részletekért lásd: Turbucz, 2020. 313–318.

²²⁸ HM-HIM HL, VKF iratai. 1043/hdm. – 1919. 1. d.

²²⁹ Pusztai, 2002. p. 38.

²³⁰ MOL CsML IV.1406.b. Szeged Város Tanácsának iratai. 8176/1919. (8125. számv. szám)

Bár a hadügyi kormányzat 1919 márciusában is még mint üzemelő egységet regisztrálta a szegedi műhelyt, ott a polgári őrszemélyzeten kívül már csak két polgári hivatalnok és négy katonatiszt szolgált, Fabinyi Elek mérnök százados, a műhely parancsnokának vezetése alatt. A város, pontosabban a szegedi kereskedelmi és iparkamara részéről több kísérlet is történt a szegedi repülőanyag megszerzésére, csökkentendő a helyi munkanélküliséget és nyersanyaghiányt, amelynek komoly visszhangja volt a helyi sajtóban is. Fabinyi április 25-én megengedte a kamara bizottságának, hogy megsejmeljék a műhelyt, ám következetesen kitartott amellett, hogy annak anyaga nem adható ki polgári célokra, május 21-én pedig a Délmagyarország hasábjain adott csattanós választ a korábbi vádakra, felvetésekre és téves információkra, amelyet követően elhallgattak a kisajátítást követelő hangok.²³¹ Ezt megerősítette a hadügyminiszter²³² júliusi döntése, aki ellenezte a katonai kincstári tárgyaknak, így a repülőtéren és a repülőgépjavító műhelyben tárolt anyagoknak javasolt eladását, mivel egyrészt később, ha szükség lesz azokra, akkor drágán kell újból megszerezni, másrészt miután a francia parancsnokság a repülőtelep műhelyét átadta a katonai kincstárnak, azt újból üzembe kívánták helyezni és ott repülőgépeket javítani.²³³

3.4. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

A fentiekben átfogóan és részleteiben megismerhettük azt a folyamatot, amelynek – helyenként markáns – változásai nyomán nemcsak megszületett a magyar katonai repülés intézményrendszere, de a tárgyalt időszak alatt szélsőségesen eltérő viszonyok közepette is végig működött és ellátta feladatait. Fontos kiemelni, hogy az eddig csak hiányosan ismert szervezetrendszeri módosulások elméleti (esetenként csak tervek formájában megrekedő) és gyakorlati alapjai szervesen összefüggtek, és a folyamat egyes állomásai fényében jól nyomon követhetőek és azonosíthatóak az azokat kiváltó események, körülmények (pl. repülőterek elvesztése, demarkációs vonal változásai stb.). E kihívásokhoz történő alkalmazkodás olyan katonai, és ezen belül is repülő szakmai vezetést követelt meg, amely egyrészt kellő tapasztalattal bírt egy katonai repülő szolgálat kiépítését, működtetését, átszervezését és vezetését illetően (pl. Bogyay Artúr, Petróczy István, Thomka Zoltán), másrészt olyan elkötelezett és tenni akaró repülőtiszteteket,

²³¹ *Hogyan segítsünk a munkanélküliségen?* - In. Délmagyarország, 8. évf. 103. sz. (1919.05.08.) - p. 1–2.; *Építőanyag a városnak.* - In. Délmagyarország, 8. évf. 106. sz. (1919.05.11.) - p. 4.; *A repülőter anyagai, amelyekhez nem szabad hozzányúlni.* - In. Délmagyarország, 8. évf. 112. sz. (1919.05.18.) - p. 3.; FABINY Elek: *A repülőter anyagai.* - In. Délmagyarország, 8. évf. 114. sz. (1919.05.21.) - p. 3. Kelemen, 1923. p. 180.

²³² A szegedi kormányok hadügyminiszterei: Károlyi Gyula (a miniszterelnöki pozíció mellett, Gömbös Gyula százados államtitkárral maga mellett), Horthy Miklós altengernagy 1919. június 6. – július 12., Belitska Sándor vezérőrnagy 1919. július 12. – augusztus 15.

²³³ Kelemen, 1923. p. 388.

akik alacsonyabb szintű vezetői gyakorlattal rendelkeztek (pl. Hangay Sándor, Szalay Ernő, Hány László), de motiváltak voltak a magyar katonai repülés megszervezése és fenntartása iránt. Ezzel a személyi háttérrel gyorsan, hatékonyan és a megfelelő irányt választva tudott alakulni és sok tekintetben fejlődni, de mindenképpen a körülményekhez és szükségletekhez igazodni a repülőcsapatok egésze.²³⁴

E helyen érdemes visszacsatolni a honvéd repülőerők felállításának elméleti diskurzújához, legalábbis érintőlegesen megvizsgálni a korábbi tervek és a létrejött rendszer közti átfedéseket. Amellett, hogy több elképzelés (pl. elméleti képzés) megvalósítására e rövid idő alatt a kaotikus belpolitikai helyzetnek, majd a hadiállapotnak köszönhetően esély sem volt, az a közös törekvés, hogy a repülőszázadok ne legyenek szétforgácsolva, hanem zászlóaljnyi egységben kerüljenek beosztásra és irányításra, egészen a tanácskormány időszakáig lényegében megvalósult a repülőcsoportok formájában. A feladatoknak megfelelően felszerelt és szervezett századok, valamint az azokra leginkább igényt formáló magasabbegységekhez rendeléshez – amit a témában megszólalók, ha nem is egyforma szervezeti felépítésben, de kívánatosnak tartottak – egyszerűen nem állt rendelkezésre a szükséges mennyiségű repülőgép és személyzet (a hadosztályonként/hadtestenként négy-hat repülőszázad a Tanácsköztársaság hadseregét véve alapul grandiózus elképzelésnek tűnt), emellett pedig jelentős technikai akadályai voltak: fotóegyülékes, páncélozott és nagy hatótávolságú bombázó repülőgépekkel nem bírtak a magyar repülőcsapatok, de hiányoztak a tüzérségi tűzvezetéshez szükséges rádióberendezések stb. is. A budapesti repülőárzenál ugyanakkor megvalósult, ahogy a légi forgalmi szempontokkal szintén számolt a vezetés, ha nem is volt épp aktualitása.

Mindezzel együtt is megállapítható, hogy különösen háborús körülmények között a repülőerők szervezetrendszer a rugalmasan kezelt beosztások és alárendeltségek révén a szűkös lehetőségek ellenére is meg tudott felelni a követelményeknek.

²³⁴ Az ellátandó feladatok szerteágazó rendszerét lásd részletesen a fejezet vonatkozó lábjegyzeteiben. Ezenkívül lásd még a 280. lábjegyzetet.

4. A REPÜLŐCSAPATOK SZEMÉLYI ÁLLOMÁNYA

1918 novemberében az ország fegyveres erejének alapját elsősorban a Magyar Királyi Honvédség egykori tagjaira kívánták építeni. Az országban folyó demobilizálás mértéke azonban még a november 13-i belgrádi fegyverszüneti korlátozásokban foglaltakat is meghaladta, mivel a megegyezésben engedélyezett hat gyalog- és kettő lovas hadosztályt sem töltötték fel. Bartha Albert hadügyminiszter ugyanis az öt legfiatalabb sorozási évfolyam (1896-1900) visszatartása mellett döntött 1918. november 7-én kiadott rendeletében²³⁵ – vagyis még az antanttal történt megállapodást megelőzően –, ám a visszatartott katonák jelentős része önkényesen elhagyta a csapattestét, míg más, közös hadseregbeli alakulatoknál szolgálók vonakodtak új egységekhez csatlakozni.²³⁶

Az, hogy az országnak egy, a korábbinál jóval kisebb hadsereg lesz szüksége, mindenki számára egyértelmű volt, ez az önkéntesekből álló hadsereg pedig sokkal kevesebb tisztre tartott igényt. A Károlyi-kormány már 1918 novemberében megkezdte a tisztikar, ezen belül is elsősorban a hivatásos tisztek létszámának csökkentését. Az 1918. november 16. és 1919. február 27. között hozott intézkedések nyomán nyugállományba helyezték a tábornoki kar valamennyi tagját és a fő- valamint törzstisztek javarészét ezredesi rendfokozattal bezárólag,²³⁷ feloszlatták a vezérkari testületet,²³⁸ valamint tüzérségi és hadmérnöki törzskart.²³⁹ Lehetővé tették a hivatásos és tartalékos tisztek felülvizsgálat nélküli nyugállományba helyezését (igaz, saját kérelmükre),²⁴⁰ továbbá rendszeresítették a szolgálat alól felmentett tisztek számára a rendelkezési

²³⁵ Erről az „Irányelvek a leszerelés végrehajtására”, 1918. november 7-én kelt, 28.315/eln. 1.a. – 1918. számú rendeletével döntött a hadügyminiszter. Az eredeti rendelet nem található semmilyen törvény- vagy jogszabálytárban, minden, a témával foglalkozó mű csak közvetve hivatkozik rá. A hadsereg öt legfiatalabb évfolyamának visszatartásának elrendeléséről lásd még: Rendeleték tára, 1918. p. 2231–2234. A magyar minisztérium 1918. évi 5.220 M. E. számú körrendelete.

²³⁶ Breit, 1925/1. p. 36. Ahogy Breit József írta: „*Ennek folyományaként az eredetileg tervezett egységes új magyar hadsereg helyett egy kisebb konglomerátumokból hevenyében összetákolt, de rendszeres tagozású hadseregek egyáltalán nem nevezhető fegyveres haderő keletkezett.*”

²³⁷ A tábornokok, törzs- és főtisztek létszámának lecsökkentése egy folyamatot alkotott. Előbb a háború tartamára ténylegesített nyugállományú tábornokokat, törzs- és főtiszteket helyezték vissza nyugállományba, majd a határozatlan időre várakozási illetékekkel szabadságolt tábornokokat, tiszteket és tisztviselőket küldték nyugállományba 1918. december 1-jével. 1919. március 1-jével nyugállományba helyeztek minden tábornokot, ezredest és „hasonállásút” (néhány kivételtől eltekintve), akiknek 35 év szolgálati idejük volt, majd a tisztikar apasztása címén nyugállományba helyezték valamennyi, a harcúterén nem szolgált csapat- és helyi alkalmazású tisztet, ezt követően pedig köteleztek minden 40 év szolgálati idővel rendelkező tényleges állományú tisztet, hogy felülvizsgálat nélkül kérjék nyugállományba helyezésüket. KK, 1918/102. p. 681. 30.842/eln. 2. – 1918. sz. Körrendelet; RK, 1918/100. p. 680. 725.671/2/a. – 1918. sz. Körrendelet; RK 1919/9. p. 34. 1973/eln. 31. – 1919. sz. Körrendelet; RK 1919/16. p. 74–75. 4162/eln. 31. – 1919. sz. Körrendelet; RK 1919/18. p. 80. 4163/eln. 31. – 1919. sz. Körrendelet.

²³⁸ RK, 1918/107. p. 711. 33.655/eln. 1. – 1918. sz. Körrendelet.

²³⁹ RK, 1918/110. p. 719. 33.679/eln. 1. – 1918. sz. Körrendelet.

²⁴⁰ RK, 1918/110. p. 720. 34.229/eln./2.a. – 1918. sz. Körrendelet.

állományt,²⁴¹ de általában is szorgalmazták mindazon tisztek távozását, akiknek megélhetése polgári foglalkozásuk jóvoltából vagy a magánvagyonuk révén biztosított volt.²⁴²

Az ideiglenesen visszatartott katonák leszereléséről november 25-én született döntés. Ennek értelmében fokozatosan elbocsátották azokat, akik a katonai anyagok őrzése, katonai hatóságok és üzemek teljesítőképességének biztosítása okán mentesültek a leszerelés alól (ez értelemszerűen az 1895-ben és korábban születetteket érintette). Hasonlóképp elrendelte a hadügyminiszter a nem tényleges állományba tartozó legénységi, valamint havidíjas és havidíjasjelölt tisztek december 10-ig történő leszerelését néhány kivételtől eltekintve (pl. a gyógykezelés, utókezelés alatt állók), de a pótolhatatlannak ítélt nem tényleges katonák leszerelésének határidejét is mindössze december 24-ig tolták ki.²⁴³ Még 1918 végén rendelkeztek arról is, hogy a két legfiatalabb visszatartott évfolyam (1899. és 1900. születési év) tagjait tartósan szabadságolják.²⁴⁴

Mindez többek között oda vezetett, hogy a felállítandó hadsereg számára megállapított tisztszükséglet (kb. 8500 fő) helyett csak mintegy 7500 tiszt állt rendelkezésére, közülük is alig 40 %-a volt hivatásos.²⁴⁵

4.1. LESZERELÉS A REPÜLŐKNÉL

A fentiek fényében kell és érdemes görcső alá venni a repülőcsapatok személyi állományának alakulását, amely sok helyen jelentősen eltért a többi haderő- és fegyvernemtől. Az újonnan felállított repülőcsapatok személyzetének biztosítása érdekében ugyanis az általános leszerelési rendelet előírásait a repülőalakulatoknál szolgálatot teljesítő tisztekre és legénységre nem terjesztették ki, ők a hadügyminiszter parancsa értelmében továbbra is szolgálatban maradtak.²⁴⁶ Ennek oka egyértelműen a pótolhatatlan szaktudásban rejlett. Az 1918. november 9-i hadügyminiszteri rendelet részletezte a Légi Csapatok Kormánybiztossága számára a leszerelésről szóló 28.315/el. 1.a. számú rendelet irányelveit: „...elrendelem, hogy a légjáró csapatok kötelékében szolgálatot teljesítő, az 1895 és ennél idősebb születésű évfolyambeli nem tényleges havidíjasok, havidíjasjelöltek, a rangosztályba nem sorolt havidíjasok és a legénység tovább-

²⁴¹ RK 1919/13. p. 52. 3895/el. 31. – 1919. sz. Körrrendelet.

²⁴² KK 108/1918. p. 721. 31.735/el. 1.a. – 1918. sz. rendelet; KK 1918/112. p. 737. 33.844/el. 2. – 1918. sz. rendelet; RK 1919/10. p. 37. 1980/el. 31. – 1919. sz. Körrrendelet.

²⁴³ RK, 1918/100. p. 677-679. 30.969/el. 1.a. – 1918. sz. Körrrendelet.

²⁴⁴ KK 1918/117. p. 754-755. 34.444/el. 1. a. – 1918. sz. rendelet.

²⁴⁵ Szakály, 1989. p. 14.

²⁴⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 40/bk. – 1918. 29. d.

szolgálatra visszatartathatók. Az el nem bocsátott egyének felvilágosítandók és behatóan kioktandók, hogy visszatartásuk csak rövid ideig fog tartani és azonnal elbocsáttatnak, mihelyt szakszerű kiképztségükben pótlásra alkalmas fiatalabb évfolyambeliek rendelkezésre fognak állani. A parancsnokságok kötelességévé teszem, hogy személyes közbelépésükkel a pótlások beérkezését megsürgessék illetve eszközöljék.”²⁴⁷

A Hadügyminisztérium valamennyi szervénél – így a Légügyi Kormánybiztosságnál és a Légügyi osztálynál is – névjegyzék felvételét írta elő, amelyet legkésőbb november 25-ig kellett a Hadügyminisztérium 2. osztálya részére megküldeni (a Kormánybiztosság és a Légügyi osztály névjegyzéke 14 tisztelet tartalmazott). A rendelet emellett további támpontokat is adott: „Jövőbeni mihez tartás végett közlöm, hogy a harctérről tömegesen fognak elhelyezésre váró tisztek visszatérni, kiknek beosztás iránti jogos kérelmei feltétlen kielégítésre várnak, miért is minden jelenlegi beosztás „ideiglenesnek” tekintendő, mely szükség esetén megváltoztatható.”²⁴⁸ A tiszti és legénységi igényléseket a minimumra kívánták szorítani, a feleslegessé vált személyzetet azonnal jelezni kellett, illetve átadni a megfelelő osztályoknak, továbbá minden vezénylet kizárólag írásban történhetett. A tiszti létszám gyarapítását előzetes engedélyezéstől tették függővé, és minden csapattiszti vezénylet foganatosítására a Hadügyminisztérium 2. osztálya volt kizárólag illetékes.²⁴⁹ A Hadügyminisztérium egyébként a saját szerveinél foglalkoztatottak esetében (és valószínűleg a legtöbb egyéb esetben is) legfeljebb két hónapra szándékozta visszatartani az 1895-ben és ennél korábban születetteket, vagyis a tervek szerint legkésőbb 1918. december 31-ig gondoskodni kellett arról, hogy ezen személyzet a polgári foglalkozását elfoglalhassa és megfelelő pótlása megoldást nyerjen.²⁵⁰

A gyakorlatban mindez némileg másképp működött, illetve alakult. Az összeomlás után Budapesten, a Haller utcában lévő Nadasdy-laktanyában alakult meg a repülők törzskülönítménye. Kezdetben Mauer Alfréd százados volt a parancsnoka, majd hamarosan Bogyay Artúr őrnagy vette át a vezetést. Itt kellett a repülőknek jelentkezni és a kijelölt századparancsnokok közülük toborozták leendő egységük számára a személyzetet.²⁵¹

A repülőcsapatokra vonatkozó fizetési tervetről már 1918. november 13-án döntés született. Eszerint a tiszti és legénységi pótdíjakat visszamenőlegesen november 1-jétől a kö-

²⁴⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. 73/L.ü. – 1918. 29601/el.n.1.a. – 1918. 29. d.

²⁴⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 259/L.ü. – 1918. 30.859/el.n.2. – 1918. 29. d.

²⁴⁹ Uo.

²⁵⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 266/L.ü. – 1918. 29.732/el.n.4c. – 1918. 29. d.

²⁵¹ HL, Personalia. Nagy Béla repüléssel kapcsolatos hagyatéka. Nagy Józsa György és Szajkovics Ede visszaemlékezése. 106. d.; *Hírek*. - In. *Az Aero*, 6. évf. 21–22. sz. - p. 409.

vetkezőképp szabályozták: a pilóták részére havi 500 korona, a megfigyelők és műszaki tiszteknek havi 400 korona, a gépszerelők számára havi 300 korona szolgálati pótdíjat engedélyeztek, míg a szerelő segéd munkások és egyes mesteremberek havi 100 korona munkadíjban részesültek. Ezeken felül a hivatalos küldetésben résztvevő pilóták és megfigyelők nagyobb repülések után (több mint 200 km), 50-50 korona, míg kisebb repülések után (ide nem értve a repülőtéren felszállásokat, repüléseket) 30-30 korona, továbbá minden hivatalos küldetésre startoló repülőgép után a főszerelő 5 korona, a segéd munkások 3 korona jutalomdíjra voltak jogosultak. A parancsnokok minden hónap végén további, 100 koronát meg nem haladó jutalmat adhatott a gyakran repülő pilótáknak és azoknak a gépszerelőknek, akik állandóan jó karban tartották a gépeiket.²⁵²

December 2-án a Hadügyminisztérium úgy gondolta, hogy „a hadsereg állományának ideiglenes rendezése szükségessé teszi, hogy a légi csapatok személyi viszonyairól képet kapjunk”. A légügyi osztály főhadbiztosának a gazdasági hivatal főnökével történt egyeztetése nyomán arra jutottak, hogy kb. 250-300 tiszt, valamint 800-1000 altiszt és katona szerepel a légi csapatok állományában, akiknek egyhavi fizetése másfél millió koronát tett ki. Ez az összeg a Hadügyminisztérium szerint aránytalanul terhelte meg az akkori helyzetben a hadsereg büdzsáját, különösen annak fényében, hogy meglátásuk szerint a légi csapatok „csak alig számba vehető teljesítményt” mutathattak fel. Az előírt rendezésnél az irányadó elv a „lelkismeretesen megválogatott, jól díjazott, de kis számú munkaerővel” történő eredményesség elérése volt, amelyhez igazodva a parancsnokságnak javaslatot kellett tennie a tisztek és a legénység szükséges számát illetően, előnyben részesítve a tényleges állományúakat.²⁵³

4.2. SZEMÉLYI ÁLLOMÁNY A SZÁMOK TÜKRÉBEN

Az első névjegyzék, amelyből érdemi következtetéseket lehet levonni a repülőcsapatok állományát illetően 1919. március elejére-közepére datálható.²⁵⁴ Március 8-án ugyanis a Légügyi osz-

²⁵² HM-HIM HL, PDF iratai. 30.202/el. L.ü. – 1918. 29. d. A fenti előírás egyik érdekessége, hogy szemmel láthatólag tovább folytatódott a pilóták megbecsültségének növekedése. Amíg az I. világháború elején egyszerű „sofőrök”-nek számítottak, addig a háború végére nagyjából egyenrangúan kezelték őket a megfigyelőkkel (ezt nyilvánvalóan a rendfokozat befolyásolta némileg), itt pedig már nemcsak hogy egy homogén csoportként tekintettek rájuk rendfokozatuktól függetlenül, de a megfigyelőknél magasabb anyagi juttatással honorálták a szolgálataikat. A pótdíj értelemszerűen az alapilletményen felül járt a fentieknek megfelelően.

²⁵³ HM-HIM HL, PDF iratai. 729.754/10. – 1918. 29. d. Az előírás szerint a legénységi állományt úgy kellett szabályozni, hogy az egész állománynak 25%-a tovább szolgált altiszt (pilóta, szerelő) legyen. A tartalékosok esetében a harctéri érdemek voltak meghatározóak, a parancsnokságnak pedig megfontolás tárgyává kellett tenni, hogy mi történjen a tovább szolgáltakra hajlandó, de felesleges altiszti pilótákkal és megfigyelő tisztekkel.

²⁵⁴ HM-HIM HL, PDF iratai. 601/bk. – 1919. 30. d.

tály megküldte az illetékes alakulatoknak és szerveknek a repülőcsapatok állományáról rendelkezésre álló, aktuálisnak számító névjegyzékét, és kérte az összes érintett egységet, hogy azt javítsák ki és küldjék vissza – feltüntetve azokat a pilótákat, akik a kiképzésüket nem fejezték be, azokat a megfigyelőket, akik a repülőtisztiszi iskola elvégzését követően ellenség felett nem repültek, továbbá azt is, hogy a léghajós megfigyelők közül kinek nincs ellenség feletti repülése, illetve a léghajós megfigyelő tanfolyamot nem végezte el, és kik a kinevezett léghajóvezetők. A névjegyzék meglehetősen pontosnak számít, mivel ez alapján állapították meg a hivatalos állományt, és a Hadügyminisztérium 37. osztálya e névjegyzék alapján akarta közzétenni a repülőcsapatok tényleges tiszti állományát is a Rendeleti Közlönyben. A jegyzék öt kategóriába sorolta a hajózókat: tényleges tiszti pilóták, tényleges tiszti megfigyelők, tényleges műszaki tisztek, léghajós tisztek, altiszti pilóták. Ám amennyire fontosak és meghatározóak maguk a listák és az abban szereplő nevek, annyira pontatlanok és/vagy hiányosak is sok tekintetben a feltüntetett adatok. A leginkább problematikus a tiszti pilóták és megfigyelők elkülönítése, mivel utóbbiak sok esetben megkezdték vagy el is végezték a pilótaképzést, ráadásul pilótaként is szolgáltak harci alakulatoknál, így már a másik listába kellett volna kerülniük. Előfordult, hogy léghajós tisztek kerültek a repülő tisztek közé, sőt akár tisztek és altisztek másik névsorba. A tábori pilóta kinevezéseket számos esetben hibásan tüntették fel, az állományilletékes csapattest, valamint a születési idő oszlopok pedig szintén jelentős hiányosságokat tartalmaznak. Az egyéb forrásokból származó adatokkal kiegészítve és javítva az alábbi következtetések levonását engedi a névjegyzék.²⁵⁵

A repülőcsapatok állományát a hivatkozott időpontban 127 repülő hajózó tiszt (pilóta és megfigyelő) alkotta.²⁵⁶ Közülük 93 esetben ismert a születési év, ebből mindössze 13 született 1896-ban és azt követően (ez 13,98 %), vagyis ők voltak a visszatartott évfolyamok képviselői, viszont egyetlen olyan sem akadt, aki a két legfiatalabb évfolyam tagja lett volna. A 127 tisztből mindössze egynek nem ismert a volt állományilletékes csapatteste, a 126-ból pedig csupán 25 tartozott honvéd alakulathoz (19,8 %). 46 olyan repülő hajózó tiszt szerepel a névjegyzékben, akik kizárólag megfigyelő kiképzést kaptak, és a feltüntetett kategóriákkal ellentétben 10 tiszt nem tényleges, hanem tartalékos állományú volt (hacsak idő közben nem ténylegesítették őket).

²⁵⁵ Az egyéb források elsősorban (nem részletezve): ÖStA-KA LA, Personalakten; HM-HIM HL, 1900 előtt született tisztek anyakönyvi lapjai; Veinfurter, 2017. p. 256–344.

²⁵⁶ További 12 tisztet az eredeti névsorból kihúztak, akik – a névjegyzéket összeállítók szerint – az adott időpontban valamilyen okból már nem szolgáltak a repülőcsapatoknál.

Az altiszti (és legénységi) pilóták névsora 172 személyt tartalmaz, amelyből 124 születési éve ismert. Közülük 36 tartozott a visszatartott évfolyamokhoz (29 %), de senki sem a legfiatalabb évfolyamokhoz. Sajnos, (egyelőre) csak 81 altiszti pilóta volt állományilletékes alakulata ismeretes, akik közül csupán négy tartozott honvéd egységhez.²⁵⁷

A fentiekén túl 24 műszaki tisztet²⁵⁸ – közülük öten megfigyelők, ketten pedig képzett pilóták voltak, vagyis őket hozzá kell/lehet számolni a repülő hajózó tisztekhez – 12 léghajós tisztet, valamint öt egyéb (orvos, gazdasági stb.) tisztet sorol fel a névjegyzék. Az ő esetükben elenyészőek a hozzáférhető születési adatok, ezért érdemi megállapítások levonására sem alkalmasak. A 41 személyből ugyanakkor 24 esetében ismert az alakulat, ezek szerint heten szolgáltak korábban honvéd egységnél.

Ezek az adatok azt mutatják, hogy az általános leszerelési rendelet útmutatásai alapján mindössze a hajózó állomány alig több mint ötöde maradhatott volna szolgálatban, amely lényegében ellehetetlenítette volna a repülőcsapatok működését, hiszen a kiesők gyors pótlása illúzió volt, különösen a tapasztalat hiánya lett volna fájó pont. A tisztek esetében 31-en születtek 1890 előtt (Petróczy alezredes 1874-ben, a többiek az 1880-as években), többségükben a legtapasztaltabb és legképzettebb tisztek, ám még ők is csak javarészt a 30-as éveikben jártak.

Érdekes a honvéd repülők alacsony száma, hiszen a már korábban bemutatott elképzelésekkel ellentétben nemcsak az altiszti és legénységi pilótákra mutatkozott igény a volt közös csapatok állományából, hanem honvéd repülő tisztek sem álltak rendelkezésre megfelelő mennyiségben. Ez az arány érdemben a Tanácsköztársaság idején sem változott, ami egyrészt nagyon távol áll a Vörös Hadsereg tisztjeinél jellemzőkre, ahol kb. fele-fele arányban szolgáltak a volt közös hadsereg és a honvédség tisztjei,²⁵⁹ másrészt cáfolja azt az általános nézetet – legalábbis a repülőcsapatok esetében – hogy a Vörös Hadseregbe nagyjából a volt honvédség tisztjei álltak be, míg a volt közös haderő tisztikara inkább félreállt és/vagy csatlakozott a szegeди kormány ellenforradalmi hadseregéhez.²⁶⁰

A Tanácsköztársaság kikiáltását követően az 1919. március 24-i rendelet a toborzásra vonatkozó előírásokat hatályon kívül helyezte,²⁶¹ ám ez csak ideiglenes volt, hiszen április 8-

²⁵⁷ Fontos megjegyezni, hogy amíg a hivatkozott aktában valamennyi tiszti névjegyzéknek van eredeti és javított változata, addig az altiszti pilóták névsora csak egy javítás nélküli verzióban létezik. Ez értelemszerűen két dolgot jelenthet: vagy hibátlan volt az eredeti lista – ami a többi lista alapján nehezen képzelhető el –, vagy nem maradt fenn javított példány. Előfordulhat az is, hogy mivel a Rendeleti Közlönyben való közlés csak a tiszti állományt érintette, az altiszti állomány névjegyzékére nem fordítottak akkora hangsúlyt, bár a hivatalos állomány megállapításához elengedhetetlen volt, hogy ez a kimutatás is helyes legyen.

²⁵⁸ A műszaki tisztek névsorából szintén kihúztak három személyt.

²⁵⁹ Szakály, 1989. p. 16.

²⁶⁰ HM-HIM HL, Tgy. 2203. p. 2.

²⁶¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 737/bk. 27. d.

án újfent érvénybe léptették a toborzás intézményét.²⁶² Három nappal később szinte valamennyi napilapban megjelent a Hadügyi Népbiztosság felhívása, amely szerint „a repülés ügye azt kívánja, hogy a repülő csapatok állományát lehetőleg a legszakképzettebb katonák töltsék be”, és nyolc napon belül kellett jelentkezni „a háború alatt hosszú időn át és még az utolsó félévben is repülő-szolgálatot teljesített mindazon kiképzett pilóták”-nak, akik csatlakozni kívántak a repülőkhöz.²⁶³

A toborzás nyomán, illetve a már meglévő személyzet számbavétele eredményeképpen május 28-án kiadták az egyes repülőalakulások újonnan rendszeresített állományainak névjegyzékét. Amíg a repülőszázadok feltüntetett állománya az érvényben lévő állapotokat tükrözték, addig az Anyagszertár, valamint az annak közvetlenül alárendelt alakulások,²⁶⁴ a bécsi Likvidáló Bizottság és a Repülő Pótkeret Parancsnokság állományát még nem véglegesítették (ennek előterjesztését június 15-ig kellett elvégezni). A parancsnokok, parancsnokhelyettesek és a volt tiszti pilóták beosztását ideiglenesnek tekintették, a végleges kinevezésük a Repülőcsapat Parancsnokság előterjesztése alapján a hadsereg-főparancsnok jogosítványa volt. A kiutalt személyzetet azonnal állományba kellett venni, az újonnan toborzottnak pedig 14 napjuk volt a bevonulásra. Azok, akik a repülőcsapatok állományába tartoztak, de nem szerepeltek a névjegyzékekben, azonnal elbocsátandónak számítottak, hasonlóképp azok, akik nem voltak hajlandóak elfoglalni a szolgálati helyüket. A rendszeresített állományok megváltoztatása kizárólag a főparancsnok (harctéri alakulatok esetében) és a Hadügyi Népbiztosság 37. osztályának (hátszágbeli alakulatoknál) engedélyével, illetve jóváhagyásával történhetett, az állomány nyilvántartása és pótlása pedig a Repülő Pótkeret Parancsnokság feladata volt. A rendelet szabályozta a pótdíjakat is: a pilóták és megfigyelők havi 1800 korona, a gépkezelők havi 1200 korona, a szerelők havi 1000 korona, a szakmunkások pedig havi 800 korona pótdíjra voltak jogosultak.²⁶⁵

²⁶² HM-HIM HL, MTK iratai. 7848/el. 27. d.

²⁶³ *Toborzás a Vörös Hadsereg repülő csapatához.* - In. Magyarország, 26. évf. 86. sz. - p. 2.; *Toborzás a Vörös Hadsereg repülőcsapatához.* Népszava, 47. évf. 87. sz. p. 6.; *Toborzás a Vörös Hadsereg repülőcsapatához.* - In. Pesti Hírlap, 41. évf. 86. sz. - p. 3.; *Toborzás a Vörös Hadsereg repülőcsapatához.* - In. Pesti Napló, 70. évf. 86. sz. - p. 3.; *Toborzás a Vörös Hadsereg repülőcsapatához.* - In. Az Újság, 17. évf. 86. sz. - p. 5.; *Toborzás a Vörös Hadsereg repülőcsapatához.* - In. Világ, 10. évf. 86. sz. - p. 1.; *Mikor kell bevonulni a vörös katonáknak. Műszaki és repülő csapatok alakítása: a toborzás sikere a vidéken.* - In. Magyarország, 26. évf. 86. sz. - p. 2. A jelentkezést a repülő toborzóbizottságoknál lehetett megejteni a következő helyszíneken: IX. Haller-utcai (volt Nádasdy) lak-tanya, Albertfalva, Rákos, Mátyásföld, Győr, Kaposvár, Szombathely, Kecskemét, Békéscsaba és Debrecen repü-lőterein, valamint a cinkota-nagyiccei, székesfehérvári és a csóti anyagraktárakban.

²⁶⁴ Ezek a következők: Repülő Anyagraktár Csót, Repülő és Léghajós Anyagraktár Székesfehérvár, Repülőgépjavitó műhely Cinkota, Telepgondnokság Zalaegerszeg, Hajmáskér és Pándorfalu, továbbá a repülőgépgyárakhoz beosztott átvevő személyzet.

²⁶⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 1356/bk. 11164/el. 37. 27. d.

A névjegyzék szerint a hét hagyományos repülőszázad mindegyikéhez 12 pilótát (négy volt tiszt és nyolc volt altiszt) és nyolc megfigyelőt terveztek, míg a 8. harci repülőszázadhoz 25 pilótát (kilenc volt tiszt és 16 volt altiszt), a 9. vízirepülő-századhoz pedig tíz pilótát és hat megfigyelőt. Így a kilenc repülőszázadhoz 119 pilótát és 62 megfigyelőt kívántak beosztani, ezzel szemben a névjegyzék 113 pilóta és 58 megfigyelő nevét tartalmazta.²⁶⁶ Ugyanakkor az említett repülőkön kívül a repülőszázadok parancsnokai és parancsnokhelyettesei, valamint sok esetben a műszaki vezetők is teljesítettek bevetéseket – hiszen ők is képzett pilóták vagy megfigyelők voltak – így mindösszesen 187 hajózó szerepelt a kilenc repülőszázadban. Bár az 1919. május végéről, illetve június elejéről fennmaradt kimutatások meglehetősen hiányosak, azt láthatjuk, hogy ezek a számok nagyjából megfeleltek a valóságnak, sőt, sok esetben az előíránytól többet szolgáltak a századoknál. A jegyzék szerint még hiányzó állományt a megszállott területekről jelentkező menekült repülőkatonákból kívánták betölteni.

Az új névjegyzék 58 olyan repülő hajózó tisztet tartalmaz, akik nem szerepeltek a korábbi névjegyzékben, ezek nagy része minden bizonnyal a toborzás keretében csatlakozott a repülőcsapatokhoz. Közülük 44 volt megfigyelő (öt egyben műszaki tiszt is), hét személynek nem ismert a volt állományilletékes csapatteste, az 51 tisztből pedig csak hét tartozott honvéd alakulathoz (13,72 %), ami lényegében megegyezik a korábbi arányszámmal. Kevesebb mint fele tiszt születési idejét tudjuk, arányaiban hasonló mintát mutat a korábbiakhoz. A nagy különbség viszont, hogy 51 esetben ismert a korábbi rendfokozat, közülük pedig 42 tartalékos állományú tiszt volt. 36 új altiszti/legénységi pilóta is szerepel a névjegyzékben, őket illetően a születési idő érdemes említésre: 21 ismert születési évből tíz volt 1896-ban vagy utána született, egyikük ráadásul 1899-ben, vagyis az ő tekintetükben egyértelműen a fiatalabb évfolyamok dominanciájáról beszélhetünk. (Lásd az 5. sz. mellékletet.)

A fenti adatok alapján látható, hogy az 1918. december elején tervbe vett állománycsökkentés nem valósult meg, hozzávetőleg hasonló létszámot foglalkoztatott a Vörös Repülőcsapatok, legfeljebb a tisztek aránya csökkent. Havi fizetésük is nagyságrendileg megegyezhetett a korábbi állománnyal, átlagokkal számolva másfél millió koránára rúgott.

²⁶⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 1356/bk. 10756/el. 37. 27. d.

4.3. A TANCSÁKÖZTÁRSASÁG HARCAIBAN TÖRTÉNŐ SZEREPVÁLLALÁS HÁTTERE

Fontos és érdemes megvizsgálni azt is, hogy a repülők, és különösen a volt tisztek miért vállaltak szolgálatot a Vörös Hadseregben, amelyet a Tanácsköztársaság kormánya osztályhadseregként, a proletariátus hadseregeként kívánt megszervezni. Az önként jelentkezőkből létrehozandó, proletár parancsnokok által vezetett hadsereg illúziója meglehetősen korán, a román, majd csehszlovák támadással szertefoszlott, a toborzási felhívásra pedig az egyszerű katonák és altisztek mellett hivatásos és tartalékos tisztek százai jelentkeztek, akik a már szolgálatban állókkal együtt alkották a hadsereg magasabb parancsnoki, illetve tisztikarát.

Szakály Sándor három pontban állapította meg és foglalta össze a volt tisztek motivációját a Vörös Hadsereg harcaiban történő részvételüket illetően²⁶⁷ – ezeket igyekszünk rávetíteni a repülőkatonák és volt repülőtiszték helyzetére.

Elsőként a haza védelmét említi, amelyben a szolgálatot vállalt tisztek többsége a demarkációs vonalon kívül eső, valamint megszállt területekről származott és a „Tanácsköztársaság jogos önvédelmi harcaiban szülőföldjük védelmét, illetve az elfoglalt magyar területek felszabadítását látták”. Habár a repülőcsapatoknál szolgáló hajózó állomány tekintetében (egyelőre) nincs a születési helyet/illetőséget bemutató, ilyen jellegű következtetések levonására alkalmas nyilvántartás, a kutatások jelenlegi állása alapján egyértelműen kijelenthető, hogy mind a tisztek, mind az altisztek és legénységi állományúak közül sokan származtak a hivatkozott területekről. Ám hogy ez mennyire befolyásolta vagy irányította a motivációjukat, arról nehéz képet alkotni. Tágabb összefüggésből szemlélve azonban már egyértelműnek tekinthető, hogy a honvédelem, az ország területi integritása és szuverenitása melletti kiállás és az ezért való küzdelem az egyik legfontosabb mozgatója volt a repülők szerepvállalásának,²⁶⁸ ez direkt vagy indirekt módon szinte minden fennmaradt repülő visszaemlékezésében megtalálható.

A második tényező a katonai karrier lehetősége, különösen annak fényében, hogy a felső katonai vezetés eltávolításával fiatal századosok, őrnagyok és alezredek előtt csillant meg a gyors előrelépés esélye. Ez a repülőcsapatok esetében egyáltalán nem realizálód(hat)ott. A repülőalakulatok parancsnokai szinte kivétel nélkül századparancsnokként szolgáltak a világhá-

²⁶⁷ Szakály, 1989. p. 15

²⁶⁸ A témát vizsgálva Fogarassy László is kiemeli, hogy a volt tisztek nagy része hazafias érzületből állt be (mások kényszerből vagy egzisztenciális okokból), és nélkülük nem lehetett volna megteremteni a Vörös Hadsereget. Többségük politikailag ugyan nem volt megbízható, de a rendelkezésre álló rövid idő alatt nem lehetett új parancsnoki kart kinevelni, viszont elismeri, hogy e tisztek jelentős része a végsőkig helytállt – ahogy erről a jelentős számú hadbíróági és becsületbíróági eljárás tanúskodott. HM-HIM HL, Tgy. 2203. p. 11–12., 27.

borúban is, a Honvédelmi Minisztérium Légügyi osztályánál vagy a Légügyi Kormánybiztoságnál szolgálók szintén jelentős tapasztalattal bírtak akár a frontszolgálat, akár a hátszói adminisztráció területein. A legmagasabb rendfokozattal rendelkező Petróczy István alezredes és Bogyai Artúr őrnagy a háború során is az osztrák–magyar katonai repülés meghatározó alakjainak számítottak. Egyedül talán Hangay Sándor kormánybiztosi kinevezése tűnhet ki a sorból, a korábbi századparancsnok azonban repülő körökben elismert volt szakmailag, és pozíciója is mindössze rövid ideig tartó, ideiglenes vezetői megbízásaként létezett, ráadásul ez a Tanácsköztársaság időszakát megelőzően történt. Soronkívüli előléptetések, a rendkívüli helyzethez köthető jelentősebb kinevezések nem ismertek.²⁶⁹ Egy területen azonban mindenképp érdemesnek tűnt a hajózó személyzetnek az önálló magyar repülőcsapatok állományában szolgálatot vállalni, és ez valóban elsősorban a fiatal évfolyamokat, valamint a rövid ideje repülőként szolgálókat érintette. Ez pedig annak a lehetősége, hogy bevetéseket repülve megszerezhették a tábori pilóta, illetve tábori megfigyelő jelvényt, amelyre a világháború befejezésével a Monarchia kezei belül már nem volt többé módjuk. Repülő karrierhez – amennyiben valaki a későbbiekben is ezzel tervezett – elengedhetetlen volt a megfelelő számú bevetés után járó kitüntetés, és ennek megszerzésére a tárgyalt időszakban az esélyek adottak voltak.

A harmadik mozgatórugót az egzisztenciális problémák jelentették, amelyek katonai pályafutásuk folytatására kényszerítette a nagyobb részt vagyontalan tiszteket és különösen az alacsonyabb rendfokozatú katonákat, ők a munka- és élelmiszerhiánnyal küzdő társadalomban kizárólag hivatásuk gyakorlásától várhatták megélhetésüket.²⁷⁰ Ez a jelenség abszolút jellemző volt a repülőknél is, annyival kiegészítve, hogy az ő szaktudásuk különlegesnek számított, így az igény a munkájukra nem csak saját, de a hadsereg oldaláról is jelentkezett.

Általánosságban elmondható, hogy a katonai repülők egy meglehetősen zárt csoportot alkottak, a hajózók közvetve vagy közvetlenül valamennyien ismerték egymást, legalábbis a régebb óta szolgálók mindenképp. A hagyományos alá-fölérendeltségi viszony egyáltalán nem,

²⁶⁹ Különösen igaz ez azért is, mert a Vörös Hadseregben – oroszországi megfelelője nyomán – rendfokozatokat nem használtak, a rangjelzéseket és kitüntéseket az egyenruhákról el kellett távolítani. Érdekes aspektusa ugyanakkor e témának Diószeghy László tartalékos főhadnagy esete, aki visszaemlékezése szerint: „1919-es forradalom alatt a bpesti repülőszázadnál teljesítettem szolgálatot, jó szolgálatom fejében a Köztársasági Elnök elvtárs századossá léptetett elő 1919 máj 1-én”. E rendfokozata bejegyzésre került a 1951-ben kelt személyi lapjára, az előléptetését azonban okmánnyal nem tudta igazolni. Az 1920. június 1-jével történő nyugállományba helyezéséről szóló rendeletben viszont – amely nyilván az aktuálisan vezetett és nyilvántartott rendfokozatok alapján született – még mindig főhadnyként szerepel. Szintén kérdéses, hogy kit értett Diószeghy köztársasági elnök alatt a tanácskormány idején. HM-HIM HL, Akvi 537/1897. Diószeghy László szds. tiszti anyakönyve.; RK 1920/42. p. 1204.

²⁷⁰ Szakály Sándor megállapításai alapján a Tanácsköztársaság leverése után felállított tiszti igazolóbizottságok előtt a Vörös Hadseregben szolgált tisztek szinte mindegyike a jelzett okokat hozta fel mentségül, az igazolóbizottságok pedig ezeket az érveket általában méltányolták is. Hasonlóképp visszatérő védekezés volt még a kényszer (amit mindig igazolt is valaki), valamint a haza védelme. Szakály, 1989. p. 15.

vagy csak alig jellemezte a tagjaik közötti kapcsolatokat (így a hadsereg demokratizálódása sem okozott problémákat), a tisztek és altisztek/legénység között bajtársi, sőt, sokszor baráti viszony uralkodott. Az egymáshoz való viszonyt, tiszteletet leginkább a szakmai tudás, a rátermettség, a tapasztalat és a háborúban szerzett érdemek alapozták meg, amely bár egy nagyon idealizált képnek tűnik, de egy néhány száz fős csoport esetében, ahol pilóta és megfigyelő, sőt mi több, a kiszolgáló személyzet ennyire egymásra voltak utalva, az egymás iránti bizalom alapvető követelménynek számított. Ebbe a bizalmi körbe ékelődött be a politika, és a politikai megbízotti intézmény, amelynek képviselői a kölcsönös bizalmatlanságon kívül legtöbb esetben a szakmai hozzá nem értést is magukkal hozták, illetve képviselték, ezzel pedig komoly kontrasztban állt a rájuk ruházott hatalom.²⁷¹

A volt repülő tisztek és az új rendszer konfrontációjának legszélsőségesebb példája a kaposvári 1. repülő századnál történt 1919 áprilisában, amikor az egység tisztjeit „valami szabotázs-félével” gyanúsították meg és letartóztatták, majd később elszállították őket Budapestre. A parancsnokot, Kammerer Andort egyelőre szabadon hagyták, de hamarosan őt is elérte a „tisztogatás”, neki azonban sikerült közvetlenül a letartóztatására érkező katonák elöl megszökni repülőgéppel, és eljutni a szerb megszállás alatt lévő területre, ahol a családi birtokuk volt. Az eltávolított tisztek és parancsnok helyére „megbízható vörös repülő tiszteket” hoztak, Cserich Ferenc és Sanwéber József viszont nem sok időt töltött a kaposvári alakulatnál, inkább átrepültek Szegedre.²⁷²

Általában is egyre jellemzőbb volt a Vörös Hadsereg tiszti állományára, hogy 1919. július közepétől sokan kezdték elveszíteni a lelkesedésüket, mind többen jelentettek beteget, illetve különböző ürügyekre hivatkozva kiváltak a szolgálatból, voltak, akik pedig egyenesen csatlakoztak a szegedi ellenforradalmi kormány hadseregéhez. Ennek elsődleges okát abban lehet látni, hogy a sikeres felvidéki hadjáratot követő – politikai megfontolásokból történő – visszavonulás megrendítette a hitüket a fentebb már említett honvédelmi, felszabadító harc sikerében. Szegeden pedig létrejött egy másik kormány, amelynek kedvezőbb megítélése volt az antantnál, hadseregének szellemisége pedig közelebb állt a volt hivatásos tisztekhez.²⁷³ A repülő csapatoknál

²⁷¹ A politikai megbízottak javarészt a volt Szociáldemokrata Párt és a Kommunista Párt kipurított, aktív tagjai közül kerültek ki. Voltak köztük tartalékos tisztek is, és olyanok, akik egyáltalán nem értettek katonai dolgokhoz. Ahogy Hefty Frigyes, a 8. harci repülő század pilótája jellemezte az egységükhöz beosztott politikai megbízottat (több mint három évtized távlatából, némi cinizmussal): „*Úgyis, mint gépet s magasságot soha nem szagolt aviatikai szakértő, úgyis mint a szuszterek nemes céhének minden héten kétszer józanul látható s így politikailag feltétlenül megbízható képviselője.*” Hefty, 1940. p. 298.

²⁷² HM-HIM HL, Personalia, Nagy Béla repüléssel kapcsolatos hagyatéka. Hoffart János, Kammerer Andor és Szajkovits Ede visszaemlékezései. 106. d.; Magyar, 1940. p. 28-30.

²⁷³ Szakály, 1989. p. 18.

előfordultak a kaposvárihoz hasonló esetek, számuk azonban nem öltött jelentős méreteket.²⁷⁴ Ahogy a politikailag elkötelezett repülőkből (legyen az tiszt vagy altiszt), vagy a tisztek irányában ellenséges érzelmekkel tápláló legénységi pilótákból is kevés volt, „a legvadabb vörösök – amilyen ugyan a repülők közt alig egynéhány akadt”.²⁷⁵

4.4. VÁLTOZÁSOK A TANÁCSKORMÁNY BUKÁSA UTÁN

A Tanácsköztársaság megszűnését és a románok bevonulását követően, 1919. augusztus 6-án megjelent rendelet értelmében a „magy. rep. csapat/Hátországbeli és hadrakelt sereghez tartozott alakulásai egyelőre nem szerelnek le”. Bár a repülőszázadok jó része felbomlott, az újjáépítéshez a honvédelmi miniszter elrendelte, hogy az új parancsnokok a volt „vörös” parancsnokságok és alakulatok személyzetét megbízhatóságuk alapján osztályozzák. Bármilyen további szolgálat végzésére csak a megbízhatónak minősített személyzet volt jogosult. Az előírások szerint „egyelőre csakis a megfelelő tényleges tisztek, a szükséges tartalékos tisztek, megfelelő tovább szolgáló altisztek vezénylendőik vissza szolgálattételi állományba. Más legénységi egyének csak kivételes s nagyon indokolt esetben tartandók vissza.” A parancsnokoknak névjegyzéket kellett készíteni a személyzetre vonatkozólag, ha pedig a szabad mozgás korlátozása miatt az alakulatukat egyelőre nem tudták elérni, akkor teljes feladatkörük ellátásáig az adatok gyűjtésére kellett szorítkozniuk.²⁷⁶ A 18 megnevezett parancsnok, valamint a Hadügyminisztérium 37. osztályához vezényelt nyolc repülőtsiszt közül mindössze kettő esetében nem ismert, hogy szolgált-e a Vörös Repülőcsapatok állományában, és bár történtek változások egyes alakulatok élén, egyetlen vezető sem került ki a szegedi repülőszázad vagy más szegedi egység, szerv köréből.

A repülőcsapatok állománylétszámának alakulásához ki kell még emelni, hogy az idézett előírásokat a rendelet továbbiakkal is kiegészítette, eszerint az idegen honpolgárok és a súlyosabb bűncselekményt elkövetők azonnal leszerelendőik, az alakulatoknál pedig kisszámú és csak a legmegbízhatóbb személyzetet kívánták alkalmazni (ez a repülőszázadoknál legfeljebb 20 embert jelentett, a tisztekkel együtt). A szolgálat alól felmentetteknek azon részét, akiket a

²⁷⁴ Érdekes példa, hogy Fekete Oszkár (a májusi névjegyzék szerint a kiképzőszázad parancsnoka) saját vallomása alapján Bécsbe szökött Weldin Ferencsel 1919 húsvétján repülőgéppel. Ehhez képest a korabeli repülő folyóirat arról számolt be, hogy kórházi kezelés miatt töltötte idejét az osztrák fővárosban. Somogyi, 1936. p. 71–72.; *Hírek*. - In. *Aviatika*, 1. évf. 9–10. sz. (1919.07.10.) - p. 159.

²⁷⁵ Magyar, 1940. p. 43.

²⁷⁶ HM-HIM HL, HM iratai. 201.085/Lü. 37. – 1919. 982. d.

parancsnokok végleg elbocsáthatóknak jelöltek meg, lehetőleg augusztus 20-ig le akarták szerezni.²⁷⁷

Egy fennmaradt kimutatás szerint 1919. október 15-ig 32 repülőtszert szerelt le, míg a 37. (repülésügyi) osztály 1919. október 1-jei névjegyzékei 118 pilótát és megfigyelőt tartalmaznak, közülük 24 a Hadügyminisztérium 37. osztályánál tevékenykedett, 19 betegállományban, míg heten eltűntként voltak nyilvántartva.²⁷⁸

Amennyiben egy kicsivel nagyobb távlatból kívánunk rátekinteni a repülőcsapatok személyi állományának alakulására, érdemes egy további dokumentumcsoportot tanulmányozni, mégpedig a M. kir. repülő felszámoló parancsnokság 1920. évi napi parancsait, amely az egyetlen ilyen jellegű forrás. Ezekben az 1920-ban a repülőcsapatok állományában szolgáló személyzetet érintő rendelkezések találhatóak – áthelyezésre, illetményekre, szabadságolásra stb. vonatkozóan. Természetesen ez sem nyújthat teljes rálátást az állományra, de közel áll hozzá. A napi parancsokat átvizsgálva 109 tiszti pilóta és megfigyelő, valamint 72 altiszti pilóta nevét találjuk, közülük pedig mindösszesen 11 olyat, akik korábban, a világháborút követően nem szolgáltak a repülőcsapatok állományában.²⁷⁹

Ez egyrészt azt mutatja, hogy a Tanácsköztársaság bukását követő leszerelések és állománycsökkentések ellenére is további növekedést mutatott a hajózó személyzet létszáma, vagyis a repülőkre különösen igaz volt az, hogy szaktudásuk és tapasztalatuk okán szükség volt rájuk az újonnan szerveződött magyar hadseregben, emiatt pedig legtöbb esetben tolerálták a Népköztársaság repülőerőinél és a Vörös Repülőcsapatoknál való szerepvállalásukat. (Az összesített személyi adatbázishoz lásd a 6. sz. mellékletet.)

4.5. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

A repülőcsapatok személyi állományának alakulása tekintetében az őket érintő, és a fejezetben bemutatott rendelkezések, valamint leginkább a vonatkozó mellékletben szereplő adatbázis alapján az látható, hogy az Osztrák–Magyar Monarchiában szolgált repülők – legalábbis jelentős részük – minden probléma nélkül tovább szolgáltak a Népköztársaság hadseregében, majd nagy részük a Tanácsköztársaságéban is, hogy aztán a Nemzeti Hadseregben folytassák a repülő

²⁷⁷ Uo.

²⁷⁸ HM-HIM HL, HM iratai. 1988/bk. – 1919. 980. d. A leszerelt tisztek közül nyolcan semmilyen korábbi névjegyzékben nem szerepeltek. Az október 1-jei névjegyzékben kilenc új név tűnik fel, igaz, hárman közülük pilótanövendékek, a többiek közül pedig csupán egy rendelkezett repülőként harctéri tapasztalattal.

²⁷⁹ MKKM Okmánytár. 501/968. A M. kir. repülő felszámoló parancsnokság napiparancsai, 1920. A fentiekén kívül hét műszaki, hét léghajós és három egyéb olyan tisztt is szerepel a parancsokban, akik korábbi névjegyzékek alapján a repülőcsapatok állományában voltak.

szolgálatukat. Vagyis az önálló magyar katonai repülés személyi állományát, illetve annak magját ugyanazok a személyek alkották 1918. novembere és 1920/1921 között, egészen a katonai repülésnek a trianoni békediktátumok nyomán történő ideiglenes megszűnéséig, illetve illegalitásba vonulásáig. Különösen igaz volt ez a repülőtiszti állományra, a repülőcsapatok vezetését ellátó tisztekre, valamint a világháború legtapasztaltabb repülőire – biztosítva ezáltal nemcsak a folyamatosságot, hanem a magas szakmai színvonalat is.

Bár a szervezési kérdéseknél nem lett kiemelve – mivel ennek teljeskörű feltárása további kutatásokat igényel –, e helyen fontos megemlíteni, hogy az a magyar repülőtiszti állomány, amely a világháborút követően sikeresen megoldotta a repülőcsapatok felállítását, majd biztosította annak működését, komoly tapasztalatokra tett szert az osztrák–magyar légi csapatok szerveinek és alakulatainak vezetésében. Számos tábori repülőalakulat- és pótszázad-parancsnoki posztján túl a magyar repülőtisztek hadseregek repülésért felelős parancsnokaként, repülőezred-parancsnokként, repülőpótzászlóaljparancsnokként, illetve ezek törzstisztjeiként, valamint a hadügyminisztériumban, a hadsereg-főparancsnokság légügyi osztályán és más intézményekben szolgáltak; e számos esetben vezérkari képzettséggel rendelkező tisztek felkészültek voltak, és kellően széles rálátással rendelkeztek a nagyobb repülő alakulások szervezésében és irányításában, a légi stratégia kidolgozásában és a repülőerők alkalmazásának módszerei terén.²⁸⁰

²⁸⁰ A korszak magyar katonai repülésének egyértelműen legmeghatározóbb személyének Petróczy István számított, aki többek között repülőcsoport parancsnok, a repülőtiszti iskola megszervezője, majd a repülő pótzászlóalj parancsnoka volt, később pedig a háttérbeni légvédelem szervezésével és irányításával szerzett elismertést. 1917 júliusától nyolc hónapon át a Fliegerarsenal parancsnokaként végezte a Monarchia repülőiparának felügyeletét, a repülőgépek és motorok elosztását, az új gépek átvételét és felszerelését, valamint az újonnan felállított repülőszázadok teljes ellátását és útba indítását, de az ő hatáskörébe tartozott a repüléshez szükséges anyagok beszerzése, kipróbálása és szétosztása, az új repülőgépek gyártása, a régi gépek felújítása, javítása, és átépítése, valamint a hadtáp-repülőterek kiszolgáló személyzetének kiképzése is. 1918 áprilisában a légi csapatok parancsnokságának közvetlen alárendeltségébe helyezték különleges technikai feladatok ellátására. Rajta kívül – a teljesség igénye nélkül – érdemes megemlíteni több magas beosztású repülőtisztet utolsó háborús beosztásukkal: a repülő-pótalakulások törzskülönítményének parancsnoka – Schiavon Aurél szds.; a három repülő pótzászlóalj parancsnoka – Kenese Waldemár szds., Medvey Frigyes őrgy., Czapáry Jenő szds.; a vadászpilóta-iskola parancsnoka – Hány László szds.; a tábori megfigyelőiskola parancsnoka – Hauptmann Ervin fhdgy.; a Boroevic-hadseregcsoport tábori vadászpilóta-iskolájának parancsnoka – Maier József szds.; az Isonzó-hadsereg vadászrepülő-ezredének parancsnoka – Király Kornél szds.; a 6. hadsereg repülőerőinek parancsnoka: Bogay Artúr őrgy.; a 11. hadsereg felderítő repülőezredének parancsnoka – Kara Jenő szds.; a 11. hadsereg vadászrepülő-ezredének parancsnoka – Bendik József szds.; a fischamendi Repülőarzenál berepülő részlegének parancsnoka – Kozma Ignác szds.; hadsereg repülőparancsnokságon szolgáló tisztek például: Istvánffy László tart. hdgy., Tauszig Aladár szds.; az LFT parancsnokságán szolgáló tisztek például – Csicsery Gyula fhdgy., Reisner Henrik fhdgy.; a hágai katonai attaséhoz beosztott technikai tiszt – Pálffy-Daun József szds.

5. A REPÜLŐGÉP-ÁLLOMÁNY FORRÁSAI ÉS ALAKULÁSA

Az önálló magyar repülőcsapatok repülőgépekkel történő ellátása szempontjából az ország sok szempontból szerencsésebb helyzetben volt, mint a többi utódállam vagy akár az antant szövetséges Románia, az e téren felmerülő kihívásokat pedig a hadsereg vezetése legtöbbször sikerrel tudta kezelni és megoldani. A repülőgépek beszerzése három jól elkülöníthető forrásból történt, a következőkben ezek kerülnek a vizsgálat középpontjába.

5.1. REPÜLŐGÉPGYÁRTÁS MAGYARORSZÁGON AZ I. VILÁGHÁBORÚ ALATT ÉS AZT KÖVETŐEN

A magyar repülőalakulatok repülőgépekkel való felszerelése mindenekelőtt a főváros környékén működő repülőgépgyárak segítségével történt, amelyek a háború után is folytatták a termelést. E tevékenységük ismertetése előtt azonban szükséges egy rövid áttekintés a világháborús szereplésüket illetően.

Az aszói Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Rt. (Ungarische Lloyd Flugzeug und Motorenfabrik A.G.) alapítása Heinrich Bier nevéhez fűződik, aki osztrák tartalékos tisztként, népszerű háború előtti repülőként és nem utolsósorban a Deutsche Flugzeug-Werke GmbH (DFW) műszaki igazgatójaként befolyásos kapcsolatokat ápolt a bécsi katonai körökben. Miután Bier megkapta a Hadügyminisztérium engedélyét a DFW egy leányvállalatának alapításához – 1914. április 14-én jegyezték be – 1914. május 8-án megnyitották a gyárat, amely az aszói állami nevelőintézet épületében (karosszéria- és asztalos üzemeiben) kapott helyet. Az eredetileg tervezett DFW repülőgépek összeállításában az intézet lakóinak is részt kellett venni, ehhez a lipcsei gyár képzett munkásokkal és tervrajzokkal nyújtott segítséget.

A Lloyd 1914. július 29-én kapta meg az első megrendelést, de a termelés lassan indult be – az első gép átadására augusztus 15. helyett csak a következő év februárjában került sor. Az, hogy a Lloyd felderítőgépek (C.I-V) gyártása vontatottan haladt, több okra vezethető vissza. Wittmann Viktor, majd az 1915. április 10-én bekövetkezett halálos zuhanása után Melczer Tibor főmérnök, valamint Szalay Ferenc és Tóbiás Béla tervező mérnökök körül egy hihetetlen kreatív gárda verődött össze, akiknek vezetése alatt a Monarchia gyárai közül az egyik legkiemelkedőbb tervezési munka folyt Aszódon. Ennek nyomán 20 repülőgép prototípust terveztek és gyártottak, ám meglehetősen kevés figyelmet fordítottak a sorozatgyártású gépekre (főleg a

40.08-as óriásbombázó emésztett fel nagy energiákat), és a tervek sem mindig maradtak meg a racionalitás talaján.

1915. február és 1917. április között (tehát 27 hónap alatt!) mindössze 110 felderítőgépet gyártottak le, ez alig négy repülőgép havonta. Közülük az utolsó, teljes furnérborítású szárnyal rendelkező Lloyd C.IV (44-es sorozat) gyártási programja teljesen elúszott a különleges szárnyak sorozatgyártásának problémái miatt. Így 1917 kora nyarán a gyár vezetésének szembesülnie kellett az üzem üresen álló helyiségeivel. A vezetőség a Fliegerarsenalt (Flars) hibáztatta, hogy nem biztosítja a kellő számú megrendelést, ezért nem tudják foglalkoztatni a munkásaikat. Bár a Flars, valamint a Lloyd budapesti adminisztrációja és az aszódi üzem között a háború egésze alatt gondot okozott a megfelelő kommunikáció, valójában a gyártási problémákat a gyár vezetése négy év alatt képtelen volt megoldani, ezért a fejlődés is elmaradt. Nem csoda hát, hogy az egy repülőgép gyártásához szükséges munkások száma messze a Lloydnál volt a legmagasabb: 1917-ben 84, 1918-ban pedig 54. Összehasonlításképpen az albertfalvai UFAG-nál ez a szám 39 és 47, a mátyásföldi MÁG-nál pedig 42 és 30.

1917 második felétől az utolsó saját tervezésű gépet, a Lloyd C.V-öt (46-os sorozat) kezdték el gyártani, 95 felderítőgép hagyta el az üzemet. A fronton azonban – számos kedvező tulajdonsága ellenére – meglehetősen vegyes, de inkább negatív véleménnyel voltak róla a pilóták, és csak keveset használtak közülük a harcokban. Ezután az Aviatik C.I felderítő és D.I vadászgép licencgyártására utasították a gyárat, utóbbi típusból a háború végéig legyártott példányok többsége motor nélkül került raktárba. A háború alatt a Lloyd mintegy 400 munkása összesen 279 repülőgépet gyártott és adott át a hadseregnek.²⁸¹

A háború végén Aszódon két repülőgéptípust gyártottak. Az egyik a 348-as sorozatú Aviatik D.I vadászgép, amelyből 70 darabot rendeltek, és ezt 1918 végéig kellett volna befejezni. Az október 31-i utolsó jelentés arról számolt be, hogy a gépeket befejezték és átadásra várnak – mint később kiderült, motor nélkül álltak az üzemben. A vadászgépeket egyébként az akkor legnagyobb teljesítményű (225 LE) Daimler motorral kívánták ellátni. A másik repülőgép a 49-es sorozatú Phönix C.I felderítő volt, amelyből 100 darabot rendeltek, és 1918. december és 1919. március között kellett volna elkészíteni. Október utolsó napján 20 darab gyártásáról jelentették, hogy „folyamatban”, de nem tudni, hogy a 200 vagy 225 LE-s Daimler motorral hajtott kétfedelű gépek közül pontosan mennyi készült el.²⁸²

²⁸¹ Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 191–220.; Keimel, 1981. p. 251.; Hauke–Schroeder–Tötschinger, 1988. p. 81.; Owers, 1990. p. 4–5.; Höfling, 2009. p. 4–6.; Nagyvárad–Szabó–Winkler, 1986. p. 52–58.

²⁸² Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 221–223., 479.; Skolil–Tesař–Zahálka, 2002. p. 41.; Varriale, 2011. p. 4; Varriale, 2016. p. 7–11.; Grosz, 1994. p. 3.

Nemcsak az ország, hanem a Monarchia legnagyobb repülőgépgyárának számító Magyar Repülőgépgyár Rt.-t (MARE; Ungarische Flugzeugwerke AG. = UFAG) 1912. november 6-án alapította Camilio Castiglioni, Ludwig Lohner és két magyar ipari konzern – a Ganz-Danubius és a Weiss Manfréd. Mivel az UFAG már 1914 elején megrendelést kapott Lohner kétfedelűek gyártására, de a megfelelő gyárépületek még nem álltak rendelkezésre, a gépeket az egykori budapesti szivattyú-állomáson készítették el, és Rákosmezőn végezték a tesztrepüléseket. 1914 végén költözött át a gyár a végleges helyére, Albertfalvára.

A háború folyamán a gyár vezetése a tömegtermelést részesítette előnyben a fejlesztéssel szemben, így előfordult, hogy amikor 1917-ben az UFAG-nak a tűzbiztosság és a ledobható tartály fejlesztését kellett volna végeznie, azt mellőzték arra hivatkozva, hogy a sorozatgyártás mellett nincs nélkülözhető idejük a kísérletezésre. A gyár élete 1916. januárjában változott meg végérvényesen, amikor a termelés gerincét kitevő Hansa-Brandenburg C.I gépek megrendelését elfogadták. Ennek nyomán a február 29-i tőkeemelés után a részvénytulajdonosok jóváhagyták a Hansa-Brandenburg gyár (Hansa und Brandenburgische Flugzeugwerke A.G.; Briest, Hamburg és Rummelsberg központokkal) két igazgatójának felvételét az irányító testületbe. Az UFAG kilenc sorozatban 732 Hansa-Brandenburg C.I típusú repülőgépet gyártott, amely a pilóták által leginkább kedvelt és legmegbízhatóbb felderítőgépnak bizonyult. A Monarchiában összesen 1258 legyártott Hansa-Brandenburg C.I 58.2 %-át így az albertfalvai gyár tudhatta magáénak. Emellett 1918-ban a termelés fő vonalát a sikertelen Hansa-Brandenburg C.II továbbfejlesztéseként született UFAG C.I felderítőgép képviselte, amely gyorsasága és jó manőverező képességének köszönhetően – a kisebb hibák mellett is – szintén kedvező fogadtatásra talált a fronton. A cseh származású Stanko Bloudek, Oravec Béla és a Fischamendből érkezett Karl Balaban irányítása alatt működő program eredményeként 126 UFAG C.I került ki az üzemből a háború végéig.²⁸³

Az UFAG-nak azonban volt egy másik, hasonlóan fontos profilja is, a vízirepülőgépgyártás. Az üzem területe kiterjedt az Albertfalva melletti Duna-szakaszra, ami megfelelő terepet nyújtott e tevékenységhez. Itt sem adták alább, ami a teljesítményt illeti: a 413 haditengerészeti repülőgép közül 185 darabot készítettek Albertfalván – Lohner T, Te, Tl, Weichmann K, Hansa-Brandenburg K és W.13, valamint „S” típusú iskola-repülőcsónakokat – így e téren is a képzeletbeli dobogó legfelső fokán helyezkedett el a gyár.²⁸⁴

²⁸³ Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 263–295.; Schroeder, 1980. p. 2–4.; Owers, 2015/1. p. 53–56.; Keimel, 1981. p. 246–248.; Hauke–Schroeder–Tötschinger, 1988. p. 100.; Varriale, 2013. p. 1–10.; Nagyvárad–Szabó–Winkler, 1986. p. 44–52.

²⁸⁴ Schupita, 1983. p. 28–31., 35–42., 58–60.; Owers, 2015/2. p. 9–13., 27–29.; Alegi, 2003. p. 4., 6.; Haddow, 2006. p. 2.

További számok is árulkodnak a gyár nagyságáról: míg 1917 közepén mintegy 1000 munkás dolgozott, addig a háború végén ez a szám 1700-ra emelkedett, a gyár teljesítménye pedig az 1917-es havi átlag 27.8 repülőgépről 1918-ban 35.2-re. Az első műszaki igazgató, Wittmann Viktor távozása után Walter Zapletal lépett a helyébe, és Péchy Pál lett a főmérnök, majd 1917-ben Asbóth Oszkár is csatlakozott a gyárhoz, létrehozva egy propeller és helikopter kísérletekkel foglalkozó részleget. Természetesen egy ekkora gyárat nem volt egyszerű irányítani, és bár 1918 nyarán Georg Horowitz személyében új vezérigazgatóval átszervezések kezdődtek, nem sikerült minden problémát kiküszöbölni. A Hansa-Brandenburg és UFAG C.I törzseket még az 1918. augusztusi ellenőrzéskor is rendszertelenül, nem a gyártási folyamat szükségleteinek megfelelően tárolták, az átvett repülőgépek pedig számos esetben akadályozták az összeszerelést, mivel nem volt megfelelő vasúti szállítási lehetőség. Továbbá a Flars-sal való kommunikáció minőségét az albertfalvai üzem esetében is kifogásolták, és állítólag háromszor annyi munkaórát követelt egy repülőgép előállítására, mint a hasonló méretű német gyáraknál. 1918. szeptember 10-én az üzem területén tűz pusztított, aminek 27 kész repülőgép esett áldozatul. Mindezen kisebb-nagyobb probléma ellenére is az UFAG óriási szolgálatot tett a Monarchia repülőcsapatainak ellátása érdekében.²⁸⁵

1918. októberben végéhez ért a Hansa-Brandenburg C.I utolsó (369-es) sorozatának gyártása, és a gyárban lévő utolsó – el nem szállított – kész példányok lettek a háború utáni magyar repülőalakulatok első felderítőgépei. Ugyanakkor a 169-es sorozatból rendelt 164 gépet is befejezték, ám folytatásként további 100 könnyűbombázó 1918. november és 1919. március közötti elkészítésére kapott megbízást az UFAG, erre azonban már csak a háború után nyílt lehetőség. Az UFAG C.I gyártása javában zajlott a békekötéskor, számos félkész példánnyal a gyár területén. Mindhárom gép jó minőségű, nagy teljesítményű repülőgépnek számított, 230 LE-s Hiero illetve 250 LE-s Benz motorokkal hajtva, és használatuk mindenképpen jó irányt mutatott az önálló magyar repülőcsapatok tekintetében. A Hansa-Brandenburg K típusú repülőcsónakból is megtalálható volt még néhány Albertfalván a háború végén, sőt az akkoriban legjobb tengerészeti vadászrepülőnek számító Hansa-Brandenburg W.29-es alsószárnyas hidroplán licenc gyártását szintén az UFAG kapta meg 1918. június 6-án. Bár a 25 példányból mindössze egyetlen darab készült el a háború alatt, és ez is csak tesztelési fázisban volt, gyártásuk a későbbiekben sem állt le.²⁸⁶

A Magyar Általános Gépgyár Rt. (MÁG; Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik A.G.) hosszú és érdekes történetének csak a rövid összefoglalására van mód e helyen. A gyár

²⁸⁵ Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 263–264.

²⁸⁶ Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 479.; Schupita, 1983. p. 55–56.; Owers, 2015/3. p. 47.; Grosz, 1996. p. 8.

elődje az 1884-ben Podvinecz Dániel és Heisler Vilmos által megnyitott Gép és Gépügynöki Kereskedők nevet viselő vállalkozás, amely mezőgazdasági gépek és alkatrészek, majd malomipari eszközök forgalmazásával foglalkozott, ezeket 1892-től gyártották is. 1895-től Malomépítész- és Gépgyár, majd 1901-től Budapesti Malomépítész- és Gépgyár, Podvinecz és Heisler néven tovább működve immár gázgépek, benzinmotorok, majd gőzgépek és kazánok építésével szélesítették a gyár profilját. 1911-től a Budapesti Gép, Malom és Automobilgyár Rt. már elsősorban autók és azok motorjainak gyártásával foglalkozott.²⁸⁷

A háború kitörésével a megnövekedett hadimegrendelések kielégítésére a gyárat bővíteni kellett, és az előző évtől már repülőgép-motorokat is gyártó cég 1915-től a Monarchia 9-es számú repülőgépgyára lett. A Fokker céggel ápolta jó kapcsolatokat révén az első vadászgépek gyártása a mátyásföldi gyárban kezdődtek meg. A hét Fokker B.III (04.31-38), hét Fokker D.I (04.41-48) és 42 Fokker D.II (04.51-92) típusú gép legyártása azonban leginkább tapasztalatszerzésre volt jó, a hadsereg csak keveset profitált belőle – elsősorban gyakorló-vadászgépként használták őket. Ezután a MÁG is átvette az Aviatik C.I és D.I gyártására. Az 1917. július 17-én megrendelt Aviatik D.I vadászgép mennyiségét október 9-én 46-ról 72-re emelték, ezenkívül 1918. május 10-én további 100 vadászgépet rendelt a hadvezetés a MÁG-tól. A gépek 92-es sorozatszámokkal készültek és 200 LE-s, saját gyártású Daimler motorral szerelték fel őket,²⁸⁸ ám kezdetben nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket, az értékelések meglehetősen lehangoló képet mutattak. Miután számos repülőszázad megtagadta a MÁG-vadászgépek repülését, a katonai vezetés vizsgálatot rendelt el. Kiderült, hogy az első 50 darabot a régi rajzok alapján készítették, a tesztelésnél pedig a repülési tulajdonságokban is több kivétlivalót találtak. Az olasz frontról 42 repülőgépet utasítottak vissza, de még így is használta néhány egység az olasz és az albán fronton.²⁸⁹ Az utolsó hónapokban gyártott példányok már az újabb típusú szárnyal és géppuska-elhelyezéssel hagyták el az üzemet, és a háború után Magyarországon repült típusokkal sem volt semmilyen probléma vagy baleset.

1918 tavaszán a Monarchia repülőcsapatai számára Mátyásföldön tesztelték a Fokker D.VII német vadászgép egyik prototípusát, amely a világháború legjobb vadászgépének bizonyult a nyugati front kemény légi harcai során. Hosszas repülési próbák és egyeztetések után a Flars ezt a típust választotta az Aviatik D.I és Albatros D.III vadászgépek helyettesítésére 1918 októberétől kezdődően. A gyártási program 1918 augusztusában lépett életbe, 660 Fokker

²⁸⁷ Csóka, XVI.

²⁸⁸ Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 339–351.; Keimel, 1981. p. 257–258.; Hauke–Schroeder–Tötschinger, 1988. p. 125.; Nagyvárad–Szabó–Winkler, 1986. p. 58–60.

²⁸⁹ Skolil–Tesař–Zahálka, 2002. p. 34–37.; Varriale, 2017. p. 8.; Grosz, 1994. p. 4.

D.VII vadászgép leszállítását jegyzékbe foglalva 1918 december és 1919 március között, amelyből 150 darabot kellett a MÁG-nak legyártania. Ezenkívül a Flars kötött egy szerződést 1918. augusztusban a Fokker céggel további 75 Fokker D.VII vadászgép leszállításáról, motor és fegyverzet nélkül. A mintagyártmány az első repülését 1918. október 11-én teljesítette, az első hat sárkányt pedig 1918. október 23-án szállították a MÁG-hoz motor és fegyver beszerelésre.²⁹⁰ Ezek a példányok a későbbi magyar repülőcsapatok állományát képezték. Miután a Monarchia repülőgépgyárai közül szinte valamennyi visszamondta a Fokker D.VII vadászgépek gyártását, egyedül a MÁG kezdett hozzá a rá eső 150 gép építéséhez, (93.01-93.150 jelzéssel) 225 LE-s Daimler (MÁG) motorral. Az első tíz gépet 1918 decemberében kellett volna leszállítani, 20-at 1919 januárjában és 60-at februárban és márciusban. 1918. október végén a MÁG-nál 35 Fokker D.VII (MÁG) a végső összeszerelési fázisban volt és 25 további gép részei folyamatban.²⁹¹

1918 nyarán a kellő mennyiségű vadászgép hiánya miatt a Flars további 15 Fokker D.VI-ost is vásárolt, amelyből az első hét vadászgépet 1918. augusztus 27-én szállították le a MÁG mátyásföldi gyárába motor és fegyverzet installálásra.²⁹² A háború befejezése ezeket a repülőgépeket is a MÁG szerelőcsarnokaiban érte.

Mivel a háború során elkészült repülőgépmotorok mintegy negyedét-ötödét ugyancsak az ország területén gyártották, néhány mondat erejéig érdemes megemlékezni erről is. A magyar motorgyárak közül az aradi Magyar Automobil Rt. (Marta) 1916 végétől 145 LE-s Hiero, valamint 200 és 250 LE-s Benz motorok licenccgyártását végezte, a háború végéig 415 darabot készített ezekből. A fentiekben tárgyalt MÁG repülőgépek mellett motorokat is gyártott, kizárólag Daimler típusúakat. A 150, 160, 185 és 200 LE-s motorokból a háború során összesen 508 darab készült el, ezeket szinte kizárólag a saját és a Lloyd által gyártott gépekbe építették be. A budapesti Ganz-Fiat, Magyar Repülőmotorgyár Rt. volt a harmadik olyan üzem, amely a repülőgépmotorok gyártásából kivette részét, igaz, jóval kisebb mértékben, mint a többiek. A 200 és 230 LE-s Hiero motorokból mindössze 46 hagyta el a fővárosi üzemet 1916 végétől. Össességében a 4765 legyártott motorból 969 került ki magyar területről.²⁹³

²⁹⁰ Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 409–410.; Owers–Harris, 2022. p. 114–115.

²⁹¹ Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 351., 479.

²⁹² Owers–Harris, 2022. p. 113.; Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 408.; Grosz, 2000. p. 3. A Fokker D.VI vadászgépeket a k.u.k. Luftfahrtruppen számozását követve 04.101–107 jelzéssel látták el.

²⁹³ Keimel, 1981. p. 455–460.; Grosz–Haddow–Schiemer, 1993. p. 512–514.; Pardee, 1987. p. 110–112. A számadatok a Szövetségek közötti Légügyi Ellenőrző Bizottság 1921-es adatain alapulnak. A gyártott mennyiség azonban nem egyezik a leszállított motorok mennyiségével, ez esetben a k. u. k. Luftfahrtruppen és a bizottság adatai között jelentős eltérések mutatkoznak – Marta: 362+/454, MÁG 494+/502, Ganz-Fiat: 35+/46 (a „+” jel az adott mennyiségnél magasabb, de pontosan nem ismert számot jelent, amely a háború utolsó hónapjának hiányos adataiból adódik). Ezekről teljesen eltérő adatok szerepelnek Madarász Lászlónál, szerinte a háború alatt legyártott 4346 motorból 1146 készült Magyarországon. Madarász, 1928. p. 543.

A világháború lezárultával a Légügyi Kormánybiztosság összeírást készített a katonai felügyelet alatt álló, közvetlen a repülőcsapatok részére dolgozó repülőgép- és motorgyárakról, valamint az általuk foglalkoztatott munkások létszámáról.²⁹⁴

Magyar Repülőgépgyár (Albertfalva)	1700 fő
Magyar Általános Gépgyár (Mátyásföld)	1100 fő
Magyar Lloyd Repülőgépgyár (Aszód)	400 fő
Magyar Automobil Rt. (MARTA; Arad)	680 fő
Ganz-Fiat (Budapest)	400 fő
Első Magyar Légcsavargyár (Budapest)	80 fő
Automobil Hűtőgyár (Hefa)	120 fő

A Kormánybiztosság november 8-án elrendelte a fenti gyáraknak, illetve üzemeknek 75%-os létszámcsökkentését (elsősorban a külföldi származású munkások elbocsátásával) is, mivel „a beállott békés időkben a repülőgépek és aeromotorok gyártása természetesen lényegesen csökkentendő, addig is, amíg a repülőgépek, mint légi közlekedési eszközök a normális viszonyok beköszöntésével újból szélesebb körű alkalmazást nyerhetnek (...) a repülőgépek és aeromotorok gyártását fokozatosan, de lehetőleg minél hamarabb legalábbis 75 %-kal redukálja, s üzemének csak 25%-át fordítsa repülőgép, illetőleg aeromotorok gyártására”.²⁹⁵ Ez a rendelkezés bár az általános leszerelés vonalába illeszkedik, a későbbi, egyre feszültebbé váló helyzetben igencsak megnehezítette egy ütöképes repülőcsapat fenntartását. Egy másik ekkor keletkezett előírás szerint a gyáraknak előnyben kellett részesíteniük a saját tervezésű és építésű gépeket, mivel a licencért nem, illetve minél kevesebbet akartak fizetni.²⁹⁶

A repülőgépgyáraktól fennmaradtak jegyzetek, amelyek beszámolnak az ekkor össze-szerelés alatt álló gépekről. Eszerint a MARE 216 gépen dolgozott, amelyek közül 80 szárazföldi gép 90%-os, további 100 szárazföldi és 36 tengerészeti gép 30%-os készültséggel bír. Egy másik jegyzet azonban ettől kissé eltérő adatokat tartalmaz (irányarat is rendelve a gépek mellé): 120 UFAG C.I felderítőgépből 40 teljesen, a többi 80%-ban kész van (45000 K/db), további 300 repülőgépről a kötlevel nem volt aláírva. 200 kétfedelű – valószínűleg Hansa-Brandenburg C.I típusú – repülőgép 20%-os készültségi fokon állt (45000 K/db). Két vízi repülőgép – valószínűleg Hansa-Brandenburg „K” típusú – készen állt a gyárban (69200 K/db), további 12 gépről pedig csak írásbeli megrendelés volt, de a kötlevelet még nem írták alá. Hasonló volt

²⁹⁴ HM-HIM HL, PDF iratai. 149/bk. – 1918. 29. d.

²⁹⁵ HM-HIM HL, PDF iratai. 82/bk. – 1918. 29. d.

²⁹⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 84/bk. – 1918. 29. d.

a helyzet a 25 tengeri egyfedelűvel – Hansa-Brandenburg W.29 – is, amelyek közül egy teljesen, 24 pedig 30%-os készültségi fokon állt. A MÁG 200 motor és 150 repülőgép folyamatban lévő gyártásáról számolt be. A jegyzet Magyarország évi termelőképességét 2000 (!) repülőgépben határozta meg – természetesen az eredeti munkáslétszám és termelés mellett – ebből a MÁG 500 gép és hozzá való motor gyártásáról tudott volna gondoskodni.²⁹⁷ A csökkentett létszám és termelés miatt ezek a tervek csupán illúziók maradtak, ám ennek ellenére a gyárak megpróbálták a tőlük telhető maximumot nyújtani. A MARE 1918. október 11. és 1919. január 7. között 21 UFAG C.I felderítőgép berepülését végezte el, a MÁG pedig 1918. december 28-án azt jelentette, hogy a 200 LE-s Daimler motorok közül 24 darabot készen átvettek és beraktároztak, egy még nem volt átvéve, további nyolc esetében propeller befutást végeztek, 26 pedig szerelődében volt.²⁹⁸

1919. március 24-én a Hadügyi Népbiztosság 37. (légügyi) osztálya úgy rendelkezett, hogy „Az összes repülőgépgyárakban lévő repülőgépek lefoglaltattak s a gyárak egyben utasítást kapnak, hogy a rendelkezésre álló anyag és munkaerőhöz képest az összes eddig megrendelés alatt állott rep.gépeket gyártsák ki”.²⁹⁹ Május 24-én a Szervezési Főcsoport pedig az alábbi sorokat küldte a Légügyi osztálynak:

„A múlt tapasztalataink okulva arra kell törekedni, hogy a szűkös hazai viszonyok mellett egy kicsi de kiváló rep. csapatot tartsunk fenn. A rep. csapat nagyságának meghatározásánál a gyárak termelő képességét ill. egy rep. századnak $\frac{1}{4}$ évi rep.gép elhasználását veszem alapul és pedig gyárt a

Magy. Ált. Gépgyár (Mág) havonta 6 rep.gépet,

Magy. Rep. Gépgyár (Mare) havonta 10 rep.gépet,

Lloyd Rep. Gépgyár (Lloyd) havonta 4 rep.gépet

összesen 20 drb. repgép, $\frac{1}{4}$ évenként tehát 60 drb-ot. Egy 10 repülőgépből álló század átlag $\frac{1}{4}$ év alatt használja el teljes repgépállományát, a fenti 60 drb-ból iskola célokra és „Sicherheits koefizienst”-ként 10 gépet levonva, 5 századnak rep.gép ellátását lehet tehát csak a jelenleg üzemben lévő repgépgyárak által biztosítani.

Ezen 5 századból álló rep.csapatnak emberállománya a szükséges intézetek (anyagszertár etc.) és a vízi repszázadot is beleszámítva kb. 1500 fő volna.”³⁰⁰

²⁹⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. 82/bk. – 1918. 29. d.

²⁹⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 71/bk. – 1919. 30. d.

²⁹⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 737/bk. 27. d.

³⁰⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 1257/bk. 27. d.

Eszerint az évi anyagszükséglet századonként 40 repülőgép lett volna, ami az öt század esetén 200 repülőgépet jelentett, nem beszélve az egyéb felszerelésekről. A tervezet önmagában nem rugaszkodott el a valóságtól, de nem vette figyelembe az egyre inkább érezhető nyersanyaghiányt.

A három magyarországi repülőgépgyár igyekezett biztosítani a folyamatos ellátást a repülőszázadok irányába, a kívánt repülőgépmennyiség biztosítása, valamint a bevetéseken és a balesetek során megsérült vagy elhasználódott repülőgépek pótlása azonban jelentős munkát és komoly szervezést igényelt. Május 31-én például a Hadsereg-főparancsnokság arra kérte a Hadügyi Népbiztosságot, hogy „a harcászati helyzetre való tekintettel az összes repülőgépgyáraknál azonnal éjjel-nappali üzemet rendeljen el, hogy mielőbb minél nagyobb számú repülőgép park álljon a küzdő csapatok rendelkezésére. Ugyanakkor kérem utasítani az egyes osztályait arra, hogy a Repülőcsapatok minden szükségletét azonnal, soron kívül minden bürokratizmustól mentesen intézzék el.”³⁰¹

Az 1918. november és 1919. augusztus között a magyar repülőgépgyárak által összeszerelt repülőgépek mennyiségének meghatározása meglehetősen nehézségeket jelent a kutató számára. A témával foglalkozó munkák kivétel nélkül Janner Ernő adataira hivatkoznak, és azt minden fenntartás vagy felülvizsgálat nélkül akceptálják. Eszerint a világháború végén Magyarország repülőgépeinek száma hozzávetőlegesen 650 volt, a Károlyi-kormány és a Tanácsköztársaság idején pedig a magyar repülőgépgyárak 123 repülőgépet gyártottak.³⁰² Ám az itt említett „gyártott” repülőgépeknek legnagyobb része már 1918 novemberében is többé-kevésbé készen, illetve félkész állapotban állt, és csak kevés, valóban újonnan elkészített gép hagyta el a gyárat. Ezért Janner fenti számadatai önmagában megkérdőjelezhetők – különösen a világháború befejezésekor magyar kézen lévő 650 repülőgép jelent értelmezhetetlenül magas számot³⁰³ – ugyanakkor feltétlenül iránymutatóak, mivel ő volt a repülőcsapatok átvevőtisztje és így azok első kézből származnak. Az utóbbi mennyiség inkább az átvett repülőgépek mennyiségét jelezheti, a szó legszorosabb értelmében vett repülőgépgyártásra vonatkozólag azonban csak becslések készíthetők.

³⁰¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 531/203. 63. d.

³⁰² Janner, 1922. p. 26.

³⁰³ Ez a mennyiség legfeljebb akkor állná meg a helyét, ha a Magyar Királyság területén lévő hátországi alakulatok repülőgép-állományához hozzáadnánk a repülőgépgyárakban lévő, még át nem vett és bármilyen alacsony készületési fokon álló, vagyis jelentős részben még gyártásban lévő repülőgépeket. A valós, magyar kézen lévő és repülőképes gépek száma ennél nagyságrendekkel kevesebb volt.

Az aszódi Lloyd Repülőgépgyár termelését illetően korábban már említettük, hogy a már megkezdett Aviatik D.I vadászgépek (348-as sorozatszámmal) és Phönix C.I felderítógépek (49-es sorozatszámmal) gyártása folyt. Masson Tivadar üzemvezető beszámolójában arról ír, hogy a gyárat április 20-án meg akarták szüntetni és beolvasztani a másik kettőbe, de sikerült anyagot szerezni és előtte soha nem látott produktív munka kezdődött. Állítása szerint a Tanácsköztársaság alatt 45 Aviatik vadászgép készült el, amelyeket teljesen befejeztek és 35 Phönix típusú felderítógép, amelyek közül 15 volt teljesen új szerelés és gyártás.³⁰⁴ Egybevetve ezeket a számokat a többi, rendelkezésre álló adattal, arra a megállapításra juthatunk, hogy a 70 darabos Aviatik D.I sorozat valószínűleg teljesen elkészült, ahogy a húsz megkezdett Phönix is, és további 15 darabot is legyártottak az utóbbi típusból. Ez reálisnak tűnik, bár a Lloyd-vadászgépeket csak kis számban alkalmazták, még május végén is az első ötven példányból 35 állt motor nélkül a cinkotai Anyagszertárban, a felderítógépek közül pedig kb. tíz jutott el a repülőszázadokhoz.

A Magyar Általános Gépgyár esetében szintén az Aviatik D.I vadászgép gyártása állt befejezés előtt ebben az időben, a 92-es sorozatszámú vadászgépből valószínűleg elkészült a 172 darabos sorozatot (121-et a világháború alatt átadtak), és ezek közül számos példány repült a Tanácsköztársaság repülőcsapatainál. A kor legmodernebb vadászgépe, a Fokker D.VII gyártását is a MÁG végezte, a 93-as sorozatú gépből mintegy 50 darabot készíthettek. Az eredeti verzióból kb. tíz repülhetett az egyes századoknál, de a módosított, kétüléses verzió néhány példánya is teljesített szolgálatot (a 196-os és 197-es sorozatszámmal készült gépek H.01-H.10 jelzést kaptak). Emellett természetesen a MÁG-nál felszerelt német gyártású Fokker D.VI. és D.VII gépeket is repülték a magyar pilóták.

A Magyar Repülőgépgyár a világháború alatt nyújtott teljesítményéhez hasonlóan a Tanácsköztársaság alatt is oroszlánrészt vállalt a gyártásból. A Hansa-Brandenburg C.I felderítógép 169-es sorozatából a háború végén egy újabb sorozat gyártását indították el a 169.180-as számmal kezdődően, a Tanácsköztársaság alatt feljegyzett legmagasabb szám a 169.216 volt. Ez majdnem 40 gép gyártását jelenti, amelynek legalább 2/3 részét 1919. márciusa után adták át. Újrakezdték a 269-es sorozatú gépek összeszerelését is, ebből 12 új példány tűnt fel a kimutatásokban, és ezen gépek mind a harcok során hagyták el a gyárat. A 369-es sorozat utolsó példányait már repülték egyszerre a világháború után, újak nem készültek. A szintén nagy példányszámban gyártott UFAG C.I felderítógépből kb. 50 került ki az üzemből a nagy világháború után, ennek mintegy fele 1919. március és augusztus között. Végül a vízi repülőgépeket illetően

³⁰⁴ MMKM Archívum, Kézirattár, 293. f. 44.

a Hansa-Brandenburg „K” repülőcsónakból valószínűleg új már nem készült, a Hansa-Brandenburg W.29 hidroplánból három új példányt adtak át, és további négy-öt állt közel a befejezéshez.³⁰⁵ (Az egyes típusok technikai adataihoz lásd a 7. sz. mellékletet.)

Így az elérhető – erősen korlátozott – adatok alapján 300 körülire becsülhető a világháború után gyártott és átadott repülőgépek száma. Ismételten ki kell azonban emelni, hogy ezen gépek egy tekintélyes része már a háború végén kész közeli állapotban volt, egy másik részét pedig sohasem alkalmazták, csak a románok által elszállított gépek listájában szerepel – vagyis közvetlenül a gyárból vitték el őket.

5.2. A MONARCHIA ÖRÖKSÉGE, AVAGY A REPÜLŐPÓTSZÁZADOK ANYAGAINAK MEGMENTÉSÉRE TETT KÍSÉRLETEK

Miután 1918. októberének végén a Monarchiát alkotó államok egymást követően jelentették be elszakadásukat a birodalomtól, az immár független nemzetállamok saját érdekeiket képviselve, a sebtében alakult fegyveres milíciák segítségével igyekeztek majdani hadseregük számára minél több fegyvert – ezen belül repülőgépet is – megszerezni. Ahogy korábban láthattuk, a magyar pilótáknak nagyon kevés esetben sikerült a frontról hazarepülni gépeiket. Az újonnan formálódó magyar repülőcsapatok így csak az ország területén található repülőanyaggal számolhattak, ezek pedig a repülőgépgyárak mellett az ország területén lévő alakulatok állományában voltak. A demarkációs vonal azonban számos esetben veszélyeztette a pótszázadok repülőanyagát, átfogó mentőakció indult hát, amelynek folyamatát és eredményeit az alábbiakban követjük nyomon. (A demarkációs vonalig és az azon túl történő antant előrenyomuláshoz lásd a 8. sz. táblázatot.)

5.2.1. A DEMARKÁCIÓS VONAL MEGHÚZÁSÁNAK ÁLDOZATAI: 1. (ÚJVIDÉK) ÉS 13. (LUGOS) REPÜLŐPÓTSZÁZAD

A katonai vezetés számára az újvidéki repülőtér nagy jelentőséggel bírt, lévén az egyetlen repülőállomás, amely Szerbiával, illetve a szerbek által megszállt területekkel az összeköttetést fenn tudta tartani. Ezért el akarták érni, hogy az újvidéki légi postajáratot üzemben tarthassák. A repülőtér személyzete illetmény dolgában az újvidéki nemzetőrséghez tartozott, táborig pilóták tekintetében azonban minden bizonnyal hiányt szenvedtek, egy jelentés szerint ugyanis Budapestről igyekeztek pilótát küldeni Újvidékre, amint a körülmények lehetővé tették. Emellett a század Szegedre való átköltözését átmenetileg függőben tartották, és azt csak veszély esetén

³⁰⁵ A repülőgépgyárak által elkészített gépek összesítése számtalan jelentésben és repülési kimutatásban felbukkanó sorozatszám alapján készült, forrásaik felsorolására jelen keretek között nincs lehetőség.

kellett volna végrehajtani, mivel a repülőtér anyagát, valamint a rendet egyelőre biztosítottak látták.³⁰⁶ Az első napokban a postajárat rendben meg is érkezett Budapestre, november 8-án 18.00 órakor szállt le egy gép az újvidéki postával,³⁰⁷ két nappal később azonban már rossz hírek érkeztek a városból, eszerint a szerb nemzeti tanács elfoglalta Újvidéket, a postai repülés azonban még működött.³⁰⁸ Másnap, november 11-én 10.30-kor érkezett meg az utolsó postajárat a fővárosba Matzenauer Hugó főhadnagy pilótával és Döme főhadnagy megfigyelővel, akiknek közvetlenül a szerb csapatok bevonulása előtt sikerült elhagyniuk Újvidéket. A szerbek megszállták a repülőteret is, az ott lévő gépeket és anyagokat pedig lefoglalták.³⁰⁹ A november 3-i adatok szerint a repülőtéren 11 hangár és nyolc melléképület állt, a hangárokból 34 repülőgéppel (24 Anatra Anasal, nyolc Hansa-Brandenburg B.I és kettő Aviatik Berg típusú).³¹⁰

Lugoson kilenc különféle épület (egy nagy beton- és három fahangár, kettő műhelyépület és három fabarakk) volt körülbelül 20 repülőgéppel, köztük 12 Hansa-Brandenburg, négy Lloyd és négy Lohner I típusú.³¹¹ November 6-án a század parancsnoka jelentette Szegedről, „*hogy előző nap estefelé magyarországi román nemzetiségű katonák megjelentek nagy számban felfegyverkezve a repülőtéren és felszólították őt a repülőtér és repülőgépek átadására. A parancsnok a túlerővel szemben tehetetlenül állván (mindössze pár tiszt és vagy 18 ember maradt a parancsnoksága alatt), s különben is kerülni akarván a felesleges és reá nézve csak rosszul végződhető vérontást, nem tehetett egyebet, mint hogy engedett az erőszaknak és átadta a repülőteret az összes felszereléssel és gépekkel a románoknak, ő maga pedig tisztjeivel és megmaradt pár emberével vonaton Szegedre utazott*”.³¹²

A jelentés forrásjellegének hangsúlyozása mellett azonban a dátum megkérdőjelezhető a későbbi pár nap eseményeinek tükrében. November 10-én rendelkezett ugyanis a kormány-

³⁰⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 83/Lü. – 1918. 29. d.

³⁰⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. 47/Lü. – 1918. 29. d.

³⁰⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 74/Lü. – 1918. 29. d.

³⁰⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 76/Lü. – 1918. 29. d.

³¹⁰ HM-HIM HL, Honvédelmi Minisztérium (továbbiakban HM) iratai. 4700/Eln. D. – 1921. A fentiekkel némileg ellentétben állnak Matzenauer Hugó visszaemlékezésének sorai: „*Az újvidéki század Budapestre való áttelepítését e sorok írója 1918. november hó első felében hajtotta végre. A kb. ötven tengelyből álló, megrakott vasúti szerelvényt Szabadkán, a vasútállomáson lézengő tömeg fel akarta tartóztatni és csak a nyílt vagonok oldalán felszerelt gépfegyverek hatására és mert a mozdony és vezető védelmére, a mozdonyhoz csatolt szenekocsira fegyveres őrköt helyeztem el, sikerült a szerelvénynek szabad utat biztosítani. (...) Én Újvidéket első ízben Köves tábornagy parancsával november 2-án hagytam el. November 2. és 5. között a pilóta növendékek közül öten repülőgépekkel megszöktek, közülük hárman lezuhantak és meghaltak, kettőnek a sorsáról nincs tudomásom. Néhány üzembépes gépet légi úton Szegedre irányítottam. A többi, számukra már nem emlékszem, szétszerelve, vagonokban Budapestre szállítottam.*” Mindezeknek ellentmond, hogy az Anyagszertár nyilvántartásaiban ilyen mennyiségű és típusú, újvidéki származású repülőgép nem található. MMKM Archívum, Kéziratár, 552.

³¹¹ HM-HIM HL, HM iratai. 4700/Eln. D. – 1921.

³¹² HM-HIM HL, PDF iratai. 88/Lü. – 1918. 29. d.

biztos a lugosi és az újvidéki repülőtér anyagának Szegedre szállításáról – mint láhattuk, Újvidék esetében ez nem valósulhatott meg. De rendelkeztek arról is, hogy két gépből álló különítmény maradjon Lugoson, a Stielly századossal³¹³ való összeköttetés fenntartása végett. Ugyanakkor a század parancsnoka, Pál Andor százados – a rossz idő miatt csak – este elutazott vonatral Szegedre, hogy onnan Budapestre tovább indulva a Hadügyminisztériumban jelentkezzen, a század vezetését pedig távollétének idejére Kern Dezső főhadnagynak adta át. Másnap azonban már Aradról repült át Szegedre három ott állomásozó lugosi gép, míg a délután folyamán egy újabb landolt az aradi reptéren, de a többi repülőgép egyelőre Lugoson maradt.³¹⁴ Végül pedig 13-án délután jelentették az Aradi Csoportparancsnokságnak: „*A repülőteret román őrség vette át, melynek meg van hagyva, hogy a régi tisztek közül senkit ne engedjen a repülőterre és onnét semmit elvinni. (...) A tisztek ma Szegedre utaztak.*”³¹⁵

December 27-én a Honvédelmi Minisztérium a következő levelet küldte a Fegyverszüneti Bizottságnak: „*...a szerb csapatok a belgrádi fegyverszünetben megállapított nyolc napi kiürítési határidőt be nem tartva Újvidéket és Lugost megszállták. A fenti két városban elhelyezett repülő pótszázadoknak felszerelését, az idő rövidege miatt elszállítani lehetetlen volt. A két pótszázad startra kész repülőgépei közül kedvezőtlen időjárás miatt csak igen kevés volt légi úton megmenthető.*

Ezen jogtalan megszállás miatt több millió korona értékű, a jelen körülmények között pótolhatatlan anyag került ellenséges kézre.”³¹⁶

5.2.2. EGY SIKERES DÉLI MENTŐAKCIÓ: 18. REPÜLŐPÓTSZÁZAD (SZAMOSFALVA)

A Kolozsvár melletti Szamosfalva repülőtérén a század öt kész és három épülőfélben lévő nagy fahangárja, valamint 12 melléképület, rengeteg anyaggal együtt várta a megmentésére igyekvő magyarokat, személy szerint pedig Böhm Béla főhadnagyot, akit e feladat végrehajtásával megbíztak. November 8-án a repülőterre érkezve úgy találta, hogy „*a repülőgépek, az anyag és a munkagépek a falubeli ellenséges érzelmű román lakosság által veszélyeztetve lévén, a század már megkezdte a benzinnek Kolozsvárra való szállítását. (...) Ugyanígy némi anyag is elő volt már készítve a Kolozsvárra való beszállításra. Intézkedtem, hogy minden anyag és minden re-*

³¹³ A miniszteri fegyverszüneti bizottsághoz beosztott Stielly Walter vezérkari százados fontos szerepet játszott a fegyverszüneti tárgyalásokkal kapcsolatban, ezekben a napokban Újvidéken látta el beosztását. Takács, 2010. p. 27., 30–31.; Hornyák, 2000. p. 77., 83.

³¹⁴ HM-HIM HL, PDF iratai. 96/Lü., 125/Lü. – 1918. 29. d. Ezzel egybevág, hogy az Anyagszertárban több, lugosi eredetű repülőgépet tároltak a későbbiekben, Anatra Anasal és Hansa-Brandenburg B.I típusúakat.

³¹⁵ HM-HIM HL, PDF iratai. 169/Lü. – 1918. 29. d.

³¹⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 300/Lü. – 1918. 29. d.

pülőgép bevagondozandó és Szamosfalváról Aszódra szállítandó. Az elszállítás a mielőbbi biztonságba helyezés céljából 10 vagononként fog történni. Az első transzport már elindult. Nagy nehézségek mutatkoznak a munkaerőhiány miatt. A század nagyrészt osztrák és cseh legénysége a leszerelés kihirdetésekor elszéledt. Úgyszintén a magyarok is. Mintegy hat altiszt maradt meg csupán a helyén.”

A 10-12 önként jelentkezett vasutas által végzett vagonírozási munkát november 16–18. körül tervezték befejezni, és 40-45 vagonnyi anyagot szándékoztak Aszódra szállíttatni (repülő nyersanyag, tartalék alkatrészek, szerszámok és gépek, valamint 36, javarészt kisebb-nagyobb sérüléssel bíró repülőgép és 20 repülőgépmotor). A pótszázad egyéb felszereléseiből (bútorok, ágyak, szalmazsák, ruha stb.) a falu lakossága – főleg asszonyok – éjszakánként előszeretettel lopkodott, november 10-ig mintegy 300.000 korona értékű holmi tűnt el. Karhatalommal ugyanakkor nem lehetett fellépni a tolvajok ellen, mert féltő volt, hogy elszabadulnak az indulatok, és egy ilyen konfliktus során akár a hangárok felgyújtásától is tartani kellett – még akkor is, ha Szamosfalván a többi kolozsi községhez képest egyelőre nyugalom honolt.³¹⁷

Az eltűnt legénység helyett Kolozsvárról érkező honvédség és a gimnazistákból verbuvált polgárőrség a feladatát csak helyyel-közzel volt képes ellátni. Azt tervezték, hogy a gépeket a kolozsvári vasúti raktárba szállítják, de mivel ezt át kellett adni a MÁV-nak, így a kellő számú munkáskéz hiányával küzdve, valamint a szántani akaró és a hangárok lebontását követelő helybéliekkel a nyakukon a pótszázad legénysége ugyancsak rá volt szorulva a segítségre.³¹⁸ Böhm főhadnagy intézkedése nyomán a nagy értékű repülőanyag végül eljutott Aszódra – november 15-én 18 gép érkezett meglehetősen megviselt állapotban, 18-án pedig jelentették, hogy átszállítás alatt van a Böhm által említett 36 kisebb-nagyobb sérülésekkel bíró gép³¹⁹ – ezek a cinkotai Anyagszertárba kerültek.

5.2.3. A NYUGATI HATÁRSZÉL REPÜLŐTEREINEK KIÜRÍTÉSE: 4. (SZOMBATHELY) ÉS 7. (PÁNDORFALU) REPÜLŐPÓTSZÁZAD

Szombathelyen a korabeli feljegyzések szerint hét vas- és három fahangár, valamint egy műhely és 13 melléképület állt, a repülőpótszázad gépállományát pedig 14 repülőgép alkotta.³²⁰ Az egység közvetlenül a világháború befejezését követően Plank Modeszt százados parancsnoksága alatt állt.

³¹⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. 168/Lü. – 1918. 29. d. A jelentés megemlíti, hogy a brassói pótalakulatnál „igen kevés repülőgép anyag maradt. Az itteni „Erdélyi hadcsoport parancsnokság”-nak semmiféle tudomása nincsen az alája tartozott repülőszázadok elhelyezéséről, sem a megmaradt repülőgépanyag sorsáról.”

³¹⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 118/Lü. – 1918. 29. d.

³¹⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőterek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28. d.

³²⁰ HM-HIM HL, HM iratai. 4700/Eln. D. – 1921.

Miután elrendelték a szombathelyi század repülőanyagának Budapestre szállítását, november 10-én a század vezetése jelezte, hogy a legközelebbi repülőidőben négy Hansa-Brandenburg és kettő Lloyd gépet átrepülne a fővárosba, de a többi anyag elszállítására egyelőre nincs lehetőség, mivel sem elegendő vagon, sem ember nem áll rendelkezésre.³²¹ November 18-án egy mátyásföldi tisztet (bizonyos Zoltán főhadnagyot) utasítottak, hogy a szombathelyi század négy Hansa-Brandenburg gépét raktározzák el. Négy nappal később valóban levegőbe emelkedett négy Hansa-Brandenburg B.I repülőgép és Budapest felé vette az irányt.³²²

1919. január 4-én kapta a szombathelyi egység a parancsot, hogy kettő repülőgépet és 16 vagonnyi repülőanyagot szállítsanak Székesfehérvárra. Január 18-án pedig az utolsó szállítmányként egy 19 vagonból álló szerelvény indult Szombathelyről a parancsnok, egy pilóta és 12 katonai kíséretében. Ekkor már csak egyetlen indulásra kész gép maradt vissza egy-egy pilótával és megfigyelővel.³²³

Pándorfalu³²⁴ repülőterén négy fahangár és négy-öt melléképület állt a repülő-pótszázad rendelkezésére.³²⁵ Az egységtől Riesdorfer Ödön tartalékos főhadnagy november 7-én jelentette, hogy a helyi jegyző biztatására a falu népe és a helyi nemzetőrség a legénységet lefegyverezte, és életveszélyesen megfenyegette, mire azok elutaztak, és a bevagonírozás csak félig készült el.³²⁶ November 10-én Kozma Ignác századost utasították, hogy a reptér minden anyagát Budapestre szállítsa, aki ehhez 80 embert igényelt.³²⁷ 13-án Kenese Valdemár századost is Pándorfaluba rendelték, hogy az ott lévő anyagokat megmentse.³²⁸ A küldetés sikeres végrehajtását jelentette, hogy már 16-án este útnak indították a szerelvényt, amely a felszerelést – 29 repülőgép, kettő ló és 15 vagon agyag – szállította hét tiszt és 62 ember kíséretében.³²⁹ Hét repülőképes gép pedig légi úton indult Mátyásföldre.³³⁰

³²¹ HM-HIM HL, PDF iratai. 61/Lü. – 1918. 29. d.

³²² HM-HIM HL, PDF iratai. 157/Lü. – 1918. 29. d.; HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28. d.

³²³ HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. Beérkező különös jelentések. 201.985. Lü. 28. d.

³²⁴ A település 1863-ban kapta véglegesen a Pándorfalva nevet, de 1898-ban ezt magyarosították Pándorfalura. Hivatalosan a Párizs környéki békeszerződések által Ausztriának ítélt nyugat-magyarországi területekkel csatolták el Magyarországtól, és az újonnan alapított Burgeland tartomány része lett. A magyar kormány névhasználati előírásaitól függetlenül a német nyelvű (katonai) dokumentumokban legtöbbször a Pándorfalva elnevezés volt használatos, ahogy ez a háború utáni magyar iratokban is előfordult.

³²⁵ HM-HIM HL, HM iratai. 4700/Eln. D. – 1921. Egy 1919. januári kimutatás szerint a pándorfalvai repülőterén a fentiekben említettől több épület volt: négy Lord hangár jó állapotban, három vashangár megrongálva, pumpaház két tartállyal, kettő legénységi barakk romos állapotban, fürdőház és vashangárhoz való anyagok. HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőterek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28. d.

³²⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 14/Lü. – 1918. 29. d.

³²⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. 65/Lü., 125/Lü. – 1918. 29. d.

³²⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 111/Lü. – 1918. 29. d.

³²⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 169/Lü. – 1918. 29. d.

³³⁰ A hét repülőgép közül öt ismert. HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőterek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28. d. Ezenkívül 22 repülőgép azonosítható be az Anyagszertár nyilvántartásaiban, amelyek Pándorfaluból származhattak. A repülőpótszázadoknak kiutalt repülőgépek forrása valamennyi tárgyalt pótszázad esetében: ÖStA-Ka LA, K.u.k.

5.2.4. A FRANCIÁK ÁRNYÉKÁBAN: 5. (SZEDED), 9. ÉS 15. (ARAD) REPÜLŐPÓTSZÁZAD

A legnagyobb magyar repülőállomás Szegeden működött, ahol az 5. pótszázad mellett egy repülőgépjavító műhely is tevékenykedett. November 6-án Szendrey Lászlót bízták meg a szegedi repülőtelep átvételével és vezetésével.³³¹

1918. november 10-én a század jelentése pontos képet ad az egység állapotáról. E szerint a repülőtér teljesen rendben volt, az ott lévő 12 hangár (kettő vas-, négy beton, kettő fa- és négy Lord hangár) kb. 50 repülőgép befogadására alkalmas, ezeken kívül motor- és sárkányjavító műhelyek (12 vas- és három fa műhelyhangár), valamint kb. 300 ember számára elegendő legénységi barakkok alkották a reptér felszerelését. A kőből épített tisztai épület (étkezdé és iroda) már tető alatt volt, de még nem készült el teljesen. A legénység létszáma 100 főt tett ki.

Szendrey László főhadnagy parancsnokon kívül egy-egy tiszt pilóta és megfigyelő, kettő műszaki tiszt, valamint három altiszt pilóta szolgált a században. Rajtuk kívül több pilótatanonc is Szegedre volt beosztva, szám szerint hat tiszt és 13 altiszt állt a kiképzés valamely fokán. A pótszázad gépállományát 18 felszállásra kész repülőgép jelentette, amelyek „csak kisebb akció rádiusszal bíró esetleg karhatalmi utakra és tanulási célokra. Tekintettel használt motorokra postaszolgálatra kevésbé alkalmasak.” Ezeket kiegészítette a javító műhely mintegy 50 javításra szoruló gépe.³³²

Mivel Szegeden teljes nyugalom volt – csupán kisebb zavargások fordultak elő – repülő karhatalmi beavatkozásra nem volt szükség. Bár november 13-án még csak hét repülőképes és tíz javítás alatt álló gépről számoltak be a 28 jó és 17 javítás alatti motor mellett,³³³ a közelben állomásozó repülőpótszázadoktól sikeresen átrepült gépeknek és a javító műhelynek köszönhetően november 14-én az osztály már 25 felszállásra kész gépet jelentett.³³⁴ (Ehhez képest november második felétől ismét csak hat-kilenc üzemképes repülőgépről számoltak be.³³⁵) Propaganda-repüléseket a szegedi osztály röpcédulák és feladat hiányában szintén nem végzett. A szegedi osztály parancsnokságát Horváth István százados látta el.

Fliegerersatztruppe, Tagesbefehle Jänner–Oktober 1918. Kart. 25-27. Troján Gyula szakaszvezető is részt vett a mentési munkálatokban, ő egy Hansa-Brandenburg B.I típusú gépet repült át Pándorfaluból Albertfálvára. MMKM Archívum, Kézirattár, 303.

³³¹ HM-HIM HL, PDF iratai. 1/Lü. – 1918. 29. d.

³³² HM-HIM HL, HM iratai. 4700/Eln. D. – 1921. Egy másik jelentés szerint nyolc fahangár és négy építés alatt álló beton hangár volt a repülőtéren.

HM-HIM HL, PDF iratai. 100/Lü. – 1918. 29. d.

³³³ HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28. d.

³³⁴ HM-HIM HL, PDF iratai. 128/Lü. – 1918. 29. d.

³³⁵ A szegedi osztály startra kész gépeinek száma 1918. november–december hónapokban: nov. 22.: 6, nov. 24.: 8, nov. 25.: 9, nov. 26.: 6, nov. 27.: 6, dec. 2.: 6, dec. 6.: 6. HM-HIM HL, PDF iratai. 157/Lü., 253/Lü., 260/Lü., 296/Lü., 332/Lü. – 1918. 29. d.

Aradon hét fa- és négy hordozható (Lord) hangáron kívül mintegy 100 repülőgépet befogadó, kőből épült hangár-telep és tíz melléképület állt a 9. és 15. repülőpótszázad részére.³³⁶ November 8-án a két század 21 felszállásra kész gépet jelentett.³³⁷ Miután az újvidéki reptér elveszett az ország és a repülőcsapatok számára, nyilvánvalóvá vált, hogy az aradi repülőteret is ugyanez a veszély fenyegeti. Medvey Artúr őrnagy jelentése szerint mivel „e repülőterünk a lapokban közzétett demarkációs vonalon kívül esik, így tehát igen nagy hordereje lenne, hogy a repterünket megmenthessük, miután ez az egyetlen, ahonnan Erdélybe kiszállhatunk”. Szükség esetén azonban kilátásba helyezték az aradi felszerelés Szegedre történő áthelyezését, de ebben az esetben is maradt volna egy különítmény három-négy géppel és legénységgel a légi-posta és a közbiztonság biztosítására.³³⁸

Az aradi géppark volt a legnagyobb a pótszázadok közül, a 9. repülőpótszázadnál 15 Hansa-Brandenburg B.I, kettő Hansa-Brandenburg C.I, valamint 21 orosz eredetű Anatra Anasal, vagyis 38 gép (bár a jelentés összeállítója szerint ez 39 darab), míg a 15. repülőpótszázadnál 14 Hansa-Brandenburg B.I, kettő Hansa-Brandenburg C.I, valamint 15 Anatra Anasal, vagyis összesen 31 repülőgép.³³⁹

A Hansa-Brandenburg gépek közül több is felszállásra készen várt, hogy a repülőpostát a fővárosba szállítsa, de napokon keresztül köd és eső tette lehetetlenné a felszállást. November 11-én Aradon 15 altiszti pilóta, négy sofőr és 63 főnyi legénység volt, de a parancsnokság további legénység kirendelését kérte, mivel a repülőtér a várostól 8 km-re, teljesen védtelenül feküdt. Ugyanakkor a legénység maradására alig lehetett számítani, mert az illetmények szabályozására nem került még sor, és ígéretet sem sikerült kicsikarni erre vonatkozólag.

November 11-e mozgalmasan alakult Aradon, a történetek némileg jelzik ezen időszak jellegét. Egyrészt egy 20 orosz repülőgépből és három motorból álló, Aradra beérkezett szállítmányt továbbítottak Albertfalvára, másrészt folyamatos forgalmat bonyolítottak a lugosi reptérről érkező repülőgépek – ez mutatja a hadsereg és a repülőcsapatok elszánt kísérletét és tevékenységét a lehető legtöbb repülőanyagnak biztos helyre, leginkább a fővárosba juttatására. A délután folyamán a horvát illetőségű Alfons Veljanic századost, a 9. pótszázad parancsnokát utasították, hogy századát adja át Kónya hadnagynak, ő pedig, mivel mindenáron a magyar

³³⁶ HM-HIM HL, HM iratai. 4700/Eln. D. – 1921.

³³⁷ HM-HIM HL, PDF iratai. 42/Lü. – 1918. 29. d.

³³⁸ HM-HIM HL, PDF iratai. 76/Lü., 87/Lü. – 1918. 29. d.

³³⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 79/Lü. – 1918. 29. d.

A 9. repülőpótszázad gépei közül ekkor egy Hansa-Brandenburg C.I és két Hansa-Brandenburg B.I, a 15. repülőpótszázad gépei közül pedig egy Hansa-Brandenburg C.I és három Hansa-Brandenburg B.I volt felszállásra kész.

hadsereg kötelékében akart szolgálni, jelentkezzen a helybéli állomásparancsnokságnál. Emellett pedig egy őrmester – nem tudni mi okból – felgyújtotta a benzin raktárt, akit ezért letartóztattak és agyonlőttek.³⁴⁰

A november 12-i, már tárgyalt rendelet értelmében Arad székhellyel csoportparancsnokságot állítottak fel, amelynek alárendeltségébe tartozott elviékben az aradi I. és II., valamint a szegedi repülőosztály, vagyis a három repülőpótszázad szinte egy az egyben átalakult volna az új repülőosztályokká, azzal a kiegészítéssel, hogy a szegedi pótszázadhoz csatolták a lugosi és újvidéki századok maradványait is. Az aradi osztály³⁴¹ november második felétől folyamatosan jelentett a Légügyi osztálynak a rendelkezésre álló repülőgépekről, de egyrészt a szinte állandósult rossz idő (köd és havazás), másrészt a szükséges parancs hiányában nem végeztek propaganda-repüléseket, illetve felderítéseket.

November 14-én az aradi repülőosztály parancsnokságát Medvey Artúr őrnagytól Csicsery Gyula főhadnagy vette át, az ő helyét a 15. pótszázad élén pedig Schwéger Béla főhadnagy töltötte be. Ekkor Aradon 11 tiszt és 92 főnyi legénység szolgált.³⁴²

Az 1918. december és 1919. január folyamán végrehajtott szervezeti módosítások nyomán januárban az aradi parancsnokság alárendeltségébe a szegedi 5. és az aradi 6. repülőosztály, valamint a kecskeméti repülőkülönítmény tartozott. 1918 utolsó napjaiban ugyanakkor a demarkációs vonal újabb módosítása miatt veszélybe került az aradi repülőter. Bár a város csak a demilitarizált területhez tartozott, ahová francia csapatok érkeztek, szétválasztva a román és szerb hadsereget, a magyar katonai egységek működése egyre több akadályba ütközött. Ezért 1918. december 31-én megkezdték a repülőter anyagainak bevagonírozását, és január 8-án be is fejezték azt, ám a Szegedre tervezett átszállítás meghiúsult. Korbuly százados január 9-én kelt jelentésében arról számolt be, hogy *„az eddig Aradon állomásozó szegedi 5. és aradi 6. repülőosztályok anyagának bevagonírozása a tegnapi nappal befejezést nyert. Az indítható gépek Szegedre lettek átrepülve és a legénység egy része már szintén bevonult. A szállítmány azonban (50-60 vagon) még mindig az aradi állomáson áll, mert a francia parancsnokság azt lefoglalta, csupán a csukott vagonok közül sikerült néhányat kerülő utakon az aradi állomásra elhúztatni.*”³⁴³

³⁴⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 125/Lü. – 1918. 29. d.

³⁴¹ Aradon rövid ideig valószínűleg párhuzamosan működött a két repülőpótszázad és a felállítás alatt lévő repülőosztály. A két repülőosztály – amelyek a pótszázadokból alakultak volna át – helyett azonban csak egy jött létre és ebbe olvadtak bele a pótszázadok. Ebből adódnak a parancsnoksággal kapcsolatos kuszaságok.

³⁴² HM-HIM HL, PDF iratai. 169/Lü. – 1918. 29. d. Az aradi osztály 1918. november 25. és december 2. között szinte végig tíz startra kész gépet jelentett. HM-HIM HL, PDF iratai. 253/Lü., 260/Lü., 299/Lü., 303/Lü., 308/Lü., 313/Lü. – 1918. 29. d.

³⁴³ HM-HIM HL, PDF iratai. 8/bk. – 1919. 30. d.

A francia parancsnokság egy vegyes bizottság alakítását vette tervbe, amely megállapítja, hogy az anyagnak melyik része magyar és melyik osztrák gyártmány, és ez alapján kizárólag a magyar gyártmányú anyagot voltak hajlandóak Aradról elszállíttatni. Korbuly sürgős intézkedést kért a parancsnokságtól a teendőket illetően, tekintettel arra, hogy a közös bizottság összehívása bizonytalan, „és az anyag ezalatt az idő alatt teljesen tönkre fog menni egyrészt mert a vagonokból széjjel lopkodják, másrészt pedig az esős időjárás a nyitott vagonokba berakott és ponyva hiányában be nem takart gépeket teljesen használhatatlanná fogja tenni.”³⁴⁴

Összesen nyolc repülőgépet sikerült átrepülni Szegedre még január 4-én, és emellett 10-12 vagon repülőanyagot (főleg orosz eredetű gépeket) tudtak megmenteni.³⁴⁵ A lefoglalt anyag mennyiségéről több adat is fennmaradt – a franciák állítólag 24 vagon (repülőgépet és gépalkatrészt) foglaltak le, más források 38 magyar repülőgéppel megrakott szerelvényről tesznek említést. A vegyes bizottságba a magyar fél egy tisztet delegálhatott, ezt a megbízatást Korbuly László kapta.³⁴⁶ A Fegyverszüneti Bizottságnak küldött értesítés szerint az anyagelosztás tervezett kezdete január 21-én 8.00 volt, egy 30 fős különítmény felügyelete alatt, amelyről az elosztás végeztével azonnali telefonjelentés küldendő a francia főparancsnokságra. A franciák az orosz eredetű anyagot meg kívánták tartani és Újvidékre szállítani.³⁴⁷ Ám az orosz eredetű Anatra gépeket a hajdani Monarchia vásárolta (200 darabot), és az aradi gépek is ezek közé tartoztak. A Fegyverszüneti Bizottság útján eljuttatták Vix alezredeshez a Bécsből lekért iratok másolatát, amelyek a vásárlást bizonyították, és kérték a gépek Cinkotára való szállításának engedélyezését. Ezen irat március 10-i dátuma arról tanúskodik, hogy az ügy eléggé elhúzódott és bár a végeredményről nem maradt fenn információ, szinte biztosan kijelenthető, hogy nem a magyar anyagszertárban kötöttek ki ezek a gépek (főleg hogy a Tanácsköztársaság kormánya nem volt már szalonképes a franciáknál).³⁴⁸ De a hosszú idő alatt, amíg a tárgyalások folytak, a nyitott vagonokba berakott és ponyva hiányában le nem takart gépek az esős időjárásnak köszönhetően valóban kezdtek teljesen használhatatlanná válni, emellett pedig a lakosságot sem kellett féltetni – szorgalmasan hordták szét az anyagokat. Arra a magyar kérésre azonban, hogy a repülőgépek védelme érdekében kirakodhassák azokat és így fedél alá kerülhessenek, nem ismert a francia válasz.³⁴⁹

³⁴⁴ Uo.

³⁴⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. Repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28. d.

³⁴⁶ HM-HIM HL, MFB iratai. 1497. – 1919. I. 17. 3. d.

³⁴⁷ HM-HIM HL, MFB iratai. 1596. – 1919. I. 20. 4. d.

³⁴⁸ HM-HIM HL, MFB iratai. 2876. – 1919. III. 6. 7. d.

³⁴⁹ HM-HIM HL, MFB iratai. 1985. – 1919. II. 3. 4. d.

A 6. repülőosztály tisztikara és maradék legénység egyelőre Aradon maradt, de semmi-nemű repülőgéppel vagy anyaggal nem rendelkezett. A zavaros politikai viszonyokra tekintettel Korbuly azt javasolta, hogy az osztály felszerelés nélkül maradjon ott, és ha a helyzet annyira javul, hogy újra felszerelhető, lássák el gépekkel és minden egyéb anyaggal őket.³⁵⁰ A helyzet azonban nem javult. Az utolsó jelentés március 12-én arról számol be, hogy az osztálynak sürgősen szüksége van a számára ígért hat új repülőgépre (kettő Hansa-Brandenburg C.I és négy UFAG C.I) a propaganda tevékenységhez, valamint román reguláris bandák megfélemlítésére,³⁵¹ az időközben veszélyessé vált erdélyi helyzet miatt az aradi osztály végül Békéscsaba felé vette az irányt, és a hónap második felében ide költözött át.

5.2.5. A MENTÉSI KÍSÉRLETEK TOVÁBBI VETÜLETEI, EREDMÉNYEI ÉS HASZNOSSÁGA SZÁMOKBAN

Ezzel lezárult az ország egykori területén lévő repülőpótszázadok anyagainak összegyűjtése, illetve ennek kísérlete. Lényegében a pándorfalui, a szombathelyi, a szamosfalvi és a szegedi anyagokat sikerült teljes egészében, az aradit pedig részben megmenteni az önálló magyar repülőcsapatok számára. A teljességhez azonban hozzátartozik még néhány további telep is, amelyek bár nem voltak jelentősek, az állományukban található repülőanyag miatt illik megemlíteni őket.

A háború alatt Zalaegerszegen működött egy repülő-anyagszertár (Fliegermaterialdepot III), itt a dokumentumok szerint 27 repülőgéptörzset és egyéb anyagokat tároltak, amit később Székesfehérvárra szállítottak. Pápa mellett, Csóton egy anyagleszerelő állomás volt (Verwertungsgruppe II), ahol a mintegy 16 fa barakk mellett kb. 80 repülőgéproncsot tároltak. A székesfehérvári gázgyár és léghajótelep építése még folyamatban volt, és a háború végéig nem tudták befejezni – ekkor 22 épület állt és tíz gyárépület volt félkészben. Emellett kettő ballon és más felszerelések voltak még itt.³⁵² Keszthelyen egy vízirepülő-állomást létesítettek a háború alatt, a polai tengerészrepülő-parancsnokságnak alárendelve. Több hangárt is felállítottak és elsősorban az UFAG repülőcsónakjainak kipróbálására szolgált.³⁵³ Nincs adat a brassói és a máramarosszigeti hadtáptelep, a szentandrás (Temesvár mellett) német tulajdonban lévő Zepelin pótszázad és a temesvári repülőmeteorológiai állomás tulajdonában lévő esetleges repülőanyagokról, de ezek valószínűleg még jelentéktelenebbek lehettek – ha voltak ilyenek – mint a fentiekben felsorolt telephelyek anyagai.

³⁵⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 355/bk. – 1919. 30. d.

³⁵¹ HM-HIM HL, PDF iratai. 627/bk. – 1919. 30. d.

³⁵² HM-HIM HL, HM iratai. 4700/Eln. D. – 1921. A székesfehérvári léghajóstelep 1919. február 18-i leltára: HM-HIM HL, PDF iratai. sz. n. (169) 30. d.

³⁵³ Schupita, 1983. p. 149.

A repülőpótszázadokkal kapcsolatosan meg kell említeni azt is, hogy a Hadügyminisztérium december 27-i tervezete szerint az összes pótalakulást – bár megszűntek – egy felszámolási keretben kívánta egyesíteni. A hivatalos elnevezése: „A volt cs. és kir. repülőpótalakulások felszámoló kerete” lett volna – Budapest (Nádasdy laktanya) székhellyel, a Magyar Repülőcsapatok Parancsnoksága állományában és annak útján a budapesti katonai kerületi parancsnokságnak alárendelve. Hosszas huzavona után végül csak február 1-jén született döntés, miszerint a magyar repülőalakulásoknál külön felszámoló keret felállítása nem szükséges, mert annak munkálatait (repülőanyag, a személyi ügyek és a magyar repülőalakulások felszámolását) a Magyar Repülőcsapatok Parancsnoksága és a Magyar Repülő Anyagszertár a Hüm 37. osztálya útján a bécsi Magyar Légügyi Liquidáló Bizottsággal egyetértőleg intézi el.³⁵⁴

Ha összegzést szeretnénk készíteni arról, mennyit profitáltak a magyar repülőcsapatok alakulatai e mentési akcióból, a következő adatok lehetnek útmutatók. A pótszázadok repülőanyagát a cinkotai Anyagszertárba szállították, amelynek leltárából három ismeretes, 1919. január 5-i, április 1-jei és május 31-i dátummal. Szinte biztos, hogy ezek nem teljesek, hiszen január és április között számos gép eltűnhetett a leltárból (leginkább selejtezés következtében), de a fennmaradt adatokból összeállított kimutatás alapján – típus és sorozatszám alapján valószínűsíthető, hogy – 144 repülőgép került Cinkotára a pótszázadoktól, amelyeknek közel 60%-a motor nélküli géptörzs volt. A gépek közül 15 volt jó állapotban, ezek közül mindössze három Hansa-Brandenburg B.I, amely ekkor még talán megfelelt a minimális frontkövetelményeknek. A többi valamilyen sérüléssel vagy épp a selejtezés előtt állt.³⁵⁵

1919. február 3-án készített a Légügyi osztály egy listát, amelyen feltüntette az egyes repülőosztályoknak kiutalandó gépeket. E listán 27 olyan gép szerepelt, amelyet minden bizonnyal valamely repülőpótszázadnál (főleg Szegeden) használtak ezt megelőzően, és továbbra is használhatónak tartottak (ezek közül nyolc feltűnik az Anyagszertár listáján mint sérült gép).³⁵⁶ Áttanulmányozva a Magyar Népköztársaság repülőcsapatainak számtalan jelentését, 14 olyan géppel találkozhatunk, amelyet az egyes repülőosztályok használtak és korábban pótszázadoknál szerepeltek, hét közülük a Tanácsköztársaság repülőszázadainál is teljesített szolgálatot.

A kimondottan alacsony számok egyrészt önmagukért beszélnek, másrészt mindenképpen szükségeltetik néhány kiegészítés hozzájuk. A repülőpótszázadok kiképzéssel foglalkoztak

³⁵⁴ HM-HIM HL, PDF iratai. 451/Lü. – 1918. 29. d.

³⁵⁵ HM-HIM HL, PDF iratai. 69/bk. – 1919. 30. d.; HM-HIM HL, MTK iratai. A Cinkotai Anyagszertár kimutatásai. 27. d.

³⁵⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 217/bk. – 1919. 30. d.

a világháború alatt, így repülőgépeik is elsősorban kisebb teljesítményű kiképző gépek voltak. A modernebbnek számító Hansa-Brandenburg B.I és C.I gépek csak a háború utolsó hónapiban érkeztek a századokhoz, ezek közül is csak azokhoz, ahol nem kizárólag alapfokú kiképzés folyt. A háború után az egységek nem magyar személyzete szétszéledt, a használaton kívüli vagy sérült, illetve műszaki hibákkal küszködő gépek javítása elmaradt, rosszabb esetben a környékbeli lakosság által még némi rongálásnak is ki voltak téve. Nem csoda hát, hogy a szegedi alakulat gépei maradtak a legjobb állapotban, hiszen ott működött egy javítóműhely is. Az amúgy is öregecske gépeket nem javították, hiszen a magyar repülőgépgyárak már jóval modernebb, nagyobb teljesítményű, új gépeket állítottak elő – ezekkel igyekeztek ellátni az egységeket. Emellett az országon keresztül a Balkánról visszavonuló Mackensen-hadsereg leszerelése is a magyar hadseregre várt, így a német repülőszázadok még használható vagy javítható gépeit is előszeretettel használták, leginkább a Tanácsköztársaság harcai alatt. Ide vezethető vissza, hogy az egykori pótszázadoktól fáradtságos munkával megmentett repülőgépek sorsa nagyrészt a mellőzés és az enyészet lett.

5.3. NÉMET REPÜLŐGÉPEK A BALKÁNRAÓL

Az I. világháború befejezése után a Balkánról kivonuló, Mackensen parancsnoksága alá tartozó német hadsereg lefegyverzését az antant előírásai szerint a Károlyi-kormányknak kellett végrehajtania. Ezáltal a német repülőszázadok anyaga is magyar kézre került, amelyből a repülőképes állapotban lévő gépeket igyekeztek felhasználni az újonnan formálódó magyar repülőcsapatok egységeinél. A német zsákmányrepülőgépek történeti gyökerei értelemszerűen kissé korábbi időkre nyúlnak vissza, és ahhoz, hogy megértsük, honnan, mikor és milyen alakulatok repülőgépei érkeztek hazánkba, érdemes távolabbi perspektívából (is) megvizsgálni az eseményeket – különösen, hogy a nemzetközi szakirodalom ugyancsak szűkösen foglalkozik a témával (ennek elsődleges okát a forráshiányban kell keresni).

Amikor Románia 1916. augusztus végén belépett a háborúba, August von Mackensen vezértábornagy – a galíciai harcok és Szerbia elfoglalása után – a Bulgária északi részén csoportosuló, német, bolgár és török erőket tömörítő Duna-hadsereg élén avatkozott a harcokba. A hadsereg alárendeltségébe három repülőalakulat, az FA 28, az FA(A) 243 és a Kampfgeschwader I tartoztak, a későbbi hadműveletekbe pedig az FA(A) 267 és az FA(A) 278

is bekapcsolódott, a Szeret-folyó mentén tevékenykedve.³⁵⁷ A 9. hadsereg Falkenhayn gyalogsági tábornok parancsnoksága alatt vonult Románia ellen, amelyhez a következő repülőszázadok tartoztak: FA 73, 74 (ezeket később átszámolták: FA 41, 42), FA(A) 241, majd később az FA 36 és 48.³⁵⁸ 1917 elejére a központi hatalmak seregei Románia nagy részét elfoglalták, a románoknak csak a Szeret-Duna vonalon túli területeket sikerült jelentős orosz segítséggel megtartani. Ekkor még a bolgár és német hadosztályok stabilan tartották a macedón frontot, 1917 tavaszán azonban jelentős antant erősítéssel újabb támadás indult. 1917 januárjában 10 repülőszázad – FA 1, 30, 34 (ex FA 66), 38 (ex FA 69), FA(A) 246, 271, 283, Jasta 25,³⁵⁹ FA Xanthi és egy vízirepülő-állomás Kavallánál – működött Macedóniában. Már februárban megérkezett Romániából a KG I, amelyet azonban májusban a nyugati frontra helyeztek át. Az egység által hátrahagyott nyolc vadászgépből alakult meg a másik vadászszázad, a Jasta 38. 1917 közepén az előzőekben említettek kivül az FA 45, 66 és 69 felderítőszázadok szolgáltak a Balkán déli frontján.³⁶⁰

A breszt-litovszki és bukaresti béke némi tehermentesítést jelentett a központi hatalmak keleten harcoló seregeinek. Mivel nyugaton nagy szükség volt az erősítésre, nem csodálható, hogy Romániából szinte valamennyi repülőszázadot átirányították a nyugati frontra, de a Macedóniában szolgáló egységek sem maradtak ki a karcsúsításból. Utóbbiak pótlására helyezték át az FA 20-at (ex FA 51) a macedón frontra. A háború utolsó évében (és különösen az utolsó hónapokban) hat felderítő – FA 20, FA 22, FA 30, FA 34, FA 38, FA(A) 246 – és kettő vadászszázad – Jasta 25, Jasta 38 –, valamint a Xanthiban állomásozó vízirepülő egység (SFA Xanthi) működéséről vannak adatok, ezek javarészt a korábban is itt szolgálatot teljesítő alakulatok közül kerültek ki. Ezenkívül a repülőalakulatok ellátásáért, az utánpótlás biztosításáért az Armee-Flug-Park 11 felelt.³⁶¹ Feltételezhető tehát, hogy a későbbiekben a Balkánról kivonuló hadsereg repülőcsapatait ezek a századok, a repülőpark, illetve repülőanyagaik képviselték.

Az 1918. szeptemberi antant támadás nyomán a kimerült és rosszul ellátott bolgár hadseregek és a német 11. hadsereg maradványai képtelenek voltak megállítani a jelentős fölényrel bíró antant csapatokat, és a front napok alatt összeomlott. A rendezetlenül visszaözönlő kato-

³⁵⁷ FA = Fliegerabteilung, (A) = Artillerie; a német repülőcsapatok általános felderítő és tüzérségi tűzvezetést végző századainak elnevezése. A Kampfgeschwader I (KG I) többmotoros (A.E.G. G.III és Gotha G.III típusú) bombázógépekkel felszerelt egység volt.

³⁵⁸ Fedders, 1999. p. 27–28. A felsorolásból ugyan hiányzik, de adatok vannak az FA 20 romániai tevékenységéről is.

³⁵⁹ Jasta = Jagdstaffel

³⁶⁰ Blume–Casirati, 1992/1. p. 8., Blume–Casirati, 1992/2. p. 111.

³⁶¹ Franks–Bailey–Duiven, 1999. p. 251–329. Breuer–Waiss, 2021. p. 4., 361–362, 377–385.

naság okozta zűrzavar közepette, szeptember 29-én Bulgária aláírta a fegyverszünetet. A visszavonuló német egységek egyesültek Mackensen hadseregével és Románia déli határán, a Duna vonalán rendezkedtek be védelemre. Kövess tábornok a Duna–Száva–Drina folyók mögött akart kiépíteni védelmi vonalat, de nyilvánvaló volt, hogy a számbeli és minőségi fölényben lévő antant hadosztályoknak sem az osztrák–magyar, sem a német hadsereg nem tudja útját állni, ráadásul maga a Monarchia is hamarosan darabjaira hullott.

A német repülőszázadok a szárazföldi alakulatokkal együtt vonultak vissza. Már október folyamán szerb területen tartózkodtak – november elején az FA 30 feltehetőleg Versecen, az FA(A) 246 pedig Temesváron.³⁶² A fegyverszünet hatására a repülők közül is többen hazafelé vették az irányt. November 12-én egy német Fokker szállt le Örkénynél a Jasta 38 gépei közül, ugyanaznap egy másik jelentés négy német gép leszállásáról számolt be Örkény környékén. November 15-én a bicskei nemzetőrség parancsnoka, Kovács zászlós jelentette egy német kétüléses repülőgép kényszerleszállását benzinhiány miatt.³⁶³ November 13-án pedig a Légügyi osztályhoz futott be jelentés arról, hogy átutazó német tisztektől kettő autót és kettő repülőgépet foglaltak le.³⁶⁴

Az antant keleti hadseregének parancsnoka, Franchet d’Esperey az 1918. november 13-án aláírt belgrádi fegyverszüneti egyezményben egyebek mellett rendelkezett a Mackensen-hadseregnek a Balkánról való, 15 napon belüli kivonásáról, valamint az országon átvonuló német csapatok lefegyverzéséről és internálásáról. Ez már önmagában is nehezen volt végrehajtható, hiszen a magyar kormánynak nem állt rendelkezésére elegendő fegyveres ereje, hogy karhatalommal kényszerítse a németeket fegyvereik átadására – ez még a hazaérkező magyar katonák esetében is kihívást jelentett. Mindenesetre a többszöri francia követeléseknek a kormány végül eleget tett, vagy legalábbis igyekezett eleget tenni.³⁶⁵ Mackensen december 2-án beleegyezett csapatainak magyarországi lefegyverzésébe és internálásába, a fegyvereket a vasúti pályaudvar parancsnokságoknak kellett átadni, ezt követően a szállítmányok a magyar központi szállításvezetőség utasítása nyomán mentek tovább, amelynek részleteiről az még december 2-

³⁶² Uo. p. 314–328.

³⁶³ HM-HIM HL, MTK iratai. Kényszerleszállt repülőgépek nyilvántartása. 201.985. Lü. 28. d.

³⁶⁴ HM-HIM HL, PDF iratai. 101/Lü – 1918. 29. d.

³⁶⁵ Összesen kb. 170.000 főre tehető az a német haderő, amely Magyarországon vonult keresztül. Elsőként a Délvidéken állomásozó német 11. hadsereg egységei érkeztek az ország területére. Mackensen hadai 1918. november 10-én kezdték meg Románia kiürítését, és az első egységek november 19-én érték el a magyar határt. A német csapatok nagy részét vasúton szállították el, az utolsó német szállítmány 1919. január 3-át lépte át a határt, és hagyta el az országot. Érdemes megjegyezni, hogy a német csapatok időközben maguk is megtalálták a visszatérés módját, és sok esetben egyszerűen elszéledtek – parancsnokaik tudtával. A hadsereg visszavonulása egyébként sem történt teljes katonai rendben, a katonák sok esetben feleslegessé vált katonai felszerelésüket pénzzé téve igyekeztek hazafelé. Gratz, 1935. p. 73–75.; Barkóczy-Klopsch, 1923. p. 193–196., 215.; Füleký, 1922. p. 427–428.

án rendelkezett. Eszerint (kizárólag a téma szempontjából fontos részeket idézve): „Szolnokon, vagy attól keletre, illetve délre lévő szállítmányokat Szolnokon, a többieket pedig a feltartóztatás helyéhez legközelebb fekvő állomáson fegyverezzék le. A szállítmányokban lévő anyagokat a feltartóztatás helyéhez legközelebb fekvő alkalmas állomáson tartsák vissza és a már kiadott rendelkezések értelmében kezeljék. (...) Az aradi, szegedi és kolozsvári vonalparancsnokság területén lévő német csapatok elszállítása továbbra is függőben marad.”³⁶⁶

A valóságban ez a következőképp festett: „*Eleinte, a magyar kormány utasítása szerint a pályaudvarparancsnokság barátságosan felszólította az átvonulókat, hogy fegyvereiket tegyék le, de erőszakot nem alkalmaztak. A múlt hét szombatjáig [1918. dec. 2.] a felszólításnak nem tettek eleget a német csapatok, ekkor azonban megjelent Szolnokon a Mackensen-hadsereg katonatanácsának úgynevezett lefegyverző bizottsága, mely ettől kezdve minden beérkező szállítmányt lefegyverzett. A németek így önmagukat fegyverezték le, ami a legkisebb incidens vagy rendzavarás nélkül ment végbe. A lerakott fegyvereket és hadiszereket a lefegyverző bizottság a szolnoki pályaudvarparancsnokságnak adta át, mely azokat őrizetbe vette. Ez így folyt szerda reggelig. Ekkor vette fel Mackensen a tárgyalásokat a magyar kormánnyal a lefegyverzés részleteire és az esetleges internálásra vonatkozólag s ekkor, tegnap [1918. dec. 4.], a magyar kormány felhívására szünet állott be a szolnoki fegyverletétel végrehajtásában. A magyar kormány háromtagú bizottságot küldött ki Szolnokra, hogy az újabb részletes megállapodás szerinti lefegyverzésnél közreműködjék.*”³⁶⁷

Mackensen látva, hogy sem a magyar kormány, sem az antant nem képes megakadályozni hadseregének átvonulását, mindinkább azon fáradozott, hogy csapatai elkerüljék a lefegyverzést és az internálást, december 5-én pedig parancsot adott a német alakulatoknak, miszerint „a lefegyverzés és a tervezett internálás fel van függesztve. (...) Az értékes anyagot (...) el kell vinni”.³⁶⁸

A légügyi lefegyverző bizottságok 1918. december 7-én alakultak meg, és hamarosan munkához fogtak.³⁶⁹ Bár az antant megkövetelte az összes fegyver, így a légi járművek átadását is, ez a magyar fél részéről nem történt meg. Több korabeli visszaemlékezésben is olvasható, hogy a német repülőgépek zárt vagonokban álltak a síneken, amikor az arra illetékesek lefoglalták őket, és egy jelentős részüket – de lehet, hogy valamennyit – Jászapátiról szállítottak el,

³⁶⁶ Barkóczy-Klopsch, 1923. p. 208.

³⁶⁷ *A Mackensen-hadsereg lefegyverzése.* - In. Világ, 9. évf. 286. sz. - p. 3.

³⁶⁸ Barkóczy-Klopsch, 1923. p. 211. 1918. december 9-én Reisner Henrik repülő századost vezényelték ki a Mackensen-hadsereg parancsnokságához, mint a magyar Hadügyminisztérium összekötő tisztjét, felváltva Barna Kornél őrnagyot. Reisner visszaemlékezését erre az időszakra lásd: HM-HIM HL, Tgy. 1775.

³⁶⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 699/bk. – 1919. 30. d.

a nyilvántartások legalábbis erről tanúskodnak. Ezt azonban már szinte biztos, hogy a tanácskormány idején hajtották végre.

A lefoglalt, illetve egyéb úton magyar kézre jutott repülőgépekről több kimutatás is fennmaradt. A cinkotai Anyagszertár leltára szerint 1919. január 5-én a 45 nyilvántartott gépből 23, míg február 1-jén a 28 idegen eredetű repülőgép közül 20 származott a németektől. A későbbiekben jelentősen emelkedett az Anyagszertárban őrzött német repülőgépek száma, április 1-jén 63, május 31-én pedig 53 ilyen gépet tartottak nyilván.³⁷⁰

A német gépek típusukat tekintve Albatros D.Va és Fokker D.VII vadászgépek, valamint DFW C.V, Halberstadt C.V, LVG C.VI, Pfalz C.I és Rumpler C.VII típusú felderítőgépek voltak, java-részük kisebb-nagyobb mértékben sérült állapotban. Természetesen számos repülőgép egyáltalán nem került Cinkotára, vagy nem szerepel a kimutatásokban, hiszen az géphiánnyal küzdő alakulatokat igyekeztek ellátni a hazai gyártású gépeken kívül a működőképés német felderítő- és vadászgépekből is. A mintegy 70 repülőgépet számláló német „gyűjtemény” alapvető típusai a Fokker D.VII vadászgép és az LVG C.VI felderítőgép voltak. Előbbiből talán azért is használták a magyar repülőalakulatok kevesebbet, mivel a mátyásföldi Magyar Általános Gépgyár (MÁG) szintén gyártotta a típust, de hat vadonatúj német Fokker D.VII-es végső összeszerelését is ugyanitt végezték el. A lestrapált német gépekkel szemben pedig nyilvánvalóan előnyt élveztek a szerelőcsarnokokból frissen kikerült repülőgépek. Más volt a helyzet az LVG felderítőkkal, ugyanis mind teljesítményükben, mind megbízhatóságukban méltó társai voltak a hazai gyártású gépeknek. Hozzávetőleg 30 példány jutott magyar kézre, ebből tíz gépet biztosan repültek is. 1919 májusában pedig újabb gépeket szállítottak át Cinkotáról Mátyásföldre és Albertfalvára (a Magyar Repülőgépgyár Rt.-hez; MARE) javítás céljából.³⁷¹

³⁷⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 69/bk.-1919., illetve „Havi kimutatás idegen eredetű repülőgépekről – Cinkota-Ehmann telep, 1919. február 1.” sz.n. 30. d. HM-HIM HL, PDF iratai. MTK iratai. A Cinkotai Anyagszertár kimutatásai. 27. d. Az antant részére a Tanácsköztársaság kikiáltásáig átadott német hadianyag lényegében semmilyen repülőanyagot nem tartalmazott (két hangársátor kivételével). Barkóczy-Klopsch, 1923. p. 218–219.

³⁷¹ A románok bevonulását követő fosztogatás során a MARE üzemeiből három, a MÁG-tól pedig kilenc LVG C.VI-ost vittek el. Érdekes, hogy miután e repülőgépek mellett az Anyagszertárban tárolt, valamint az egyes századoknál szolgáló gépek is a románok tulajdonába vándorolt, saját kutatóik kimutatása szerint mindössze hét német gyártmányú LVG került bizonyíthatóan hozzájuk. Avram, 1992. p. 40–41.

5.4. A MAGYAR REPÜLŐALAKULATOK REPÜLŐGÉP-ÁLLOMÁNYÁRÓL

A fentiekben részletezett forrásokból származó repülőgépek és egyéb repülőanyagok mellett az ország területén fellelhető mindennemű, egyéb repülőanyagot is az Anyagszertárba³⁷² irányították, hogy a leltárba vételt követően a használható állapotú gépeket kiutalassák az alakulatoknak. 1919. január 11. és február 7. között összesen 149 vagonnyi ide szállított repülőanyagot raktak ki Cinkotán. Így a január 11-i leltárban szereplő 45 repülőgép (12 motor nélkül) és 14 motor jelentősen gyarapodott.³⁷³

A repülőanyag számbavételét követően 1919. február 3-án a Hadügyminisztérium meghatározta az egyes repülőosztályok számára kívánatos mennyiségű és kiutalandó gépek számát. Az egységek felszerelését szeptember 1-ig, vagyis hat hónap alatt kívánták teljesíteni, holott a kiutalások jó része már megtörtént vagy folyamatban volt.³⁷⁴ A jegyzék a következőképp festett:

1. repülőosztály (Mátyásföld) – 12 együléses
2. repülőosztály (Albertfalva) – 8 kétüléses
3. repülőosztály (Győr) – 4 együléses és 4 kétüléses
4. repülőosztály (Kaposvár) – 6 kétüléses
5. repülőosztály (Szeged) – 8 kétüléses
- 5a. repülőosztály (Kecskemét) – 4 kétüléses
6. repülőosztály (Arad) – 8 kétüléses (marad Szegeden!)
7. repülőosztály (Debrecen) – 6 kétüléses
8. repülőosztály (Rákos) – 8 kétüléses

További tíz kétüléses gépet tartalékként kívántak fenntartani az albertfalvai gyárban, ugyanakkor a rendelet azt is javasolta, hogy az 5., 5a. és 6. repülőosztályt a Szegeden lévő készletből kellene felszerelni. Ezen összeállítás szerint 88 gépet utaltak ki az egyes alakulatok részére, amelyeknek pontos nyilvántartást kellett vezetni a fenti repülőgépekről és motorokról. A feleslegessé vált gépeket Cinkotára vagy a szegedi műhelybe kellett leadni, kiselejtezés pedig csak az anyagszertárba való beszállítás után a minisztérium rendeletére volt eszközölhető. A

³⁷² A Cinkotán működő repülő anyagszertár az osztrák–magyar repülőcsapatok működéséhez szükséges anyagok tárolásához kialakított hátsországi rendszer része volt már a világháború alatt is, amely a birodalom területén lévő négy ilyen jellegű telepének egyikeként elsősorban a magyar fővárosban és környékén tevékenykedő repülőgép- és repülőgépmotorgyárak szükségéssé raktározási feladatait látta el.

³⁷³ HM-HIM HL, PDF iratai. 69/bk. – 1919. 30. d.

³⁷⁴ Egy részleges kiutalási jegyzéket már január 17-én is kiadott a minisztérium, ezt teljesen lefedi a későbbi jegyzék.

repülőgépek kiutalásánál még szerepelt a pozsonyi és a bécsi repülőkülönítmény is, előbbinek három UFAG C.I felderítőgépet szántak, amelyből kettőt már korábban átrepültek, utóbbinak kettő ugyanilyen típusú gépet.³⁷⁵ Későbbi működésükről azonban nincs adatunk.

A Tanácsköztársaság alatt kiadott rendeletek nem tartalmaztak külön előírásokat a repülőalakulatoknál kívánatos gépek mennyiségéről, de a fenti számok iránymutatónak tekinthetők. A gépállomány kívánt szinten tartása viszont nehézségekbe ütközött, ami több okra vezethető vissza. Egyrészt a harcok kezdetén a visszavonulás következtében több alakulat állományát jelentős veszteségek érték, az egyre növekvő számú harci bevetések és balesetek következtében pedig számos repülőgép szenvedett sérüléseket. A sérült gépek rendbehozatalában nagy szerepe lett volna a szegedi repülőgépjavító műhelynek, ám a francia megszállás miatt erre nem nyílt lehetőség. Bár előirányozták a cinkotai repülő-anyagszertárnak egy javítóműhellyel való kibővítését,³⁷⁶ ez azonban nem valósult meg, és a javításra szoruló gépeket a gyárhoz szállították, a kisebb reparálásokat pedig helyben, a századoknál oldották meg. (Az egyes repülőszázadok gépállományát lásd a 9. mellékletben, az összefoglaló számadatokat a 10. mellékletben.)

Amint látható, a repülőanyag tárolása és elosztása szempontjából kiemelkedő szerepe volt a cinkotai anyagszertárnak, ahol jelentős mennyiségű anyag gyűlt össze – sajnos ezeknek jó része éppen használhatatlan vagy sérült volta miatt került ide. Az anyagszertár nyilvántartása a következőképp festett (részletekért lásd a 11. mellékletet):

1919. április 1-jén

– 220 repülőgép, amelyből 42 jó (20 motor nélkül), 110 gyengén sérült (67) és 44 erősen sérült (24) állapotban volt, valamint 24 kiselejtezendő (23) repülőgép; – 111 repülőgép-motor, amelyből 52 üzemképes, 59 pedig javításra szoruló állapotban.

1919. május 31-én:

– 257 repülőgép, amelyből 87 jó (50), 127 gyengén sérült (83) és 44 erősen sérült (21) állapotban; – 169 repülőgép-motor, amelyből 37 üzemképes, a többi 25-100%-os javításra szorul a következő megoszlásban: 100% - 30; 80% - 5; 65% - 1; 60% - 2; 50% - 73; 40% - 4; 25% - 17.³⁷⁷

³⁷⁵ HM-HIM HL, PDF iratai. 85/bk., 217/bk. – 1919. 30. d.

³⁷⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 7848/el. 27. d.

³⁷⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. A Cinkotai Anyagszertár kimutatásai – 1919. ápr. 30., máj. 31. 27. d.

A cinkotai repülő-anyagszertárat személyi, fegyelmi és közigazgatási szempontból is közvetlenül a Hadügyi Népbiztosság 37. (Légügyi) osztálya alá rendelték.³⁷⁸ Az anyagszertárhoz tartozott a székesfehérvári repülő- és léghajós anyagraktár, amely az addig ott üzemelő anyagraktárból és a léghajós különítményből alakult meg Allersdorfer Ferenc vezetése alatt.³⁷⁹ A csóti repülő-anyagraktárát a székesfehérvári egység alá osztották be, bár itt a háború végén is csak mintegy 80 repülőgéproncsot tároltak, ezeket később valószínűleg Cinkotára szállították.³⁸⁰ Az 1919. május 28-i rendelet csak annyi változást jelentett, hogy az anyagszertárhoz rendelték a három repülőtelepet (Zalaegerszeg, Pándorfalu és Hajmáskér), igaz, ezeket nem helyezték üzembe, csupán telepgondnokságokat állítottak fel az őrzésükre.³⁸¹

A román csapatok bevonulásával az anyagszertár is a nagybani rablás színhelyévé vált (lásd alább), ezt követően pedig jelentősége a magyar repülés szempontjából semmivé lett. Érdeemes megemlíteni, hogy 1919. május 12-én a Közoktatásügyi Népbiztosság engedélyével és anyagi támogatásával a cinkotai anyagszertárban megnyílt a Légjáró Csapatok Anyagszertárának Szabadiskolája, amelynek hallgatói többnyire szakmunkások, repülő- és motorszerelők, kisebb számban segédmunkások voltak, létszámuk elérte a 80 főt.³⁸² A románok távozásával, 1919. október elején az anyagszertár új funkciót kapott, és az ott lévő barakkokból, amelyek addig műhelyként, raktárakként stb. szolgáltak, szükséglakásokat alakítottak ki.³⁸³

³⁷⁸ Az egyetlen fellelhető dokumentum, amely az anyagszertár állapotáról számol be, 1919. április 9-én készült és a következőket tudhatjuk meg belőle:

„Cinkota Ehman-telep egy része, mely azelőtt ipari fogolytábor volt még máig a hadianyag értékesítőnek van kiutalva. Az anyagértékesítő részéről szívességből lett kis részben átengedve. Telep nagyobb részét magáncégek úgy foglalják le, hogy ezeket kitenni nem lehet, és nem is célszerű miután munkával túl vannak terhelve. Részben pedig mindenféle kincstári szállításokat végeznek. Ezen viszonyoknál fogva néhány nap előtt megegyezés történt, hogy a volt Bergestelle helyiségeit röpanyagszertár veszi át. Tény, hogy annak következtében, hogy a megállapodás csak az utolsó napokban történt, az anyag nagy része beraktározásra nem juthatott. A légügyi osztály intézkedett, hogy

1. Bergestellét az anyagszertár megkapja,

2. hogy az anyagszertár felhatalmazást kapott civil munkások felvételére (kb. 200 ember)

Nagy hiány még hogy a repülőcsapatok Budapesten és környékén lévő telepeinek 6 teherautó helyett csupán egy teherautó áll rendelkezésére.” HM-HIM HL, MTK iratai. 878./bk. L.ü. 37. osztály – 1919. IV. 9. 110. d.

³⁷⁹ Székesfehérváron a világháború alatt léghajós telep felállítása folyt, és ennek kiszolgálására gázgyár épült, de teljesen nem sikerült befejezni az építkezéseket. 1918. november 3-án mindössze két léggömböt tároltak a sóstói telepen. 1918-1919 fordulóján a zalaegerszegi repülő-anyagszertár gépeit és alkatrészeit is átszállították Székesfehérvárra, az 1919. február 16-i leltár szerint 27 motor nélküli repülőgéptörzs, 79 alsó és felső szárny, 54 magassági és 22 oldalkormány, féklapok, ülések és egyéb anyagok álltak a raktárakban – ez az állapot még 1919. október 20-án, vagyis jóval a románok kivonulása után is fennállt. HM-HIM HL, PDF iratai. sz.n. (169) 30. d., HM iratai, 32567/bk. 980. d.; Farkas–Lajtai, 1997. p. 11–14.

³⁸⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 7848/el. 27. d.

³⁸¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 10756/el. 37. o. 27. d.

³⁸² Csóka, XVI.

³⁸³ LESTYÁN Sándor: *Palotából – a barakklakásba.* - In: Világ, 10. évf. 108. sz. (1919.10.15.) - p. 5. A cikk szerint: „A cinkotai állomástól ötszáz lépésnyire van az óriási barakktábor, ami eredetileg fogolytábornak készült, később a repülő-csapatok anyagszertára lett, most szükséglakásokat építenek belőle.” Ahogy a szerző látta az anyagszertár maradványait: „Bejártam a barakktábor. Mindenütt a repülőanyagszertár maradványai. Összetört, zuzott szárnyu repülőgépmadarak, tarka kis Foker, égett Rumpler-monoplán, egy UCI kettérepedt légcsavarral, a nehéz

5.5. AZ UTOLSÓ FELVONÁS

Augusztus 1-jén a Kormányzótanács lemondott, és ezzel véget ért a Tanácsköztársaság időszaka, három nappal később, augusztus 4-én pedig a románok bevonultak Budapestre – kezdetét vette az ország, és ezzel együtt a repülőiparunk kirablása. Ez a folyamat a légügyi osztályhoz befutó helyzetjelentések alapján meglehetősen pontossággal rekonstruálható.

A repülőszázadok közül az Ongán állomásozó 6. repülőszázad az augusztus 26-i jelentés szerint a román előrenyomulás miatt Gödöllőre vonult vissza, ahol kivagonírozott, és miután a további visszavonulás útja le volt zárva, négy startképes és kettő leszerelt gépét, valamint teljes felszerelését átadta a román parancsnokságnak. Augusztus 30-án a volt rákosi 10. repülőszázad jelentette, hogy a románok az egység nyolc Berg gépét lefoglalták és elszállították, hasonló sorsra jutottak a mátyásföldi kiképzőszázad repülőgépei, a volt kecskeméti 5. repülőszázad állományából viszont csak kettő gép vált a románok zsákmányává (a század nagy részre sikeresen elért Szombathelyre vasúton). A románok étvágya odáig jutott, hogy október 15-én már arról értesítették a Honvédelmi Minisztériumot, hogy a volt győri 4. repülőszázad összes hangárját elvitték.³⁸⁴

Az anyagszertárak közül a sashalmi repülő anyagszertár teljes leszereléséről már augusztus 23-án beszámoltak, ekkor kb. 100 vagon repülőgép és anyag elvitelét említették, négy nappal később ezt úgy pontosították, hogy „a románok eddig összesen cca. 60 vagon vittek el, kb. 56 vagon elszállításra kész”.³⁸⁵ Cinkotáról augusztus 22-ig 40 vagonnyi repülőgépet és anyagot irányítottak Bukarestbe, 29-ére ez a mennyiség 139 vagonra emelkedett, amely már szerszámgépeket is magában foglalt.

A legrészletesebb beszámolók a repülőgépgyárakból érkeztek. Anélkül, hogy részletes bemutatásra kerülne a folyamat, érdemes inkább néhány kiemelést tenni ezzel kapcsolatban. A Magyar Repülőgépgyár Rt. augusztus 16. és október 11. között nyolc alkalommal jelentette az

Sikurszky feszítődrótjain hintázó gyerekek, a Brandenburgi gép magassági kormányát most viszik el tűzrevalónak, csupa aeroplan-romhalmaz, némelyik úgy néz ki, mint valami csontváz, minden használhatót lepusztítottak már róla, csak a nemzetközi jelzés hirdeti, hogy ez a sok roncs valamikor gögösen furta orrával a levegőt, és büszkén lebegett sok ezer méter magasságban.”

³⁸⁴ A csepeli századra vonatkozó részleteket lásd a 3.3.2. alfejezetben.

³⁸⁵ Kivételes ritkaságnak számít a sashalmi anyagszertár 1919. augusztus 2-i leltára, amely egyúttal annak szervezeti felépítéséről is árulkodik (igaz, azok egymáshoz való viszonyáról nem tartalmaz részleteket): Sárkányosztály, Motorosztály, Autóosztály, Légszavárosztály, Gumiosztály, Üzemanyagosztály, Fotóosztály, Szállítási osztály, Anyagraktár, Műszaki vezetőség: Sárkányműhely, Motorműhely, Üzemműhely, Műszerműhely, Villamos csoport, Vízművek és telepgondnokság. A teljes részletezés nélkül annyi egyértelműnek tűnik, hogy jóval kisebb volumenű anyagszertár volt a cinkotaihoz képest. A leltár szerint a Sárkányműhelyben ekkor hat repülőgéptörzs volt leszerelés alatt, egy törzs kiselejtezve, és kettő MÁG-gyártású Aviatik D.I-es (92.107, 92.170 jelzésekkel) „startra felszerelve”. Ezenkívül a Motorműhelyben három motor állt javítás alatt, egy pedig szétszerelés alatt. MMKM Archívum, Okmánytár, 497.

aktuális helyzetet, ebből augusztus 29-én arról számoltak be, hogy a románok augusztus 23-ig 27 repülőgépet vettek át a gyártól, míg az utolsó esetben a 40. repülőgép elviteléről adtak hírt. Ehhez képest a Honvédelmi Minisztérium által készített végleges összesítés „mindössze” 31 MARE-ből elszállított gépet tartalmaz, és nem tudni, hogy a különbség minek a számlájára írható, és/vagy hova könyvelték. Fontos hozzátenni, hogy a komplett gépeken kívül rengeteg nyersanyagot, felszerelést, alkatrészt is magukkal vittek a románok (pl. szárnykészlet, acéláru, szegecsek, armatúrák, cellonlakk, csavaráru stb.). A Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Rt. részéről az augusztus 20. és október 11. között időszakból hat jelentés található, amelyek 23 repülőgép elszállítását említik (ebből 12 motor nélkül), ez a szám viszont kevesebb, mint a miniszteri kimutatásban szereplő adat. Érdekes vetülete ismerhető meg az eseményeknek egy visszaemlékezésből: „Ezek után a román bevonulás következett. A hangár tetejéről láttuk Hatvan felől a dzsidásokat. Gyorsan vödörből fehér festékkel ecset híján söprűvel festettük át a gépeken a csillagokat.

Ekkor négy gép volt a hangárban. Az egyik géppel egy pilóta gyorsan felszállt, hogy a románok elöl elvigye. Közben a románok a község főterén felvonultak és ágyúval lötték a menekülő gépet, de nem találták el.

A repülőteret is átvették Olario főhadnagy vezetésével. A megmaradt három gépet lefoglalta és útrakész állapotra rendelte. Az első gépet berepülésnél a pilóta fejreállította, légcsavartöréssel, szárny sérüléssel nem mehetett útra. A második gépen a tér közepén a motorindításnál a gázosító visszavágott, a benzin meggyulladt. A hangárból hozott tűzoltó készülékkel eloltottuk, miután a motortartó fagerenda már megégett. Ez sem mehetett el. Mindkét eset akarva történt, hogy ne lehessen elvinni a gépeket. A harmadik gépnél a főhadnagy románul tartott nagy előadást és kilátásba helyezte, ha a harmadik sem vehető át, valamennyien kivétel nélkül 25 botütést kapunk. Ez a rendben ment el.”³⁸⁶

A legtöbb információ a Magyar Általános Gépgyár Rt-ről áll rendelkezésre, amely már augusztus 16-án jelentette, hogy a románok 11 gépet bevagoníroztak, az elszállításukat azonban az olasz parancsnokság megakadályozta. Ám ez nem állta útját a román fosztogatásnak, augusztus 27-ig 38 vagon repülőgépet, repülőanyagot és felszerelést, motornyersanyagot, és egyéb nyers és félig kész árukat, köztük 11 autót szállítottak el, további 12 vagon pedig elszállításra készen várta a sorsát.³⁸⁷ A MÁG vezetése kétségbeesetten fordult a Honvédelmi Minisztériumhoz, hogy az járjon közbe az antant missziónál az érdekükben, és akadályozza meg az

³⁸⁶ MMKM Archívum, Kézirattár, 3.

³⁸⁷ Az egyetlen részletes jelentés is a MÁG-nál történelembe enged betekintést, eszerint a román katonaság augusztus 5-én szállta meg a mátyásföldi telepet, és Grecu Nistor repülő főhadnagy vezetésével lényegében mindent

1500 főt foglalkoztató gyár tönkretételét,³⁸⁸ a katonai vezetés azonban nem sokat tudott tenni. A Fegyverszüneti Bizottság képviselői egyik levelet a másik után küldték a különböző antant parancsnokságoknak, de foganatjuk nem igazán volt. Szeptember 15-én már a mátyásföldi gyár szerszámgépeinek leszerelését és elszállítását rendelte el egy román bizottság, ami ellen újfent tiltakoztak minden lehetséges fórumon.³⁸⁹ Az antant bizottság közbenjárására ezt sikerült megakadályozni, de nem kellett sokat várni, és október 6-án ismét megjelent egy Rudinsky nevű, állítólag Bukarestből jött ezredes és elrendelte, hogy a még a gyárban lévő gépeket azonnal szállítsák el. A korábban megmentett gépek – amelyek vagonokba rakva a gyári vágányokon álltak – ügyében újabb levelet küldtek, ennek eredményéről viszont már nem maradt fenn dokumentum.³⁹⁰

A Budapesten állomásozó amerikai katonai misszió jelentése szerint a románok által a MÁG-ból zsákmányolt „23 univerzális szerszámgép, mint pl. esztergák, marók, fűrőgépek lettek elvive, amelyek még 5%-át sem képezték a gyár szerszámgépkészletének”. Továbbá rámutat arra is, hogy „a (mátyásföldi MÁG) gyár igazgatója köszönetét fejezte ki a Román Királyi Légierő jelenlevő képviselőjének azért, mert nem rekvirálta el azokat a létfontosságú szerszámgépeket, amelyek nélkül a már megindult gépjárműgyártás folytatása lehetetlenné vált volna”.³⁹¹ Megjegyzendő, hogy a köszönetnyilvánítás és a jelentés dátuma nem ismert, ami a fenti történelem fényében egyáltalán nem elhanyagolható részlet, a MÁG ugyanakkor október 11-én jelentette, hogy „a románok elvitték az összes rádió-felszerelést, 23 db szerszámgépet és el szándékoznak vinni minden rep[ülő]gép gyártására alkalmas anyagot”, vagyis a szerszámgépek hivatkozott mennyisége megegyezik, kérdés, hogy a későbbiekben ez a szám emelkedett-e, és ha igen, mennyivel.

A Légügyi osztály 1919. november 21-ig feldolgozott adatai szerint 302 vagon repülőanyagot vittek el a románok az ország különböző helyeiről, ezek közül szeptember 26. és november 21. között 97 vasúti kocsi már el is hagyta az országot a Tisza-hidakon keresztül. A

lefoglaltak. Az augusztus 8-i irat megnevezi azt az öt repülőgépet is, amelyeket addig Rákosra, majd onnan Aradra repültek át (Hansa-Brandenburg B.I 76.09, Hansa-Brandenburg C.I 269.83, egy UFAG C.I, Fokker C.I (?) H.D.9, Aviatik D.I 92.168). HM-HIM HL, MFB iratai. 59/1919. 9. d. Mivel egy későbbi jelentésben megemlítik, hogy a rákosi volt 10. repülőszázad és a mátyásföldi kiképzőszázad állományából 15 repülőgépet vittek el légi úton Aradra, feltételezhető, hogy a fenti gépek a képzőszázadhoz tartoztak, és Mátyásföldről Rákosra, majd onnan Aradra repültek át őket.

³⁸⁸ HL, MFB iratai. 60/1919. 9. d.

³⁸⁹ HL, MFB iratai. 767/1919. 10. d.

³⁹⁰ HL, MFB iratai. 1297/1919. 10. d.

³⁹¹ Avram, 1992. p. 40-41.

magyar repülőcsapatokat majdnem 83 millió korona kár érte, amelybe a Károlyi-kormány idején elveszett anyagok nincsenek beszámítva.³⁹² A Honvédelmi Minisztérium által összeállított, 1919. november 20-án kelt kimutatáshoz (lásd a 12. mellékletet) azonban érdemes szintén néhány kritikai megjegyzést tenni. Egyrészt szerepel benne a székesfehérvári léghajós telep anyaga (amelyet korábban Zalaegerszegről szállítottak át), ez 1919. október 20-án még biztosan ugyanott volt megtalálható,³⁹³ tehát attól függetlenül, hogy értéktelen és használhatatlan anyagnak számított, a következő egy hónap leforgása alatt kellett, hogy elszállítsák onnan. A MÁG-ból elvitt anyagoknál szinte biztos, hogy elírás történt a típusok esetében, ugyanis összesen nem érkezett a gyárhoz annyi Fokker D.VI-os, amennyit a kimutatás tartalmaz, ellenben csak Fokker D.VII-esből és annak kétüléses verziójából 25 került elismerten román kézbe, a lista viszont alig tartalmaz ilyen repülőgépet.

Attól függetlenül azonban, hogy történtek a számadatokban tévedések, valószínűleg a legnagyobb talány a cinkotai repülő anyagszertárban tárolt óriási mennyiségű anyag kvázi eltűnése. Egyrészt kérdéses, hogy az 1919. május 31-i leltár szerint ott tárolt repülőgépek és repülőgépszárkányok száma miként emelkedhetett kettő hónap alatt (háborús időszakban) több mint másfélszeresére, miközben az azt megelőző ugyanilyen intervallumban ez a növekedés nem érte el a 17%-ot. Másrészt akár valós ez a mennyiség, akár valamilyen okból (direkt vagy tévedésből) magasabb számot írtak az antant számára készített kimutatásba, a román oldalon ezek nem jelennek meg a forrásokban. Valeriu Avram szerint legalábbis: „Több ezer, az egykori román Főhadiszállásnak az 1919-es tevékenységéről szóló korabeli dokumentumait végigforogatva és alaposan áttanulmányozva arra a meglehetősen pontos megállapításra jutottam, hogy a román hadsereg kb. 150, különféle típusú repülőgépet zsákmányolt a magyar hadseregtől, amelyből mintegy 80 volt használható állapotban, a többi erőteljesen használt, vagy alkatrészhiányos volt. (...) Ezenkívül mintegy 260, különböző típusú repülőgépmotor is zsákmánnyá vált, ezeket Aradra küldték az ottani (MARTA) repülőgépgyárba.”³⁹⁴

Az adatok közötti ellentmondás a meglévő dokumentumok segítségével nem oldható fel, és valószínűleg már soha nem derülhet fény a teljes igazságra. Néhány szempontot azonban érdemes megfontolás tárgyává tenni ezt illetően:

³⁹² HM-HIM HL, HM iratai. 1798/bk., 2197/bk. 37. oszt. 980. d.; Az 1921. február 18-án kelt végleges kimutatásban már a Flek 9, 13, 15, 18, valamint a szentandrászi léghajós telep anyagait is feltüntették, így a teljes veszteséget 95.091.742 koronában állapították meg. HM-HIM HL, SzKEB iratai. HM 4700/Eln./D. – 1921.

³⁹³ HM-HIM HL, HM iratai, 32567/bk. – 1919. 981. d.

³⁹⁴ Avram, 1992. p. 40. A szerző sajnos csak 96 repülőgép típusát és gyártási számát sorolja fel írásaiban (ebben már szerepelnek a hadműveletek során, pl. Debrecenben zsákmányolt gépek is), a további példányok ismeretében lehetne következtetéseket levonni azok származási helyéről.

- Gheorghe D. Mărdărescu tábornok, a magyarországi harcokban résztvevő román csapatok parancsnokának írása szerint 1919. augusztus 8-ig (!) 87 repülőgépet foglaltak le Magyarországon a harcokat követően;³⁹⁵

- Ioan Penes százados felelt a Budapesten lefoglalt repülőanyagok leltározásáért és elszállításáért, amelyek három gyárban, egy raktárban (Cinkota?) és egy repülőtéren voltak, és e megbízását 1919. szeptember 15-ig látta el. Ezen idő alatt 70 repülőgépet evakuált légi úton és 70 repülőgépet szállított el vasúton;³⁹⁶

- A román zsákmánnyá vált jelentős mennyiségű motorhoz valószínűleg a cinkotai Anyagszer-táron kívül máshol nem juthattak hozzá. Ha ez igaz, akkor miért ne szállították volna el a repülőgépeket és sárkányokat is onnan?

- Bárhová is került ez a hatalmas mennyiségű anyag, Magyarországon biztosan nem maradt. A Honvédelmi Minisztérium 1919. december 28-i keltezésű kimutatása – amely gróf Teleki József kérdésére közölte a „Visszamaradt repülőanyagok leltára a román megszállás után”-i mennyiségét – szerint a magyar repülőcsapatok a következőkkel bírtak: 55 használt repülőgép (sárkány) javításra szoruló állapotban, 11 használt repülőgépmotor javításra szoruló állapotban, 36 repülőgéproncs, 12 motorroncs, valamint különböző mennyiségű propellerek, szárnyak, repülőgép-alkatrészek.³⁹⁷

5.6. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

Bár a katonai vezetés és a repülőcsapatok rendkívüli erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy az egykori Magyar Királyság területén fellelhető repülőgépeket összegyűjtsék, néhány bevethető német zsákmánygépen kívül mégis a magyar repülőgépgyáraknak jutott kiemelkedő szerep abban, hogy a szükséges repülőtechnika biztosításával folyamatosan működőképes állapotban maradhassanak a repülőalakulatok. Ez nagyjából 30-35 repülőgép folyamatosan bevethető állapotban tartását jelentette, még hozzá a Monarchiában és Németországban tervezett legmodernebb típusokból: a Fokker D.VII-es szárazföldi indítású és a Hansa-Brandenburg W.29-es tengerészeti vadászgép talán koruk és kategóriájuk legjobb repülőgépeinek számítottak, a

³⁹⁵ Mărdărescu, 1921. p. 160–161.

³⁹⁶ Avram, 2015. p. 43.

³⁹⁷ HL, HM iratai. 21626/a bk. 981. d. Ezzel összecsengenek azok az adatok, amelyek a Magyar Aeroforgalmi Légitársaság és a Honvédelmi Minisztérium között 1920. október 6-án lezajlott tárgyalások jegyzőkönyvéhez csatolt áttekintésben szerepelnek, eszerint a társaság 1920. október 11-én 22 forgalmi, 20 iskola- és 60 javítható repülőgéppel, valamint kb. 150 db jó és kb. 100 db javítható motorral bírt. Ekkorra azonban már, ha nem is túl nagy volumenben, de újra szereltek össze repülőgépeket a gyárakban, történtek külföldi repülőgépbeszerzések, és a szegedi javítóműhely repülőgépei és anyagai is hozzáférhetővé váltak.

német LVG C.VI, valamint a Hansa-Brandenburg C.I és UFAG C.I pedig megbízható, jó teljesítményű és repülőtulajdonságú felderítőgépek voltak. Emellett az állandó pótlások és karbantartások, javítások révén lehetőség nyílt a frontok kényes szakaszain esetenként jelentősebb számú repülőgép összevonására és alkalmazására a gyalogság támogatására, de egy sikertelen szárazföldi hadműveletet értelemszerűen nem tudott ellensúlyozni 10-20 repülőgép. Ugyanakkor az ellenséges repülőcsapatokkal szemben meglévő mennyiségi és minőségi fölény, ha légi fölény kivívását nem is, de kedvező légi helyzet megteremtését lehetővé tették (volna) – amennyiben ezek a fogalmak³⁹⁸ ilyen kis léptékűnek számító légi tevékenységnél egyáltalán alkalmazhatóak.

³⁹⁸ Ruttai–Krajnc, 2001. p. 27.

6. A SZEMBEN ÁLLÓ ERŐK

Ahhoz, hogy pontos képet alkothassunk a magyar repülőcsapatok nagyságáról, lehetőségeiről és kihívásairól, számba kell vennünk az ellenük felvonultatott repülőerőket. Ennek fényében ítélni meg az is, hogy a magyar repülőcsapatok kiépítése mennyire volt sikeres a környező államokhoz képest, hasonló vagy épp különböző problémákkal kellett-e megküzdeniük. Láthatóvá válik ugyanakkor az is, hogy a korábbi, osztrák–magyar repülőcsapatok minőségi és mennyiségi mutatóihoz miképp viszonyulnak az utódállamok katonai repülőerői, milyen utat járt be a vesztesből győztesse avanszált román hadsereg hadi repülése, továbbá milyen szerepet játszottak az 1919. évi magyarországi konfliktusban az antant, ezen belül is elsősorban – vagy inkább kizárólagosan – a francia repülők.

6.1. AZ ÉSZAKI FRONT REPÜLŐERŐI

6.1.1. CSEHSZLOVÁK KÖZTÁRSASÁG

Az 1918. október 28-án létrejött északi szláv köztársaság fegyveres erőinek meg- és kialakítása már másnap kezdetét vette. A főparancsnokság ideiglenesen Prágában működött, ahol helyet kapott a repülőcsapatok újdonsült parancsnoka, a híres világháború pilóta, Jindřich Kostrba százados is. A repülők személyi állománya novemberben fokozatosan emelkedett, elsősorban a Monarchiában szolgált hajózó és földi személyzet hazaérkezésével.³⁹⁹ Csehszlovákia a császári és királyi léghajó csapatok cseh és szlovák területen maradt repülőgépanyagából tudott gazdálkodni, ami nem volt túl biztató. Bár elsősorban a prágai Al-Ma üzemben – ahol számos átalakítást végeztek a háború alatt – és a Cheb melletti (egykori Flek 16 és Fliegermaterialdepot⁴⁰⁰ IV) raktárakból több száz repülőgéptörzset és motort sajátítottak ki, ezekből csak csekély számú gépet tudtak felhasználni. Az eltérő adatok egyike szerint 210 repülőgéptörzs és 97 motor jutott a birtokukba,⁴⁰¹ de a háború után hazatérő pilóták közül is többen kísérelték meg átrepülni gépüket csehszlovák területre – sikeresen vagy sikertelenül –, néhány repülőnek pedig

³⁹⁹ Sviták, 2005. p. 7–8.

⁴⁰⁰ Fliegermaterialdepot = repülőanyagraktár

⁴⁰¹ Ez az általánosan használt adat egy jó néhány évvel a háború után készített listán alapul, amely az Ausztriától jóvátételként kapott felszerelés értékcsökkenését volt hivatott kimutatni, így természetesen nem tüntettek fel minden repülőgépet, a többit pedig mint értéktelen, használhatatlan repülőgépet jelölték meg. Egy másik adat szerint csupán az Al-Ma üzeméből 198 sárkány és 85 motor került a csehszlovákok tulajdonába. John, 1990. p. 6.; Rajlich–Schnal, 1992. p. 6–7., 25. Jan Kaše gyűjtése nyomán a következő mennyiségű (sorozatszám szerint azonosított), osztrák–magyar eredetű repülőgép jutott csehszlovák kézre: 31 Aviatik C.I, 22 Aviatik D.I, 22 Hansa-Brandenburg B.I, 30 Hansa-Brandenburg C.I, 5 Phönix C.I. (összesen 110). Ez a lista nem tartalmazza a repülőképtelen állapotban lévő, pótalkatrész forrásaként funkcionáló vagy magánkézben lévő repülőgépeket. A lista repülőgépei közül több csak a Tanácsköztársaság után, akár jóval később (1920-ban) bukkant fel először forrásokban.

eredeti szándékától eltérően itt ért véget az útja.⁴⁰² 1918. novemberétől az országban található repülőtereken – Brno, Olomouc, Pardubice, Plzeň, Strašnice, Vysočany (Prága mellett, 1922-től annak része) – egyre-másra alakultak az új csehszlovák repülőegységek, de ezek csak kevés harcértékkel bíró repülőgéppel bírtak, és némelyikük rövid fennállás után meg is szűnt.⁴⁰³ Egy beszámoló szerint a csehszlovák repülőcsapatok 1918. december 31-én 50 repülőgéppel rendelkeztek, az 1918. november–december hónapokban ténylegesen üzemeltetett gépek száma azonban más forrásokkal összevetve ennél jóval alacsonyabb számot mutat (25). Ebből is le kell vonni a lezuhant, internált és javított repülőgépeket, így végül mindössze 18 használható repülőgép maradt, és nem zárható ki, hogy a valós helyzet még ennél is siralmasabb volt.⁴⁰⁴

Kezdetben a Chebnél működő korábbi repülőpótszázad és repülőanyagstár volt a használható gépek legfontosabb forrása, mintegy tíz Hansa-Brandenburg B.I és C.I-essel, és elsősorban ezekkel próbálták feltölteni a frissen alakult egységeket. Az 1. polni letecká setninát (1. tábori repülőszázad) hivatalosan 1918. november 21-én hozták létre Mařaticében, Jindřich Kostrba százados parancsnoksága alatt, és a század egy különítménye hamarosan harci bevetéseken is részt vett. 1919. január 23-án ugyanis az ún. „7 napos háború”-ban a franciaországi cseh légionáriusok és az orlovai önkéntesek támadást indítottak a lengyel csapatok kezén lévő Bohumin vasútállomás és a karvinai szénbányák ellen. A különítmény egy-egy vadász- és felderítőgépből állt, és az Ostrava melletti Hrabové repülőteréről indulva felderítésekkel kellett segíteniük a harcokat. E különítményből szervezték meg 1919. február 1-jén a 2. polni letecká setninát (2. tábori repülőszázad).⁴⁰⁵

A csehszlovák repülőcsapatok nehéz helyzetben voltak, mivel a február 4-én rendelkezésükre álló hét bevethető gép nem engedett túlságosan ambiciózus terveket. Február 11-én a katonai vezetés kidolgozott egy javaslatot a fejlesztésre, amely alapján hat repülőszázadot kí-

Kaše, 2005/3. p. 51.; Kaše, 2005/4. p. 52.; Kaše, 2005/8. p. 56.; Kaše, 2005/11. p. 62. Ezekon kívül vannak még adatok elavult Fokker A.III, B.I és B.II típusú gépekről, amelyek „gyakorlatilag tűzifaforrásként, legfeljebb tanulmányi segédeszközként szolgáltak”, Phönix D.I és D.II típusú vadászgépek (valamennyi repülésképtelen állapotban), Oefffag C.II, valamint nagyobb mennyiségben Anatra DS, és nyilvánvalóan több más, forrásokban fel nem bukkanó típus is. Kaše, 2005/9. p. 65.; Kaše–Pirič, 1994. p. 62., 97.

⁴⁰² 1918. november 2. és 1919. január 11. között nyolc repülőgép érkezett légi úton Csehszlovákiába, közülük hat osztrák–magyar eredetű gép (amelyek közül három pilótájának volt a tényleges célja a csehszlovák hadsereg számára hazahozni a repülőgépét, a többiek más okból és körülmények között jutottak csehszlovák kézre), egy német (LVG C.VI) és egy olasz (SVA 10), ez utóbbit egy csehszlovák légionárius repülte haza Olaszországból. Az osztrák–magyar eredetű gépeken kívül összesen négy német LVG C.VI, kettő olasz SVA 10, egy-egy ukrán Nieuport 23 és Llovd C.V (utóbbi eredetileg osztrák–magyar) került a csehszlovák repülőcsapatokhoz ebben ezen időszakban. Kaše, 2005/12. p. 18–23.; Kaše, 2005/9. p. 61.; Kaše, 2005/14. p. 64.; Kaše–Pirič, 1994. p. 89–91.

⁴⁰³ Kaše, 2005/6. p. 9–10.; Kaše, 2005/7. p. 24.; Kaše, 2005/2. p. 24.; Kaše, 2005/14. p. 40.; Kaše, 2005/13. p. 42–43.

⁴⁰⁴ Kaše, 2005/9. p. 65.

⁴⁰⁵ Kaše, 2005/1. p. 33–39.; Kaše, 2005/16. p. 44–45.

vántak létrehozni, egy-egy bombázó-, csatarepülő- és harci századot (18-18 géppel), egy tüzérségi századot (tíz géppel), valamint egy-egy felderítő- és fotófelderítő-századot (kilenc-kilenc géppel). A gépeknek csak egy részét birtokolták volna a századok, de egy harci század esetében például az alkatrész-ellátás és a nem kis létszámú (59 fő) személyzet biztosítása mellett a tervezet 12 repülőképes gépet feltételezett, hat tartalékkal és összesen 27 motorral. A nagyszerűen felvázolt tervnek – ha minden egyebet sikerül is volna megoldani – volt egy nagy problémája, mégpedig az, hogy honnan szereznek 82 repülőgépet.⁴⁰⁶

Szlovákia megszállásával párhuzamosan, 1919. február 2-án az 1. letecká setnina is áttelepült Kassára (ma: Košice, Szlovákia), a korábbi parancsnokot, Vojtěch Pašeket pedig Stanislav Novák kapitány váltotta fel a század élén. Erősítésként új repülőgépek érkeztek, a Tanácsköztársaság megalakulásakor az egység négy felderítőgéppel rendelkezett (három Hansa-Brandenburg C.I és egy LVG C.VI típusú). Az alakulat első felderítő repülését április 17-én teljesítette a Kassa melletti Bárca (ma: Barca, Szlovákia) repülőteréről, amely az időjárási körülmények miatt már a következő héten használhatatlanná vált, így átköltöztek cseh területre (Uherské Hradiště), majd május 4-én a Pozsony melletti Pezinok repterére települtek, egy különítmény ugyanakkor a Losonc (ma: Lučenec, Szlovákia) melletti ideiglenes felszállóhelyéről teljesített repülő feladatokat. Május 17-én Hugo Oldřich Betka kapitányt nevezték ki parancsnokká, és maga a század is ezen a napon repülte új állomáshelyéről első bevetését. Május végére a kellő tapasztalattal nem bíró pilótáknak köszönhetően az alakulat leamortizálta gépállományát, és bár június 9-ig öt újabb felderítőgépet kaptak, június második felében újfent csak kettő használható Hansa-Brandenburg állt a hangárokból repülőképes állapotban. A parancsnokság igyekezett a pilóták összetételén is javítani, a kevés gyakorlattal rendelkezőket továbbképzésre küldték Prágába, és a tapasztaltabbakra bízta a feladatok teljesítését. A század legjobbjaikat viszont így is nélkülözniük kellett, mivel őket ekkor Franciaországban képezték át az általuk használt típusokra, később ugyanis ezekkel kívánták felszerelni a csehszlovák repülőcsapatokat. A harcok során az egység feladatai elsősorban a felderítésre irányultak, júniusban pedig a Léva körüli harcokban igyekeztek hasznossá tenni magukat: május 1. és június 23. között 36 bevetést repültek (plusz három propaganda repülést), ebből 18 felderítő és 18 bombázó-felderítő repülés volt. A fronton beállt fegyverszünetet követően az alakulatot összevonták a 2. letecká setninával és áthelyezték Nyitrára (ma: Nitra, Szlovákia).⁴⁰⁷

⁴⁰⁶ Kaše–Pirič, 1994. p. 6.

⁴⁰⁷ VÚA-VHA, Letecký sbor, kart. 2. 1. polní letecká setnina; Kaše–Lukeš, 2008/1. p. 26–29. A század névjegyzékében 1919. május–június hónapban a következő hajózók szerepeltek: parancsnok: Hugo Oldřich Betka százados pilóta; megfigyelők: Miloslav Doležel és František Weinert főhadnagyok, Miroslav Dostál, František Jakubec, Zdeňko Kruliš és Vladimír Skrejšovský hadnagyok; pilóták: Rudolf Forst tiszthelyettes, Josef Kalný és Bohumil

A 2. polní letecká setnina 1919. április 12-én érkezett a kassai repülőtérre és váltotta fel a másik századot. A Josef Pospíšil parancsnoksága alatt álló egység április 20-án érte el a hadrafoghatóságot, ám az ő helyzetük sem volt jobb: mindössze két használható Hansa-Brandenburg C.I felderítőgéppel rendelkeztek. Április 23-án repültek első bevetésüket, esetükben azonban a rossz időjárás miatt csak korlátozott légi tevékenységről beszélhetünk. A csehszlovák repülőszázad elsősorban a Putnok–Miskolc–Csep (ma: Čop, Szlovákia) térségben tevékenykedett (Miskolcot is bombázták), ám a május közepéig terjedő időszokról kevés információ ismert. Annyi azonban bizonyos, hogy a repülőgép-állomány hihetetlen gyorsasággal használódott el, április 30. és május 30. között három Hansa-Brandenburg felderítőgép vált használhatatlanná baleset következtében vagy bevetés közben. A század repülőgép-állományát a későbbiekben igyekeztek feltölteni, június 3-án például négy újabb felderítőgépet kaptak, de a kassai repülőteret a magyar csapatok sikeres felvidéki hadjárata miatt el kellett hagyniuk. Ezt követően Iglóról szálltak fel a gépek, a kimutatások szerint a szlovákiai harcok során összesen 36 bevetést teljesítve.⁴⁰⁸ (A csehszlovák repülőszázadok gépállományának alakulásához lásd a 13. sz. mellékletet.)

A csehszlovák repülőszázadokról általánosságban elmondható, hogy a románokhoz hasonlóan nem rendelkeztek kimondottan bombázó repülőgépekkel. A felderítőgépeik nyilvánvalóan alacsony bombaterhelést bírtak, támadásaikat a Monarchiában rendszeresített és gyártott 10-20 kilogrammos bombákkal, manuálisan, vagyis a megfigyelő által kézzel kidobva végezték. A gépek szinte kivétel nélkül egyesével hajtották végre akcióikat, vadászvédelem nélkül.

6.1.2. FRANCIA REPÜLŐSZÁZAD CSEHSZLOVÁKIÁBAN

A csehszlovák repülőcsapatok nehéz helyzetén a franciák igyekeztek segíteni és egy teljes repülőszázadot küldtek támogatásul a legmodernebb gépekkel. Az Escadrille BR 590⁴⁰⁹ Georges M. Lachmann parancsnoksága alatt állt, aki 1917 elejétől az orosz fronton küzdő Escadrille N 581 parancsnokaként és öt igazolt légi győzelem elérésével tüntette ki magát. Az alakulat első része (három tiszt, öt tiszthelyettes, 68 főnyi személyzet, 30 autó és kettő repülőgép) 1919.

Munzar törzsőrmesterek, Jindřich Brejla, Karel Dohnal és Rudolf Horáček őrmesterek, Václav Belza, Václav Grof, Bohuslav Hrazdil, Karel Janda, Bohumil Landa, Rudolf Němec, Ludvík Ondraček, Ludvík Pravda és Alois Vrecl szakaszvezetők.

⁴⁰⁸ VÚA-VHA, Letecký sbor, kart. 2. 1. polní letecká setnina; Kaše–Lukeš, 2008/2. p. 33–40. A század névjegyzékében 1919. június–július hónapokban a következő hajózók szerepeltek: parancsnok: Josef Pospíšil főhadnagy pilóta; megfigyelők: Vladimír Braun, Karel Navrátil, Vojtěch Pašek és Jiljí Svoboda főhadnagyok, Josef Novák és Eduard Novotný hadnagyok, František Janáček tiszthelyettes; pilóták: Ivan Žárskij törzsőrmester, Rudolf Gabzdyl, Karel Janhuber, Josef Ondík, Karel Průdek és Oskar Výtřzný őrmesterek, Miloš Šmahel szakaszvezető, Lukáš Ludvík és Jan Matoušek tizedesek.

⁴⁰⁹ A francia repülőszázadok (Escadrille) jelzése az egység által repült fő típus rövidítéséből és az alakulat sorszámból állt. Az Escadrille kifejezést sok esetben rövidítették: Esc.

április 9-én érkezett az országba, a többi szállítmányt pedig április 24-én, 30-án és május 19-én indították Franciaországból. A század állományát Bréguet XIV A.2 és Salmson 2 A.2 felderítő-bombázógépek, valamint SPAD S.VII és S.XIII vadászgépek alkották, és az első repülőgépek összeszerelését rögtön az érkezés után megkezdték a Prága melletti Kbely repülőterén, míg a legénységet Vinoriban és a környező falvakban szállásolták el. Június 6-án az egységet áthelyezték a Pozsony melletti Pozsonyszőlős (ma: Vajnory, Szlovákia) repülőterére öt Bréguet bombázógéppel.

Alig kezdte meg a század tevékenységét, amikor Lachmann kapitányt kinevezték a nyugat-szlovákiai repülőerők élére, ami azt jelentette, hogy ettől kezdve az 1. letecká setnina is a parancsnoksága alá tartozott. Az Escadrille BR 590 vezetésével ekkor Roussin hadnagyot bízták meg. Június 12-én kettő Salmson 2 A.2 és egy SPAD S.XIII típusú gép érkezett további erősítésként Pozsonyszőlősre,⁴¹⁰ de az alakulat több más repülőteret – Felbár (ma: Horný Bar, Szlovákia), Nemesócsa (ma: Zemianská Olča, Szlovákia), Nyitra (ma: Nitra, Szlovákia) – is használt a harcok során.

Amennyire jó helyzetben voltak azonban a franciák gépek és felszerelés terén, annyira problémát okozott a repülőszemélyzet hiánya. Összesen hét pilótájuk volt, a csehszlovák repülőlk állományában pedig egy olyan, aki tudta vezetni a francia bombázógép típusát,⁴¹¹ de ennél jóval súlyosabb nélkülözést volt kénytelen elviselni a század megfigyelők terén, ugyanis egyetlen saját megfigyelővel bírtak. A helyzet javítására a Monarchiában kiképzett csehszlovák megfigyelők látták el e feladatokat, földi célpontok elleni támadások esetén pedig francia szerelők álltak a géppuska mögé – lévén gépfegyvert kezelő személyzettel sem rendelkeztek.⁴¹² Az alakulat hatékonyságát tovább rontotta, hogy a francia bombázók felfüggesztési pontjaira nem illettek a meglévő, osztrák–magyar szabvány alapján gyártott 10-20 kilogramm súlyú bombák, ezért azokat a megfigyelőnek a padlón kellett tárolni, és kézzel kidobni őket a gépből. Mindezen nehézségek ellenére az egység nagyon hatékony munkát végzett a csehszlovák hadsereg Érsekújvár (ma: Nové Zámky, Szlovákia), Komárom és Léva (ma: Levice, Szlovákia) térségében vívott harcai során. Feladata elsősorban a csehszlovák 7. hadosztály számára történő felderítés

⁴¹⁰ A francia század állományát eredetileg 12 Bréguet XIV A.2 bombázó (8277, 8288, 9052, 9068, 9115, 9116, 9117, 9119, 9120, 9121, 9122 és 9124 sorozatszámokkal) és kettő SPAD XIII C.1 vadászgép (10274, 10279) alkotta. Ezt bővítették ki a kettő Salmson 2 A.2 felderítő-bombázó (4351, 4381) és egy SPAD XIII C.1 vadászgéppel (11260).

⁴¹¹ A századparancsnokon kívül a további francia pilóták: René Roussin, Jean Dupré, Francois Fougés, Georges Pariset, Joseph Pouliquen és Honoré Soubira hadnagyok. A cseh pilóta, Bendřich Starý főhadnagy háborús pályafutásáról bővebben: Čejka, 2006. p. 54–55.

⁴¹² A francia megfigyelő René Gileux hadnagy, a csehek Robert Ellner kapitány, Gustav Geyer és Josef Hamšík hadnagyok voltak. Az egyetlen francia géppuskás, Viktor Adam mellett a következő szerelők vettek részt bevetéseken: Louis Montgardien, Raymond Coutem, Henri Comboul.

volt, különösen miután a katonai vezetés rájött, hogy nem kell tartani egy Pozsony (ma: Bratislava, Szlovákia) elleni légitámadástól, így a védelemre szánt repülőgépeket máshol tudták alkalmazni.

Az Escadrille BR 590 tevékenysége túlmutatott a csehszlovák századok teljesítményén, felderítéseikkel, és főleg bombatámadásaikkal jelentős támogatást nyújtottak a földi csapatoknak, persze önmagukban, vagy a szlovák repülőszázadok segítségével a harcok menetét nem változtathatták meg. Június 6–24. között a század 82 harci bevetést hajtott végre.⁴¹³ Később a franciák további segítségével (115 repülőgép) a teljes csehszlovák repülő haderőt kiépítették, de erre már csak az 1919 nyarán lezajlott harcok után került sor.

6.2. A KELETI FRONT ÉS A DÉLI HATÁRSZAKASZ REPÜLŐERŐI

6.2.1. ROMÁN KIRÁLYSÁG

1916. augusztus 27-én, amikor Románia belépett a háborúba, alig rendelkezett használható repülőcsapattal. Bár 44 francia eredetű repülőgépük nagyobb része a korban többé-kevésbé modernnek számított, közülük 20 gép állt javítás alatt, és csak a pilóta növendékek kiképzésére lehetett őket használni. A két repülőiskolában ez ideig 97 pilótát képeztek ki (1916. augusztus 15-én 57 volt aktív a hadsereg kötelékében) és 84 megfigyelőt. Ennek ellenére mindössze két szervezett repülőszázadot és az északi hadsereghez beosztott egyetlen repülőt tudtak felvonultatni a gyalogság támogatására – ez összesen tíz pilótát, kilenc megfigyelőt és 12 repülőgépet jelentett. Az újabb gépek folyamatos érkezése mellett az igazi áttörés 1917-ben történt meg.⁴¹⁴ Amellett ugyanis, hogy több orosz repülőszázad harcolt a román fronton, repülőerejük megalapozásában mégis a franciáknak voltak elvülhetetlen érdemeik: 42 tisztet, 45 altisztet és 162 légénységi állományú személyzetet, valamint 100 repülőgépet bocsátottak a románok rendelkezésére. A repülő személyzetből 18 volt pilóta, közülük többen századparancsnokként szolgáltak a francia–román repülőszázadoknál.⁴¹⁵

1917 őszén, amikor a fegyverszüneti tárgyalások megkezdődtek, a román királyi repülőcsapatokhoz 11 repülőszázad tartozott, összesen 118 repülőgéppel. December első felében, vagyis a fegyverszünet aláírását követően lehetőség nyílt arra, hogy a jelentkezők egy újabb csoportját Franciaországba küldjék pilótaképzésre, a román repülőiskolát áthelyezték Odeszszába, majd egy 14 fős csoportot Thesszalonikibe küldtek, szintén a korszerűbb gépeken történő

⁴¹³ VÚA-VHA, Letecký sbor, kart. 2. Escadrille BR 590.; Kaše–Pirič, 1994. p. 12–15.; Kaše–Lukeš, 2008/3. p. 6–23.

⁴¹⁴ Istoria, 1984. p. 89–93., 102–104.; Avram, 2016. p. 11–13., 68–72.; Avram, 2018. p. 21–25., 39–55.

⁴¹⁵ Durkota–Darcey–Kulikov, 1995. p. 142–144.

kiképzésre.⁴¹⁶ 1918. januárjában a román repülőcsapatok 66 repülőgéppel rendelkeztek, további 50 gépen javításokat végeztek, február végére pedig a szolgálatban lévő repülőgépek száma elérte a 78-at.⁴¹⁷

A román repülőerők 1918. október 28-án kapták meg a hadsereg mozgósítására vonatkozó titkos utasításokat,⁴¹⁸ a novemberben Erdélybe benyomuló és a román-magyar határt átlépő román csapatok tevékenységében azonban – néhány felderítő repüléstől eltekintve – lényegében nem vettek részt. Ez vonatkozott a román VII. hadosztály alárendeltségében működő „Escadrila Ardeleană”-ra (Erdélyi repülőszázad) is, amelynek csekély számú bevethető repülőgépe szintén alig mutatott aktivitást.⁴¹⁹ A november 1-jei adatok szerint a román repülőcsapatok már csak 48 bevethető repülőgéppel rendelkeztek, ezek közül 30 vadászgép, 18 pedig felderítő- és bombázógép volt.⁴²⁰ A helyzet azonban tovább romlott, ugyanis 1919. március 25-én a Corpul de Aviație (Légihadtest) állományában lévő – Nieuport 11, 17 és 23 típusú – vadászgépek száma 25-re csökkent, ehhez 28 pilóta állt rendelkezésre, míg a 18 – Farman F.40 és Sopwith 1A.2 típusú – felderítőgéphez 68 pilóta és megfigyelő volt, viszont a Farmanok már teljesen elhasználódtak, és jóval az üzemeltetési határon túl repültek. Constantin Găvănescul tábornok

⁴¹⁶ Tudor, 2008. p. 90.; Tudor, 2009. p. 15. Románia és a központi hatalmak között 1917. december 9-én Focșani-ban megkötött fegyverszünet által szabott kemény feltételek ellenére a román repülőerőket igyekeztek a lehető leginkább megóvni a dezorganizálódástól. Erőinek csak kis részét szerelték le, azt is csak rövid időre, amely egyes esetekben nem tartott tovább két-három hónapnál, más esetekben pedig legfeljebb a Marghiloman kormányváltásig. A román különbéke megkötését ellenző Ion I. C. Brătianu miniszterelnököt I. Ferdinánd király 1918. január 28-án leváltotta, őt a hadsereg körében nagy népszerűségnek örvendő Alexandru Averescu tábornok követte, ám ő sem maradt sokáig a bársonyszékben, mivel 1918. március 18-án a németbarát orientációjáról ismert Alexandru Marghiloman lépett a helyébe, aki végül május 7-én Bukarestben aláírta a békeszerződést. A román légi haderőnél szolgáló francia repülők 1918. február 28-ig maradhattak az országban, majd Oroszországon keresztül távoztak Franciaországba. A Marghiloman kormányt 1918. november 6-án kényszerítette lemondásra Ferdinánd király, amikor már alapjaiban változott meg a háború és a nemzetközi helyzet képe, helyét a Constantin Coanda vezette kabinet vette át.

⁴¹⁷ Avram, 2008 p. 47–48. 1918. január elején a repülő alakulatok három csoportba voltak szervezve a következőképp: Grupul 1 Aeronautic, Bacău: Escadrila F.2 (6 repülőgép), F.6 (6), N.1 (6); Grupul 2 Aeronautic, Tecuci: Escadrila F.5 (7), S.8 (6), N.11 (6), N.3 (5); Grupul 3 Aeronautic, Roman: Escadrila F.9 (4), S.12 (4), N.10 (6). A repülőszázadok jelzése a francia egységek jelzésrendszerét követte, az alakulat neve jelezte az általa repült típust is: „F” (Farman) felderítő és könnyű bombázó, „S” (Sopwith) felderítő és könnyű bombázó, „N” (Nieuport) vadász, korábban előfordult még „C” (Caudron) felderítő és könnyű bombázó, a későbbiekben pedig „B” (Bréguet) felderítő és bombázó századok. A jelölt típusokon belül az alakulatok jellemzően több altípust használtak, kivéve a Sopwith és a Bréguet típusokat. A román századok közül kettő 1918. január–március hónapokban Besszarábiában teljesített bevetéseket, az ottani harcokban. A Grupul 4 Aeronautica az kiképző alakulatokat fogta össze.

⁴¹⁸ Niculae, 2018. p. 45.

⁴¹⁹ Bernád, 1990. p. 29. Az 1918 novemberében sebtében felállított Escadrila Ardeleană állománya kizárólag önkéntesekből állt, akik vállalták, hogy harcolnak Erdély felszabadításért. A repülőszemélyzet és a kiszolgáló személyzet nagy része is Erdélyből érkezett. A hajózó állomány tagjai voltak Ioan Peneș százados, Aurel Mănoiu és Traian Burduloiu hadnagyok, Corneliu Bianu, Ioan Sava és Alexandru Vodă alhadnagyok. Röviddel megalakulása után jóváhagyták az egységnek Nagyszébenbe (ma: Sibiu, Románia) történő áthelyezését. Tudor, 2010. https://www.aviatori.ro/articole_details.php?id=34 [megtekintve: 2022.08.11.]

⁴²⁰ Avram, 2018. p. 87–88. A repülőalakulatok szervezeti felépítése csak kevéssel tért el az 1918. januárítól: Grupul 1 Aeronautic, Bacău: Escadrila S.2 (2), F.4 (4), N.1 (12); Grupul 2 Aeronautic, Bârlad: Escadrila S.5 (3), S.6 (3), N.11 (7); Grupul 3 Aeronautic, Roman: Escadrila F.9 (3), S.12 (3), N.10 (11).

ekkor kelt jelentése szerint a légi haderő „állapota teljesen elégtelen”, és arra kérte a hadügyminisztériumot, hogy ezt a fontos problémát nagyszámú repülőgép behozatalával oldja meg Franciaországból, Angliából és Olaszországból.⁴²¹

A magyarországi hadjárat szempontjából meghatározó volt, hogy 1919. január 1-jén megalakult a Grupul 5 Aeronautic (5. repülőcsoport) az Erdélyi Csapatok Parancsnokságának alárendeltségében, élére a jelentős fronttapasztalattal bíró pilóta, Athanase Enescu őrnagyot nevezték ki. A február elejétől Nagyszebenben állomásozó csoporthoz kettő repülőszázad tartozott, egy felderítő-bombázó (Escadrila S.2) és egy vadászszázad (Escadrila N.7), míg a harmadik, szintén felderítő-bombázószázad (Escadrila S.12) ekkor még önálló egységként tevékenykedett Szamosújvárról, de hamarosan ezt az alakulatot is a repülőcsoporthoz vezényelték.⁴²² Az egyes századok személyi és repülőgép-állománya, szervezettsége jelentősen elmaradt az elvártól, illetve szükségestől. Az egyes századok repülőgépeinek mennyisége a következő képet mutatta: Escadrila S.2 – Nagyszeben: 1, Tecuci: 2; Escadrila N.7 – Nagyszeben: 3, Tecuci: 1; Escadrila S.12: Szamosújvár: 2, Roman: 2. Ez mindent összevetve 11 repülőgépet jelentett, amelyeknek az elkövetkező hadműveletek hatékony légi támogatását kellett volna ellátni. Ezen állapotok javítására a Főhadiszállás 1919. február 16-án kettő vadászpilótát, négy tartalékos tiszti megfigyelőt, valamint 75 főnyi repülőgépszerelőt és földi kiszolgáló személyzetet vezényelt Nagyszebenbe, emellett pedig hét felderítőgépet, három vadászgépet és egy vagonnyi repülőbombát is a repülőcsoporthoz irányítottak. Ezenkívül két ballonszázadot szintén a rendelkezésükre bocsátottak, egy-egy kötött ballonnal, egységenként 3-4 tiszttel és 120 katonával.⁴²³

A Tiszántúl elfoglalását követően a román repülőalakulatok is magyar repülőterekre költöztek. Az Escadrila S.2 Békéscsabára,⁴²⁴ az Escadrila S.12 Debrecenbe települt, míg az Escadrila N.7 továbbra is Nagyváradról teljesítette bevetéseit.⁴²⁵ A román repülőszázadok a harcok teljes ideje alatt küszködtek a repülőgéphiánnyal, a bevethető gépek száma általában

⁴²¹ Avram, 1993. p. 27. A Sopwith 1A.2 a brit Sopwith 1 ½ Strutter Franciaországban gyártott egyik verziója volt, eredetileg kétülékes felderítőgépként alkalmazták.

⁴²² Avram, 1992. p. 34.; Avram–Drăghici–Pătrașcu, 2016. p. 57.; Avram, 2007. p. 128.

⁴²³ Avram, 2017. p. 318.

⁴²⁴ Az egység elnevezése időközben Escadrila B.2-re változott a frontra érkező Bréguet bombázógépek nyomán (lásd alább), a század parancsnoka 1919. július 19-től Ioan Penes százados volt. Avram, 2015. p. 43.

⁴²⁵ A magyar felderítőgépek jelentései alapján a debreceni repülőtéren állomásozó román egységről rendszeresen értesült a katonai vezetés. Május 13-án három hangárt figyeltek meg gépekkel, majd június 1-jén egy hangárban egy-egy harci és felderítőgép állt repülésre készen. Június 8-án két újabb harci repülő érkezéséről szereztek tudomást, így összesen már hat repülőgép részére volt hangár Debrecenben. Június 13-án Tiszaszentmárton községbe hét repülőgépből álló román egység érkezett, amit egy, a románok által megszállt területről jött vasúti alkalmazott beszámolója is megerősített – az alakulat kilétét azonban ez ideig nem sikerült azonosítani. HM-HIM HL, MTK iratai. 513/202. hdm. 63. d., 288 sz., 612/10., 613/14., 613/15. hdm. 83. d.

nem haladta meg az öt-hatot, jellemzően azonban ennek jóval alatta maradt, különösen a felderítő egységek esetében. Felderítőgépek hiányában így a románok sok esetben vadászgépekkel hajtották végre az ellenséges csapatok megfigyelését. A kisszámú repülőgép a sok bevetés következtében teljesen elhasználódott, az osztály csak június 1–16. között négy gépet veszített el balesetek és a harcok során, július 20-ig pedig összesen 24 balesetet szenvedtek a repülőosztály gépei. A helyzet javítása érdekében egyre nagyobb számban jelentek meg az alakulatoknál zsákmányolt magyar gépek (Hansa-Brandenburg C.I, LVG C.VI, UFAG C.I típusú felderítő- és Fokker D.VII vadászgépek), a feljegyzések azonban arról számoltak be, hogy ezek motorjai is rendkívül elhasználódott állapotban voltak, ráadásul az irányításuk ismeretlen volt a román pilóták számára, ami csak további baleseteket eredményezett.⁴²⁶

A francia Magyarországi Hadsereg repülő parancsnokának részére július 25-én készült jelentés a következőkről számolt be: „A román fronton a Tisza-hadsereg három századdal rendelkezik Békéscsaba – Nagyvárad – Debrecen településeken.

Békéscsabai század – csak 1 repülőgép áll rendelkezésre

Nagyvárad – nincs rendelkezésre álló repülőgép

Debreceni század – 2 repülőgép javítás alatt álló motorokkal - Ez a század 5 Bréguet-t kap.

Ezzel a szinte nem is létező repüléssel szemben a bolsevikoknak állítólag 12 repülőgépük van – a front bombázása és géppuskázás csoportosan, felderítés kettésével. Támadták a román repülőgépeket, amikor csak találkoztak velük.”⁴²⁷

Ahogy e jelentésből is kitűnik, a franciák továbbra is próbálták segíteni a románokat. A francia Dunai Hadsereggel folytatott tárgyalások eredményeképp a román repülőcsapatok 20 Bréguet XIV B.2 típusú bombázógépet kaptak, amelyek közül az első példányok júliusban érkeztek a frontra. A komolyabb bombatámadások végrehajtására valóban alkalmas típusból azonban mindössze kettő (a 12463. és 12555. számú) teljesíthetett bevetéseket, mivel a hátszágból indított nyolc példány közül a rossz időjárás és a román pilóták hiányosságai miatt hat kényszerleszállást végzett az átrepülések során.⁴²⁸ Július 29. és augusztus 3. között a bevethető román repülőgépek legnagyobb száma kettő Sopwith és öt Nieuport volt, a harcok befejezésekor, 1919. augusztus 4-én pedig az Escadrila S.12-nek egy Sopwith és három Nieuport, az

⁴²⁶ Bernád, 1991/1. p. 36.; Bernád, 1991/2. p. 40. Valeriu Avram román levéltári forrásra hivatkozva azt írta, hogy 1919. július 25-én a Grupul 5 Aviație állományát hét felderítő- és tíz vadászgép alkotta, ebből már nyolc zsákmányolt és három ellenséges területen leszállni kényszerült magyar gép volt. A repülőgépek mennyisége nyilvánvalóan nem a bevethető gépek számát jelzi, mivel ennek minden más – köztük Avram által is felhasznált – forrás is ellentmond. Avram, 1993. p. 29.

⁴²⁷ SHD JMO AH, GR 26 N 89/10. Armée de Hongrie, État-Major 3° Bureau, N° 1940/3.

⁴²⁸ Avram, 1992. p. 39.

Escadrila N.7-nek pedig mindössze egy-egy Nieuport és Hansa-Brandenburg gépe maradt üzemképes állapotban.⁴²⁹ (A román repülőszázadok gépállományának alakulásához lásd a 14. sz. mellékletet.)

E permanensen fennálló problémák ellenére a Grupul 5 Aviație eredményesnek mondható tevékenyget folytatott a magyarországi harcok során. Román kimutatások szerint repülőgépeik 1919. február 1. és július 28. között 399 órát töltöttek a levegőben, ez a hevesebb harcok idején akár napi 10-15 bevetést is jelentett, amelyek jelentős része felderítő repülés volt. A felderítő és futárfeladatokon kívül azonban számos esetben végeztek alacsony támadást vagy bombavetést, elsősorban megerősített ellenséges objektumok, ütegek és erőcsoportosulások ellen, nyílt városok csak ritkán szerepeltek a célpontjaik között.⁴³⁰

6.2.2. SZERB–HORVÁT–SZLOVÉN KIRÁLYSÁG

A szerb repülők már a második balkáni háborúban végeztek felderítő repüléseket, a világháború kirobbanásakor azonban a franciák által kiképzett és francia gépekkel felszerelt, nem túl nagy repülőerejük rövid időn belül alulmaradt az osztrák–magyar és bolgár repülőkkel szemben. Ezután az új szerb repülőerőket Görögországban, a Szaloniki melletti Mikrában hozták létre, szintén hathatós francia segítséggel, és a Szövetséges Keleti Hadsereg részeként küzdöttek a Balkán-félszigeten Szerbia felszabadításáért. A szaloniki fronton harcoló francia csapatok főparancsnoksága 1916. május 30-án öt szerb repülőszázadot hozott létre, vegyes francia és szerv személyzettel, ezek a szerb legfelsőbb parancsnokság alárendeltségébe tartoztak, de ugyanekkor hét francia század felállításáról is döntöttek. Az alakulatok 1917 májusától új számozást kaptak, a szerb egységek 521-525, míg a franciák 501-510 jelzést viseltek a repült géptípust jelentő betűk után. 1918. január végén a szerb repülőcsapatokat két szektorra osztották, a két szerb hadseregnek megfelelően, egyúttal létrejöttek annak a feltételei is, hogy az eddigi vegyes repülőszázadok közül néhányat kizárólag szerb személyzettel lássanak el. Ez alapján a szerb

⁴²⁹ Bernád, 1991/2. p. 41.; Avram, 1993. p. 29.

⁴³⁰ Bernád, 1991/1. p. 34.; Bernád, 1991/2. p. 43. Hozzáférhető névjegyzékek híján a vonatkozó szakirodalomból és a hivatkozott román dokumentumokból összegyűjtve a következők szolgáltak a Grupul 5 Aviație századaiban: Escadrila S.2/B.2 – parancsnok: Emanoil Ionescu főhadnagy/ Ioan Peneș százados; megfigyelők: Mihail Humurzeșcu (†) és Corneliu Vladislav főhadnagyok, Ioan Vlad hadnagy; pilóták: Bucur Stan hadnagy (†). Escadrila N.7 – parancsnok: Ioan Răcășanu főhadnagy; megfigyelők: Dumitru Sfetescu és Stan Steflea főhadnagyok; pilóták: Nistor Grecu főhadnagy, Gheorghe Racoveanu tengerész főhadnagy, Nicolae Cicei hadnagy, Alexandru Matache őrmester (fogságba esett). Escadrila S.12 – parancsnok: Nicolae Mănoiu hadnagy; megfigyelők: Carol Hi(e)mesch főhadnagy, Crețeanu és Constantin Motaș hadnagyok; pilóták: Ciulei főhadnagy, Alimănescu, Simion Bărbulescu (később Esc. N.7), Paul Magișlea és Ioan Sava Cămpineanu hadnagyok, Ghișescu és Constantin Popa őrmesterek. Nem beazonosítható században: Stefan Moga és Titus Olariu főhadnagyok, Dumitrescu hadnagy, Eugen Lacrițeanu (?Esc. S.12) megfigyelők, Corneliu Bianu, Gheorghe Stan szakaszvezető (?Esc. S.12) pilóták, valamint Traian Burduloiu főhadnagy és Alexandru Vodă hadnagy.

főparancsnokság vezérkari főnöke 1918. január 30-án parancsot adott ki kettő század, az Escadrille AR 521 és AR 525 átalakítására, amelyektől a francia nemzetiségűek más egységekhez kerültek, a helyükre pedig szerbek érkeztek. Az Escadrilla AR 521 átszervezése március 5-én fejeződött be, ettől a naptól kezdve tisztán szerb egységként kezdett működni, és ennek megfelelően az 1^{ère} Escadrille Serbe elnevezést kapta (bár a régi AR 521-es elnevezés is használatban maradt). Az Escadrille AR 525-öt június 28-ra töltötték fel teljesen szerbekkel (az egyetlen francia az egység parancsnoka maradt), majd a második szerb repülőszázadként 2^e Escadrille Serbe-nek nevezték el. Ez az alakulat júliusban vált teljesen működőképessé, hogy aztán augusztus 7-én feloszlassák, személyzetének és felszerelésének nagy része pedig átkerült az 1^{ère} Escadrille Serbe-hez.⁴³¹ A világháború befejezésekor tehát egyetlen szerb repülőalakulat létezett, amely 1918. november 24-én érkezett Nišből Újvidékre.

A szerb repülőök a szaloniki fronton többféle francia repülőgéppel működtek, de az áttörés előtt a típusok számát csökkentették, így 1918 szeptemberében már csak négy alaptípus maradt (Dorand AR.1 és Bréguet XIV bombázók, Nieuport 24/27 és SPAD S.VII vadászgépek), ezek mindegyike az akkori időszak (leg)modernebb technikáját képviselték. Az áttörésben összesen 52 szerb gép vett részt (18 Dorand, 13 Bréguet, 10 Nieuport és 11 SPAD), majd 1918 őszén valamennyi szerb repülőgépet (kb. 60 példány) Újvidéken gyűjtötték össze, és ezt követően az összes szerb repülőanyagot az szerb–horvát–szlovén légi haderő parancsnoksága alá helyezték.⁴³²

Az újonnan létrejött délszláv államalakulat repülőerejének másik komoly forrása az Osztrák–Magyar Monarchia készletei voltak. Ennek kisebb részét a hazarepült gépek jelentették, Stjepan Burazović hadnagy vezetésével például a Flik 5/S, a Flik 35/D és a Flik 61/J állományából 12 gépet repültek át november 1-jén Ajdovščinából Ljubljánába,⁴³³ de a Flik 41/J anyagaiból is foglalták le gépeket, és november első napjaiban legalább öt-hat további repülőgép szállt le szlovén területen önszántából vagy kényszerből.⁴³⁴ Az albán fronton szolgáló Flik

⁴³¹ A szerb repülőök és repülőalakulatok I. világháborús története teljes részletességgel: Vojinović, 2000. p. 13–349.; Ciglić, 2009. p. 41–313. (angol nyelven: Uo. p. 407–492.)

⁴³² Petrović, 2000. p. 21–22. Az Újvidéken létesített szerb repülőpark 1919. júniustól a francia Magyarországi Hadsereg alá tartozó Escadrille BR 508, valamint a szerb repülőcsapatok alárendeltségében működő Escadrille BR 521 és Escadrille SPA 523 ellátásáról gondoskodott. A szerb alakulatok repülőgép-állománya 1919 első felében: 24 Bréguet XIV, 18 Dorand AR, 10 Nieuport 24/27, 11 SPAD S.VII. A Tanácsköztársaság bukását követően a két francia repülőszázad felszerelését is átadták az SHS-nek, ez további egy-egy felderítő-bombázó (Bréguet XIV) és vadászszázad (SPAD S.XIII) erősítést jelentett.

⁴³³ A Flik 35/D állományából három Hansa-Brandenburg C.I és kettő UFAG C.I, a Flik 5/S-től négy magyar gyártmányú UFAG C.I, a Flik 61/J-től pedig három Aviatik D.I érkezett Burazović irányítása alatt. Másnap, 1918. november 2-án a Ljubljana melletti Šiška új repterére kellett átrepülni ezeket a gépeket, amely során három magyar UFAG C.I-es szenvedett balesetet. Vojinović, 2000. p. 351.

⁴³⁴ Ljubljánában összesen hét ilyen repülőgépet tartottak nyilván, Zágrábban 1919. április végére négy szlovén területről érkezett gépet gyűjtöttek össze, Slavonski Brodban pedig egy Igalórol érkezett gépet.

6/P és Flik 64/P 11 repülőgépét Igalóból Mostarba szállították (előbbi alakulat itt oszlott fel, tehát valószínűleg még az eredeti legénység vonult vissza anyagaival együtt Mostarba), ahogy a Flik 1/J és 13/J összesen 20 vadászgépéből 15 ugyanerre a sorsra jutott, Rumában pedig a Flik 34/P és a Flik 67/DS hét repülőgépe volt. A kiképzőszázadok közül az újvidéki Flek 1-nek 16 gépe volt, a mostari Flek 11-nek 18, a Rajlovacban (Szarajevó közelében) és részben Bosanski Brodban működő Flek 14 pedig ismeretlen számú géppel bírt. Repülőgépek tucatjait koboztak el különböző raktárakban és vasúti szerelvényeken (Mariborban például nyolc vasúti vagonokban lévő szétszerelt repülőgépről vannak információk).⁴³⁵ Ezenkívül a šibeniki és a kumbori haditengerészeti repülőállomás anyaga is a szerb–horvát–szlovén államalakulat kezére jutott, összesen 22 (más adatok szerint a korábbi 27-ből megmaradt 23) repülőcsónakkal és hidroplánnal, igaz, ezek csak 1921-ben.⁴³⁶

A délszláv állam központi részein 1918 végén több mint 120, többségében iskolarepülőgépet foglaltak le, amelyeket Rajlovacon (100 repülőgép, többségük hibás) és Mostarban (23 működőképes) gyűjtöttek össze, ezenkívül a zágrábi repülőtéren öt, többnyire hibás repülőgépet foglaltak le, a ljubljana-i repülőtéren pedig repülőanyagok tömegét, mintegy 100 repülőgépet és 150 repülőgép-hajtóművet, valamint nagy mennyiségű egyéb anyagot. A zágrábi, ljubljana-i és maribori repülőterekről a teljesen használhatatlan gépek kidobása után 1919. májusáig 82 repülőgép maradt Ljubljánában, ebből legalább 42 volt működőképes. Az újvidéki, a rajlovaci, a mostari és a ljubljana-i repülőtereken a selejtezést követően mintegy 240 repülőgépet gyűjtöttek össze, amelyek közül legalább 150 üzemképes volt.⁴³⁷ Emellett az igalói, rumai, lugosi, aradi és szegedi repülőtereken is maradt bizonyos számú repülőgép és repülőanyag. Az anyagok egy része német eredetű volt, vagyis a Bulgáriából visszavonuló német egységekhez tartozott. Meg kell azonban jegyezni, hogy amíg Rajlovacban és Mostarban a repülőgépek és egyéb anyagok elhelyezésének feltételei megfelelőek voltak, addig Újvidéken, Zágrábban és Ljubljánában messze nem ez volt a helyzet. Bár Újvidéken volt hangár, az egyáltalán nem bizonyult elegendőnek, mivel 1919 elején a nagyszámú (legalább 35-40) elkobzott repülőgép mellett a szaloniki

⁴³⁵ Miladinović–Šaler, 2012. p. 135–136.

⁴³⁶ Isaić–Frka, 2010. p. 28.; Petrović, 2000. p. 38–39.

⁴³⁷ Az összegyűjtött használható repülőgépek közül Újvidéken 16, Mostarban 23, Ljubljánában 82, Rajlovacon kb. 120. Az első három repülőtéren valamennyi gép üzemképesnek minősült, míg a rajlovaci adatokból a feltételezések alapján a gépek harmadát becsülik üzemképesnek. Típus szerinti megoszlásban a kutatóknak az alábbiakat sikerült azonosítani: 17+ Albatros (Oef) D.III, ~10 Anatra DS, 4 Aviatik C.I, 22+, Aviatik D.I, 2 Aviatik D.II, 20+ Hansa-Brandenburg B.I, 20+ Hansa-Brandenburg C.I, 1 Oeffag C.I, 2 Oeffag C.II, 1 Phönix C.I, 6+ Phönix D.I, 3+ Phönix D.II/D.IIa, 10 UFAG C.I. A kumbori tengerészrepülő állomáson lefoglalt repülőcsónakokat és hidroplánokat (28) csak 1921. március 4-én adták át a franciák a szerb–horvát–szlovén államnak titokban, amikor végleg elhagyták a Cattarói-öböl (ma: *Boka kotorska*, Montenegró) támaszpontját. Hasonlóképp jutott néhány, a fenti listában már szereplő Phönix D.I/D.II/D.IIa vadászgép is hozzájuk az öböl partján fekvő Igalo repülőteréről. Petrović, 2000. p. 27–42.; Ciglić, 2014. p. 116.

frontról érkezett szerb és francia repülőgépek jelentős részét is ott tárolták (szintén legalább 40), így a szabad ég alatt a legtöbb gép elázott és tönkrement.⁴³⁸ Ami a repülőknél szolgáltatást teljesítő személyzet morálját illeti, meglehetősen eltérő volt az egyes területeken: az újvidéki, ljubljanoi és maribori repülőtereken magas, Rajlovacban, Mostarban és Zágrábban viszont – elsősorban a horvát szeparatizmus megjelenése miatt – alacsony morállal bírtak az emberek.

A megmaradt és szerb–horvát–szlovén kézre került osztrák–magyar repülőanyagból egy-egy századot hozták létre a zágrábi, szarajevói és ljubljanoi repülőtereken, valamint egy-egy osztályt Ljubljában és Mostarban. Még ezt megelőzően megalakult egy pilótiskola Újvidéken, amely 1919. március 1-jén kezdte meg működését.

Déli szomszédaink, a szerb–horvát–szlovén államalakulat nem avatkozott be a Tanácsköztársaság küzdelmeibe, és eltekintve egyetlen ismert fegyveres cselekménytől a két állam repülői békésen figyelték meg egymás helyzetét. A szlovén területen szerveződött repülőalakulatok⁴³⁹ azonban hamarosan fegyveres konfliktus résztvevői lettek, a két szlovéniai repülőegység (Letalska stotnija Ljubljana, Letalska stotnija Maribor)⁴⁴⁰ ugyanis részt vett az osztrákokkal Karintiaért folytatott harcokban. A maribori alakulat 1919. május 1-jén teljesítette első harci feladatát és június 5-ig 117 (ebből 24 volt jelentősebb akció), míg a pliberki különítménye 15 bevetést repült, a maribori egység pedig 1918. december és 1919. június 8. között 74 harci bevetést hajtott végre.⁴⁴¹

1919. június 26-án megszüntették a szerb repülőcsapatokat, és egy parancsnokság alatt egyesítették a délszláv államalakulat valamennyi repülőerőit, létrehozva a szerb–horvát–szlovén – a későbbi jugoszláv – repülő haderőt.

⁴³⁸ Đokić, 2010. p. 14

⁴³⁹ A szlovén repülők tevékenysége különös részletességgel került feldolgozásra és bemutatásra, ennek első képviselője egy 1935-ben megjelent írás, amelyre a későbbi írások rendszeresen hivatkoznak: Pivka, 1935. p. 304–312. Egy másik jelentős alapmű a szlovén repülést, azon belül is ezt a korszakot illetően: Ajdič–Jerin, 1990. p. 7–13. Az első világháborút követő szlovén szárnybontogatásokhoz és akciókhoz lásd: Ajdič–Jerin, 2019. p. 27–32.; Partlič, 2003/1. p. 26–27.

⁴⁴⁰ A szlovén repülőegységeket az osztrák megfelelője (Fliegerkompagnie) nyomán „Letalska stotnija”-nak hívták, de például a „Ljubljanska letalska stotnija” vagy „Letalska stotnija Ljubljana” az alakulat helyi elnevezése volt, az egység hivatalos neve ugyanakkor 1919 elejétől: „Aeroplanska sekcija (odeljenje ili detashman) 4. aeroplanske eskadrile” vagyis a „4. repülőszázad repülőgép szakasza (részleg vagy különítmény)”, és ez a név szerepelt a pecsétteken és minden hivatalos dokumentumon.

⁴⁴¹ Pivka, 1935. p. 311. Partlič, 2003/2. p. 28–29.; Partlič, 2003/3. p. 28–29.; Partlič, 2019. p. 37–41.; Ravbar, 2015. p. 511–532. A ljubljanoi alakulat 1918. decemberben hét tisztet, 14 altisztet és 81 katonát számlált, és 1919. április 11-én hat felderítőgéppel, míg 1919. május 25–június 14. között nyolc repülőgéppel bírt (közülük kettő vadászgép). A maribori egység létszáma valamikor 1919 első hónapjaiban 60 fő körül volt, köztük egy megfigyelő, hét pilóta, kettő géppuskás, valamint 52 katona, továbbá 1919 április 24-én egy felderítő- és kettő vadászgéppel, míg május 1. – június 5. között egy felderítő- és három vadászgéppel rendelkezett.

6.2.3 FRANCIA (ÉS SZERB) REPÜLŐSZÁZADOK SZEGEDEN

A balkáni front összeomlásával és Bulgária kapitulációjával a francia Keleti Hadsereg (Armée d'Orient) és a szerb haderő az Osztrák–Magyar Monarchia határai felé vette az irányt. A szárazföldi csapatok légi támogatását 15 repülőszázad látta el, ám téves és leegyszerűsítő megközelítés lenne ebből azt a következtetést levonni, hogy a fegyverszünetet követően ezen alakulatok bevetésre készen álltak a demarkációs vonal mögött egy esetleges konfliktus kirobbanása vagy a harcok kiterjedése esetére. Valójában az említett egységek közül kettő nem is követte a balkáni előrenyomulást, további hármat 1918 végéig feloszlattak, kettőt pedig Konstantinápoly elfoglalásának támogatására vezényeltek. Négy francia repülőszázadot (köztük a Szalonikiben maradt későbbi görög századot) és az ezek ellátásért felelős repülőparkot Ukrajnában akarták bevetni a bolsevikok ellen, de már az Odesszába érkező első egységeknek sem volt idejük berendezkedni, mivel 1919. április 3-án kiadták a város kiürítésére vonatkozó parancsot, amelyet követően a repülőket és felszereléseiket Constanzába és Konstantinápolyba evakuálták. Végül Romániában, az 1918. október 28-án létrehozott és Henri Berthelot tábornok vezetése alatt álló Dunai Hadsereg alárendeltségébe helyezték a repülőalakulatokat, és innen oldották meg helyi-közzel a – többnyire felderítő – feladataikat. Ezek a századok nem képez(het)ték a magyarországi harcok támogatására szolgáló repülőerők tartalékát.⁴⁴²

Így mindösszesen öt olyan repülőszázad maradt a korábbi 15-ből, amely a magyar határ közelében állomásozott, beleértve a két korábban francia, immár szerb századot is (közülük az egyik már valószínűleg nem is létezett). (Lásd a 15. sz. mellékletet.)

1919. március 6-án látott napvilágot az az irat, amely elsőként intézkedik az Escadrille BR 508 Magyarországra, ezen belül is Szegedre történő áttelepüléséről.⁴⁴³ A tervezett öt-hat nap helyett azonban jóval többet vett igénybe a költözés, ám a Tanácsköztársaság kikiáltása érthető módon felgyorsította az eseményeket. A március 21-i, „rendkívüli sürgősséggel” végrehajtandó áttelepülési parancs nyomán végül két nappal később, március 23-án érkeztek meg

⁴⁴² SHD JMO AH, GR 26 N 89/13. Journal de Marche de l'Armée du Danube, 5 mai 1919 – 6 janvier 1920. p. 4, 23, 28, 32, 43, 45.; Méchin, 2019. p. 45–48. A francia repülőegységek a következő helyeken állomásoztak 1919. április 17-től: az Escadrille BR 504 Arcisban (ma: Artsyz/Арциз, Ukrajna), az Escadrille BR 510 Chişinăuban (ma: Moldova fővárosa), az Escadrille BR 534 és a repülő park Galatzban (ma Galati, Románia). Az Escadrille SPA 507-et valójában soha nem alakították meg újra. 1919. május 17-én a repülőparkban lázadás tört ki egy banális boradagolási vita miatt, június végén pedig egy ellenőrzést végző törzstisztnak azzal kellett szembesülnie, hogy az Escadrille BR 510 teljes rendetlenségben és elhanyagoltságban leledzik, a tisztek pedig leginkább a szórakozással voltak elfoglalva – a század vezetőjét fel is mentették a parancsnokság alól. Mivel a Vörös Hadsereg nem jelentett veszélyt Romániára, a Dunai Hadsereget hazatelepítették, ennek keretében június végén az Escadrille BR 510-et visszavonták a galatzi repülőparkba, az Escadrille BR 504 pedig július 7-én érkezett meg ugyanide. 1919. augusztus 1-jén a repülőpark átadta az összes raktáron lévő Bréguet XIV típusú repülőgépét a román kormánynak, a következő hónapban pedig Konstantinápolyba távoztak, végleg elhagyva Romániát.

⁴⁴³ SHD JMO AH, GR 26 N 89/1. N° 513/3. Ordre particulier d'opérations N° 1255.

a francia repülők Újvidékről a szegedi repülőtérre.⁴⁴⁴ Az Albert Picot hadnagy parancsnoksága alatt álló egység ekkor mindössze három repülőképes Bréguet XIV típusú felderítő-bombázó repülőgéppel bírt.⁴⁴⁵ Március 25-től kezdődően rendszeres felderítő akciókkal biztosították a szükséges információkat a francia katonai parancsnokság számára, a vörös csapatok mozgásáról, a közúti és vasúti forgalomról, majd a román támadás és a kialakult harcok kapcsán a magyar erők elhelyezkedéséről. A szegedi tartózkodás azonban egyelőre nem bizonyult tartósnak, a március 25-től közvetlenül a hadsereg alárendeltégében tevékenykedő Escadrille BR 508-at ugyanis a két nappal későbbi parancsral Temesvárra helyezték át, amihez a helyi repülőtéren ideiglenes hangárok felállítását is utasításba adta a hadsereg-főparancsnok.⁴⁴⁶ A század végül április 26-án költözött ismét és ezúttal tartósan Szegedre, ám az áttelepülés során két repülőgépük üzemképtelenné vált, így már csak három gépük maradt repülőképes állapotban (ezek közül az egyik szerb volt).⁴⁴⁷ Két héttel később, május 11-én a francia–szerb Escadrille SPA 523 is Szegedre érkezett (SPAD és Bréguet gépekkel),⁴⁴⁸ az alakulat élén 1919. júliusig Marcel Thirouin kapitánnyal, akit Pierre Boucher főhadnagy követett a poszton.⁴⁴⁹ Felderítési területük általában a Tisza vonala mögött kiépített magyar állásokra, a nagyobb városokra mint Szolnok, Kecskemét stb., a közutak és vasútvonalak forgalmára terjedt ki, valamint a Duna hajóforgalmára Baja és Dunaföldvár között. (A francia Escadrille BR 508 bevetéseihez lásd a 25. sz. mellékletet.)

⁴⁴⁴ SHD JMO AH, GR 26 N 89/2. Message telephone. N° 9973/4.T., Copie de telegramme de Szeged le 23/3/19; N 89/2. Armée de Hongrie, État-Major 3° Bureau, N° 648/3.

⁴⁴⁵ A század jelentései alapján a következő hajózók szolgáltak itt a parancsnokon kívül (aki pilóta volt): Charmette főhadnagy és Gruvel hadnagy megfigyelők, valamint Marie Octave Guy Augier de Moussac és Lecorps szakaszvezető pilóták.

⁴⁴⁶ SHD JMO AH, GR 26 N 89/2. Armée de Hongrie, État-Major 3° Bureau, N° 653/3, 668/3. A Temesvárra költözés oka nem ismert.

⁴⁴⁷ SHD JMO AH, GR 26 N 89/4. Armée de Hongrie, État-Major 3° Bureau, N° 873/3. Jean Bernachot szerint a Temesváron állomásozó Escadrille 508 április 22-én kapott parancsot a Szegedre történő átköltözésre. A rendelkezésre álló repülőgépeknek (kettő felderítőgép, egy szerb Bréguet és kettő SPAD) az Escadrille 523-hoz kellett csatlakozni, és az egész egységet a francia Magyarországi Hadsereg repülő parancsnokának alárendeltségébe helyezni, aki a francia századot a Tisza keleti, a szerb századot pedig nyugati parti frontszakaszra rendelte. Bernachot, 1970. p. 142. A szerző által hivatkozott forrás a megadott számon, illetve dátummal az adott gyűjteményben nem lelhető fel.

⁴⁴⁸ SHD JMO AH, GR 26 N 89/5. Copie de telegramme de Szegedin le 11 Mai 1919. Priorite operations N° 230/2.; Armée de Hongrie, État-Major 3° Bureau, N° 1000/3.

⁴⁴⁹ Az Escadrille SPA 523 állományából mindössze a következőkről tudni biztosan, hogy 1919-ben az alakulatnál szolgáltak: Pierre Paul Marguerite, Regnier és Dragutin Savić hadnagy megfigyelők, valamint Robert Prosper Gaborit főhadnagy., Bernard és Miodrag Miletic hadnagy pilóták.

A két repülőszázad erejéről feltételezés alapján annyi tudható, hogy július második hetében 11 bevethető repülőgépek voltak – legalábbis a francia Magyarországi Hadsereg ennyi gépének részvételét tervezték a július 14-i ünnepségen.⁴⁵⁰ A június 28-i előírások szerint egy esetleges támadás esetén az Escadrille BR 508 egy-egy félszázadnyi erővel állt a francia 76. gyaloghadosztály és a francia 17. gyarmati gyaloghadosztály rendelkezésére, míg az Escadrille SPA 523 továbbra is a hadsereg főparancsnokság számára biztosította a tüzérség és a vezetés számára szükséges információkat felderítése révén.⁴⁵¹

Fontos megjegyezni, hogy a francia repülőik tevékenysége – aktivitása vagy épp passzivitása – szorosan kapcsolódott és összefüggött az antant Tanácsköztársaság elleni támadási terveivel, ezek felsőbb támogatásával vagy elutasításával. Olyan kényes helyzetben, amelyben a francia erők működtek, a Párizsból érkező utasításoknak az alárendelt szinteken történő megfelelő értelmezése, és a félreértések elkerülése érdekében Franchet d'Esperey parancsnoknak – a május 16-án kelt iratában – nagyon világosan meg kellett határoznia a magyar erőkkel szemben tanúsítandó magatartást. Így például azt, hogy annak ellenére, hogy a francia felderítőgépekre tüzet nyitnak a magyar csapatok, tilos volt megsemmisíteni a magyar gépeket a földön, vagy akár légi harcban lelőni őket, amikor például röplapokat szórtak a francia vonalakra.⁴⁵² Május 3-tól ugyanakkor érvényben volt az az utasítás, amely szerint tüzet kellett nyitni minden ellenséges repülőgépre, amely behatolt a francia vonalakra, vagy megpróbált átrepülni az állásaik felett. Június közepére az előbbi hozzáállás is megváltozott, ekkor már egyértelműen utasították a SPAD vadászgépekkel bíró századokat, hogy – ellentétben az e tárgyban korábban kiadott parancsokkal – „energikusan üldözniük kell a vonalaink felett átrepülő bolsevik gépeket”.⁴⁵³

A francia repülőik általában eseménytelen felderítőútjai a júliusi tiszai átkelés előkészítése és a harcok kapcsán változtak meg, legalábbis ekkor kerültek először harci érintkezésbe a magyar csapatokkal – ezek során egy francia gépnek kényszerleszállást is végre kellett hajtania.

⁴⁵⁰ SHD JMO AH, GR 26 N 89/9. Armée de Hongrie, État-Major 3° Bureau, N° 1400/3. A front mögött állomásozó francia repülőalakulatokról, fennmaradt néhány repülő felderítő jelentés, amelyek helyenként érdekes információkat tartalmaznak. Május 19-én a következőkről számoltak be: „Aradon az 508-as [!] francia repülőosztály, 3 repülőgép hangárokból, 5 gép műhelyekben, javítás alatt”. Június 1-jén Szegeden hét francia repülőgépet figyeltek meg, öt másikat (Albatros típusú?) pedig javítás alatt, míg június 15-én több vasúti szállítmány indult útnak Hódmezővásárhely felé francia autókkal és repülőgépekkel. HM-HIM HL, MTK iratai. 519/5 hdm. 75. d., 601/4. hdm. 76. d., 615/8 hdm. 77. d.

⁴⁵¹ SHD JMO AH, GR 26 N 89/8. Armée de Hongrie, État-Major 3° Bureau, N° 1326/3.

⁴⁵² SHD JMO AH, GR 26 N 89/6. Commandement en Chef des Armées Alliées en Orient, État-Major Général, 3° Bureau, N° 7737/3.

⁴⁵³ SHD JMO AH, GR 26 N 89/8. Commandement en Chef des Armées Alliées en Orient, État-Major Général, 3° Bureau, N° 8004/3. További dokumentumot idéz e tárgyban: Bernachot, 1970. p. 186.

Magyarországon az egyetlen veszteséget már a harcok befejezése után szenvedték el: az Escadrille SPA 523 egyik repülőgépe augusztus 9-én tesztrepülés során lezuhant, a benne ülők életüket veszítették.⁴⁵⁴

A magyarországi helyzet változásával és a béke beálltával a franciák megkezdték a személyi állomány kivonását a területről. 1919. szeptember 2-án elrendelték, hogy a századparancsnok és két személy kivételével az összes francia személy hagyja el az Escadrille SPA 523-at, míg az 1919. október 7-i rendelettel gyakorlatilag az összes francia távozott a repülőszázad(ok)tól, a felszerelést pedig a francia katonaság 1920. februári, végleges távozását követően átadták a szerb–horvát–szlovén államnak.⁴⁵⁵

6.3. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

Az országot körülvevő ellenséges államok repülőerejének vizsgálata alapján kijelenthető, hogy a magyar repülőcsapatok mind mennyiségi, mind minőségi szempontból felülmúlták a környező államok repülőerejét. Ez egyértelműen a hazai repülőgépgyáraknak és az általuk produkált új és modern gépeknek volt köszönhető, hiszen amint látható, a Monarchia megmaradt repülőanyagaiból egyik szomszédos ország sem profitált túl sokat. A románok külön kategóriát alkottak, számukra időszakosan már az is jelentős kihívásnak számított, hogy néhány működőképes századot életben tartsanak a harcok támogatására. A súlypont eltolódását egyértelműen a franciák és az ő támogatásuk, illetve jelenlétük akadályozta meg, a Bréguet felderítő-bombázó, valamint a SPAD és Nieuport vadászgépeik közül, ha nem is mindegyik számított a legmodernebb és legjobb repülőgépeknek, de minden szempontból felvették a versenyt a magyarok gépeivel. Külön-külön az északi és a keleti fronton is nagyobb számú repülőerőket tudott a magyar fél felvonultatni, igaz, ezen erők koncentrációja időnként nem bizonyult elég hatékonynak – ahogy az utolsó fejezetben ez látható lesz. A két frontot együttvéve nagyrészt kiegyenlítették voltak az erőviszonyok, a Szerb–Horvát–Szlovén Királyság beavatkozásával viszont ez a hozzávetőleges egyensúly azonnal felborult volna, ám erre nem került sor. E helyen ismét szükséges kiemelni, hogy a világháborút követő, lokálisnak tekinthető konfliktusok során bevetett repülőerők méreteikben messze elmaradtak akár csak az olasz front viszonyaitól is (az albán front jellemzői ellenben sok szempontból megfelelő összehasonlítást kínálnak), így egy esetleges légi fölény megvalósíthatóságának kérdése irreleváns.

⁴⁵⁴ Méchin, 2019. p. 63.

⁴⁵⁵ Đokić–Nadoveza, 2017. p. 14.; Đokić–Nadoveza, 2018. p. 94–95.

7. A MAGYAR LÉGVÉDELEM KIÉPÍTÉSE

Amint az előző fejezetekben már látható volt, az I. világháború befejezését követően a katonai vezetés azonnal hozzálátott az önálló magyar repülőcsapatok felállításához: a szervezetrendszer kialakítása, a repülőegységek felállítása és feltöltése, a repülőipar működőképességének megőrzése, valamint a demarkációs vonal eltolódásai miatt veszélybe került repülőtereken lévő anyagok megmentése felemésztette az új vezetők és az alárendeltségükbe tartozó személyzet energiáit, az említett feladatokat azonban általában sikeresen oldották meg. Az 1918 novembere és 1919 márciusa között működő kevés repülőalakulat elsősorban karhatalmi és propaganda tevékenységet végzett, amely az országhatárok mentén idővel egyre inkább felderítő bevetésekkel is kiegészült. Ugyanakkor egy esetleges támadásra az antant államok vagy a Monarchia utódállamai részéről nem kellett számítani, legalábbis erre utaló intézkedések nem ismertek. Gyökeresen megváltozott viszont a helyzet a Tanácsköztársaság megalakulásával, lévén beállt a hadiállapot, a hazai léghárításnak, illetve légvédelemnek⁴⁵⁶ pedig nem voltak érdemi előzményei, amire építeni lehetett volna.⁴⁵⁷

⁴⁵⁶ A korabeli megközelítés szerint a légvédelem – akár ellenséges légi felderítéssel, akár repülőátmadással szemben – két formáját különböztették meg: az aktív és passzív légvédelmet. Előbbi feladata az ellenséges repülőgépek fegyveres leküzdése saját repülőgépekkel és léghárító fegyverekkel, valamint az ún. kisegítő eszközök (pl. fényszórók) alkalmazásával – ez értelemszerűen katonai feladat volt; míg a passzív légvédelem körébe az ellenséges repülőtevékenység hatékonyságának csökkentése tartozott tagozás, rejtőzés, burkolás, továbbá a felállított légi akadályok (pl. léggömbgátak) által, valamint a különböző óvintézkedések (elsötétítés, riasztás, tűzvédelem stb.) és az ilyen esetekben követendő magatartás érdekében életbe léptetett rendszabályok. A figyelő- és jelzőrendszer sajátos kategóriát képviselt, miután katonai szervezatként működött, és az aktív légvédelmi eszközök bevetéséhez elengedhetetlen volt, ugyanakkor a polgári szerveket is információkkal látta el. *A légierők befolyása a hadműveletekre*. p. 631–634.; Cziegler, 1929. p. 526–532.; Cziegler, 1930. p. 38–40.; Markovits, 1931. p. 51–59.; Stuchlik, 1932. p. 63–68. A téma egyik első összefoglalása: Turcsányi, 1924. p. 669–681. Lásd még: Berkovics–Krajnc, 2010. p. 5–8.

⁴⁵⁷ Az Osztrák–Magyar Monarchiában 1916 elején kezdték meg a hátszág légvédelmének kiépítését, amelynek alapja egy megfigyelő- és jelzőrendszer volt. Első lépésként a délnyugati fronton egy központi jelzőszolgálatot hoztak létre az észak-stájerországi hegyektől a horvát határig húzódó állomások láncolatával, amelynek információs központját Bruck an der Murban állították fel, és 1916 őszén kezdte meg a működését. Mivel a frontigények ellátása is nehézséget okozott, légvédelmi ütegek és géppuskák, valamint vadászegységek felállítását egyelőre nem vállalták. A nagyobb városok és a főbb ipari területek védelme érdekében „légítámadás elleni védőintézkedéseket” dolgoztak ki, és különleges légi megfigyeléssel biztosították az időben történő riasztást. Ezek Bécs, Wiener Neustadt, Pozsony–Magyaróvár és Szombathely, valamint Graz területei voltak. 1917. január 1-jén a közös Hadügyminisztériumban létrehozták a „cs. és kir. légijármű elhárító szolgálat hátszágbeli parancsnoká”-nak hivatalát, amelyet a légi csapatok egy tisztje látott el; ő volt felelős az ellenséges repülőgépek támadásai elleni intézkedések egységes irányításáért. 1917 tavaszán megkezdődött a helyi légvédelmi egységek felállítása az ipari központokban, a Graz-Thalerhofban, Wiener Neustadtban, Fischamendben, Parndorfban és Szombathelyen lévő repülőpótszázadok, valamint az Aspernbén és Straßhofban lévő felszerelési telephelyek pedig elhárító egységekként működtek. Ezek a repülőterek bekerültek a jelzőhálózatba, és értesítették őket a közelgő támadásról. 1917 végén a Piave folyó mentén történő előrenyomulást követően a légtérellelőrző vonalakat is előrébb helyezték, ami a megfigyelőhálózat sűrűsödésével és a kommunikációs eszközök javulásával járt együtt. Az 1918. február 20-i Innsbruck elleni olasz légítámadás nyomán a légvédelmi rendszert tovább bővítették, a légvédelmi lánc újonnan létrehozott harmadik vonala ekkor a magyar határig húzódott. 1918 nyarán a hátszágai léghárítás három parancsnoksággal, 14 légi jelentő állomással és több mint 100 őrrel, valamint 32 üteggel (egyenként négy léghárító löveggel és négy

7.1. ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK, VALAMINT A FIGYELŐ- ÉS JELZŐRENDSZER KIÉPÍTÉSE

A Hadügyi Népbiztosság 37. (légügyi) osztályának 1919. március 24-én kiadott első rendeletében már számoltak az ellenséges légitámadás lehetőségével és jelentős intézkedések megtételéről rendelkeztek az ország hatékony légvédelmének létrehozása érdekében (a legfontosabb pontok idézve):

„3. Miután bármelyik órában a délvidéki megszállott területekről kiinduló repülő támadás várható Bp. nagyobb üzemei ellen, már f. hó 22-én parancs adatott ki az illetékes katonai hatóságoknak, hogy Bp.-től cca. 90 km-re délre, félkörben – Székesfehérvártól Kecskeméten át Szolnokig repülő megfigyelőállomásokot állíttassanak fel, melyek jelentéseiket egyenesen a 37. (légügyi) oszt. adják le. Ellenséges gépek támadását a budapesti rep. osztályok hárítják el.”

Majd rendelkezett a következőkről:

„4. Az összes repülőosztályok utasítatnak, hogy ha bármi okból Budapestre indítanának repülőgépet, akkor ezt a szándékukat telefonon azonnal jelentsék, hogy vakriádók elkerültessenek.

5. Egyben utasítatnak az összes rep. alakulatok, hogy ha ellenséges repülőgépeknek Bp. irányában történő közeledését észlelik, akkor észleletüket »repülő hír« jelszó bemondása mellett telefonon (...) a légügyi osztálynak azonnal jelentsék. A jelentésnek az ellenséges rep. gépek kb. típusát, számát, irányát, helyét s az időpontot kell tartalmaznia.”

A védelmi rendszer hatékony működéséhez a rendelet szabályozta a telefonvonalak használatát és a légi összeköttetést úgy, hogy „naponta reggel 7 órától alkonyatig 1 rep.gép egy pilótával és egy megfigyelővel olyan szigorúan készséget tartson, hogy a rep.gép a parancs vételétől számított legalább ½ órán belül felszállhasson”.⁴⁵⁸

Az ország légvédelmének kiépítése és irányítása a 37. (légügyi) osztályon belül az 1919. április 8-án felállított, és a Budapesti Katonai Parancsnokság alárendeltségében működő Légitámadást Elhárító Parancsnokság feladata volt, amely a légügyi csoportból és a tüzér csoportból állt, Plank Modeszt tábori pilóta parancsnoksága alatt, aki egyben a légügyi csoport vezetését

légelhárító géppuskával) és hat repülőelhárító géppuskás századdal (egyenként 16 géppuskával), továbbá mintegy 30 régebbi vadászgéppel rendelkezett. A magyar érintettségű területek légtérének ellenőrzését és védelmét illetően Szombathelyről vannak adatok, amely szerint a helyi pótszázad már 1916-ban kapott egy-egy Lloyd C.III és Lohner C.I típusú kétüléses repülőgépet az elhárítás (Luftfahrzeugabwehrdienst) céljaira – amelyek ilyen feladatok ellátására valójában nem igazán voltak alkalmasak – 1917 tavaszán pedig megérkeztek az első repülőelhárító lövegek (kettő M.5 típusú). A későbbi időszak, valamint az ország más részeinek (pl. Parndorf) a légvédelmi hálózatban történő részvétele további kutatásokat igényel. Desoye, 2000. p. 168–170.; Révész, 2006. p. 54–55.

⁴⁵⁸ HM-HIM HL, MTK iratai. 737/bk. 37. oszt. 27. d.

is ellátta. A tüzércsoport az iratokban mint a Budapesti légitámadást elhárító tüzércsoport szerepel (a későbbiekben látható lesz ennek oka), élén Tost Károly főhadnaggyal.⁴⁵⁹ Fontos kiemelni, hogy Légitámadást Elhárító Parancsnokság működése ellenére a légvédelmi tüzérség tevékenységének irányítása (vagyis a tűzparancs kiadása) az Erődítési Parancsnokság (Hídfő hadosztály) tüzérandárján keresztül a IV. Hadtestparancsnokság illetékességébe tartozott, vagyis a légvédelmi tüzérségnek nem volt közvetlen szervezeti kapcsolata a repülőcsapatokkal.

A honi légvédelem, különösen pedig a főváros védelmének alapját a légvédelmi figyelő- és jelzőrendszer képezte, amelynek kiépítésére nagy figyelmet fordítottak. A fővárost két gyűrűben, egymástól 10-25 km-re lévő megfigyelőállomások vették körül, és minden egyes állomáshoz három-hét figyelőőrs tartozott. A külső figyelőgyűrűt Vác, Hatvan, Jászberény, Szolnok, Kiskunfélegyháza, Kiskőrös, Kalocsa, Siófok, Veszprém, Tata és Esztergom vonalon állították fel. A belső gyűrű az Aszód, Nagykáta, Abony, Kecskemét, Solt, Dunaföldvár, Székesfehérvár és Bicske vonalon húzódott. Ezenkívül a fővárosban is volt néhány figyelőőrs, például a Gugger-hegyen, a Rákos-rendező pályaudvaron stb. Később a vidéki városok közül Győrnek és Füzesabonynak is külön figyelőrendszere lett.⁴⁶⁰

A győri megfigyelőrendszer kiépítésére csak később, 1919. június végén került sor. Június 26-án ugyanis a Légitámadást Elhárító Parancsnokság elrendelte a megfigyelőállomások felállítását, és egy július 1-jén keletkezett beszámoló szerint a következő helyeken hoztak létre állomásokat Győrben: Városháztorony, lőtér és Abdán (Győrtől 5 km-re nyugatra). Ezenkívül egy külső megfigyelőgyűrűt létesítettek a következő állomásokkal: Komárom Újváros, Nagyigmánd, Kisbér, Bakonybánk, Bakonytamási, Pápa, Marczaltó, Szany, Csorna, Szentpéter, Magyaróvár, Ásvány, Nagybajcs, Gönyü. Azokon az állomásokon, ahol nem volt állandó helyőrség, az állomások személyzetét toborozták – megfigyelőállomásonként kilenc főt. A jelentéshez mellékelte kérdésre, miszerint a hadműveletek beszüntetése után is folytassák-e a megfigyelést, a válasz igen volt.⁴⁶¹

Ugyancsak az északi front harcainak befejeződését követően, július 9-én a Tata-Tóváros-i katonai állomásparancsnokság is jelentette a Győri katonai kerületi parancsnokságnak, hogy „Tata-Tóvároson repülő megfigyelő központ, Bánhidán, Tatabányán, Naszályon, Dadon

⁴⁵⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 93/21. 151. sz. 93. d.; Olasz, 2020. p. 192.

⁴⁶⁰ Dömötör, 1954. p. 348. A 37. osztály már március 22-én intézkedett a légvédelmi figyelő hálózat kiépítésére, és rendszeres jelentéstételre utasították a katonai helyőrségeket és repülő bázisokat. Budapeستől délre, mintegy 90 km-re, a Szolnok–Kecskemét–Székesfehérvár vonalon figyelőőrsöket állítottak fel, míg a fővárosban öt figyelőállomás épült ki. A figyelőrendszer központját a Citadellában rendezték be, Rév Pál főhadnagy parancsnoksága alatt. Olasz, 2020. p. 192.

⁴⁶¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 435/7. hdm., 435/8. hdm. 117. d.

és Dunaalmáson egy-egy repülő megfigyelőállomás állíttatott fel. Ezen állomások személyzete részben a helyszínen toborzott egyénekből, részben volt katonák és altisztekből áll. A fent említett Hadügyi Népbiztossági rendelet értelmében a vidéki repülő megfigyelőállomások személyzete az ottani Direktórium révén lett volna toborozandó. Ez nem volt lehetséges, amennyiben a toborzott egyének a vörös katona kötelezőjét aláírni vonakodtak, vagy pedig csak azon feltétellel mutatkoztak hajlandónak aláírni, ha beletéteik azon pont is, hogy ők a harctérre ki nem küldhetők.

Tekintettel azon körülményre, hogy jelenleg a helyzet nyugodt főként ezen védőszakaszon és ellenséges repülőktől már tartani nem igen kell és nem is járnak, de még ezideig említésre méltó eredményt sem igen tüntettek fel, költség és ember megtakarítás szempontjából is kívánatos volna ezen osztagok feloszlataása.”⁴⁶²

7.2. A LÉGVÉDELMI TÜZÉRSÉG HELYZETE

A megfigyelőrendszerhez képest a légvédelem már jóval kevésbé volt kiépített, mindössze a főváros védelmére jutottak légvédelmi lövegek. Az 1919 májusában megalakult Budapesti Légítámadást Elhárító Tüzércsoport Parancsnokság a kevés rendelkezésére álló üteget – mivel az egész főváros védelmére elégtelen volt – a csepeli fegyver- és lőszergyár, valamint a vasúti híd védelmére összpontosította a következő beosztásban, egyúttal minden bizonnyal az albertfalvai repülőtér védelmét is ellátták:

Budafok	2 db M.14 10 cm-es ágyú (kiegészítendő 4 lövegre)
Csepel-Csillagtelep	2 db M.14 10 cm-es ágyú (kiegészítendő 4 lövegre)
Csepel-Pünkösdhalom	4 db M.5 8 cm-es tábori ágyú
Csepel-Lakihegy	2 db M.5 8 cm-es tábori ágyú (kiegészítendő 4 lövegre)

A fenti, már állásban lévő lövegeken kívül az óbudai gázgyár és vízművek, valamint az összekötő vasúti híd védelmére kettő négylöveges üteget, a mátyásföldi repülőgépgyár és repülőtér, a pestszentlőrinci vas- és lőszergyár⁴⁶³ védelmében, valamint Erzsébetfalvára pedig egy-egy négylöveges üteget terveztek. Ezt a 20 löveget a meglévő készletből kívánták telepíteni, a

⁴⁶² HM-HIM HL, MTK iratai. 200.852.a/1919. 27. d.

⁴⁶³ Pestszentlőrincen két hadiüzem működött, az egyik az 1910-tól termelő Dr. Lipták és Társa Építési és Vasipari Rt., amely 1915 utolsó harmadától tüzérségi lőszereket is gyártott, valamint az 1916. május 31-én – részben az előző cég által – alapított Magyar Lőszergyár Rt. *Hadiipar Pestszentlőrincen.* http://muzeum18ker.hu/ipar/#_ftnref69 [megtekintve: 2022.09.03.]

tüzérszertárban négy M.14 és hat 8 cm-es tábori ágyú volt, Hajmáskéren pedig 15 M.5/8 löveg, ezeket vették alapul a felállítandó ütegek tervezésénél. A légvédelmi lövegeken kívül a légiridő jelzésére néhány ún. jelzőlöveg szolgált: egy-egy M.75 9 cm-es jelzőlöveg volt állásban a Gellért-hegyen és a rákosi lovassági gyakorlótéren (vagyis Rákos-mezőn, ahol a rákosi repülőtér üzemelt), további egyet-egyét pedig Gugger-hegy és a rákosi rendező pályaudvarhoz terveztek felállítani a későbbiekben.⁴⁶⁴ A felsorolt, tervezett ütegek azonban legalább egy hónapig nem kerültek állásba, június 14-én ugyanis a Budapesti hídfőhadosztály parancsnoksága sürgette a tervek megvalósítását a főváros légitámadás elleni védelme érdekében.⁴⁶⁵

Érdekes módon e kevés légvédelmi löveg nem adott okot az elégedetlenségre a katonai vezetés számára, legalábbis a hídfőhadosztálynak küldött 1919. június 18-i válaszában a IV. hadtestparancsnokság „a légi támadás elhárítására vonatkozó jelenlegi berendezéseket, melyek főleg a csepeli üzemek védelmét szolgálják, egyelőre kielégítőnek tartja”. Egyúttal a nevezett parancsnokság hivatkozott egy korábbi intézkedésére, amely szerint „minden kétségtelenül megállapított s megfelelő távolságon belül mozgó ellenséges repülőgép tűz alá veendő”.⁴⁶⁶

Hamarosan, a tüzérség július 1-jei átszervezésével megalakították a 43. tüzérezredet öt légvédelmi üteggel, amelynél az első három üteg anyagát a fenti lövegek képezték. Bár elrendelték, hogy a budafoki (Adlersberg) szakasz erősítésére és üteggé való kiegészítése céljából a csillagtelepi szakaszt oda át kell helyezni, úgy tűnik, hogy a tüzelőállások egyelőre mégis megmaradtak:⁴⁶⁷

43./1. üteg Csillagtelepen	4 db M.5/8 ágyú	4 pk. + 41 fő
43./2. üteg Csepel D – Lakihegyen	2 db M.14 és 2 db M.5/8 ágyú	4 pk. + 52 fő
43./3. üteg Budafokon	2 db M.5/8 ágyú	3 pk. + 28 fő
43. ezredtörzs		6 pk. + 82 fő

A 43./4. üteg (két löveg) Győr védelmére még szervezés alatt volt.⁴⁶⁸ A győri katonai vezetés már az 1919. június 13-i első légitámadást követően kérte egy „4 db légiármű elhárító

⁴⁶⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 93/14. 115. sz. 93. d.; Dömötör, 1954. p. 349. Idővel valószínűleg ezeket a lövegeket is visszavonták a szolgálatból. A IV. hadtestparancsnokság egy 1919. június 14-i parancsában ugyanis arról rendelkezett, hogy a légitámadás elhárítását szolgáló négy 75-ös mintájú jelzőlöveget, valamint a Citadellán felállított kettő ugyanilyen típusú, hasznavehetetlen löveget és a hozzá való lőszeret vonják be, és a Timót utcai tüzérszertárba szállítsák. HM-HIM HL, MTK iratai. 93/19. 40/hdm. 118. sz. 93. d.

⁴⁶⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 93/19. 100. sz. 93. d.

⁴⁶⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 93/20. IV. Hadtestparancsnokság, 56/1919. hdm. 122. sz. 93. d.

⁴⁶⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. 93/20. 257/1919. hdm. 123-124. sz., 141/1919. 149. sz. 93. d.; HM-HIM HL, Tgy. 2974. p. 22/3. A Csepel-Csillagtelepen lévő üteg 1919. július 4-én állásba ment át Budafokon (Adlersberg), így a fenti rendelkezés mégis megvalósult.

⁴⁶⁸ HM-HIM HL, Tgy. 2974. p. 22/3. A Barcy-féle tanulmány részben publikálásra került: Barcy – Sárhidai, 2008. p. 16–17.

lővegből üteg” sürgős kiutalását a városba, a két lövegből álló félüteget azonban csak július 5-én, a harcok befejeződését követően indították útnak három tiszttel és 32 főnyi kiszolgáló személyzettel.⁴⁶⁹

A szintén felállítás alatt álló 43./5. üteget (négy löveg) vasúti kocsikra felszerelve kívánták alkalmazni, az üteg lövegeit később két szakaszra osztva a tiszai támadás tartamára az I. és III. hadtestnek rendelték alá, elsősorban az átkelést elősegítő tiszai hidak sértetlenségének biztosítására. Ugyanakkor a Hadsereg-parancsnokság július 23-án elrendelte az ezred 3. ütegeinek átadását és felállítását ugyancsak a Tisza-hidak védelmére.⁴⁷⁰

A légvédelem – elsősorban az éjszakai légitámadások esetén – másik fontos eszköze a fényszóró volt, amelyből szintén korlátozott mennyiség állt rendelkezésre, és azokat ugyancsak elsősorban Budapesten állították fel. A főváros katonai főparancsnokságának rendelete értelmében a májusban megalakult Budapesti Fényszórócsoport Parancsnokság⁴⁷¹ 1919. június 17-i előírásai nyomán az alábbi világítóállásokat foglaltatta el fényszóró osztagaival:

I. osztag	1 db 110 cm-es t. fényszóró	Rózsadomb
	1 db 60 cm-es t. fényszóró	
II. osztag	1 db 60 cm-es t. fényszóró	Halászbástya
	1 db 60 cm t. fényszóró	Nemzeti palota
III. osztag	1 db 120 cm-es autós fényszóró	Gellérthegy-Citadella
	1 db 60 cm-es t. fényszóró	

A fényszórók felállításának célja, hogy „egyrészt esetleges zavargások alkalmával a világítási üzemek megrongálása esetén a várost megvilágítsák, másrészt egy ellenséges éjjeli támadás alkalmával a támadás elhárításában közreműködjenek”.⁴⁷² Július 19-én az időközben bekövetkezett változások nyomán a következőképp festettek az osztagok és a fényszóróik elhelyezkedése:⁴⁷³

⁴⁶⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 400/hdm. 117. d.; Gazsi, 1962. p. 4.

⁴⁷⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 462/hdm. 93. d. Érdemes megemlíteni, hogy a román csapatok kivonulását követően a magyar légvédelmi tüzérség tíz M.14 és kettő M.5/8 típusú légvédelmi ágyúval bírt, míg két további löveget (egy-egy példány a fenti típusokból) páncélvonatokról szereltek le, ezeket kiképző feladatokra használhatták. Ezzel a fegyverzettel elsősorban a főváros légvédelmét igyekeztek biztosítani, amelyet a Gellért Órség honi légvédelmi ütege látott el, négy löveggel és egy jelző löveggel. További részletekért és a légvédelem 1920-ban történt újjászervezési kísérleteihez lásd: Olasz, 2009. p. 644–646.

⁴⁷¹ A Budapesti Fényszórócsoport Parancsnokság kezdetben a Vörös Órség irányítása alá tartozott, a Hídőrső hadosztály 1919. június 4-i felállítását követően a hadosztály tüzérdandárjához alárendeltségébe. Olasz, 2020. p. 192.

⁴⁷² HM-HIM HL, MTK iratai. 93/15. 101. sz. 93. d.

⁴⁷³ HM-HIM HL, MTK iratai. 93/17. 147/1919. (108. sz.) 93. d. HM-HIM HL, Tgy. 2974. p. 22/4. Megjegyzendő, hogy a júliusi felsorolásban szereplő utolsó három osztag nem légvédelmi célra, hanem az előterep megvilágítására szolgált. Az V. osztag esetében az iratok további két 35 cm-es fényszórót is említenek, az egyiket előbb az érdi vasútállomás padlásablakában, később a pályaudvartól kissé délnyugatra helyezték el, míg a másikat a Dombóvár

I. osztag	1 db 120 cm-es autós fényszóró 1 db 60 cm-es t. fényszóró	Citadella
II. osztag	1 db 60 cm-es t. fényszóró 1 db 60 cm-es t. fényszóró	Nemzeti palota Halászbástyán
III. osztag	1 db 110 cm-es t. fényszóró 1 db 60 cm-es t. fényszóró	Rózsadomb
IV. osztag	3 db 35 cm-es gyal. fényszóró	Pálffy-laktanya (rendészeti célokra)
V. osztag	1 db 60 cm-es t. fényszóró 1 db 35 cm-es t. fényszóró 1 db 35 cm-es t. fényszóró	a vasút vonalán (132. mag. pont) MÁV pu-tól DNY-ra dombóvári műút (147. mag. ponttól 1 km-re Ny-ra)
VI. osztag	3 db 35 cm-es t. fényszóró	Alsónémedin
VII. osztag	1 db 60 cm-es t. fényszóró 2 db 35 cm-es t. fényszóró	Dunavarsány

A frontokon harcoló csapatok légvédelmüket legtöbbször puska- vagy géppuskatűzzel látták el, légvédelmi lövegként pedig különböző mozgó vagy leginkább stabil állványra helyezett kisebb űrméretű ágyúk szolgáltak (nem túl nagy számban), amelyek srapel-lövedékekkel igyekeztek eltalálni a betolakodókat. A pontos célzást azonban a megfelelő műszerek hiánya eléggé megnehezítette. Ezen próbált segíteni Forbáth Ernő főhadnagy, aki az általa feltalált „ellenséges repülőgépek lelövésére a tüzérségnek összes adatokat szolgáló mérő- és vezérlő-készülék” tervezett, és ajánlott fel a Tanácsköztársaság katonai vezetésének. A találmány műszaki elvei nem ismertek, de minden bizonnyal jól működő műszer lehetett, mert 5-6 másodpercig tartó mérés után máris közölni tudta a repülőgép távolságát, magasságát, gyorsaságát, repülési irányát, a vízszintes irányban mért eltávolodását stb. A szakértői vélemények szerint a műszer 10-20 méternyi eltéréssel csaknem pontos adatokat adott, s több üteg együttes tűzvezetését is lehetővé tette.⁴⁷⁴

1919. június 16-án a Hadügyi Népbiztosság elrendelte, hogy „az 1. számú tábori pót-ütegtől azonnal 30 tüzért a csepeli légjármű elhárító ütegek csoportparancsnokságához indítson útba. (...) Ezek külön kísérleti szakaszt és tanfolyamot képeznek. A kirendelt embereknek más célokra való felhasználását – kísérleti és tanulmányozási munkálatokat kivéve – szigorúan megtiltom.” A Forbáth-féle készülék használatára valóban ki is képeztek egy „mérő és vezénylő osztagot” és a műszerekkel fel is szerelték az egyik csepeli légvédelmi üteget. Bár Forbáth Ernő

felé vezető út mentén a 147. magassági ponttól kb. 1000 méterre délre. HM-HIM HL, MTK iratai. 313/hdm., 335/hdm. 93. d.

⁴⁷⁴ Gazsi, 1962. p. 4.

a további kísérleteinek folytatásához minden anyagi és technikai segítséget megkapott, és javaslatainak kivitelezéséhez elegendő számú technikai személyzet is rendelkezésre állt, a további, tökéletesített példányok előállítására a szükséges optikai alkatrészek és az idő hiánya miatt nem kerülhetett sor.⁴⁷⁵

7.3. A VÖRÖS REPÜLŐCSAPATOK VADÁSZREPÜLŐ SZÁZADA(I)

A repülőcsapatok szervezetrendszerének 1919. április–májusi kiépülésével – az 1. repülőosztály utódjaként – a mátyásföldi 8. harci repülőszázad lett az egyetlen vadászrepülő egység. A harci cselekmények változásával párhuzamosan természetesen az alakulat feladatai is jelentős mértékben változtak, hiszen a hadsereg elsődleges rendeltetése már az ország területének védelme volt, és nem a korábbi karhatalmi tevékenységben merült ki. A Hány László parancsnoksága alatt működő századhoz, az ún. „Hány-cirkusz”-hoz osztották be a legtöbb, világháborút túlélte vadászpilóta, aki vállalta a harcot az új kormány alatt.⁴⁷⁶ Emellett a győri 4. repülőszázad kötelékében is repült néhány vadászgép a város fontos ipari jellegére tekintettel, ezek száma általában a század gépállományának kb. felét tette ki.

A századok vadászrepülőgép-igényének kielégítéséről már az első rendeletek is tartalmaztak előírásokat a repülőgépgyárak irányába, de az üzemek közvetlenül is megkapták a részletes utasításokat. Március 27-én sürgöny érkezett az albertfalvai Magyar Repülőgépgyárhoz, hogy „Felkérjük a Mare munkástanácsát, hogy addig, míg a kisebb munkákra vonatkozó általános megrendelés a gyárhoz megérkezik, az 1. sz. védőszázad együléses gépeinek belövését és a fegyverek beépítését elősegíteni szíveskedjenek. Említett gépek Budapest légi védelmére szerelendők fel mielőbb...”.⁴⁷⁷ Március 26-án pedig az aszódi Lloyd Repülőgépgyár tekintetében rendelkezett a Hadügyi Népbiztosság, miszerint „... a repülőgépgyár birtokában lévő, még eddig fel nem szerelt repülőgépeket azonnal szerelés alá vegyék. A félkész gépeket azonnal munkába vegyék. A kész gépeket pontos leírással és jegyzékkel nálam bejelentsék”.⁴⁷⁸ Mindezt

⁴⁷⁵ Uo.

⁴⁷⁶ Troján Gyula leírása szerint a század „a cirkusz nevet pedig azért kapta, mert rendelkezésünkre bocsátottak – személy és teherkocsikból álló – teljes vonatszerelvényt, amivel az üzemképtelen repülőgépeket, üzemanyagot, műhelyeket, sátrakat és személyzetet szállították egyik telephelyről a másikra. És ez a szerelvény felpakolva mindenfelé, bizony nagyon hasonlított egy vonuló cirkuszhoz.” MMKM Archívum, Kézirattár, 303. p. 10. Volt ennek az elnevezésnek azonban egy régebbi, a világháború utolsó éveire visszanyúló eredeztetése is. Eszerint a Hány László százados parancsnoksága alatt harcoló Flik 42/J a Monarchia egyik legeredményesebb ilyen jellegű alakulata volt, rengeteg kitűnő műrepülővel, és a nagyrészt magyar származású pilótákból álló század a híres német ász, Manfred von Richthofen hasonló „Repülő Cirkusz”-a után kapta a nevét. A Flik 42/J egykori tagjai a Tanácsköztársaság idején a 8. harci repülőszázadban szolgáltak.

⁴⁷⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. 1174/346. sz. 110. d.

⁴⁷⁸ HM-HIM HL, MTK iratai. 647/1919. sz. 27. d.

még kiegészítették: „... az aszódi repülőgépgyárban lévő, még be nem repült kész Berg-gépeket az ottan beosztott pilóták a legrövidebb időn belül berepüljék. Amennyiben a repülés gyors elvégzéséhez még pilóták kirendelése szükségessé válnék, úgy ezügyileg a Hadügyi Népbiztosság 37. ügyosztály sürgönyileg megkeresendő”.⁴⁷⁹ A fenti előírások hatására az aszódi gyár már április 3-án válaszsürgöny küldött, melyben tájékoztatásul közölte, hogy „A Hadügyi Népbiztosság utasítására tíz darab Berg együléses repülőgépet készítettünk el, számuk 348.12, 20, 21, 22, 23, 41, 43, 44, 45, gépek Janner átvevő elvtárstól átvettek, Kurtnecker tábori pilóta által kontroláltattak, kérünk elszállításra sürgős intézkedést”.⁴⁸⁰

A gépek átrepülése az egységekhez azonnal megkezdődött, a győri század például jelentette, hogy Kretz József tábori pilóta a 348.41 számú géppel április 10-én 18.00-kor megérkezett Aszódról.⁴⁸¹ Az aszódi Aviatik D.I-esek használatba vételét azonban egy sajnálatos baleset is beárnyékolta: Juhász Ferenc pilóta április 4-én lezuhant és életét veszítette.⁴⁸² Ettől az esettől eltekintve a századok, ezen belül is a mátyásföldi és a győri alakulat feltöltése sikeres volt, előbbi esetében az ellátás nem okozott különösebb nehézségeket, hiszen a repülőtér szomszédságában lévő Magyar Általános Gépgyár Rt. biztosította az ország vadászgépeinek legnagyobb részét. A Hadügyi Népbiztosság 37. (légügyi) osztálya ugyanakkor utasította a századokat, hogy naponta a 18.00-kor jelentsék a startra kész gépek számát telefonon, illetve, hogy azt is, hogy aznap milyen repüléseket végeztek és másnapra milyen feladataik vannak.⁴⁸³

A győri 4. repülőszázad a Tanácsköztársaság kezdeti időszakában elsősorban propaganda és felderítő tevékenységet fejtett ki. Ez utóbbiban a vadászgépek is részt vettek néhány alkalommal, mivel egyéb harci feladat nem adódott számukra. A csehszlovák támadást követően azonban a győri egység is jobban kihasználta a fürge Aviatik vadászgépeket, ekkor még elsősorban felderítésekre.

E két repülőszázad volt elsősorban hivatott a betolakodó repülőgépeket elfogni, de ahogy a későbbiekben látható lesz, a vörös csillagos felderítőgépek sem futamodtak meg, ha ellenséges repülőgéppel találkoztak, sőt, esetenként támadólag is felléptek. Természetesen a

⁴⁷⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 648/1919. sz. 27. d.

⁴⁸⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 847/bk. – 37. oszt. 27. d.

⁴⁸¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 911/bk. – 37. oszt. 27. d.

⁴⁸² HM-HIM HL, MTK iratai. 1.003 bk. sz. 27. d. A hivatalos jelentés szerint a baleset 11.00-kor történt, amikor a 348.23 számú géppel repült Aszódról, de a felhős időben eltévedt és miután Vácról újra startolt, kb. 40-50 méter magasságból a gép leadta az orrát és a földhöz csapódott.

⁴⁸³ Az 1., 3., 4., 5. és 8. repülőszázadok állományában lévő vadászgépekhez lásd a 22. sz. mellékletet. Érdemes megjegyezni, hogy az 1977-ben kiadott, összefoglaló repüléstörténeti kötetben szerepel egy lista a 8. repülőszázad kötelékében repülő gépekről 1919. április 6-i dátummal, amelynek forrása ismeretlen, a levéltári iratokban nem található nyoma, ugyanakkor nem illeszthető be a többi állományjelentés, illetve a repülőgépekkel történt események sorába. Az alakulat gépállománya talán valamikor májusban egyeztetett a listában felsoroltakkal. Csánádi-Nagyvárad–Winkler, 1977. p. 115.

légi tevékenység és a szemben álló repülőerők mérete, valamint az egyéb körülmények felettből korlátozott számú érintkezési lehetőséget nyújtottak az ellenséges repülőekkel, így légi harc is csak kevés alkalommal alakulhatott ki a frontvonalak közelében.

A harcok során ugyanakkor egy újabb harci alakulat felállítása is kívánatossá vált. 1919. június 21-én a Hadsereg-főparancsnokság a következő rendeletet küldte meg a Repülőcsapat Parancsnokságnak: „Budapest védelmére a 10. számú harci repülőszázad sürgősen felállítandó és pedig Mátyásföldön. Ezen századot – taktikai alkalmazását illetően – a IV. hadtestnek rendelem alá. Különben mint a többi repülőszázad a repülőcsapat parancsnokság útján a Hadsereg-parancsnokságnak marad alárendelve.”

A légügyi osztály a rendelethez egy előterjesztést csatolt:

„I. A Vörös Repülőcsapatok hadrakelt alakulatai közt a 8. számú század harci repülőszázad, amelynek állománya 25 gépből álló felszereléshez állapított meg. Az eddigi tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy ekkora gépállomány belátható időn belül az anyaghiány miatt nem lesz elérhető és a századnak eddig átlag 6-9 gépe volt mindig. Ha már most a Hadsereg-főparancsnokság hozzájárulását adná ahhoz, hogy a harci századok 25 helyett 12 gépre rendszerezsítessenek, ezzel a 10. század egyszerre fel lehetne állítható a 8. század felszabaduló legénységéből. Eléretnek továbbá az is, hogy a 10. század felállítása a kincstárt jóformán semmivel se terhelné meg, mert nem volna szükséges – néhány mesterembertől eltekintve – új személyzet felvétele.

II. A 10. század állomáshelyéül Mátyásföld nem jöhet tekintetbe, mert ott a kiképző század állíttatik fel és ennek nyugodt és eredményes üzeme csak úgy biztosítható, ha Mátyásföldre más alakulatot nem helyezünk. (...) Ha a Hadsereg-főparancsnokság valamely budapesti (kétüléses) századot Szombathelyre helyezné át, akkor a 10. század Albertfalván, Rákoson vagy Gödöllőn el lehetne helyezhető és a szombathelyi felszerelt repülőter se maradna kihasználatlanul.”⁴⁸⁴

A 10. (harci) repülőszázadot végül Rákoson állították fel, és a román bevonulás idején nyolc (egy másik adat szerint kilenc) Aviatik D.I vadászgéppel bírt. A személyzetről és a század esetleges bevetéseiről azonban közelebbieket nem tudunk.

Bár a harcok során a vadászrepülőgépek alkalmazása elsősorban a 4. és 8. repülőszázadok tevékenységében merült ki, meg kell említeni, hogy a többi repülőszázadhoz is érkeztek együléses gépek. Alkalmazásukról minimális adat van, harci bevetéseket közülük szinte kizárólag a 3. repülőszázad hajtott végre, elsősorban az ellenséges csapatok alacsony támadásából vették ki részüket. Érdeemes kiemelni, hogy amíg az első időszakban az Aviatik D.I típusból

⁴⁸⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 1537/1919. 27. d.

utaltak ki ezen alakulatok részére gépeket, addig június és főleg július hónapokban a magyar gyártású Fokker D.VII és ennek kétülékes verziója a Fokker C.I típusok is érkeztek a frontvonalban szolgáló egységekhez, amint azt a fennmaradt fényképek bizonyítják.⁴⁸⁵

7.4. RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

A fentiekben részletezett folyamatok arra engednek következtetni, hogy a katonai vezetés megtette, illetve igyekezett megtenni a tőle telhetőt annak érdekében, hogy az ország ellen irányuló esetleges légitámadásokkal szemben megfelelő védelmet nyújtson a hátországnak. Ezen igyekezetében azonban jelentős akadályokkal kellett szembesülnie, elsősorban a fegyverzet és felszerelés terén. Leginkább szembetűnő hiány a szükséges légvédelmi lövegek terén jelentkezett. Ugyanakkor az elképzelés megfelelő volt, és a megvalósítás is jó irányba mutatott: a főváros példáján látható, hogy amennyiben a szükséges lövegszám rendelkezésre állt volna, Budapest stratégiaileg fontos pontjait (üzemek, közlekedési csomópontok, repülőterek) kívánták oltalmazni a levegőből érkező támadás esetén, és ezt ki akarták terjeszteni a többi fontosabb nagyvárosra is. Ugyanez jellemezte a megfigyelő- és jelzőszolgálatot, ez esetben az időtényező számlájára írható, hogy nem sikerült felállítani egy kiterjedtebb rendszert. A vadászrepülő egyégek terén valamennyi ellenfelét felülmúlta a Tanácsköztársaság repülő hadereje, hiszen egyetlen környező ország sem tudott felmutatni két teljes vadászrepülő századot, és további bevethető vadászgépeket – különösen igaz ez Csehszlovákiára és Romániára, akikkel szemben ténylegesen háború folyt – ez egy időben (elsősorban júliusban) akár 20-25 repülőképes vadászgépet is jelentett az ország különböző területein, természetesen ebből a szempontból is Budapest volt kiemelt helyzetben. Más kérdés ugyanakkor, hogy ezt a mennyiségi és minőségi fölényt ki tudták-e, illetve ki lehetett volna-e jobban használni – erre a következő fejezetben igyekszünk választ találni.

⁴⁸⁵ Egy Üveges József által készített fényképen a rákosi repülőtéren látható három Aviatik D.I vadászgép és három Fokker D.VII – vegyesen német és MÁG-gyártású – valamint két felderítőgép, kérdéses, hogy ez a 3. repülőszázad állománya, vagy már a 10. (harci) repülőszázad létrehozása után készült-e.

8. A MAGYAR REPÜLŐCSAPATOK ALKALMAZÁSA BÉKÉ- BEN ÉS HÁBORÚS IDŐSZAKBAN

8.1. MŰKÖDŐ REPÜLŐALAKULATOK 1919. MÁRCIUS 21-IG

Ahogy már korábban látható volt, a háború végét követő állapotok elsősorban két alapvető feladatot követeltek meg a repülőktől: a légi rendőri/karhatalmi, valamint a légi postaszolgálatot. Ezek ellátására elsőként állítottak fel egy-egy repülőalakulatot.

Mátyásföldön, a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) repülőterén kezdte meg tevékenységét az I. Légi rendőrségi osztály. Az osztály a fegyverszünet után szinte azonnal megalakult Storer Viktor főhadnagy vezetésével, feladata pedig elsősorban a belső rend megszilárdítása volt karhatalmi bevetések révén. November 10-én a parancsnokságot Gergye József százados vette át, ekkor az osztályt 15 pilóta, kettő megfigyelő- és kettő irodatiszt, valamint négy fő irodai személyzet és egy gépkocsivezető alkotta. A gépállomány MÁG-gyártású Aviatik D.I vadászgépekből állt, ám a légi rendőrség tevékenységéről meglehetősen korlátozott mennyiségű információval bírunk – mindössze a november 6–16. közötti felszállásaikról maradtak fenn jelentések (lásd a 22.1. sz. mellékletet).⁴⁸⁶ Ezekben a napokban Kunszentmiklós, Székesfehérvár, Kecskemét, Cegléd, Esztergom, Tápióság, Tápiósüly, Tápiószecső, Örkény, Hatvan, Gödöllő, Püspökatvan, Balassagyarmat, Ipolyság, Nagymaros településeken és környékükön, valamint természetesen a főváros felett láttak el szolgálatot, amely a megfigyeléstől a röpcédulák ledobásáig terjedt, fegyver használatára nem volt szükség, mivel zavargást nem észleltek.⁴⁸⁷ Mivel a repülő karhatalmi tevékenység teljesen új jelenség volt, a lakosságot már nagyon korán igyekeztek informálni és megnyugtatni. Egy november 5-i újságcikkben néhány egyedi részlet is napvilágot látott: „*A budapesti katonai rendőrség Alszeghy Béla ezredes vezetésével nagy munkát tett ki. Automobilokon kívül a mai naptól katonai repülőgépek is állanak a katonai rendőrség rendelkezésére. Ezek a repülőgépek az arra szükséges helyeken azonnal meg fognak jelenni és gépfegyverrel is el vannak látva. (...) A katonai rendőrség parancsnoksága felszólítja a közönséget, hogy az események elé teljes nyugalommal nézzen és a rend fenntartása érdeké-*

⁴⁸⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 18/bk., 28/bk., 30/bk., 58/bk., 66/bk., 90/bk., 123/bk., 157/bk – 1918. 29. d.

⁴⁸⁷ A korabeli sajtó előszeretettel számolt be a repülők bevetéseiről: *A repülők munkája.* - In. Az Újság, 16. évf. 265. sz. (1918.11.12.) - p. 6.; *Repülők munkában.* - In. 8 Órai Újság, 4. évf. 266. sz. (1918.11.13.) - p. 5.; *A légi rendőrség.* - In. Budapesti Hírlap, 38. évf. 264. sz. (1918.11.10.) - p. 6.; *Repülők munkában.* - In. Kecskeméti Újság, 11. évf. 252. sz. (1918.11.14.) - p. 3.; *Repülők működése.* - In. A Motor, 6. évf. 46. sz. (1918.11.17.) - p. 28.

ben lehetőleg ne tartózkodjon az utcán. A repülőgépek megérkezését és jelenlétét világító pisztolyokkal fogják a közönség tudomására hozni és a repülőgépektől a közönségnek nincs oka félnie. Végezetül inti a katonai rendőrség a közönséget, hogy álhíreknek ne üljön fel és azok terjesztésében ne vegyen részt.”⁴⁸⁸ Alszeghy Béla ezredes, a katonai rendőrség parancsnoka, a katonai rendőrségnek repülőosztagokkal történő felszerelése iránt intézkedett – ami ebben a konkrét formában nyilván nem történt meg –, és e repülőgépekkel kívánta ártalmatlanná tenni „a külső városrészekben és a főváros környékén garázdálkodó csöcseléket”. A tervek szerint a repülőgépek különösen éjszaka cirkáltak volna Budapest fölött, ami több kérdést is felvetet, akár a repülőbiztonsága, akár a kivitelezés hatékonysága terén.⁴⁸⁹ A repülőgépek tevékenysége azonban nem csupán a főváros, hanem az ország egész területére kiterjedt (volna). Az általuk ledobott röpcédulákon arra figyelmeztette a katonai rendőrség a lakosságot, hogy minden erejükkel állítsák helyre a rendet, mert a fosztogatások és rendzavarások folytatódása esetén „a katonai rendőrségnek ezen repülőgépeiről minden rendelkezésre álló módon, tehát még fegyver használata által is, fogják a rendet megteremteni”.⁴⁹⁰

Arra, hogy a légi rendőri tevékenység milyen hatást tud elérni, sajnálatos példa is adódott a bánsági Facsádon (ma: Făget, Románia), ahol november 4-én zavargások törtek ki. A fosztogató tömeget előbb a helyi csendőrség és polgárőrség igyekezett fegyverrel megfékezni, sikertelenül, végül a lugosi repülőtérről érkező repülőgép több bombát dobott az épp egy üzletet megostromolni készülő embersereg közé, amelyek óriási pusztítást okoztak. A végeredmény a sajtóbeszámolók szerint több mint 100 halott volt – ezt a halotti anyakönyvek adatainak ismerete híján értelemszerűen fenntartásokkal kell kezelni.⁴⁹¹

Tényleges beavatkozásra csak Erdélyben került sor, ahol az egykori repülőpótszázadokból alakulófélben lévő repülőosztályok végezték a karhatalmi szolgálatot, állandó őrzőjáratot is

⁴⁸⁸ *Repülőgépek a rend helyreállítása szolgálatában.* - In. Világ, 9. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 6. Az álhírek, illetve azok terjesztése arra vonatkozott, hogy sok helyen a fővárosban és vidéken is elterjedt, hogy ellenséges repülőgépek repkednek az ország területe felett.

⁴⁸⁹ *A katonai rendőrség gépfegyveres repülőgépekkel védi a főváros környékét a fosztogatók ellen.* - In. Az Est, 9. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 5.; *Munkában a katonai rendőrség.* - In. Az Újság, 16. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 3.

⁴⁹⁰ *A rend biztosítása.* - In. Magyarország, 25. évf. 261. sz. (1918.11.07.) - p. 5–6.

⁴⁹¹ *Rendteremtés vidéken.* - In. Világ, 9. évf. 263. sz. (1918.11.09.) - p. 9.; *A románok rémtettei Erdélyben.* - In. Szamos, 50. évf. 266. sz. (1918.11.08.) - p. 3.; *Jönnek a rendőrségi repülőgépek.* - In. Kecskeméti Újság, 11. évf. 261. sz. (1918.11.24.) - p. 2. A vidéki zavargásokról szóló, esetenként túlzó beszámolókra a sajtó is felhívta a figyelmet: „Itt említjük meg, hogy a magyarországi románok, tótok és szerbek magatartásáról a vidéki zavargásokban, a budapesti sajtót ismeretlen oldalról tévesen, vagy rosszindulattal informálták.” *Helyreáll a rend az egész országban.* - In. Világ, 9. évf. 267. sz. (1918.11.14.) - p. 6. A Lugosról indított két repülőgép közül az egyik pilótája Deutsch István volt, megfigyelője Ertl József főhadnagy, és Deutsch visszaemlékezésében egyáltalán nem említ bombadobást, főleg nem a településen lévők támadását, csak a vasútállomás környéki géppuskázást, ahogy áldozatokról sem számolt be. MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Deutsch István visszaemlékezései.

biztosítva, legalábbis amíg erre lehetőségük adódott az antant csapatok bevonulásáig.⁴⁹² Arad vármegyében a veszélyeztetett községek jegyzői például az iratokat és a községi pénztárt beszállították Aradra, ahol a reptér parancsnoka, Medvey őrnagy szervezte meg a repülő karhatalmat (korábban Kétegyházán és Kisjenőn már sikeresen helyreállították a repülőket a rendet).⁴⁹³ Kápolnáson viszont november 9-én a fosztogatók megfélemezésére kiküldött két repülőgépet lelőtték, a fogságba esett repülőtiszteket pedig másnap reggel egy fegyveres különítmény szabadította ki. Arad vármegyében a statárium kihirdetéséről szóló plakátokat és egyéb felhívásokat is a repülőket szórták le a községekre.⁴⁹⁴

1918. november közepére a zavargások és fosztogatások lényegében megszűntek, így a légi rendőrségi/karhatalmi tevékenységre sem volt a továbbiakban szükség, ezzel együtt pedig a mátyásföldi repülőegység is tétlenségre lett ítélve – legalábbis semmilyen forrás nem ismert arra nézve, hogy a tanácskormány hatalomra kerüléséig bármilyen feladatot vagy megbízást végeztek volna.

A másik működőképes alakulat az albertfalvai Magyar Repülőgépgyár (MARE) mellett felállított I. Légi posta osztály volt. Gépállományukat a gyárban fellelhető 369-es sorozatú Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgépek alkották. Az osztály parancsnoki tisztét Szalay Ernő százados látta el, személyzetéről azonban pontos nyilvántartás nem található. Mindenesetre az 1918 során végzett repülésekben 20 pilóta és 15 megfigyelő vett részt. Ez a viszonylag magas szám azért sem lehet meglepő, mert a háborút követő hónapok repülő feladatainak orosz-lánrészét az albertfalvai osztály teljesítette.⁴⁹⁵ Bár az időjárás nem volt túl kegyes, az osztály kimutatásai szerint november hónapban kilenc repülőnapon 27 repülést hajtott végre, összesen 8 óra 25 perc időtartammal, további 18 felszállást 6 óra repülési idővel pedig a pilóták ellenőrzésére és gépek berepülése céljából. Decemberben öt repülést teljesítettek a század repülői (ebből mindössze egyetlen alkalommal sikerült a kívánt célt elérni), 8 óra 10 percet töltve a levegőben, valamint további négy felszállást 1 óra 30 perc repülési idővel berepülés céljából.⁴⁹⁶

⁴⁹² *Fosztogatások.* - In. Világ, 9. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 7.

⁴⁹³ *Meg kell fékezni az országszerte fosztogató bandákat.* - In. 8 Órai Újság, 4. évf. 262. sz. (1918.11.08.) - p. 7.

⁴⁹⁴ *Megfélekezik a fosztogatókat.* - In. 8 Órai Újság, 4. évf. 246. sz. (1918.11.10.) - p. 4.

⁴⁹⁵ Egy másik ok lehet, hogy a sajtóban megjelent hadügyminiszteri felhívás szerint a Magyarország területén tartózkodó szabadságolt, vagy felgyógyult magyar állampolgárságú repülőtiszteknél és legénységnek, akik állományilag valamelyik, az ország területén kívül elhelyezett repülőalakuláshoz tartoztak, haladéktalanul Albertfalvára, a magyar repülő gyűjtőállomásra kellett bevonulnia. *A repülőcsapat tagjai Albertfalván jelentkezzenek.* - In. Az Est, 9. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 8.; *A repülőket Albertfalván jelentkezzenek.* - In. Pécsi Napló, 27. évf. 254. sz. (1918.11.05.) - p. 1.; *Katonai intézkedések.* - In. Az Újság, 16. évf. 259. sz. (1918.11.05.) - p. 6.

⁴⁹⁶ HM-HIM HL, PDF iratai. 29/bk., 30/bk., 76/bk., 123/bk., 138/bk., 157/bk. – 1918. 29. d.; HM-HIM HL, MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 28. d.

Ahogy az Aviatika c. folyóirat visszatekintésében fogalmaztak 1919 márciusában: „Még egész Budapest a forradalom friss levegőjétől mámorosan járt-kelt, az albertfalvai repülőtéren már serény munka folyt egy repülőosztály felállításáért. Jóleső érzéssel, büszkeséggel állapítjuk meg, hogy repülők voltak az elsők, akik építeni kezdtek a régi hadsereg széthullott köveiből. Különösen az albertfalvai 2. sz. repülőosztály megalkotója és jelenleg is parancsnoka, Szalay Ernő százados tevékenysége érdemelte ki az elismerést, mert november első napjai óta fáradhatatlan munkát végző század a köztársasági kormány szolgálatában eddig közel száz felszállást teljesített karhatalmi, propaganda és postarepülésekben. Pozsony, Zsolna, Salgótarján, Debrecen, Szeged, Mohács körön belül január elejéig az albertfalvai repülők szórták le a propagandairatok ezreit a megszállt területeken, intették nyugalomra a vidék lakosságát és vittek postát a szénkrízis idején elszigetelt vidéki városokba.”⁴⁹⁷

1919 első hónapjaiban több repülőosztály is elérte a bevethető állapotot, ám az albertfalvai alakulat ettől függetlenül továbbra is óriási mennyiségű repülést végzett a többiekhez képest. Saját kimutatásaik alapján január 1. és március 1. között 76 repülést hajtottak végre 115 óra 55 perc repülési idővel, további 23 felszállást pedig berepülés céljából. Annyi változás azonban mindenképp történt a feladatok tekintetében, hogy amíg 1918-ban szinte kizárólag propaganda jellegű repüléseket folytattak, addig ez 1919-ben kiegészült felderítésekkel, posta, illetve röpiratok szállításával, összeköttetés helyreállításával, továbbá az 1918/1919. év fordulóján Pándorfalunál karhatalmi feladatokat is elláttak. Mindezekhez továbbra is elsősorban az albertfalvai repülőgépgyárban készült, nagy hatótávolságú Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgépeket használták.⁴⁹⁸ (Az osztály repüléseit lásd a 22.2. számú mellékletben.)

1919. január végén az osztály egy különítményét két repülőgéppel és az azokhoz tartozó személyzettel a salgótarjáni 40. gyalogezredhez osztották be. Január 30-án települtek át Aszódra és innen indultak felderítő és propaganda repüléseikre. A különítmény megbízatása eredetileg február 13-ig tartott, de azt meghosszabbították (és a személyzetet felváltották).⁴⁹⁹ Februárban a magyar felderítőgépek már több alkalommal is a csehszlovák fegyverek tüzevel voltak kénytelenek szembesülni útjuk során. Február 18-án a komáromi várból leadott gépfegyver- és puskatűzben találatot kapott egy albertfalvai gép benzintartálya, az UFAG C.I-es így

⁴⁹⁷ *Hírek az albertfalvai repülőtérről.* - In. Aviatika, I. évf. 2. sz. (1919.03.10.) - p. 29.

⁴⁹⁸ Az albertfalvai 2. repülőosztály 1919. január–március hónapokban végzett repüléseinek forrásai: HM-HIM HL, PDF iratai. 298/bk., 315/bk., 319/bk., 320/bk., 321/bk., 330/bk., 331/bk., 367/bk., 378/bk., 383/bk., 410/bk., 416/bk., 419/bk., 420/bk., 421/bk., 423/bk., 441/bk., 442/bk., 443/bk., 446/bk., 447/bk., 460/bk., 497/bk., 506/bk., 521/bk., 556/bk., 557/bk., 577/bk., 628/bk., 698/bk., 699/bk., 700/bk. – 1919. 30. d.; HM-HIM HL, MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 28. d.

⁴⁹⁹ HM-HIM HL, PDF iratai. 410/bk. – 1919. 30. d.

kénytelen volt Bábolnán leszállni.⁵⁰⁰ Február 25-én az egyik „Brandi” egészen Zsolnáig repült (mintegy 500 km-es út!), ahol a város felett szintén géppuskatűzzel fogadták a magyar repülőgépet.⁵⁰¹ Az albertfalvai egység legnagyobb veszteségét március 11-én szenvedte el. Az osztály parancsnoka, Szalay Ernő százados Hottovy Ferenc őrmester pilótával végzett propaganda-repülést, amikor Mosonmagyaróvár közelében a rossz időjárási viszonyoknak köszönhetően a gép lezuhant és teljesen kiégett, magával ragadva a benne ülőket.⁵⁰²

A csehszlovákok által megszállt magyar területek felderítéséből február 3-tól a Maier Béla százados vezette győri 3. repülőosztály is kivette részét, és az albertfalvaiakhoz hasonlóan jelentős munkát végeztek: 1919. február 3. és március 20. között 15 repülésükről van adat (lásd a 22.3. sz. mellékletet), de előfordulhat, hogy ez a szám a valóságban magasabb volt. Az egység UFAG C.I típusú közelfelderítő gépeket repült, valamint Aviatik D.I vadászgépeket, utóbbiakat sok esetben felderítő repülésekhez, amelyek márciustól egyre inkább túlsúlyba kerültek a propaganda tevékenységgel szemben.⁵⁰³

Ugyancsak februártól a rákosi 8. repülőosztály is több felszállást végzett, igaz, az előbbieknél kisebb intenzitással, rajtuk kívül pedig a 7. repülőosztály repült néhány bevetést (lásd a 22.4. és 22.5. sz. mellékleteket).⁵⁰⁴

A tárgyalt időszak legsúlyosabb incidense február 20-án történt, amikor Suták Kálmán szakaszvezető pilóta és Polnisch Ottó főhadnagy megfigyelő propagandaanyagot szállított a demarkációs vonalon túlra, Rimaszombat felett azonban tüzet nyitottak a magyar gépre, és a pilótának kényszerleszállást kellett végrehajtania. A csehek elfogták a magyar repülőket, és bár a gép átvizsgálásakor nem találtak semmilyen fegyvert, csak szórólapokat és a Népszava példányait, mégis azzal fenyegetőztek, hogy ki fogják őket végezni. A katonai vezetés a Fegyverszüneti Bizottságnál tiltakozott az eset miatt.⁵⁰⁵

Az aradi és szegedi alakulatok működése lényegében teljesen ellehetetlenült, miután Arad a demilitarizált területhez tartozott, és francia katonaság érkezett a városba, amely a repülőteret is lefoglalták. Ezt követően az aradi és szegedi alakulat minden erőfeszítése az Aradon

⁵⁰⁰ HM-HIM HL, PDF iratai. 441/bk., 442/bk., 446/bk. – 1919. 30. d.; *Repülőink koszorút dobtak le a vértanúk sírjára.* - In. Aviatika, I. évf. 1. sz. (1919.02.25.) - p. 12.

⁵⁰¹ HM-HIM HL, PDF iratai. 497/bk. – 1919. 30. d.

⁵⁰² HM-HIM HL, PDF iratai. 674/bk. – 1919. 30. d.

⁵⁰³ Az győri 3. repülőosztály 1919. január–március hónapokban végzett repüléseinek forrásai: HM-HIM HL, PDF iratai, 255/bk., 256/bk., 258/bk., 293/bk., 334/bk., 365/bk., 392/bk., 418/bk., 425/bk., 606/bk., 675/bk. – 1919. 30. d.; HM-HIM HL, MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 28. d.

⁵⁰⁴ E két osztály esetében még hiányosabbak az információk. A rákosi repülőosztály repülései közül kilencről vannak adatok, az első február 10-én, míg a 7. repülőosztálytól csupán négy, közülük az első február 14-én.

⁵⁰⁵ HM-HIM HL, MFB iratai. 2524/1919, 2734/1919. 6. d.; *A csehek lelőtték egy magyar repülőgépet.* - In. Aviatika, I. évf. 1. sz. (1919.02.25.) - p. 13.

maradt repülőanyag megmentésére, valamint magának az alakulatnak Szegedre való áthelyezésére irányult. A mátyásföldi és kaposvári repülőosztályok, valamint a kecskeméti és szombathelyi különítmények esetében nem maradt fenn adat arról, hogy bármilyen akciót folytattak volna.

8.2. LÉGI HÁBORÚ MAGYARORSZÁG FELETT A TANÁCSKÖZTÁRSASÁG IDEJÉN

Az önálló magyar repülőcsapatok számára az első igazán komoly kihívást a Vix-jegyzék visszautasítása nyomán kialakult fegyveres konfliktus hozta el, ekkor estek át a repülőalakulatok a tűzkeresztségen, és mérettek meg harci körülmények között. A Vörös Hadsereg repülőszázadainak legfontosabb feladata a repülőkorabeli alkalmazásának metodikájából, az osztrák–magyar légiáró csapatok örökségéből és a rendelkezésre álló eszközökből kifolyólag értelemszerűen a felderítés volt. A repülőkor által végzett légelhárítás, a földi harcok támogatása, esetlegesen taktikai vagy stratégiai légitámadások kivitelezése a felderítéshez viszonyítva csak kisebb mértékben jelentkez(het)ett a feladatok sorában. Ez utóbbiak ugyanakkor a repülőgépek alkalmazásának kezdetétől egészen napjainkig jóval nagyobb hangsúlyt kaptak és kapnak a légi háborúk és konfliktusok történetének feldolgozásában, lévén végrehajtásuk és hatásuk – eseménytörténeti szempontból és számszerűleg is – jóval könnyebben leírható, illetve kimutatható, szemben a felderítő tevékenységével, akiknek eredményessége még a hadműveletek és harcok eseményeinek, az egyes csapattest parancsnokok akár napi szintű döntéseinek sorába történő beágyazásával is nehezen meghatározhatóak (ha egyáltalán véghezvihető ilyen jellegű és mélyességű feldolgozás).

A fentiek fényében a magyar repülőkor alkalmazását is két fő részben mutatjuk be. Egyrészt a Vörös Hadsereg küzdelmeivel⁵⁰⁶ párhuzamosan, azok alakulásának fényében egy meglehetősen rugalmasan változó alárendeltséget alakított ki a vezérkar a repülőszázadok tekintetében, ennek személtetése magában foglalja a felderítő feladatok átalakulását is. Másrészt a földi harcok közvetlen támogatása, az ad hoc jellegű vagy szervezett légelhárítás kísérletei és eredményei, a légi összecsapások, valamint a frontvonalak mögötti légitámadások valamennyi résztvevő fél részéről egy eddig ismeretlen aspektusát tárja fel a Tanácsköztársaság harcainak

⁵⁰⁶ A Vörös Hadsereg hadműveleteinek és harcainak részletekbe menő ismertetésére e helyen nincs lehetőség, azoknak mindössze a repülő eseményeknek időben és térben történő elhelyezéséhez szükséges laza kerete kerül megrajzolásra, ennek elsődleges forrásai: Liptai, 1960. p. 80–512.; Liptai, 1979. p. 87–294.; Liptai, 1985. p. 217–260.; Gratz, 1935. p. 155–186.; Breit, 1921. p. 76–90.; Breit, 1925. p. 39–58.; Ligeti, 2020. HM-HIM HL, Tgy. 1963., 1964., 2221., 2322., 2551. Az egyes harci eseményeknél további tematikus források és szakirodalmak is találhatóak.

– még ha ezek a cselekmények méretüknél fogva nem is tudták érdemben befolyásolni az események menetét. (A Vörös Repülőcsapatok századainak repüléseit lásd a 22.6-14. mellékletekben.)

8.2.1. A REPÜLŐALAKULATOK ALÁRENDELTSÉGÉNEK ÉS FELDERÍTÉSI KÖRZETEINEK ALAKULÁSA 1919. MÁJUS 1-IG

Az első intézkedés, amely meghatározta a repülőszázadok alárendeltségét, a már korábban is tárgyalt április 8-i rendelet volt, amely az egyes hadosztályokhoz rendelte a századokat (lásd a 16. sz. mellékletet):⁵⁰⁷

1. repülőszázad (Kaposvár) – Budapesti 1. hadosztályparancsnokság
2. repülőszázad (Albertfalva) – Budapesti 2. hadosztályparancsnokság
3. repülőszázad (Rákos) – Budapesti 3. hadosztályparancsnokság
4. repülőszázad (Győr) – Győri 4. hadosztályparancsnokság
4. repülőkülönítmény (Szombathely) – Győri 4. hadosztályparancsnokság
5. repülőszázad (Kecskemét) – Miskolci 5. hadosztályparancsnokság
6. repülőszázad (Békéscsaba) – Kétegyháza 6. hadosztályparancsnokság
7. repülőszázad (Debrecen – a Szatmáron állomásozó székely különítmény-parancsnokság
8. repülőszázad (Mátyásföld) – Repülőcsoport Parancsnokság útján a Hadügyi Népbiztosság 37. osztálya
9. vízirepülő-század (Csepel) – Hadihajós-főparancsnokság

Ez a század-beosztás azonban hamarosan, az első harcok következtében jelentősen átalakult.

A román támadás április 16-án hajnalban 3.15-kor indult meg, a keleti arcvonal teljes szélességében. Kratochvil Károly ezredes a Székely különítmény⁵⁰⁸ élén – akik már 1919. január 6–28. között, majd a harcok hivatalos beszüntetése ellenére még a következő hónapban is több alkalommal összecsaptak a román alakulatokkal – a túlerővel szemben és utánpótlás hiányában a visszavonulás mellett döntött, mivel úgy ítélte meg, hogy az állásaik tarthatatlanok.⁵⁰⁹ Visszavonulásra kényszerült az arcvonal közepén elhelyezkedő 39. dandár is, de a 6. hadosztály védelme sem tudta a román csapatok előrenyomulását megakadályozni. A magyar csapatok

⁵⁰⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. Magyar Hadügyi Népbiztosság 7848/eln. 37. – 1919. 28. d.

⁵⁰⁸ A 38. (volt honvéd) hadosztály, amelynek élére Kratochvilt 1918 végén kinevezték, 1918 januárjában saját kérésére felvehette a Székely hadosztály (több helyen Székely Hadosztály) nevet, amelyet bő egy hónappal később Székely különítménnyé neveztek át. Ennek ellenére a későbbiekben is sok esetben megmaradtak a hadosztály elnevezésnél. Jelen írásban a hivatalos elnevezést használjuk.

⁵⁰⁹ Erdély elvesztése és a székely különítmény tevékenységét, illetve szerepét illetően lásd: Fogarassy, 1971.; Gottfried-Nagy, 2018.; Koréh, 1929. I. köt. p. 29–241., II. köt. p. 5–153.; K. Lengyel, 2020.; László, 1944. p. 53–131.; Nagy, 2011.; Perczel, 2020.; Szabó, 2019.

folyamatos hátrálása következtében a románok április 18-án bevonultak Nagykároly városába, így másnap a Hadügyi Népbiztosság az eredetileg a tiszántúli frontra küldendő erők Nyíregyháza és Debrecen vonalában történő felvonultatásáról döntött. A román egységek a visszavonuló székely különítmény nyomában haladva április 19-én elfoglalták Szatmárnémetit, a következő napon pedig Érmihályfát. Súlyosra fordult a helyzet a 39. dandár által védett arcvonalszakaszon is: 20-án feladták Nagyváradot és az alakulat teljesen dezorganizálódott, egy kisebb része Debrecenbe vonult vissza. Az állandó visszavonulás során demoralizálódott egységek képtelenek voltak végrehajtani feladataikat, egyre rendezetlenebbül özönlöttek vissza az arcvonal teljes szélességében, hátrahagyták felszerelésüket és tüzérségük nagy részét, a csapatok erkölcsi állapota miatt pedig a hadosztályparancsnokok szinte sehol nem vállalkozhattak ellenlökésre.

A Tiszántúlon harcoló egységek közvetlen vezetésére hadsereg-parancsnokságot szervezett a Forradalmi Kormányzótanács, amelynek parancsnokságával Böhm Vilmost bízták meg, aki Stromfeld Aurélt nevezte ki a keleti hadsereg vezérkari főnökének (Stromfeld április 21-én érkezett Szolnokra).

A Székely különítmény magatartása miatt a tőlük északra lévő 5. hadosztály is kénytelen volt kiüríteni Munkácsot és Beregszászt, a déli szárnyra beérkező, erősítésként ide irányított 1. hadosztálynak pedig a harckészültség elérése előtt már harcba kellett bocsátkoznia, így Debrecen térségében is súlyos helyzet alakult ki. Debrecen mindössze néhány, tűzkeresztségen át nem esett zászlóalj védte, tartalékokkal nem rendelkeztek, így a nagyerejű román támadás következtében pánik tört ki, és a katonák többsége visszavonult. A román csapatok április 23-án vonultak be Debrecenbe, ezzel elveszett a Tiszántúl védelmének központja és a 7. repülőszázad reptere is.⁵¹⁰

A csapatoknak az egész vonalon történő visszavonulása teljes fejtelenséget és zűrzavart okozott. A szintén erősítésként érkezett 4. hadosztály Hajdúszoboszlónál csak ideiglenes sikert tudott elérni, az első érdemi győzelmet végül az 1. hadosztály vívta ki Nyíregyháza és Nagykálló között április 26-án.⁵¹¹ Ám ugyanezen a napon a Székely különítmény – nagyobb része – letette a fegyvert, a 4. hadosztály feladta Püspökladányt, a déli szakaszon visszavonuló 6. hadosztály nyomában pedig a románok elfoglalták Békéscsabát és Békést, ezzel a 6. repülőszázad állomáshelye is ellenséges kézbe került. Nyilvánvalóvá vált, hogy a Tiszántúlon a rendelkezésre álló csapatokkal a további ellenállás lehetetlen, ezért Stromfeld a csapatoknak a Tisza vonala

⁵¹⁰ Debrecen román megszállás alatti időszakának részleteihez lásd: Bödök, 2016.

⁵¹¹ A nyíregyházi csata részleteihez lásd még: HM-HIM HL, Tgy 2218.

mögé történő visszavonása, a Tiszától keletre, Szolnoknál és Rakamaznál egy-egy támadó, Tiszafürednél pedig védő hídfő kialakítása, illetve fenntartása mellett döntött.

Április utolsó napjaiban az immár Abony állomáshelyen lévő 6. és 7. repülőszázad – illetve annak maradékai – alkotta Jeszenszky repülőcsoportot (további részleteket lásd később) közvetlenül a Hadsereg-parancsnokság alá rendelték. Egy április 30-án kelt rendelkezés szerint a 2. repülőszázad továbbra is a 2. hadosztályparancsnokságnak alárendelten végezte a légi felderítést a hadosztály arcvonala előtt, míg a Jeszenszky Imre parancsnoksága alatt álló repülőcsoportra a hadsereg összes további frontjainak felderítése hárult a Marostól a Hernádig.⁵¹² A csoportot alkotó két repülőszázad viszont továbbra is visszavonulásban volt, és május 3-án hiányos felszereltséggel bevonultak Mátyásföldre.

8.2.1.1. A román repülőik tevékenysége és a magyar repülőszázadok visszavonulása

Az 1919. április 16-án megindított román offenzíva során a Grupul V. Aviatie alakulatai a következő alárendeltségben működtek: az Escadrila S.2 a Déli Hadseregcsoport számára végzett felderítéseket (amely Gheorghe Mardarescu tábornok közvetlen parancsnoksága alatt állt, az 1. és 2. vadász, valamint a 16. és a 18. gyalogos hadosztály tartozott a csoporthoz), míg az Escadrila S.12 a 6. és 7. gyaloghadosztályok harcait támogatta felderítő, fényképező és bombázó tevékenységével.⁵¹³

Az Escadrila N.7 már április 16-án hajnalban megkezdte tevékenységét, két repülőgéppel a Nagyvárad–Csucsá térségben fényképezték a felvonuló magyar csapatokat, és röplapokat szórtak szét.⁵¹⁴ Az alakulat egyik gépe, Nistor Grecu főhadnagy pilótával és Dumitru Sfetescu főhadnagy megfigyelővel április 19-én a Kőrös völgyét derítette fel, amikor a Kőröstopa és Nagybáros vonalán haladó magyar csapatok tüzet nyitottak a felettük elhaladó kokárdás repülőgépre.⁵¹⁵ Mindössze négy napnak kellett eltelnie, hogy a román repülőik elszenvedjék első veszteségüket: április 20-án Simion Barbulescu hadnagy az 5090-es számú Sopwith repülőgép

⁵¹² HM-HIM HL, MTK iratai. 430/5. hdm. 47. d.

⁵¹³ Már itt ki kell emelni, hogy a román repülőerők bevetéseiről akár a magyar, akár a csehszlovák, vagy francia repülőalakulatokhoz képest meglehetősen kevés részlettel rendelkezünk. Mivel a témát, illetve annak primer forrásait lényegében kizárólag Valeriu Avram kutatta és publikálta, csak az ő írásaira, és az abban közölt információkra lehet támaszkodni. Azt, hogy ez az információmennyiség a források szükségessége vezethető vissza, vagy a szerző saját döntése nyomán korlátozta azok közzétételét, nem tudni. Mindenesetre az a tény, hogy Avram a régebbi és újabb publikációiban is ugyanazokat az adatokat citálja, valamint hogy az I. világháborús kutatásaihoz képest az 1919-es események és személyek bemutatásánál elég nagy arányban támaszkodik a különböző kitüntetési és előléptetési javaslatok szövegeire a harci hadműveleti és bevetési jelentések helyett, inkább az első verziót támasztaná alá. A fentiek alapján (vagyis mivel a bevetések mindössze néhány százalékaról van adat) a román repülőtevékenységről nincs lehetőség érdemi kimutatást készíteni, ahogy ez a többi hadviselő fél esetében történt (lásd a mellékletekben).

⁵¹⁴ A bevetésben résztvevő repülőgépek: a 6012. számú Sopwith Strutter és a 4019. számú Nieuport, legénység nem ismert.

⁵¹⁵ Avram, 1993. p. 29–30.

fedélzetén műszaki hiba miatt kényszerleszállást hajtott végre magyar területen, de a pilótának – miután felgyújtotta a gépét – néhány nap múlva sikerült elérnie a román vonalakat, és jelentkezett a századánál.⁵¹⁶

Beszámolók szerint a román repülők ebben az időszakban több alkalommal is végeztek bombatámadást, elsősorban Debrecen és Nyíregyháza vasútállomása ellen,⁵¹⁷ erről azonban semmilyen adat nem ismert magyar részről. Amennyiben ez valóban így történt, akkor ezek voltak az első légitámadások a jelenkori magyar városok ellen.⁵¹⁸ Április 24-én Carol Hiemesch főhadnagy a kitüntetési javaslata szerint „300 méterrel Diósgyőr felett, bár légvédelmi tüzérség és géppuskások támadták, folytatta a bombázást és géppuskatüzet, teljesítve küldetését.”⁵¹⁹ Ugyanezen a napon Emanoil Ionescu főhadnagy alacsonytámadást intézett a nagyszalontai repülőtér ellen, de a 20 kilogrammos bombáival nem okozott komoly károkat.⁵²⁰ Lévén, hogy a román csapatok már április 21-én bevonultak Nagyszalontára (ma: Salonta, Románia), és itt létesített repülőtérrel nem tudunk, valószínűbb, hogy a hozzá legközelebb fekvő békéscsabai repteret támadta a román pilóta.

Megtörténtek tehát az első harci cselekmények a román repülők részéről, az első tűzváltások repülőgépek és s gyalogság között, illetve az első bombadobások, valamint az első veszteség is. Felmerül a kérdés, hogy az arcvonal összeomlása és a csapatok folyamatos visszavonulása közben milyen mértékű támogatást nyújthattak a magyar repülők a földi egységek részére.

A román támadás több magyar repülőalakulatot közvetlenül érintett, konkrétan a Békéscsabán állomásozó 6. repülőszázadot és a Debrecenben települt 7. repülőszázadot. Utóbbi helyzete kiemelt volt abból a szempontból, hogy április 8-tól az egyetlen megfelelően felszerelt

⁵¹⁶ Avram, 2017. p. 320. A szerző román forrásokra hivatkozva állítja, hogy április 28-án a Nistor Grecu főhadnagy pilóta és Dumitru Sfetcu főhadnagy megfigyelő alkotta legénység elfogott egy magyar LVG típusú felderítőgépet, amely a légi harc során megsérült (a motor leállt és az olajtartályt golyók ütötték át), a személyzet, Bernhard Gretz pilóta és Rudolf Pyr a román vonalakon túl leszállva fogságba esett. Kihallgatása során a megfigyelő beismerte, hogy kémkedésre képezték ki, valamint légi bevetésekre és a románok elleni harcra Besszarábiában, illetve Erdélyben, 1919. februártól ápriliséig pedig több légi szállítást is végzett Budapest és Kijev között. Tekintettel arra, hogy ilyen nevű magyar repülők semmilyen nyilvántartásban nem szerepelnek, és a pilóta nevére sem osztrák, sem pedig magyar pilóta igazolványt nem állítottak ki, meglehetősen bizonyossággal állítható, hogy nem magyar repülőgépről volt szó. Valószínűleg ugyanezen eseményről szól egy május 1-jén kelt francia jelentés, amely szerint „Zotoch térségében lezuhant egy Oroszországból Budapestre tartó repülőgép. A pilóta és egy tiszt fogságba esett. A repülőgép által szállított leveleket Bukarestbe küldték.” SHD JMO AH, GR 26 N 89/5. Message Hugues. Copie de telegramme de Temesvar le 1er Mai 1919. Priorite operations N° 678/0. A Kijevből Budapestre érkező repülőgép nem volt egyedi eset, április 14-én Viktor Hodorovics orosz pilóta szintén egy LVG-vel érkezett, amelyről a későbbiekben, különösen a rendszerváltást megelőző évtizedekben számtalan sajtótermék megemlékezett.

⁵¹⁷ Avram, 2007. p. 326.

⁵¹⁸ A korabeli Magyar Királyság területén már történt hasonló eset, 1915 júliusában például Újvidékre több esetben is hullott bomba.

⁵¹⁹ Monitorul Oastei No. 29. (1919.07.10.) p. 947–948.

⁵²⁰ Bernád, 1991/1. p. 33.

egység, a Székely különítmény parancsnokságának alárendeltségébe helyezték, majd a 39. dandár számára is végzett felderítéseket.⁵²¹ Ahogy Magyar (Wilczek) Sándor írta: „*a debreceni állomáshelyen katonai tevékenységünk néhány felderítő repülésre szorítkozott, amit a Királyhágónál küzdő székely hadosztály kötelékében végeztünk.*”⁵²²

A románok Debrecenbe történő bevonulásával elveszett a 7. repülőszázad reptere, de ennél jóval nagyobb veszteséget volt kénytelen elkönyvelni az alakulat. Szabó Károly szerint: „*Miután előzőleg kettő gépet már átrepültünk Pestre, elkészültünk a kapott parancsra elhagyni a repteret. A 7-es Vörös repeszázad április 25-én tisztjeinek 60, legénységi és altisztai állományának 40% hátrahagyásával, valamint repképtelen 2 db Fokker D.VII-es és az általam átbillentett UCI hiányával felszerelését menteni tudta.*”⁵²³ Amellett, hogy a repülőszázad személyzetének zöme, Alexay András parancsnokkal az élen valóban fogságba esett,⁵²⁴ román forrásokból ismert, hogy Debrecenben kettő Fokker D.VII, négy UFAG C.I és egy Hansa-Brandenburg C.I típusú repülőgépet zsákmányoltak, mindegyiket szétszerelt állapotban. A felsorolt gépek közül egy Fokker, három UCI és egy Hansa-Brandenburg volt üzemképes.⁵²⁵

Békéscsabán aktívabb működést mutatnak a források, egy jelentés szerint a 6. repülőszázad „április 10-20-ig, dacára az esős és borús időjárásnak 9 eredményteljes felderítő repülést végzett Arad–Máriaradna–Nagyhalmagy–Borossebes–Csucsra irányába”.⁵²⁶

⁵²¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 755/bk. – 37. o. 27. d.

⁵²² Magyar, 1940. p. 26. Mindössze egy ilyen felderítésről maradt feljegyzés: április 19-én Fiedler Róbert és Fedinecz Sándor repült a Debrecen–Nagyvárad–Bánfihunyad vonalon és vissza a század egyetlen repülőképes gépével, a 369.141 jelű Hansa-Brandenburg C.I felderítővel, amelyet az egység április 19-én, 21-én és 23-án is az egyetlen bevethető repülőgépének jelentett. Az április 19-i jelentés szerint: „A dem. vonalon repültek. Feladat holnapra nincs.”; április 21-i jelentés: „Repülés nem volt, 22-ére feladat felderítés.” HM-HIM HL, MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 28. d.; 110/31. 348–349. sz. 110. d.

⁵²³ MMKM Archívum, Kézirattár, 617. p. 3.

⁵²⁴ Több verzió is létezik arra nézve, hogy ki hagyta el utoljára Debrecen a repülőszázad tagjai közül. Az egyik szerint az utolsó repülőképes UFAG C.I-est Hefty Frigyes pilóta Ruszek Dezső szerelővel repülte Mátyásföldre. A korabeli sajtó viszont lelkesen és helyenként némileg kiszínezve számolt be arról, hogy Fiedler Róbert és Kreuter Ferenc az éjszaka leple alatt, román fegyvertűztől kísérve szökött meg a megszállt városból, majd hajnalig keringtek a város felett, hogy aztán sikeresen elérjenek a rákosi reptérig. (Ezt az eseményt datálta Szabó Károly április 25-re.) Egy másik beszámoló szerint a két repülő a hajdúböszörményi vasútvonal melletti szükségrepülőtérről szállt fel, de a párás, ködös éjszakában nem tudtak tájékozódni a sötét Alföld felett, ezért várták meg a hajnali világosodást. Szabó Károly szerint a gép típusa Brandenburg C.I volt. *Repülők hősiesszökése.* - In. Friss Újság, 24. évf. 104. sz. (1919.05.03.) - p. 4.; *Repülők bravúros szökése a megszállott Debrecenből.* - In. Magyarország, 26. évf. 104. sz. (1919.05.03.) - p. 7.; *Repülők bravúros szökése a megszállott Debrecenből.* - In. Pesti Hírlap, 41. évf. 104. sz. (1919.05.03.) - p. 3.; *Repülők bravúros menekülése Debrecenből.* - In. Pesti Napló, 70. évf. 104. sz. (1919.05.03.) - p. 7.

⁵²⁵ Avram, 1993. p. 28. A sorozatszámok alapján nagyrészt azonosíthatók az elveszett repülőgépek: a 7. repülőszázad 161.148, 161.154, 161.155 és 161.156 jelű UFAG C.I-esei kerültek román kézre, közülük a három utóbbi példányt repülték is a harcok során, míg a Fokkerek közül valószínűleg a 7606/18 jelzésűt ugyancsak Debrecenben zsákmányolták.

⁵²⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. A Hadügyi Népbiztosság 37. osztályának jelentése – 1919. április 19. sz. n. 110. d. Április 19-én délelőtt például a Békéscsaba–Síksozólós–Máriaradna–Békéscsaba, délután pedig a Békéscsaba–Tótváradi–Békéscsaba útvonalon végzett felderítő repülést a század egy-egy gépe. Ezen a napon egyébként négy UFAG C.I típusú (161.149, 161.160, 161.180 és 161. 183 sorozatszámokkal) és egy Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgép állt bevethető állapotban az alakulat rendelkezésére, míg a két nappal későbbi jelentés a repülőképes

A román előrenyomulás következtében a 6. hadosztály április 26-án éjszaka feladta Békéscsabát, így a 6. repülőszázad is kénytelen volt visszavonulni az ország belseje felé. Még aznap az egységet közvetlenül a Hadsereg-parancsnokság alá rendelték, új állomáshelyéül Abony-Sashalom tábori repülőterét jelölték ki, irányításával pedig Schwéger Bélát bízták meg, akinek a századot haladéktalanul át kellett vennie, helyettese Tauth Géza lett.⁵²⁷ Április 27-én 15.00-kor a repülőszázad jelentése szerint négy üzemképes géppel rendelkezett,⁵²⁸ és már a következő napon kiküldtek egy repülőgépet, hogy felderítse a román csapatok mozdulatait, amely során a megfigyelő a Békéscsabáról Kondorosra vezető műúton Szarvas irányába haladó, mintegy 150 kocsiból álló román oszlopot is géppuskatűz alá vett.⁵²⁹ A repülőgép azonban nem tért vissza a repülőterre, valószínűleg valahol útközben kényszerleszállást kellett végrehajtaniuk.⁵³⁰ Május 1-jén az új századparancsnok részletes jelentést adott a helyzetükről: „A 6. röposztály április 20-30-ig felderítésre 8 feladatot kapott részben a 6. hadosztályparancsnokság és részben a Keleti Hadsereg-főparancsnokságtól. Ezek közül három eredményteljesen, kettő negatív eredménnyel, három pedig az esős és szeles idő miatt nem lett elvégezve. (...) Április 20-30-ig csak négy repülőnap volt.”⁵³¹

Időközben a 7. repülőszázad maradványai is megérkeztek Abonyba, ismét Szabó Károlyt idézve: „A századunk Abonyba települt. Megkezdjük felszereléseinek hiányzó pótlását és gépeink idetelepítését. A meglévő 27 fő légénységi és 7 fő tiszti megfigyelő állomány teljes létszámra emelkedett és 2 hét itten tartózkodás után Mátyásföldre települtünk.”⁵³² Az egység tevékenységét illetően négy felderítő bevetésről maradtak fenn adatok április 27. és május 1. között.

Április 30-án a két századot egy repülőcsoportban egyesítették, Jeszenszky Imre vezetésével. A csoport közvetlenül a Hadsereg-parancsnokság alá tartozott és feladataul a Marostól a Hernádig tartó teljes frontszakasz felderítését tűzték ki, különös tekintettel a Hernád és Felső-

gépek számát három UFAG és egy Hansa-Brandenburg gépben adta meg. HM-HIM HL, MTK iratai. 110/31. 349. sz. 110. d.

⁵²⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. 1110/bk. 27. d.; 427/2., 427/3., 427/4. hdm. 46. d. A szóban forgó tábori repülőter helyét a fennmaradt jelentések a legtöbb esetben Abony vagy Sashalom néven, mint két különböző helyszínt említik. A reptér elhelyezkedése – bár pontos helyét ez ideig nem sikerült beazonosítani – minden bizonnyal Abony közigazgatási területéhez tartozó Sashalom dűlő volt, amely Szolnok és Abony között, hozzávetőleg félúton fekszik.

⁵²⁸ HM-HIM HL, MTK iratai. 427/sz. n. 63. d.

⁵²⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 429/sz. n. 63. d. A bevetés során Bodó Béla pilóta és Örvös Pál megfigyelő a 161.183 jelű UFAG C.I-es fedélzetén Szolnok–Mezőtúr–Gyoma–Mezőberény–Békéscsaba útvonalon repült. A pilóta valószínűleg kényszerleszállást hajtott végre, mivel a századparancsnok jelentése szerint aznap nem tértek vissza a reptérre. HM-HIM HL, MTK iratai. 428/sz. n. Lü. 63. d.

⁵³⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 428/sz. n. 63. d.

⁵³¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 1136/bk 63. d.

⁵³² MMKM Archivum, Kézirattár, 617. p. 4. Az egyéb dokumentumok fényében a kéthetes abonyi tartózkodás nyilván tévesen maradt meg Szabó Károly emlékeiben.

Tisza vidékére.⁵³³ Hosszú ideig azonban nem tartózkodtak Abonyban, mivel május 3-án Jeszenszky a csoport Abonyból Mátyásföldre való átköltözését rendelte el.⁵³⁴ Az áttelepülés során a 6. repülőszázad gépeinek többségét (hat darabot) légi úton szállították, a 7. repülőszázad három repülőgépét sikerült átmenteni a fővárosba, míg a századok fegyvereit és gépfegyvereit a visszavonulás során Pestszentlőrinc és Kőbánya állomásokon a vörös terrorcsapatok kobozták el.⁵³⁵

8.2.2. A REPÜLŐK HELYZETE A VÖRÖS HADSEREG ÚJJÁSZERVEZÉSE ÉS AZ ÉSZAKI HADJÁRAT SORÁN, 1919. MÁJUS–JÚNIUS

Május 1-jére a román királyi hadsereg mindenütt elérte a Tisza vonalát és ezzel befejezettnek tekintette hatalmi aspirációit Magyarország irányába. Április 27-én azonban a szlovákiai csehszlovák haderő is támadást indított, amellyel szemben az 5. hadosztály esélytelen volt érdemi ellenállás kifejtésére. A francia Hennocque tábornok vezette csehszlovák csapatok 30-án elérték Munkácsot, ahol majdnem összetűzésbe kerültek a románokkal, és Ferdinand Foch marsall közbelépésére volt szükség, aki meghatározta a két hadsereget elválasztó demarkációs vonalat. Az olasz Piccione tábornok irányítása alatt álló egységek 30-án elfoglalták Sátoraljaújhelyt, majd Salgótarján ellen fordultak, ahol a 3. hadosztály szintén csak ideig-óráig tudta feltartóztatni őket. Május 2-ára az északi arcvonalon is válságos helyzet alakult ki, elveszett Miskolc, Diósgyőr, Ózd, veszélyben volt Eger és Salgótarján,⁵³⁶ a Tiszánál létesített hídfők közül pedig a szolnoki és a tiszafüredi hídfőkből visszavonultak a magyar egységek.⁵³⁷ Május 3-án a Vörös

⁵³³ HM-HIM HL, MTK iratai. 430/5. hdm. 47. d.

⁵³⁴ Május 2-án Gróf Antal, Erzsébetfalva direktóriumának elnöke adott le adott le telefonon egy jelentést, miszerint „ma reggel 6h-kor két magyar gyártmányú repülőgép szállott le a Kakastónál. A repülőgépek teljesen jó karban vannak. A Magyar Tanácsköztársaság jelvénye van rajta, nemzetiszínű nyíl, a vége pirosra festve. Gépfegyverrel vannak felszerelve és munitióval ellátva. A gépfegyver szalagok ki vannak löve. A pilóták eltűntek. A civil ember, aki ezt a jelentést leadta, beszélt a pilótákkal, akik azt mondják, hogy Szolnokról menekültek. Szolnokon a parasztok jönnek elöl, utánuk a románok és aztán a lovas szpáhik. Azóta eltűntek a repülőgép pilótái is, az utasok is.” Később Schwéger igazolta a kérdéses gépeket és személyzetüket: „...a kérdéses repülőgépek a 6. repülőszázad állományába tartoznak, a Szolnokról történt visszavonulás alkalmával Budapest, Mátyásföldre lettek volna átrepülve 161.180 pilóta Bauer Andor, utas Palásthy József és 161.193 pilóta Tauth Géza, utas Jakabos Gyula megfigyelő eső és erős szélvihar miatt kényszerleszállást végeztek, és megvárva az első kedvező alkalmat átrepültek Mátyásföldre a század akkor új állomáshelyére.” A fenti jelentés két érdekességet mindenképp tartalmaz: a nemzetiszínű felségjel, és a visszavonulás során történt harci érintkezés, amelyre a kilőtt gépfegyverszalagok utaltak. HM-HIM HL, MTK iratai. 1106/bk., 1522/bk. 27. d.

⁵³⁵ A 6. repülőszázad légi úton elszállított repülőgépei: UFAG C.I 161.153, 161.180, 161.183, 161.193, 161.194, Hansa-Brandenburg B.I 276.03. A 169.182-es jelű Hansa-Brandenburg C.I leszerelt állapotban volt, ezt, és a század összes anyagkészlete szintén Mátyásföldre került. A később kapott visszavonulási parancs folytán azonban kettő leszerelt állapotban lévő gépet (Hansa-Brandenburg C.I 27.53 és 169.186), valamint három sátrat már nem tudták magukkal vinni, ezeket a visszavonuló saját csapatok megrongálták. A 7. repülőszázad átmentett gépei: UFAG C.I 161.147, 161.194, Hansa-Brandenburg C.I 369.141, míg a 169.189-es jelű Hansa-Brandenburg C.I – a jelentés szerint – Szolnokon maradt. HM-HIM HL, MTK iratai. 503/201, 507/204. Lü. 63. d.

⁵³⁶ A Salgótarjánért folytatott harcokhoz lásd még: HM-HIM HL, Tgy 2210.

⁵³⁷ A kialakult súlyos katonai helyzet okait elsősorban a Vörös Hadsereg szervezettségének alacsony fokában, számbeli hátrányában, a tartalékok és a védelem mélységének, továbbá a felszerelés és a megfelelő alsóbb szintű

Hadsereg régi alakulatainak többsége teljesen harcképtelen volt. (A román előrenyomuláshoz lásd a 17. sz. mellékletet.)

E kritikus időszakban a Forradalmi Kormányzótanács a munkásosztály mozgósítása mellett döntött, és nagy erővel kezdett hozzá a toborzáshoz, amely látványos eredményekre vezetett: a kezdeti visszafogott növekedést követően rövid idő alatt közel megduplázódott a hadsereg létszáma, elérve a 120.000 főt.⁵³⁸ A Vörös Hadsereg felépítését is megváltoztatták némiképp, az új hadsereg-főparancsnokság három hadtestbe vonta össze a hadosztályokat, azok közvetlen irányítására.

A hadsereg újjászervezésével együtt a repülőszázadok feladatait, illetve alárendeltségeit is nagy körültekintéssel és részletességgel határozták meg. E tárgyban a vezérkari főnök több rendeletet is kiadott, 1919. május 8-án a légi felderítésre vonatkozólag a következőket írta elő:⁵³⁹

- I. hadtestparancsnokság: naponta megállapítani a Baja–Szabadka–Szeged vonal és annak környékén végbemenő csapatmozgásokat. Alárendelve a kecskeméti 5. repülőszázad.
- II. hadtestparancsnokság: a) naponta megállapítani a Csáktornya, valamint Pécs környékén végbemenő csapatmozgásokat; b) hetente kétszer felderíteni a Steinbrück, Zágráb, Gyékényes környékén a Pragerhoff–Csáktornya vasútvonalon állítólag felvonuló csapatszállítmányokat; c) naponta felderíteni a Dunától északra Pozsony, illetve Érsekújvár–Komárom–Esztergom területén végbemenő csapatmozdulatokat. Alárendelve az a) és b) feladatok végrehajtására a kaposvári 1. repülőszázad, a c) feladatra a győri 4. repülőszázad.
- 3. hadosztály-parancsnokság: naponta felderíteni az Ipoly mentén Szécsényig minden csapatmozdulatot. Alárendelve a rákosi 3. repülőszázad.
- Hadsereg-főparancsnokság: a) felderíteni a Duna vonalát Baja és Apatin között (2. repülőszázad); b) naponta felderíteni Fülek és környékét (6. repülőszázad); c) naponta felderíteni a Tisza mentét Csongrád és Nyíregyháza között 25 km mélységben (7. repülőszázad); a 8. repülőszázadra vonatkozó intézkedéseket későbbi kiadását irányozták elő.

Másnap, május 9-én a Hadsereg-főparancsnokság alá rendelt 2., 6., 7. és 8. repülőszázadokat egy repülőcsoport kötelékébe egyesítették, ideiglenes parancsnokául pedig Jeszenszky Imrét nevezték ki. Jeszenszkynek a parancsnokságot azonnal át kellett vennie és jelentést tenni

parancsnokok hiányában, a tüzérség elégtelenségében, és a nem egységes vezetésben (konkrétan a Hadügyi Népbiztosság hadműveleti osztálya és a Keleti Hadsereg-parancsnokság között megnyilvánuló véleményeltérésekben) kell keresni, amelyeket csak fokozott a román támadás meglepetésszerűsége, valamint Kratochvil és a székely különítmény viselkedése.

⁵³⁸ A toborzáshoz lásd: Révész, 2020. p. 191-217.

⁵³⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 14. sz./hdm. 97. d., 508/206. hdm. 27. d.

az alárendelt századok harcképességéről, valamint a parancsnokok, pilóták és megfigyelők alkalmasságáról. A rendelet továbbá előírta, hogy „a csoport minden műszaki igénylését a HNB 37. osztálya, fegyver és lőszer igénylését pedig a HNB 62. osztálya útján közvetlenül és gyorsan eszközölje ki, hogy a századok mielőbb a légi felderítést és légitámadást pontosan eszközölhető harcászati egységekké alakuljanak”. A csoportparancsnokság (Mátyásföld székhellyel) és a Hadsereg-főparancsnokság közvetlen összeköttetése céljából egy telefonállomást rendeztek be, ahol éjjel-nappali szolgálatot tartottak fenn, és a csoport légi felderítésre vonatkozó feladatait is részletesen előírták:

- 1.) a Duna vonalának Baja és a Dráva torkolata közti rész állandó megfigyelése: hadihajók, uszályok, hidak, vízi forgalom, vízi szállítmányok.
- 2.) a csehszlovák front fülek–rimaszombati részében lehetőleg mind nagyobb mélységben az Ipoly, a Losonc és Szukra patakok, a Rima és Gortva patakok völgyét, a Feled–Rimaszombat–Tiszolc, Feled–Losonc utak, vasútvonalak és keresztezések, elágazások állandó szemmel tartása.
- 3.) a román fronton a Csongrád–Nyíregyháza vonal között a Tisza mentének megfigyelése, különös gonddal: hol vannak előkészületek az áthajózásra, hadihíd és pontonoknak csoportosítása, a Körös ágya, az összes keletre vivő út és vasútvonalak, táborozások, csapatmozgások 25 km mélységben való megfigyelése.

A 8. repülőszázadot együlékes gépeire való tekintettel különleges feladatokra tervezték használni.⁵⁴⁰

Ami a további hadmozdulatokat illeti, Abonyt és Szolnokot már május 3-án visszavették a vörös egységek az ellenforradalmi erőktől („fehér gárdák”), majd hamarosan kiderült, hogy ezen az arcvonalon nem fenyeget további támadás, mivel a románok az itteni hadosztályok egy részét kénytelenek voltak átirányítani Besszarábiába és Bukovinába, az ukrán Vörös Hadsereg elleni fellépéshez. Így az elsődleges cél a Salgótarján, Nagyszécsény és Balassagyarmat irányába előrenyomuló csehszlovák csapatok megállítása volt. Végül május 10-e hozott fordulatot a harcokban, amikor Salgótarjánnál fölénybe kerültek a magyar erők, majd a 6. hadosztály Losonc és Fülek felé üldözte a visszavonuló csehszlovák egységeket, de ezt 12-én Stromfeld leállította a délről várt támadás miatt.⁵⁴¹

⁵⁴⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 509/209 hdm. 27. d.

⁵⁴¹ A Hadügyi Népbiztosság csak ezt követően, május 13-án rendelkezett arról, hogy a magyar repülőgépek jelzéseként a vörös csillagot a szárnyak alsó és felső oldalára, a törzs közepére, valamint az oldalkormányra fel kell festeni. Felhívták ugyanakkor a csapatok figyelmét, hogy a régi jelvények – vagyis a nyílalakban futó piros-fehérvörös-zöld jelzés a szárnyakon és a törzs közepén – a fenti rendelkezés kivitelezésének nehézségei miatt még jó ideig használatban lesznek. HM-HIM HL, MTK iratai. 517/201. hdm. 63. d.

Az északi hadműveletekben beállt rövid szünetet mindkét fél szervezéssel és előkészítéssel igyekezett kihasználni: amíg a csehszlovákok Salgótarján ellen készítettek elő támadást, addig a Vörös Hadsereg Miskolc felszabadítására szervezte erőit (itt lehetett a legkisebb erővel a legnagyobb sikert elérni, ráadásul a város politikai, gazdasági, ezen belül hadiipari szempontból is fontos központ volt). A Hadsereg-főparancsnokság május 15-én adta ki a hadművelet előkészítésére vonatkozó utasítását, a csehszlovák erők viszont már 18-án megindultak Salgótarján ellen, a város (és Eger) helyzetét azonban szintén a két nappal később megindított magyar támadással kívánták megoldani. Az 1. hadosztály lendületes támadása valóban már az első napon, május 20-án eredményre vezetett, és visszafoglalták Miskolcot, ám a Salgótarjánt védő alakulatokat csak erősítéseket átcsoportosításával tudták tehermentesíteni. Május 23-án hajnalban egyesült csehszlovák és román támadás indult Miskolc visszafoglalására, de a várost súlyos harcok árán sikerült végül megtartani,⁵⁴² amellyel lényegében lezárult az északi arcvonalon a Vörös Hadsereg védelmi harcainak szakasza.⁵⁴³ Ezzel párhuzamosan körvonalazódott egy elmentáadás terve, amelyben minden érv a leggyengébbnek tartott csehszlovák hadsereg elleni offenzíva mellett szólt, a csapást pedig végül a kassa–eperjesi irányban határozták meg, mivel az északi front jobbszárnyán végrehajtott támadással el lehetett vágni a csehszlovák-román korridort, realisabbá téve az orosz Vörös Hadsereggel való egyesülés lehetőségét. A hadműveleti tervet végső formájában május 27-én fogalmazták meg, ehhez természetesen a repülőket illetően is újabb átszervezésekre volt szükség. A repülőcsapatokra vonatkozó, május 25-i rendelkezés az I. és II. hadtestparancsnokság, valamint a Hadihajós Főparancsnokság feladatait nem érintette, de a többi valamelyest módosította:⁵⁴⁴

– III. hadtestparancsnokság: naponta felderíteni a Sajó torkolatától Rima–Rimaszombat–Feled-i vonalig. Alárendelve a 7. repülőszázad.

– 3. hadosztály-parancsnokság: felderíteni a Feled–Losonc vonal és az Ipoly torkolatáig eső területet. Alárendelve a 3. repülőszázad.

– Hadsereg-főparancsnokság: felderíteni a Tisza vonalát Szeged–Tiszalúcig 25 km mélységben, továbbá különleges feladatok. Alárendelve a 2., a 6., valamint a 8. repülőszázadok. A 8. repülőszázadnak lehetőleg még május 26-án a III. hadtestparancsnokság rendelkezésére kellett

⁵⁴² A második miskolci csata részleteihez lásd még: HM-HIM HL, Tgy. 2209., 2216., 3946.; Bogár, 1980.

⁵⁴³ A Vörös Hadsereg májusi harcainak sikere több tényezőre vezethető vissza: a Hadsereg-főparancsnokság határozott, dinamikus és rugalmas hadműveleti irányítása, amely mindig gondoskodott arról is, hogy megfelelő tartalékok álljanak rendelkezésre, az egyre erősödő tüzéség, valamint a páncélvonatok hatékony és eredményes működése, nem utolsósorban pedig a katonaság hangulatának, mentális állapotának változása.

⁵⁴⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 525/203 hdm. 63. d.

bocsátania egy háromgépes különítményt és a 7. század repülőterére kellett küldenie, amelyet később határoztak meg (Mezőtárkány).

Május 30-án a kora reggeli órákban a Sajó és az Ipoly torkolata között megindult a Vörös Hadsereg támadása. Bár a főirányban támadó III. hadtest erős ellenállásba ütközött, és a nap folyamán nem mindenütt tudták elérni a kitűzött célt, a legnagyobb eredménynek az számított, hogy a támadás hatására a csehszlovákok feladták Losoncot, másnap estére pedig a vörös csapatok elfoglalták Rimaszombatot. A magyar támadás súlyos helyzetet teremtett a csehszlovák hadsereg soraiban és vezetésében (a francia és olasz katonai misszió vezetőinek összekülönbözése miatt utóbbiak távoztak az országból, tovább fokozva a már amúgy is jelentős tiszthiányt), akiket felkészületlenül értek az események. Június 1-jén végre a támadás jobbszárnyán a román védelmet is sikerült megtörni, de más szakaszokon is újabb sikereket értek el a magyar egységek: Szendrő, Rimaszombat és Párkányána is magyar kézre jutott. Másnap a további előrenyomuláson volt a hangsúly, amelyet az ellenség szívós ellenállása nehezített, különösen Zólyom irányában, de Érsekújvárt például kiürítették a csehszlovákok egy érkező páncélvonat hírére, annak ellenére, hogy az éjszaka folyamán sikerrel védték meg a várost. Június 4-én Stromfeld elrendelte a románok elleni támadást és a Tiszán való átkelést Tokajnál, valamint az előrenyomulást Nyíregyháza irányába, az átkelési kísérletek a következő napokban azonban kudarcba fulladtak. A Kassa felé támadó csapatok is komoly ellenállással találtak szembe magukat, mivel azt mindenképp meg akarta tartani a francia parancsnokság, ennek ellenére június 5-én magyar csapatok vonultak be Sárospatakra és Sátoraljaújhelyre, másnap Kassára is, az arcvonal középső szakaszán pedig Korponára és Selmecebányára. (Az északi hadjárat alakulásához lásd a 18. sz. mellékletet.)

Június 7-ig a Vörös Hadsereg egységei a támadás főirányában elérték a hadjárat tervében kitűzött vonalat, a további támadások révén pedig június 9-én elfoglalták Eperjest, 10-én pedig Bártfát, és ezzel együtt elérték a történelmi Magyarország határát. Az arcvonal nyugati szárnyán ugyanakkor a korábban megjelölt feladatokon messze túlmutató célokat tűzött ki a hadvezetés, mint Ruttka és Nyitra birtokbavétele. Június 7-én Zólyom is magyar kézre került, és az itt harcoló csapatok Körmöcbánya és Besztercebánya irányában nyomultak tovább, a hadműveletek súlypontja azonban június 9-ét követően áthelyeződött. Ekkorra lezárult az északi hadjárat első szakasza, a Vörös Hadsereg teljesítette a legfőbb feladatot: elvágták a román és csehszlovák csapatokat egymástól, kevesebb mint két hét alatt pedig több mint 150 kilométer mélyen törtek be az ellenség frontjába, felszabadítva Észak-Magyarország és Kelet-Szlovákia jelentős részét.

8.2.2.1 A harcok támogatása a levegőből

A május 8-i átszervezések a 8. harci repülőszázadot illetően nem határoztak meg konkrét feladatokat, ám egy sokat vitatott esemény kapcsán fény derült arra, hogy az alakulat egy különítményét átirányították a Salgótarján körüli harcok támogatására. Fejes István ugyanis május 13-án a Losonc melletti Pincnél (ma: Pinciná, Szlovákia) kényszerleszállást hajtott végre a 3867 számú, német eredetű Fokker D.VII-es vadászgépével, a pilótát pedig félnapi – magyar beszámolók szerint reggel 9 és délután 4 óra közötti – bujkálást követően elfogták. Fejes vallomásaiban elmondta, hogy május 12-én kapott parancsot az áttelepülésre Salgótarjánba, ahová még aznap megérkezett két másik pilótával.⁵⁴⁵ Ennek fényében nyer értelmet az a május 12-én kelt jelentés, miszerint 10.45-kor Újvári László, Fejes István és Udvardy Nándor Fokker D.VII vadászgépeikkel leszálltak Zagyvapálfalván⁵⁴⁶ – vagyis egy háromgépes különítményt helyeztek át a Salgótarján melletti község határában kijelölt rögtönzött repülőtérré. A másnapi bevetésen Fejes feladata – saját elmondása nyomán – annak megállapítása volt, hogy a csehszlovák csapatok kaptak-e erősítést, vagy elhagyták-e a várost, mivel magyar támadás készülődött Losonc ellen két oldalról.⁵⁴⁷ Fejes csak a csehszlovákokkal megkötött fegyverszünet után, 1919 júliusában szabadult ki a fogságból és beszámolója alapján egy páncélvonatot támadott meg Losoncnál, amikor géppuskái szinkronizáló berendezése meghibásodott, és átlőtték a légcsavart, emiatt kényszerült leszállni.⁵⁴⁸ A csehszlovák történetírásban létezik egy verziója az eseményeknek, amelyben Fejes egy csehszlovák felderítőgép áldozataként esett, ezt azonban cseh hadtörténészek is kétségbe vonják.⁵⁴⁹ Mindenesetre a magyar vadászgép lényegében sérülés nélkül jutott az ellenség kezére.

Május 8-án Nistor Grecu főhadnagy pilóta és Stan Steflea főhadnagy megfigyelő felderítést végzett Szolnok pályaudvara és a tiszai vasúti híd felett, az alacsonyan szálló gépre a pályaudvaron várakozó katonák kézi fegyvereikből nyitottak tüzet, és bár a román személyzet

⁵⁴⁵ Kaše, 2005/5. p. 5.

⁵⁴⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 1219/bk. 27. d.

⁵⁴⁷ Kaše, 2005/5. p. 5. Érdekes, de nem egyedi eset, hogy a magyar repülőcsapatok vadászgépeket használtak felderítő feladatok elvégzésére.

⁵⁴⁸ *Hírek*. - In: Aviatika, I. évf. 11. sz. (1919.07.10.) - p. 174.

⁵⁴⁹ A hivatkozott csehszlovák verzió szerint Josef Pospíšil hadnagy, a 2. polní letecka setnina parancsnoka kényszerítette leszállásra Fejest egy felderítőgép ülésében. A forrás egy olyan dokumentum, amely utólagosan, és valószínűleg más események részleteivel összekapcsolva, kiegészítve készült. Ezzel szemben Pospíšil hadnagy minősítési lapja, kitüntetési indoklása nem említi a lelövést (ami egy ilyen horderejű haditettnél elképzelhetetlen, ahogy a légi győzelem propaganda célokra történő felhasználása is), ráadásul aznap nem csak ő, hanem századának egyetlen gépe sem emelkedett levegőbe. Az már csak további ráadás az ellenérvek sorában, hogy a leszállás helye kívül esett a csehszlovák alakulat műveleti területén, és a kétülékes Hansa-Brandenburg C.I-es diadala egy kiváló Fokker D.VII-es ellen, a pilótaülésben egy 16 igazolt légi győzelemmel rendelkező világháborús pilóta ellen szintén eléggé valószínűtlen. Ugyanakkor a kényszerleszállt Fokker légcsavarján sem látható jelentős sérülés a korabeli fotókon, ami Fejes beszámolóját is megkérdőjelezi. Kaše–Lukeš, 2008/2. p. 34–36.

gépfegyvereiből viszonzta a tüzet, kénytelenek voltak visszafordulni a kapott találatok miatt.⁵⁵⁰ Május 16-án Emanoil Ionescu főhadnagy, az Escardila B.2 parancsnoka meglepetésszerű alacsony támadást intézett a szolnoki (valószínűleg az abony-sashalom dűlői) repülőtér ellen,⁵⁵¹ de ugyanezen a napon hajtott végre kényszerleszállást motorhiba miatt Alexandru Matache őrmester, az Escadrila N.7 pilótája Pestszentlőrinc mellett, 5027. számú Nieuport 17C-1 típusú vadászgépe kisebb javítást követően a Vörös Repülőcsapatok állományát gazdagította.⁵⁵²

A felek repülőinek összecsapása ritkaságszámba menő esemény volt. Május 19-én azonban egy rejtélyesnek mondható légi ütközet bontakozott ki román és magyar repülőgép között, amelyről kizárólag román forrásokból értesülhetünk. Aznap hajnalban a román Vlad főhadnagy és megfigyelője, Ioan Sava hadnagy a 8761. számú Sopwith 1A.2 Strutter fedélzetén indult Cegléd–Kecskemét–Csongrád térségébe felderítő repülésre, ám 6.10-kor egy magyar repülőgép jelent meg Törökszentmiklós térségében, és a Tiszától nyugatra kemény légi harc bontakozott ki közöttük. A román gép második rácsapása folytán a magyar repülőgép Jászberény felett végzetes találatot kapott, és Zagyvarékas (más források szerint Besenyszög) mellett zuhant le.⁵⁵³ Az áldozatok, vagyis a magyar személyzet kiléte nem ismert, ahogy semmilyen további részlet sem. Ez annak fényében különösen érthetetlen és meglepő, hogy ennél jóval kisebb horderejű eseményekről is készültek és maradtak fenn jelentések, beszámolók, újságcikkek, vagy épp visszaemlékezések, de a környező települések halotti anyakönyveiben sem található nyoma e haláleseteknek. Ez az egyoldalú információ, ha nem is cáfolja az esemény valódiságát, illetve megtörténtét, de mindenképpen arra sarkall, hogy fenntartásokkal kezeljük a román légi győzelem, és leginkább a lezuhanás, illetve a halálos áldozatok tényét.⁵⁵⁴

⁵⁵⁰ Avram, 1993. p. 28.

⁵⁵¹ Bernád, 1991/1. p. 36.

⁵⁵² Uo.; Avram, 1992. p. 37. A motor javításán ténykedő pilótát a fővárosi 16. munkásezred két fegyvertelen tagja, Gendur István és Martinecz Ádám fogta el, repülőgépét pedig lefoglalták, később a 8. repülőszázad állományába került. A román repülő a harcok befejeztével nyerte vissza szabadságát.

⁵⁵³ Avram, 1992. p. 37. Sava hadnagy kitüntetési indoklása a következőképp írja le a történeteket: „Sava Ioan hadnagy a Sop. 12 repülőszázadból 1919. V. 19-én az ellenség területe felett felderítőrepülést végzett, miközben egy ellenséges repülőgép rátámadt. A pilóta lélekjelenlétet és bátorságot tanúsítva szembeszállt a támadóval és visszavonulásra kényszerítette. Mikor az ellenséges repülőgép visszatért és újból megtámadta, Sava Ioan légi harcra kényszerítette és lelőtte Bossenzog térségében.” Bernád, 1991/1. p. 36.

⁵⁵⁴ Magyar levéltári forrásokban egyetlen utalás található erre a napra azt illetően, hogy ellenséges repülőgéppel történt találkozás. A III. hadtestparancsnokság május 19-ről kiadott felderítő jelentése a következőket tartalmazza: „keleti front: Törökszentmiklós–Debrecen–Szolnok–Fegyvernek–Abádszalók – további megfigyelést egy ellenséges harci repülőgép (Spad) lehetlenné tette.” A terület a 7. repülőszázad felderítési körzetéhez tartozott, az alakatnak két aznapi felderítő repüléséről vannak adatok, ám mindkettő későbbi időpontban, és ellenséges repülőgépről sem számoltak be. HM-HIM HL, MTK iratai. 520/202 hdm. 81. d. Érdekes aspektusa az események vizsgálatának a román forrásokban leírt légi harc térképen történő követése, amelyet Magó Károly végzett el, és – amennyiben a helységnevek pontosak a román forrásokban – megállapítja, hogy az összecsapás az üldözéstől a magyar repülőgép lezuhanásáig 85 (!) km-en keresztül zajlott, és a találatot követően a gép még 20-25 km-t repült. Magó, 2018. p. 22.

1919 májusának második felétől jelentősen megnőtt az ellenséges repülők tevékenysége, és a román, valamint csehszlovák repülők egyre sűrűbben támadtak stratégiai jellegű célpontokat. Ezek hatékonysága azonban a rendelkezésükre álló repülőgépek száma és azok teljesítménye következtében csak korlátozott lehetett. A román felderítő repülőgépek ugyanakkor bevetéseik során szinte minden alkalommal gyalogsági fegyverek tüzevel voltak kénytelenek szembesülni.

Az első eset – legalábbis a források alapján –, amikor a szemben álló erők repülőgépe egy magyar várost támadott, május 22-én történt. A jelentés szerint reggel 8.00-kor egy ellenséges gép Miskolc vasúti állomására dobott egy bombát.⁵⁵⁵ Az elkövető kiléte nem állapítható meg további részletek híján, a 2. polni letecká setnina repülői ugyanis ezen a napon négy alkalommal szálltak fel a kassai reptérről, és minden esetben Miskolc volt a végrehajtott felderítés és bombatámadás célpontja, ám hogy a bombáikat pontosan hol oldották ki, nem ismert.⁵⁵⁶ Ezt követően azonban rendszeresen megjelentek a kokárdás repülőgépek Miskolc felett és környékén, mindannyiszor a Kassán települt csehszlovák repülőszázad állományából. Május 23-án a 27.61 jelű Hansa-Brandenburg C.I gépe Miskolc környékén egy magyar páncélvonatot támadott, amikor léghárító ágyú lövedéke találta el. A vonatkozó szakirodalom szerint a három nappal korábban a Miskolc körüli harcokban kitűnt 12. páncélvonat volt az események másik főszereplője, és a vonat léghárítása ért el találat(ka)t a támadó repülőgépen.⁵⁵⁷ Az erősen megrongálódott felderítőnek nagy nehézségek árán sikerült visszavergődni a saját vonaláik mögé, ahol lezuhant, személyzete, Oskar Výtřzný őrmester pilóta és Ilja Svoboda főhadnagy megfigyelő súlyosan megsérült, utóbbi csak augusztus 1-jén hagyhatta el a kórházat.⁵⁵⁸

Ugyanezen a napon 9.00-kor egy Tiszapolgár felől jövő ellenséges repülőgép Emőd vasútállomására dobott egy bombát, de kárt nem okozott.⁵⁵⁹ Késő délután, 18.45-kor egy déli irányból érkező román repülőgép a füzesabonyi pályaudvart bombázta, és az ott lévő kórházvonatot érte találat, az áldozatok számát illetően azonban jelentős eltérések mutatkoznak. A III. hadtest aznapi jelentése szerint egy vasutas halt meg,⁵⁶⁰ az MTI jelentésére hivatkozó, néhány nappal későbbi újságcikk szerint egy cseh hadifogoly meghalt, három könnyen, egy pedig súlyosan megsebesült,⁵⁶¹ míg a majdnem egy héttel későbbi beszámoló szerint a támadás a 13.

⁵⁵⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 520/202 hdm. 81. d.

⁵⁵⁶ VÚA-VHA 2. polni letecká setnina, Přehled letů – II. polni letecké setniny v měsíci květni 1919.

⁵⁵⁷ Rónaföldi, p. 225.

⁵⁵⁸ Kaše–Pirič, 1994. p. 6., Kaše–Lukeš, 2008/2. p. 33–34., 36.; Rajlich–Sehnal, 1992. p. 27.

⁵⁵⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 523/2. hdm. 82. d.

⁵⁶⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 523/4. hdm. 82. d.

⁵⁶¹ *A román hadviselés embertelensége.* - In. Népszava, 47. évf. 125. sz. (1919.05.27.) - p. 4.

számú kórházvonalat érte, annak egyik betegszállító kocsiját felgyújtotta, kettő másikat megromgált, a vonat személyzetéből pedig két katona sebesült meg súlyosan.⁵⁶² A helyi halotti anyakönyv tanúsága szerint egy személy vesztette életét bizonyíthatóan a támadásban.⁵⁶³

Másnap délelőtt újabb repülőgép jelent meg, Mezőtárkány irányából haladva Füzesabony felé. A légelhárítást végző őrség azonban ezúttal nem tétlenkedett, és erős gépfegyvertűzzel fogadta a betolakodót, amely nem érte el Füzesabonyt, hanem Héhalom irányába távozott „valószínűleg sérült állapotban”.⁵⁶⁴ A lelkes és nem utolsósorban pontos tüzelés áldozata egy saját repülőgép volt, a 7. repülőszázad vadonatúj, még felségjel nélküli gépe (169.197 jelű Hansa-Brandenburg C.I) Adolf János pilótával és Gara Imre megfigyelővel – a pilóta minimális sérülésekkel, de biztonsági okokból Füzesabonytól keletre leszállt.⁵⁶⁵ Még ugyanaznap az 5. hadosztály-parancsnokság kérte, hogy az egyes állomásokon elhelyezett elhárító osztagokat a hadsereg-parancsnokság szerelje fel távcsövekkel, valamint Füzesabony állomásra két elhárító ágyú felállítását a szükséges személyzettel.⁵⁶⁶

Az egyre fokozódó intenzitású légitámadások közül a legsúlyosabb május 25-én érte Miskolc városát, a belvárosra hullott bombák több halálos áldozatot is követeltek.⁵⁶⁷ A bombavető kiléte egyértelműnek tűnik, mivel a 2. letecká setnina aznap egyetlen bevetést repült, igaz,

⁵⁶² *A Vöröskereszt óvást emel kórházvonalunk bombázása ellen.* - In. Népszava, 47. évf. 127. sz. (1919.05.29.) - p. 3. A szemtanúk állítása szerint a vonat „a vöröskereszt jelvénnel messzeláthatóan meg volt jelölve és a vöröskereszt zászlókkal is el volt látva”, a támadó román repülőgép pedig olyan alacsonyra ereszkedett, hogy mindenképp látnia kellett ezeket a jelzéseket.

⁵⁶³ Az áldozat Banos József 34 éves ecsegi napszámos volt. MNL HML Állami anyakönyv másodpéldányai. Füzesabony halotti anyakönyve 1913–1924. 80/1919. (1919.07.20.)

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:33S7-9PC7-TK5?i=354&cc=1452460&cat=997224>

⁵⁶⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 63/26. 56. sz. távirat, 242. f.

⁵⁶⁵ Az esetről részletes jegyzőkönyvet vettek fel: HM-HIM HL, MTK iratai. 525/2. hdm. 81. d.

⁵⁶⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 524/17. hdm. 51. d.

⁵⁶⁷ A légitámadásról a helyi sajtó részletesen beszámolt: „*A repülő reggel 9 óra után jelent meg a város felett és 9 óra 15 perckor dobott le egy bombát – 1-2 perc különbséggel – a Batthyány utcán. Az utóbbi bomba nem tett komoly kárt, mindössze az egyik ház ablakai törtek be. A Hunyadi utcán ledobott bomba már – sajnos – emberéleteket pusztított el. A bomba a villamos vágány mellett esett egy gesztenyefára, amelynek koronáját letépve, a földre zuhant és ott robbant fel. A földben egy méteres üreget vágott. A robbanás helyétől mintegy 30-35 lépésre haladt az úton Löwinger Lajos 24 éves miskolci lakos, kinek a bombaszilánk koponyáját szétrombolta. A szerencsétlen ember nyomban meghalt. A robbanás helyétől mintegy 30 lépésre Sik István nagykátaai illetőségű egyén állt egy ház kapuja előtt. Mikor a repülő a bombát levetette, megfordult és be akart szaladni az udvarba. Bekiáltott az udvarban lévőkhöz: "Szaladjanak be, mert bombát dobnak!" A következő pillanatban összeesett. Egy bombaszilánk a hátába fúródott és nyomban megölte. Schwarz Sándor 15 éves fiú olyan súlyos sérüléseket szenvedett a szétrepülő szilánkoktól, hogy a kórházba való szállítása közben halt meg. – Súlyos sérülést szenvedett a fején Soós Károly főerdőmérnök, aki éppen lakásának az ablakán a redőnyt engedte fel, mikor a robbanás történt. Weinberger Sándor 13 éves fiú a fején és lábán szenvedett súlyosabb sérüléseket. Ezenkívül még nyolc-tizen sérültek meg könnyebben.” *A hivatalos jelentés a Miskolc elleni repülőátmadásról.* - In. Miskolci Napló, 19. évf. 123. sz. (1919.05.29.) - p. 2.; A korabeli sajtó egy másik cikke az MTI jelentésére hivatkozva öt halottról és nyolc súlyos sebesültről tesz említést. *Tiltakozás a Miskolc elleni repülőátmadások miatt.* - In. Reggeli Hírlap, 28. évf. 121. sz. (1919.05.27.) - p. 1.; A miskolci halotti anyakönyvekben két halott szerepel: Löwinger Lajos 24 éves vízvezeték-szerelő és Swartz Sándor 14 éves tanuló. Mindketten miskolci lakosok és haláluk okaként gránátsérülést jelölték meg. MNL BAZML Miskolc I. anyakönyvi kerület halotti anyakönyveinek másodpéldányai. XXXIII-1/a. 208/31. 697, 699/1919.*

a konkrét bombázásról nincs információ. A Miskolc körzetében felderítő-bombázó feladatot végző 27.19 jelű Hansa-Brandenburg C.I-es repülőgépet – Josef Pospíšil főhadnagy pilótával és Vladimír Braun főhadnagy megfigyelővel a fedélzetén – Miskolc felett váratlanul lövedékek találtak el. A támadás egy „bolsevik Phönix típusú gépről” jött, de a megfigyelő-géppuska tűzének fedezete alatt sikerült elmenekülniük.⁵⁶⁸

Az ellenséges repülőgépek elhárítására a 8. harci repülőszázadot kívánták áthelyezni a front közelébe. Bár a századot már május 16-án a III. hadtest parancsnoksága alá helyezték, két nappal később a hadtesttel közölték: „Közbejött technikai akadályok miatt a 8. rep. szd. a hadtestparancsnokság rendelkezésére egyelőre nem bocsátható. Amint a század harcász állapothoz kerül, erről a hadtestparancsnokságot értesítem.”⁵⁶⁹ Május 25-én a gödöllői parancsnokságot táviratilag utasították, hogy „a 8. repülőszázad lehetőleg még 26-án a III. hadtestparancsnokság rendelkezésére Füzesabony és Mezőkövesd védelmére egy 3 gépből álló detachment-et küldjön a 7. repülőszázad repülőterére”. Az előírás szerint „a 8. repülőszázad által minden megteendő, hogy a hadsereg-tartalék környéke ellenséges légi támadás ellen megvédessék”.⁵⁷⁰ Különösen fontos volt ez a készülő északi offenzíva szempontjából is, biztosítani a csapatok védelmét és távol tartani az ellenséges felderítőgépeket. A különítmény – Újvári László, Hefty Frigyes és Keisz Géza pilótákkal – áttelepülésére végül csak 28-án került sor, Keisz Géza pedig már másnap levegőbe emelkedett a mezőtárkányi repülőtérről egy Mezőkövesd térségébe berepülő ellenséges gép elhárításra, míg a Sajó torkolatánál támadó gyalogság támogatására az egész különítmény startolt a nap folyamán.

Május utolsó napjaiban a 7. repülőszázad is áttelepült Mezőtárkány repülőterére, támogatandó a hadműveleteket, az átköltözés során bekövetkezett tragédia (az egyik gép lezuhant, maga alá temetve személyzetét) mellett az alakulat a parancsnokát is hamar elveszítette. Május 29-én Bernárd Mátyás UFAG C.I típusú gépével megtámadott egy cseh páncélvonatot Miskolc környékén. „*Hogy kitűzött feladatának minél jobban eleget tegyen, 20 méternyire ereszkedett le és 800 fordulattal »kucsírozott« a csehek felett, akik gépfegyvertűzzel összelődöztek az UCI-t.*”⁵⁷¹ Bernárdot a hónalján találta el egy golyó, kis híján az ütőerét.⁵⁷²

⁵⁶⁸ Kaše – Lukeš, 2008/2. p. 36–37. A fennmaradt jelentések közül egyik sem említi ellenséges géppel történt találkozást. A csehszlovák személyzet típusazonosításának helyessége kérdéses.

⁵⁶⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 516/202, 518/201 hdm. 110. d.

⁵⁷⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 527/16. hdm. 82. d. Mezőkövesd a hadtestparancsnokság székhelye volt, Füzesabony az utánpótlás szállítása szempontjából bírt kiemelkedő jelentőséggel.

⁵⁷¹ *Veszteségeink.* - In. Aviatika, 1. évf. 7-8. sz. (1919.06.10.) - p. 122.

⁵⁷² HM-HIM HL, Personáliák. Nagy Béla hagyatéka. Bodzák Ferenc és Neogrady Sándor visszaemlékezése. 106. d.

A kassai csehszlovák repülőegység gépei továbbra is rendszeresen jelentek meg Miskolc légterében. Május 30-án Miloš Šmahel szakaszvezető pilóta és Vladimír Braun főhadnagy megfigyelő, a 27.19-es „Brandi” fedélzetén Miskolcot bombázta. Útközben találkoztak ugyan három magyar UFAG C.I felderítővel, de azok nem támadták meg őket.⁵⁷³ Másnap már reggel 5.00-kor újabb ellenséges repülőátadás érte Miskolcot, saját harci repülőink viszont nem tudtak beavatkozni, mivel felderítőúton voltak. Délután, 17.25-kor ismét ellenséges gép jelent meg Szerencs felől Felsőzsolca–Miskolc felett, elhárítására azonban már Újvári László, a 8. repülőszázad pilótája is a levegőbe emelkedett.⁵⁷⁴ Június 1-jén az Ivan Žarskij őrmester vezette 46.34 jelű Lloyd C.V felderítőgép – Josef Novák hadnagy megfigyelővel a 2. letecká setninától – és egy magyar UFAG C.I-es felderítőgép között légi harc bontakozott ki, ám a csehszlovák gép nagyobb sebessége révén el tudott menekülni.⁵⁷⁵

E helyen érdemes megjegyezni, hogy az ellenséges repülőgépek találkozása meglehetősen ritka volt, kivéve a fentihez hasonló eseteket, amikor egy konkrét célpont felett rendszeresen megjelentek a csehszlovák, esetenként pedig román felderítők, a magyar fél pedig ennek elhárítására kimondott lépéseket eszközölt. Még ilyenkor is nehezen elképzelhető volt azonban egy klasszikus összecsapás, egy fordulóharc, ezt valószínűleg nem is feltétlenül keresték a szemben álló pilóták. Jóval inkább jellemezte e találkozásokat – ha egyáltalán egymás fegyvereinek hatótávolságán belül kerültek – néhány lövés, sorozat leadása, felderítőgép esetében többnyire a megfigyelő géppuskájából, majd távoztak a résztvevők, lehetőség szerint folytatva a küldetésüket.

Június 1-én a III. hadtest frontszakaszának jobb szárnyán jelentős tüzérségi előkészítés után a gyalogság megkísérelt átkelni a Hernádon, támogatásukra felszállt a mezőtárkányi különítmény három Fokker vadászgépe is. Feladatuk a Tiszalúcnál települt csehszlovák tüzérségi ütegek elhallgattatása, amelynek érdekében sikeres alacsonyátadást hajtottak végre, Hefty Frigyes azonban megsebesült az elhárító fegyverek tüzétől.⁵⁷⁶

⁵⁷³ Kaše – Lukeš, 2008/2. p. 36–37. A repülőgép nem kerülte el a végzetét, a bevetést követően a felázott repülőtéren történt leszállásnál összetört.

⁵⁷⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 531/1, 531/16 hdm. 82. d.

⁵⁷⁵ Kaše – Lukeš, 2008/2. p. 38.

⁵⁷⁶ Hefty, 1940. p. 299–306. Hefty a lábán sebesült meg, ráadásul még el is tévedt; kétszer is leszállt érdeklődni a helyes irány felől. A második startnál azonban a puha talaj miatt elvesztette a jobboldali futóművét, így amikor Mezőcsát közelében már majdnem eszméletlenül landolt, átvágódott, és fejre állt gépével. A pilóta kis ápolás után ugyan rendbe jött, de számára a harcok egy időre befejeződtek.

A gyalogság támogatására a 8. repülőszázadtól június 2–3-án további négy pilóta, Hány László századparancsnok vezetésével Takács Nándor, Udvardy Nándor és Kasza Sándor érkezett Mezőtárkányra, majd mindannyian áttelepültek Ongára és innen teljesítették feladataikat június elején.⁵⁷⁷

A 2. polni letecká setnina helyzete rövid időn belül megpecsételődött. A parancsnok június 1-jén kelt levele jól illusztrálja a körülményeiket: „*Minden parancsnokság hozzánk fordul, és lehetetlen dolgokat kér tőlünk, például támadások támogatását és közvetlen beavatkozást a harcokba, amit mi, bár nagyon szívesen, de a repülőgépek hiánya miatt nem tudunk teljesíteni.*

Őrnagy úr, kérem, ha lehetséges, gyorsítsa meg ezeknek a repülőgépeknek az elküldését, mert itt nagyon sok múlik rajtunk. Ha hatalmunkban állna legalább öt repülőgéppel megjelenni az ellenséges terület felett, munkánkkal demoralizálnánk a bolsevik csöcseléket, így a siker biztos lenne. Abban a helyzetben, amelyben most találjuk magunkat, teljesen tehetetlenek vagyunk. Ha a magyarok még további 15-20 km-t nyomulnak előre, akkor teljesen el kell tűnnünk, amit a mi beavatkozásunkkal végleg meg lehetne akadályozni.”⁵⁷⁸

Egy másik, ugyanezen a napon kelt jelentés arról számolt be, hogy bár a magyar túlerővel szemben vissza kellett vonulniuk mintegy 40 kilométert, eddig nagyon eredményesen és hatékonyan repültek, és 41 bombát dobtak le Miskolc városára.⁵⁷⁹ Biztosan állítható, hogy sem ezt megelőzően, sem a következő közel 22 évben ilyen jellegű és súlyú támadás nem ért magyar települést, még ha a bombák többsége minden bizonnyal a város környékén folyó harcokba történő beavatkozás céljából, és nem közvetlenül Miskolcra dobtak le.⁵⁸⁰ (A 2. polni letecká setnina bevetéseit lásd a 23. mellékletben.)

⁵⁷⁷ A hivatalos iratok – köztük a Légügyi hivatal repülési kimutatásai – szerint a század Miskolcra költözött át, ugyanerről számol be Újvári László is önéletrajzában. Ugyanakkor Hefty Frigyes és Troján Gyula Ongát említi az új állomáshelyként. Mivel a hivatalos állományjelentésekben az Ongán települt 6. repülőszázadnál is Miskolc szerepel repülőterként, ezek a dokumentumok nem mérvadóak. A Sajó túlsópartján lévő miskolci reptér 1919-es működéséről egyelőre nem került elő perdöntő bizonyíték. Troján Gyula viszont 1923-1927 között itt szolgált, így az ő nyilatkozatai, amelyben megkülönbözteti a miskolci és ongai repülőtereket hitelesnek tekinthetőek – ahogy egyéb, a visszaemlékezéseiben foglalt események is alátámaszthatóak más levéltári forrásokkal. HM-HIM HL, Akvi 1893/1805. Újvári László szds. tiszti anyakönyve.; MMKM Archívum, Kézirattár, 303.

⁵⁷⁸ Kaše–Lukeš, 2008/2. p. 36–37.

⁵⁷⁹ Tesař, 2005. p. 13. A cseh repülőszázad frontszolgálatát egy június 3-i parancs értelmében ideiglenesen megszüntették, az egységet Uherské Hradištěbe küldték, hogy repülőgépekkel szereljék fel, de a későbbiekben már nem volt lehetőségük beavatkozni a harcokba.

⁵⁸⁰ A következő nagyobb mérvűnek tekinthető légitámadás Pécs és Szeged repülőtereit érte a Jugoszlávia ellen hadműveletek során, 1941. április 7-én, ezek azonban már teljesen más technikai feltételek és körülmények között történtek. Olasz, 2004. p. 179–183. A fenti kijelentés értelemszerűen az ország jelenlegi területére vonatkozik, hiszen Lévát hasonló mértékű támadások érték, ráadásul kimondottan a várost bombázták.

Magyar oldalról az északi arcvonallal közepső szakaszán a 3. repülőszázad tevékenykedett. Május 23-án a 3. hadosztály-parancsnokság a következő kéréssel fordult a felsőbb vezetéshez: *„A repülőszázadnak jelenlegi állomáshelye mellett a repülő felderítés eredményei mint ezt az utolsó napok harcainál kitűnt, oly későn jutnak a hadosztályparancsnoksághoz, hogy azoknak idejében való előkészítése már nem lehetséges. Kérem tehát a hads. parancsnokságot, hogy a 3. repülőszázad Aszódra vagy Hatvanra elővonassék.”*⁵⁸¹ Részben ennek okán, részben pedig a készülő hadműveletek támogatására Pásztóra helyeztek egy különítményt. Deutsch István szerint három Hansa-Brandenburg felderítőgéppel, vonaton érkeztek az új állomáshelyre.⁵⁸² A hivatalos dokumentumok viszont mindössze egyetlen gépről számolnak be a különítmény állományából, és ezek alapján már június 1-jén Pásztón tartózkodtak.

A 3. repülőszázad a felderítéseken kívül bombatámadásokkal is igyekezett támogatni a földi harcokat. Május 30-án például az egyik gép 7.25-kor ért Losonc fölé, ahol két üteg erősen lőtte a felderítőgépet, erre a személyzet három bomba ledobásával válaszolt – közülük azonban csak egy robbant fel a pályatest mellett, egy tehervonatnál.⁵⁸³ Az alakulat tevékenységét illetően komoly forráshiány mutatkozik, így annak bemutatása csak korlátozott lehet: bár több személyes visszaemlékezés is fennmaradt a század egykori repülőitől – amelyekben több alacsony támadásról, vonat elleni bombatámadásról számolnak be –, ezek valóságát és pontosságát levéltári dokumentumok híján fenntartásokkal kell kezelni. Ismert azonban, hogy az egység három gépe június 6-án áttelepült Losoncra, és a hónap további részében innen repültek bevetéseiket a század pilótái és megfigyelői.

Június 8-án a 3. hadosztálytól egy jelentést küldtek, amely a következőkről számolt be: *„Repülők kint volt most és repült Beregberzenc, Selmechánya és Túrócszentmárton felett és jelenti: hogy Körnöcbánya és Túrócszentmárton között az egész vonal tele van cseh erőkkel és ezen erők mennek vissza észak felé – példás rendben. A legnagyobb oszlop 12 órakor Selmechánya és Alsóturcsa között volt. Egy pár bombát hajított le, de mivel a gép megsérült, kénytelen volt leszállni, a gép még egyszer felszállni nem tud. Javitása huzamosabb ideig tarthat. (tönkre ment?) Több repülőnk nincs.*

⁵⁸¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 118. sz. 51. d.

⁵⁸² MMKM Archivum, Kézirattár 906/976. Pavel József szerint a század Losoncra települt, és innen különítették ki egy gépet Losoncra. A gép pilótája Katics János volt (az egyik szerelő maga Pavel), aki sokat szállt fel Pásztóról, mivel a világháborúban nem jutott ki az arcvonallal és így akarta megszerezni a tábori pilótajelvényt. Bár e beszámolóban említett repülőgép-mennyiség megegyezik a hivatalos jelentésekben közltekkel, több tekintetben ellentmond más visszaemlékezéseknek, iratoknak (lásd pl. a losonci áttelepülést). Fenntarthatjuk azonban annak a lehetőségét is, hogy a Losoncra történő átköltözést követően is szolgált egy repülőgép Pásztón. KMA, Kézirattár, 429/968. Pavel József visszaemlékezése.

⁵⁸³ HM-HIM HL, MTK iratai. 253. sz. 51. d.

Kérek intézkedni, hogy egy-két repülő küldessék, bombával vagy géppuskával, az egész társaság közé egy-két bombát lehajítani, óriási területet nyernénk. Nagy fejetlenséget tudna előidézni, esetleg elcsíphetnék őket.”⁵⁸⁴

A sikeres északi hadjáratot követően, június 10-én, a Losoncon állomásozó 3. repülőszázadot a 80. dandárnak rendelték alá,⁵⁸⁵ és később érintett volt az északnyugati arcvonalszakaszon kifejlődött harcokban.

Az északi hadjárat során a románok szintén igyekeztek támogatni a komoly nehézségekkel küzdő csehszlovák szövetségesüket, ideértve a repülő tevékenységet is. Ám az előző hónapokban jellemző helyzethez képest jelentős változások álltak be. Ennek egyik első jele június 5-én mutatkozott meg, amikor újabb légi harc alakult ki az arcvonalt felett. 16.50-kor Simion Bărbulescu hadnagy pilóta Carol Hiemesch főhadnagy megfigyelővel Tokaj vidékének felderítésére indultak Debrecenből, amikor Hajdúhadház felett egy magyar repülőgép támadta meg őket. A román repülőgép felvette a harcot, de a támadó rövid idő után megszakította a támadást és visszavonult, így a légi csata döntetlen maradt.⁵⁸⁶

A légvédelem nem mindig működött hibátlanul annak ellenére sem, hogy a magyar vadászipilóták Ongára települtek. Június 10-én 19.00 óra körül ellenséges repülő keringett a 8. század reptere, Miskolc és a pályaudvar felett, ám a hivatalos jelentés szerint: *„Dacára annak, hogy direkt telefonösszeköttetés van létesítve a III. hdt. és a század között, nem volt elérhető, hogy saját ellenintézkedés eszközöltessék. Tokaj-Bodrogkeresztúr-Szerencs körletben folyamatban lévő csapateltolások leplezésére elrendelem, hogy az összes startkész gépek közül állandóan kettő gép azonnali felszállásra készenlétben legyen. A gépek csupán a III. hdt. pság parancsára startolhatnak, parancs nélkül csak az esetben azonnal, ha közeledő ellenséges gép közeledését feltétlen biztosan felismerik.*”⁵⁸⁷

Emellett további intézkedéseket is elrendelt a hadtestparancsnokság: *„Az utóbbi napokban ismételen ellenséges repülő keringtek a hadtest körlete fölött és némelyütt bombákat is dobtak. Az ellenséges repülő megjelenése csak nagy késedelemmel jelentetett. Az összes táviróállomások közegei kioktatandók, hogy ellenséges repülő megjelenéséről teendő jelentéseknél az összes beszélgetéseiket szakítsák meg és a repülőjelentés leadásának adjanak kapcsolást.*

⁵⁸⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 161. sz. 54. d.

⁵⁸⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 610/10. 83. d.

⁵⁸⁶ Avram, 2007. p. 45. Magyar oldalon ez esetben sincs társítható bevetésről információ.

⁵⁸⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. 610/13. 83. d.

A hadtestparancsnokság minden esetben gondoskodni fog, hogy saját harci repülőket az ellenséges repülőket ártalmatlanná tegyék.”⁵⁸⁸

Az állandó készenlét hamar eredményre vezetett, a román és magyar repülőket ritkaságszámba menő összecsapásai végül június 12-én érték el csúcspontjukat; egy légi harc, amelynél mindkét fél azonosítható – ezúttal magyar győzelemmel: „*VI. 12-én délelőtt 9 órakor Miskolc felett román repülő észleltetett. A 8. repülőszázad azonnal két harci géppel szállt fel. Újvári László és Keisz Géza pilóták a román gépet üldözőbe vették és lelőtték. Az ellenséges gép (kétüléses) Sajószőged (Sajó torkolat előtt) községbe zuhant le.*”⁵⁸⁹

Az Ongán települt 8. harci repülőszázad pilótái által leszedett repülőgép egy Debrecenben zsákmányolt, magyar gyártású UFAG C.I volt. Egy másik forrás szerint a román gép többszöri intésre és figyelmeztetésre sem szállt le, dacára annak, hogy pilótáink időközben 100 méterre lenyomták, és figyelmeztető lövéseket adtak le az orra elé. Amikor pedig a román pilóta zuhanórepülésben, fokozott sebességgel a román front felé akart menekülni, Újvári alá kerülve egy sorozatot adott le rá. A román UCI előbb bukfenceket vetett, majd a hátára fordulva zuhanni kezdett, és a földön összetört.⁵⁹⁰ A 161.156 jelű UCI legénysége, Stan Bucur tiszthelyettes pilóta és Mihail Hurmuzescu főhadnagy megfigyelő valószínűleg még a levegőben meghaltak. Ez volt a Vörös Repülőcsapatok repülőinek első és egyetlen igazolt légi győzelme a harcok során.⁵⁹¹

⁵⁸⁸ HM-HIM HL, MTK iratai. 611/12 hdm. 83. d. Bár nincs információ arról, hogy a fent említett bombavetések hol történtek, 1919. június 11-én 9 órakor elhunyt Perge Géza 13 éves füzesabonyi fiú „ellenséges repülőgépről ledobott bomba általi roncsolás” következtében, így feltételezhető, hogy ismét Füzesabony volt az (egyik) áldozata a támadás(ok)nak. MNL HML Állami anyakönyv másodpéldányai. Füzesabony halotti anyakönyve 1913–1924. 68/1919. (1919.06.12.)

<https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:33SQ-GPC7-TWB?i=351&cc=1452460&cat=997224>

⁵⁸⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 612/11. 83. d. Újvári László egy helyi újságírónak számolt be a légi harcról: „*Az ellenséges repülő megjelenése és a légiharc váratlanul ért bennünket. Megfigyelőink nem jelezték feltűnésüket és a részünkről való megtámadása a saját kezdeményezésünk eredménye. Mikor a repülő észrevettük, Keisz Géza tábori pilótának meghagytam, hogy repüljön fel és állapítsa meg, hogy saját repülőnk-e, vagy ellenséges. Meg kell említenem, hogy az egész század »harckész« volt, ezért sikerült a váratlan kimenetelt elérniük. Mikor Keisz Géza gépje elérte az ellenséges repülő magasságát, világosan megállapította, hogy ellenséges román repülőgép. Azonnal géppuskatűz alá vette, amit a román gép viszonzott. Keisz szándéka elsősorban az volt, hogy géppuska tüzelésre az ellenséges pilóta vagy leszáll, vagy pedig felveszi a légiharcot.*

Én a géppellel két perc alatt a levegőben voltam és az üldözésben támogattam Keisz Gézát. Már-már azt hittük, hogy a román gép »átcsúszik« a Tiszán és elmenekül. Ezért a gép útját balról elvágtam, míg Keisz hátulról elfoglalta a gépem helyét és ismételt géppuskatűz alá fogta az ellenséges gépet. Mikor az ellenséges pilóta látta, hogy a menekvése lehetetlen, éles kanyarulattal akart a szorongásból megmenekülni. Ez okozta a veszét, amennyiben teljes célt mutatva géppuskánk elé került és megsebesítettük a pilótát, úgy, hogy a gép vezető nélkül hirtelen lesiklással lezuhant Sz. község felett az egy[ik] ház kertjébe. A zuhanás hatása alatt az ellenséges pilóta és megfigyelője szörnyethaltak, gépjük tönkre zúzódott.” Izzalmas légiharc Miskolc felett. - In. Reggeli Hírlap, 8. évf. 136. sz. (1919.06.02.). - p. 2.

⁵⁹⁰ *Első légigyőzelmünket Újváry aratta.* - In. Aviatika, 1919/9–10. sz. 1919. július 10. - p. 130.

⁵⁹¹ A katonai vezetés az első világháború gyakorlatát követve igyekezett az elesett repülőkről hírt adni a szembe álló csapatoknak. „*Jelentjük, hogy a Szederkénynél lévő román repülőgépet és annak halottait (...) megvizsgáltuk a náluk talált térképeket és román újságokat és egyéni feljegyzéseiket (Hatvanba a csoporthoz küldtük, az iratokból*

Ugyanezen a napon a 8. repülőszázad jelentette, hogy benzinhiány miatt startképtelen, és sürgősen kér 30 hordó benzint.⁵⁹² Erre azonban már nem igazán volt szükségük. Bár a berepülések az ország légtérébe még néhány napig folytatódtak – június 13-án például Sárospatak felett jelentettek ellenséges gépeket, 14-én pedig Tokaj–Sátoraljaújhely irányban végzett felderítést két ellenséges gép –, de a front súlypontjának eltolódásával a 8. repülőszázad is követte annak mozgását: június 14-én áthelyezték Győrbe. Az egység azonnal útra kelt Miskolcra, a Mátyásföldön tartózkodó rész itt várta be őket, hogy együtt induljanak új állomáshelyükre.⁵⁹³

8.2.3. REPÜLŐK ALKALMAZÁSA AZ ÉSZAKI ARCVONAL KÖZÉPSŐ ÉS NYUGATI SZAKASZÁN, 1919. JÚNIUS

A Hadsereg-főparancsnokság június 9-én úgy döntött, hogy mielőtt a hadsereg zöme a Tiszán átkelve a román haderő ellen fordul, tartósan leszámol a csehszlovák hadsereggel. Az északi arcvonal ekkorra többé-kevésbé megszilárdult és mindkét fél támadó hadműveleteket készített elő.

A harci helyzet változásait követve június 10-én ismét változott a repülőszázadok feladata és alárendeltségi viszonya. Június 11-től az alábbi alárendeltségek és beosztások léptek életbe:

- 1. repülőszázad (Kaposvár) alárendelve a II. hadtestparancsnokságnak, felderítendő körlete változatlan marad;
- 5. repülőszázad (Kecskemét) alárendelve az I. hadtestparancsnokságnak, felderítendő a Duna–Tisza, Tisza–Maros szöge, valamint a Marostól északra a Szolnok–Nagyvárad vonalig, mélységben Zombor–Zenta–Nagylak–Orosháza–Püspökladány kiterjedéssel;
- 6. és 8. harci repülőszázad (Miskolc) alárendelve a III. hadtestparancsnokságnak, felderítendő a) kelet felé Szolnok–Nagyvárad vonaltól északra, mélységben a Debrecen–Szatmárnémeti–Munkács–Ungvár vonalig, különös figyelemmel a Debrecen–Nyíregyháza vasútvonalakra. b) a Hernád és a Poprád völgyében Poprádig, különös figyelemmel az ellenséges mozgásokra, amelyeket bombavetéssel kellett zavarni;

az volt megállapítható, hogy Nyíregyházán áll a II. román lovas hadosztály). Jegygyűrűt, készpénzt, kulcsokat további parancsig itt tartjuk, valamint a pilóta igazolványát is, leghelyesebb volna azokat a tiszafüredi hídnál parlamenten útján átadni. A repülőgép felszállási helye Debrecen és pedig szolgálatilag escadrile sopwith 2-hez tartozik. A halottakat Szederkénynél eltemettük és sírjukat megjelöltük. (...) Szederkénynél eltemetett román pilóta és megfigyelő privát iratai (levelek, stb.) továbbá értéktárgyai (óra, jegygyűrű, pénz), valamint pilóta igazolványa a tiszafüredi hídnál VI. 17-én parlamentaire útján átadandó. Egy udvarias, tónusban lehetőleg francia nyelven tartott átiratban az átellenben lévő 2. román vadász hadosztály parancsnokság értesítendő, hogy nevezett repülő légi harcban hősi halált haltak és a szederkényi temetőben végtisztesség megadása mellett eltemették. Sírjuk megjelöltetett. Parancs végrehajtása jelentendő.” HM-HIM HL, MTK iratai. 613/14 hdm. 83. d.

⁵⁹² HM-HIM HL, MTK iratai. 612/1 hdm. 83. d. A zuhanás helye Tizzaszederkény (ma: Tiszaújváros).

⁵⁹³ HM-HIM HL, MTK iratai. 1174/354. sz. 110. d.

- 3. repülőszázad (Losonc) alárendelve a 80. dandárnak, felderítendő a Garam–Túróc és attól keletre fekvő völgyeket, valamint a Vág és Poprád völgyeket Poprádig, fő hangsúllyal a Garam–Túróc és Vág-völgyre, különösen megfigyelendő Ruttká környéke, amelynek vasúti állomása kedvező céltárgyak esetén bombázandó;
- 2. repülőszázad (Albertfalva) és 4. repülőszázad (Győr) alárendelve a 3. hadosztály-parancsnokságnak, felderítendő a Duna és Újbánya–Pöstyén–Göding között fekvő területek, különös figyelemmel a) Nyitra környékére b) a vasúti forgalomra c) Komáromra. Felderítési terület megoszlása: 2. repülőszázad a Nyitra folyóig terjedő területet, a 4. repülőszázad pedig attól nyugatra fekvő terület.⁵⁹⁴

Az előkészítendő hadműveletek keretében magyar részről egy nagyobb erőt a Lévától nyugatra fekvő és Párkányána–Érsekújvár vasútvonal között fekvő területen kívántak felvonultatni, majd nyugati irányban nyomulva akarták az ellenséges csapatokat megverni. Ehhez egy új, az V. hadtestparancsnokságot állították fel. A magyar hadmozdulatokkal párhuzamosan bontakozott ki a csehszlovák támadás az arcvonal több szakaszán is, Eperjes környékén indultak a magyar csapatok visszaszorítására, megállították a Selmecebánya és Besztercebánya elfoglalására készülõ egységeket, a fő harcok azonban Léva körül körvonalazódtak. A június 12-én lezajlott ún. második lévai csata a magyar 3. hadosztály győzelmével végződött, és a csehszlovák egységeket sikerült visszavetniük a Garam nyugati partjára, majd a kimerült 80. dandár is sikeresen védte meg a Zólyom felszabadítására törõ ellenséges csapatokat. Június 16-án azonban az északi arcvonal teljes szélességében megindult a napok óta előkészített csehszlovák offenzíva és ezzel együtt megsokasodtak a francia és csehszlovák repülõk támadásai is, elsõsorban a front nyugati részén. Ezért június közepétõl a 8. repülőszázadot Gyõrbe irányították a város védelmére, és egyúttal az V. hadtestparancsnokság alá rendelték. Június 18-tól két további századot is e hadtest alárendeltségébe helyeztek: 2. repülőszázad (Albertfalva), 4. repülőszázad (Gyõr), valamint a már említett 8. harci repülőszázad (Gyõrszemere), feladatuk pedig az alábbiakban lett megállapítva:

- a 2. repülőszázad feladata a Léva–Selmecebánya–Újbánya–Garam völgye–Aranyosmarót–Verebély közti területeket felderíteni, s e célból a fenti irányba naponként egy repülést végezni;
- a 4. repülőszázad felderítési körzete: Perbete–Érsekújvár–Nagysurány–Galánta–Pozsony mely terület szintén naponta berepülendõ;

⁵⁹⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 610/10. hdm. 83. d. A fentiekhez képest a június 15-i hadrend szerint a kaposvári 1. repülőszázadot az I. hadtest, az 5. repülőszázadot a 2. hadosztály, a 8. repülőszázadot pedig már a 3. hadosztály alárendeltségében tüntették fel. A rendelkezésben nem szereplõ 7. repülőszázad a Repülõcsapat Parancsnokság alá tartozott. HM-HIM HL, MTK iratai. 308. sz. 55. d.

– a 8. harci repülőszázad feladata: Győr védelmét illetően a századparancsnok önállóan végzi, másodsorban ellenséges vagy saját akciónál a gyalogsági harccal való együttműködés.⁵⁹⁵

A kibontakozó csehszlovák támadás a Sajó és a Rozsnyó völgyében sikereket is hozott a támadóknak (visszafoglalták például Rozsnyót és Rimaráhót), Léva elfoglalása azonban kudarcba fulladt, másnapra pedig az Eperjes, Kassa és Léva elleni hadműveletek lendülete is jelentősen alábbhagyott. A június 18–24. között lefolyt összecsapásokra (lásd a 19. sz. mellékletet) egyre inkább rányomta a bélyegét a Clemenceau-jegyzékkel kapcsolatos diplomáciai egyezkedés. 18-án egyrészt Eperjes körül folytak jelentősebb harcok, másrészt a magyar csapatok elfoglalták Bánkeszit, és Érsekújvárt fenyegették, amelynek birtokbavételével lényegében nyitva állt volna az út Pozsony felé. Stromfeld azonban ehelyett az V. hadtesthez beérkezett erősítéssel együtt az észak-északnyugati előrenyomulást tartotta kívánatosnak Ruttká, illetve Nyitra és Vágsellye irányába. Június 19-én még folytak a harcok Érsekújvárért és a Garam

⁵⁹⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 618/5. hdm. E helyre kívánkoznak Kerekes Józsefnek a repülők beosztására és tevékenységére vonatkozó kritikai megjegyzései: „A VI. 15.-i helyzet képének befejezéséhez tartozik még egy rövid tájékoztatás a repülés ügy állásáról. A területileg nagy és gyakran változó feladat, a rendelkezésre álló gépek csekély száma és azok korlátozott teljesítőképessége folytán, aránylag nagy igénybevételt jelentett e kezdő fegyvernem iránt.

Már említés történt arról, hogy a gépek csekély száma folytán, beosztásuk csak a hadsereg és hadtestparancsnokságokra szorítkozott és – a 80. dandár kivételével – még a hadosztályok is ritkán voltak abban a helyzetben, hogy önállóan rendelkezhetek volna repülőgépekkel. Ezek aránylag nagy részét a távoli felderítés kötötte le.

VI. 10.-én a főparancsnokság a repülőgépek beosztására még VI. 8.-i terve alapján intézkedett, ekkor még az újonnan alakított 3. hadosztálynak kellett volna átvennie az egész Garam arcvonalat. Ez a magyarázata annak, hogy a 2. és 4. repülőszázad a 3. hadosztálynál nyert beosztást. Ugyanekkor még a Tiszaátkelés is napirenden volt, ezért kapta meg a III. hadtest a 6. és 8. /egyedüli harci/ repülő századot.

A kismagyaralföldi új hadművelleti terv alapján, a felvonulás kezdetén VI. 13.-án a főparancsnokság ezen annyiban változtatott, hogy a 2. és 4. repülőszázadot a 3. hadosztály helyett VI. 14.-én du. 6^h-tól kezdve az V. hadtestnek rendelte alá.

Ennek figyelemreméltó folyománya volt: a 3. hadosztály VI. 16.-án reggel, bizonytalansággal telt helyzetében panaszkolta, hogy „Lévát ma reggel ellenséges repülő bombázta, saját repülők napok óta nem mutatkoztak”.

Ennél az esetnél érdemes egy pillanatra megállni, mert belőle néhány, nem is lényegtelen következtetést lehet levonni:

1./ A repülők beosztásának megváltoztatásáról szóló intézkedést, Hughes-közvetítéssel, elsőnek az V. hadtest kijelölt vezérkari főnöke VI. 13.-án du. 6^h-kor kapta meg, utána rövidesen a 3. hadosztályparancsnokság Ipolyságon, utána telefonon a repülő csapatok főparancsnoksága Budapesten.

2./ Az első következtetés parancstechnikai természetű: mint a 3. hadosztály jelentéséből látható, a repülőkre nézve VI. 14.-én inter regnum állott be. Sem a régi, sem az új parancsnokság nem intézkedett velük.

3./ a másik következtetés, hogy a főparancsnokság természetesnek találta volna, hogy az új hadtestparancsnokság már Párkányánára érkezése előtt felvegye a kapcsolatot a Garam menti csapatokkal és eseményekkel. Ugyanez nyilvánul meg a főparancsnokság közlésében, a csehek állítólagos visszavonulásáról Érsekújvár és Komárom felé, valamint abban a tájékoztatásban, hogy ezt a hírt a 4. repülő századnak kell ellenőriznie. A hadtestparancsnokság részéről ilyen törekvés, a kapcsolat előzetes felvételéről nem igen volt tapasztalható.

4./ De a repülők még mindig megjelenhettek volna VI. 15.-én Léva felett. Hogy ez nem történt meg, az csak azt mutatja, hogy az V. hadtestparancsnokság beérkezése után sem érezte át a lévai helyzet kiélezett voltát.

A repülőszázadok beosztását és állományát a mellékletek között lévő hadrend mutatja. Ezen még annyi változtatás történt, hogy miután a főparancsnokság VI. 12.-étől kezdve a III. hadtest feladatának kevesebb fontosságot tulajdonított, a 8. harci repülőszázadot is az V. hadtest rendelkezésére, Győrbe helyezte át.

Ez mindenestre összefüggésben állott azzal, hogy 4 ellenséges repülőgép három napon belül kétszer bombázta és gépfegyverekkel lőtte az almásfüzitői petróleum finomítót.” HM-HIM HL, Tgy. 2322. IX. köt. p. 249–251. A hivatkozott repülőesemények részleteit lásd a következő alfejezet vonatkozó részében.

völgyében, de ezen a napon érkeztek meg az V. hadosztályhoz az antanttal folyó tárgyalásokról, és az északi hadjárat során felszabadított területek kiürítéséről szóló újsághírek, amelyek következtében a katonák harci kedve erősen hanyatlani kezdett. A következő néhány napban az alakulatok az állásaikat nagyrészt megtartották, esetenként még támadások is előfordultak, ám június 24-én 5.00-kor a Vörös Hadsereg főparancsnoksága és a csehszlovák részről megbízott francia Pellé tábornok közötti többszöri jegyzékváltást követően érvénybe lépett a fegyverszünet az északi fronton, majd június 30-án elrendelték az északi területek kiürítését.⁵⁹⁶

8.2.3.1. Légítámadások taktikai és stratégiai célpontok ellen

A magyar csapatok előrenyomulása következtében folyamatosan hátráló csehszlovák egységek június 10-én már jelentős ellenállást mutattak az északi arcvonal nyugati szárnyán, majd június 16-án az arcvonal egész szélességében megindult a csehszlovák csapatok napok óta előkészített ellentámadása. A támadás előkészületeivel és a harcokkal párhuzamosan a légi tevékenység is megélénkült ebben a térségben, és korábban nem látott intenzitást ért el, elsősorban a francia repülőszázad jóvoltából.

1919. június 7-én reggel hajtotta végre első támadását a Georges Lachmann kapitány parancsnoksága alatt álló nyugat-szlovákiai repülőcsoport, amely az Escadrille BR 590 mellett a csehszlovák 1. polni letecka setninát foglalta magában. Előbbi öt repülőgépe – négy Bréguet XIV A.2 bombázó, egy SPAD vadászgép kíséretében – valamint utóbbi egység egyetlen repülőképes Hansa-Brandenburg C.I-es felderítőgépe bombázta Érsekújvár pályaudvarát 8.00-kor, a gépek bombarakománya a vágányokra és a pályaudvarra hullott.⁵⁹⁷ Másnap délelőtt az egyik Bréguet bombázó cseh személyzetével – Bedřich Starý és Josef Hamšík főhadnagyokkal – felderítést végzett Léva irányában, és öt bombát dobott a vasútállomásra, amelyből csak kettő robbant fel.⁵⁹⁸ Délután 17.00-kor három Bréguet emelkedett levegőbe, és repült vasúti célpontok támadására: a Roussin-Mongardien legénység Várad (Barsvárad, ma: Tekovský Hrádok,

⁵⁹⁶ Az északi hadjárat kiemelkedő sikereinek kulcsai a következők voltak: a hadműveleti cél helyes meghatározása (melyik szemben álló félre kell az első csapást mérni), a hadjárat folyamán a változó körülmények megfelelő felismerése, és az azokhoz való alkalmazkodás a Hadsereg-főparancsnokság részéről, a hadműveleti kezdeményezés közben tartása a kedvezőtlen erőviszonyok mellett is a hadjárat teljes időszaka alatt, az erők és eszközök zömének a döntő csapás irányában való összpontosításának merész alkalmazása a hadvezetés által (Stromfeld ún. pofozógép taktikája az ellenséges túlerővel szemben), a hadműveleti tartalékokkal történő jó gazdálkodás, a csapatok együttműködésének biztosítása, a tüzérségi fölény, a páncélvonalok szerepe, és a katonák harckészsége.

⁵⁹⁷ VÚA-VHA Commandement du Groupement de Slovaquie, Etat-Major, Operacni oddeleni, N° 3.640/op. Egy másik forrás szerint a június 7-i Érsekújvár elleni légítámadás 9.30 körül történt, és a vasútállomás bombázása során két polgári személy életét veszítette. Krpelec, 1936. p. 256.

⁵⁹⁸ VÚA-VHA Commandement du Groupement de Slovaquie, Etat-Major, Aviation, N° -. (Compte rendu des opérations du matin, le 8 Juin 1919.) Egy, a lévai eseményekre történő visszaemlékezés szerint: „1919. június 7-én a mi repülőgépünk is megjelent, és ezután naponta érkezett, és jelentős károkat okozott a bolsevikoknak. Ennek ellensúlyozására a bolsevikok a katolikus templom tornyában egy csapat katonát helyeztek el, akik riadót fújnak, amikor észrevették a repülőgépet. A jelre az emberek a pincébe menekültek.” Medvecký, 1930. p. 260.

Szlovákia) állomáson egy vonatot vett célba egy bombával, három másikat pedig a lévai állomásra dobott, de csak az egyik robbant fel, az állomással szemben lévő házat érte találat; a Starý-Hamšík páros sikertelenül támadott egy vonatot három bombával Udvard (ma: Dvory nad Žitavou, Szlovákia) vasútállomásán (egyik sem robbant), egy másikat pedig a perbetei vasútállomás felett oldott ki; a Soubira-Adam egység Párkány (ma: Štúrovo, Szlovákia) és Udvard között egy magyar páncélvonatra ledobott hat bombája közül négy robbant a célpont közelében.⁵⁹⁹ A következő néhány nap eseményeinél a cseh és magyar források között felmerül némi eltérés és az ebből fakadó kérdések. Magyar adatok szerint június 9-én, 18.35-kor (más adatok szerint 18.30-kor) egy ellenséges repülőgép három bombát dobott Almásfüzitőre, majd a csehszlovák vonalak felé távozott.⁶⁰⁰ A győri állomásparancsnokság jelentése szerint a gép egy olasz Caproni típusú bombázó volt, a bombák közül kettő az olajfinomítóra, egy pedig a vasútra hullott, különösebb kárt nem okozott.⁶⁰¹ Június 12-én 6.55-kor két újabb repülőgép jelent meg Almásfüzitő felett, és 18-20 bombát dobott az olajfinomítóra, amelyből 15 fel is robbant. Távozáskor a repülőgépek gépfegyvertűz alá vették az almásfüzitői országutat is, az okozott károkról azonban ez esetben nem maradt fenn adat.⁶⁰² A hivatalos jelentéseket kiegészítendő, egy helytörténeti munka további adalékokkal is szolgál: „*A telepet cseh repülőgépek bombázták. Öt repülőgép, összesen negyvennégy bombát dobott a gyárra. Szerencsére csak az üres tartályokat és hordókat találták el, nagyobb kárt nem okoztak.*”⁶⁰³

A fenti beszámolóban említett bombák száma – a csehszlovák és francia alakulatok repülőgépeinek teherbírásának ismeretében – kiemelkedően magas, már a 18-20 bomba is jelentős mennyiségnek számít, nemhogy a 44, amelynek valóságtartalma nyilván megkérdőjelezhető. Mindezt tetézi, hogy egyik ellenséges repülőegység kimutatásai közt sem szerepel támadás Almásfüzitő ellen, amely még a rendelkezésre álló napi jelentések hiányosságait figyelembe véve is különös, az összesítő jelentések és a repülési kimutatások ugyanis hallgatnak az eset(ek)ről.

1919. július 2-án egy cikk jelent meg a New York Times-ban a következő szöveggel: „*A Vacuum Oil Company, a Standard Oil leányvállalata, amelynek értékes vagyona van Almásfüzitő [sic!], azzal vádolja a csehszlovákokat, hogy a magyarok ellen harcolva a térségben,*

⁵⁹⁹ Kaše–Lukeš, 2008/3. p. 11–13.; VÚA-VHA Commandement du Groupement de Slovaquie, Etat-Major, Aviation, N° 3.

⁶⁰⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 63/39. 121. sz. 63. d.; 119/1. 137/10. hdm. 19. sz. 119. d.

⁶⁰¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 119/1. 137/10. hdm. 19. sz. 119. d.

⁶⁰² HM-HIM HL, MTK iratai. 119/2. 137/12. hdm. 19. sz. 119. d.

⁶⁰³ Makkay, 1977. p. 10. A kézirat megemlíti, hogy a gyár 1919–1921 között nem üzemelt, és az alkalmazottak nagy részét elbocsátották. Ennek okát a nyersolajhiányban kell keresni, amelyre a lengyel kormány kiviteli tilalmat rendelt el.

repülőgépekről bombákat dobtak, elpusztítva értékes vagyonának nagy részét. A vállalat azt állítja, hogy már májusban figyelmeztette a kormányt, hogy ilyesmire számítani lehet, ennek ellenére június 16-tól 20-ig kitartóan bombázták a gyárat.

*A vállalat kártérítési igényt támaszt a csehszlovák kormánnyal szemben, és az ügyet a bécsi amerikai képviselő tudomására hozta.*⁶⁰⁴

A csehszlovák Védelmi Minisztérium vizsgálatot indított az eset kapcsán, miszerint a csehszlovák repülők 1919. június 16-án és(!) 20-án bombázták az almásfüzitői olajfinomítót, az eredeti, a panasz kivizsgálást és arról szóló jelentést kérő iraton azonban egy kézzel írt feljegyzés szerepel: „Nem érkezett válasz”.⁶⁰⁵ Tekintettel arra, hogy csehszlovák forrásokban további információ nem lelhető fel, az egyes repülőalakulatok bevetéseinél Almásfüzitő mint célpont nem szerepel, az ellentmondás feloldására jelenleg nincs lehetőség.⁶⁰⁶ Ugyanakkor iránymutató az 1919. június 6–12. közötti repülő tevékenységről készült francia összefoglaló jelentés, amelyben Füzitő a bombázott célpontok között szerepel, a későbbi (jún. 13–30.), hasonló jelentésben viszont nem.⁶⁰⁷

Ezekben a napokban – ahogy már a korábbiakban is látható volt – Léva felett több alkalommal megjelentek az ellenséges repülőgépek, tevékenységükről a helyi sajtó részletesen beszámolt: „*Múlt vasárnap [jún. 8.] és hétfőn [jún. 9.] cseh repülőgépek keringtek a város felett és néhány bombát is dobtak le; ezek közül az egyik a vasúti állomás közelében robbant fel; a nagy légnyomás folytán a vasúti állomás épületének több ablaka összetört; de a bomba sem az épületben, sem a pályatestben kárt nem okozott.*

Kedden [jún. 10.] délután ismét megjelent Léva fölött egy cseh repülőgép, amely valószínűleg a Kossuth Lajos téren álló sok kocsit elpusztítására szánta ledobott bombáját; ez azonban célt tévesztve, a városi szállodára esett; tűz támadt a nyomában a szálloda padlásán, de rövid idő alatt eloltották. A bomba által okozott kár csekély.

⁶⁰⁴ *Claim against the Czechs. Vacuum Oil Company Seeks Damages for Destruction by Air Bombs.* - In. New York Times, July 2, 1919. - p. 15. Az amerikai Standard Oil Co. alapította Vacuum Oil Co. Rt. 1907-ben létesített kőolajfinomítót Almásfüzitőn.

⁶⁰⁵ Kaše–Lukeš, 2008/3. p. 19.

⁶⁰⁶ A magyar sajtóban mindössze egyetlen említést sikerült találni, 68 évvel az események után. Eszerint Lantos Bertalan, Komárom megye kormányzótanácsi biztosa „Almásfüzitőn felmérte a cseh repülők okozta kárt, s intézkedett a családok biztonságba helyezéséről, ha a támadás folytatódna”. A cikk dátumot azonban nem társít a támadáshoz. Száz éve született Lantos Bertalan. Magyar Vasutas, 31. évf. 6. sz. (1987.03.26.) p. 3.

⁶⁰⁷ VÚA-VHA Commandement du Groupement de Slovaquie, Etat-Major, Aviation, Escadrille Br.590, N° 8. A fentieket támaszthatja alá, hogy míg az összesítő jelentés 34 bevetést említ a hivatkozott héten, addig – az utólag összeállított – repülési napló 31 bevetést tartalmaz ugyanezen időintervallumban.

E hó 11-én, szerdán, ismét izgalmas órákat állottunk ki. Az ágyúk tüzelése szünetelt ugyan, de délelőtt 10 óra után három ellenséges repülőgép jelent meg a város fölött és egy óránál hosszabb ideig retgették a lakosságot, mert gépfegyvertüzelésükkel és bombákkal árasztották el az utcákat. A repülőgépek olasz típusúak voltak és oly mélyen ereszkedtek le, hogy szabad szemmel is kivehettük a rajtuk lévő alakokat. A mi géppuskáink tüzeltek a repülőkre, sőt a katonák is több helyen lőttek rájuk, de nem bírták harcképtelenné tenni. A ledobott bombák és később az ellenség ágyúinak lövedékei számos épületet eltaláltak és néhány helyen a házak fedelét és a szobák mennyezetét is megrongálták. A bombák három embert is megöltek.”⁶⁰⁸

Összevetve a fentiekkel: a magyar repülőgépek egyetlen támadást hajtottak végre ebben az időszakban, június 10-én a Nyitrára a ledobott három bomba telitalálatáról számolt be a legénység.⁶⁰⁹

Június 12-én 6.30-kor ellenséges repülőgép jelent meg Győr felett is, és négy bombát dobott le, amelyek kisebb méretűek voltak – a jelentés szerint 10-12 kg-osak, a valóságban 10 kg-osak – így túl nagy kárt sehol sem okoztak. Az egyik bombát az ágyúgyárnak⁶¹⁰ szánták, de a gyár előtt lévő térségen robbant fel, a légnyomás és a bomba szilánkjai mindössze néhány ablakot törtek be. A másik bomba a Wernstadti szövőgyár udvarán esett le, de nem explodált – a repülőosztag katonái távolították el. A harmadik bomba a teherpályaudvaron a Nirnsee szállást találta el – senki nem sérült meg, a robbanás mindössze a sertésállományban okozott kárt. A negyedik, a nádorvárosi régi városháza épületére (amelyet a Vörös Őrség használt) esett bomba átszakította a tetőzetet, és a padláson robbant fel, a gerendázatot azonban már nem tudta

⁶⁰⁸ *A csehek támadásai Léva ellen.* - In. Bars megyei Népszava, 1. évf. 3. sz. (1919.06.15.) - p. 3–4. A június 10-i támadásról a 3. hadosztályparancsnokság is tett jelentése, eszerint 18.00 körül kettő bombát dobott egy ellenséges repülő Lévára. A másnapi bombázáshoz viszont a szemben álló fél részéről nem lehet bevetést társítani a rendelkezésre álló források alapján. Az áldozatok közül egyetlen személy azonosítható: Sebő István 27 éves betűszedőt a Takarékpénztár épülete közelében találta el a felrobbant bomba szilánkjai, másnap reggel halt bele a sérüléseibe, és június 13-án 17.00-kor helyezték örök nyugalomra. *A bombázás áldozata.* - In. Bars megyei Népszava, 1. évf. 3. sz. (1919.06.15.) - p. 4.; *Halálozás.* - In. Bars megyei Népszava, 1. évf. 3. sz. (1919.06.15.) - p. 4. A fenti bombázások közül magyar jelentések egyedül a 10-i esetről számolnak be, eszerint az ellenséges repülőök 18.00 körül kettő bombát dobtak a városra. HM-HIM HL, MTK iratai. 117/1. hdm. 119. d.

⁶⁰⁹ A 2. repülőszázad gépe eredetileg Ruttka bombázására és a Vág-völgy felderítésére indult, Nagytapolcsányánál (ma: Topoľčany, Szlovákia) azonban esőbe került és kénytelen volt visszafordulni. Ezt követően szórta le bombáit a személyzet a nyitrai pályaudvarra. HM-HIM HL, MTK iratai. 137/11. hdm. 19. sz. 119. d. Hogy milyen sűrűn találkoztak a csehszlovák katonák magyar repülőgéppel ezen az arcvonalszakaszon, jól szemlélteti a csehszlovák 35. gyalogezred esete. Az I./35. zászlóalj június 9-i beszámolója szerint „*A bolsevikok ezen a napon használtak először és utoljára repülőgépeket is ezekben a harcokban.*” A repülőgép 14.00 és 15.00 között Tekovo felett körözött, ledobott egy bombát is, amely megölt néhány lovat, és összetört egy élelmiszert szállító szekeret. Bezrouk, 1936. p. 288.

⁶¹⁰ Az elsődleges győri célpontnak számító Magyar Ágyúgyár Rt. (Ungarische Kanonenfabriks Aktiengesellschaft) Közép-Európa egyik legnagyobb és legmodernebb ágyúgyárának számított, amelyet a magyar állam a plzeňi Skoda Művekkel (az esseni Krupp Művek közreműködésével) alapított 1913-ban. Az 1914 januárjában kezdődött építkezés 1916-ban fejeződött be, és a világháború végéig 7,5-30,5 cm kaliberű lövegeket, ágyúalkatrészeket és aknavetőket gyártottak. Ágyúgyár, s.d. p. 1.

áttörni, egy szilánkja viszont könnyebben megsebesített egy volt őrmestert a combján. Ezenkívül a robbanások közelében néhány helyen a távíró és a telefonvezeték rongálódott meg. A repülőgép 10.30 körül visszatért, ez alkalommal gépfegyverből tüzelt a városra, valamint egy bombát is dobott, amely a marhavásártéren esett le és robbant fel, de nem okozott kárt.⁶¹¹ Egy jelentés szerint a második alkalommal támadó gép két bombát oldott ki, amelyek közül az egyik a vagongyárba, a másik pedig a hajóállomásra esett.⁶¹²

A reggeli támadó Roussin főhadnagy, a pozsonyi különítmény parancsnoka és megfigyelője Gigueux főhadnagy volt, jelentésük szerint az ágyúgyárat és a pályaudvart támadták, és négy robbanást figyeltek meg. Feljegyzése szerint az egyik bomba a síneken robbant, egy másik eltalált egy házat a pályaudvar közelében, két bomba pedig a gyár udvarán robbant fel. A második látogatást a dokumentumok szerint minden bizonnyal ugyanez a személyzet hajtott végre.⁶¹³

Ha a méreteikre tekintettel kis túlzással is, de kijelenthetjük, hogy az Almásfüzitő és Győr ellen végrehajtott támadások voltak az első, Magyarország ellen intézett stratégiai (jellegű) bombatámadások.

Az első légitámadás, amely Győrt érte – bár nem okozott nagy kárt – de a város vezetésére és lakosságára kellő lélektani hatást gyakorolt. A Győr városi és megyei Direktórium, valamint a Győri katonai kerületi parancsnokság már másnap kihirdette a „Repülőátadások esetén követendő eljárás”-t. A lakosság felkészítése mellett megfigyelőállomásokról kémlelték Győr légterét, hogy időben leadhassák a figyelmeztető jelet a városban, a repülőtéren pedig folyamatosan készséget tartott egy vagy két vadászgép.⁶¹⁴

E helyen érdemes szétválasztani a következő másfél hét eseményeit a frontvonal mögötti, stratégiai céllal történt támadásokat (Győr) a Léva körül folyó harcok befolyásolása céljából végrehajtott támadásoktól.

Június 13-án 19.00-kor egy ellenséges repülőgép jelent meg Győr felett és géppuskából „lövöldözött”, 18.40-kor és 19.30-kor pedig Komárom-Újváros kapott hasonló látogatást, itt a hídőrséget lőtte fedélzeti géppuskájával a támadót.⁶¹⁵

⁶¹¹ *Repülőátadás Győr ellen.* - In. Győri Hírlap, 34. évf. 133. szám. (1919.06.13.) - p. 3.; *Repülőátadás Győr ellen.* - In. Testvériség, 3. évf. 83. szám. (1919.06.13.) - p. 2.

⁶¹² HM-HIM HL, MTK iratai. 119/2. hdm., 137/12. hdm. 19. sz. 119. d.

⁶¹³ VÚA-VHA Escadrille Br.590, Détachement de Bratislava. Compte rendu journalier, Journée du 12 Juin 1919.

⁶¹⁴ *Repülőátadások esetén követendő eljárás.* - In. Győri Hírlap, 34. évf. 134. sz. (1919.06.14.) - p. 3.; HM-HIM HL, MTK iratai. 413. hdm. 117. d.

⁶¹⁵ HM-HIM HL, MTK iratai. 119/2. hdm., 137/13. hdm. 19. sz. 119. d.

Az első bombázásokat követően a riasztórendszer és a folyamatos készség hamarosan eredményre vezetett Győrben, már június 14-én, amikor újabb támadás érte a várost. A győri parancsnokság június 15-i jelentése szerint: „*Tegnap du. 6 óra 30 perckor egy ellenséges repülőgép a győri repülőtérrre 4 gyújtóbombát dobott le. Az ellenséges repülő elűzésére egy saját gépünk szállt fel. Rövid légi harc után az ellenséges repülő siklórepüléssel a Duna felé elszállt. Az ellenséges repülő bombáival kárt nem okozott.*”⁶¹⁶ A betolakodó elhárítására Kretz József pilóta emelkedett levegőbe, akit készsége alatt riasztottak, és a hivatalos álláspont szerint lelőtte az ellenséges gépet – ez utóbbi azonban nem felel meg a valóságnak.⁶¹⁷ Georges M. Lachmann kapitány beszámolójából ismert, hogy a támadó Bréguet bombázó fedélzetén François Fogues hadnagy pilóta és Robert Ellner kapitány megfigyelő ült, akik sikeresen elmenekültek a magyar Aviatik vadászgép elől.⁶¹⁸

Június 17-én ismét légitámadás érte Győr városát, de a ledobott két bomba lakatlan területre esett. A forrásként szolgáló helytörténeti munka szerint két saját gépünk felszállt, és felvette a harcot a betolakodókkal, akiket üldözőbe véve 2800 méter magasságból 1000 méterre szorítottak le, majd a támadókat túlzavarták a határon,⁶¹⁹ – ezt azonban más forrás nem erősíti meg egyik oldalon sem, sőt, Lachmann szerint a június 14-i volt az egyetlen összetűzés a levegőben a felek között. Ezen a napon hat felderítő-bombázó akciót hajtott végre a francia alakulat.

A június 19-i Győr elleni támadásról fennmaradt jelentés a következőkről számol be: „*de. 11.45-kor egy ismeretlen típusú ellenséges repülőgép Győr városát bombázta, 2 bombát dobott le, melyek az ágyúgyári étkezdét találta el. Emberi kár nem történt.*”⁶²⁰ E napon az Escadrille BR 590 repülési naplója szerint a Pouliquen-Ellner páros repült egyedül, amely valószínűsíti, de egyértelműen nem bizonyítja, hogy az ő számlájukra írható a bombázás.

A fenti támadások esetében kevés szó esik a magyar repülőkről, holott a Győrben települt 4. repülőszázad – amely vadászgépekkel is rendelkezett – mellett a város védelmére Győrbe, majd Győrszemerére telepítették a 8. repülőszázadot is. A két egység pilótái június 14–23. között szinte minden nap levegőbe emelkedtek ellenséges repülőgép elhárítására, 23 beve-

⁶¹⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 137/15. hdm. 19. sz. 119. d.

⁶¹⁷ A korabeli híradás szerint „Kretz József táborig pilóta „Berg” együléses gépével a bombázó „Pepiku”-t (a cseh gép gúnyneve) rövid légi harcban leszedte”. Itt a dátumot is tévesen június 15-ére adták meg. Aviatika, 1. évf. 9–10. sz. (1919.07.10.) p. 136. Ez, és a hasonló tévedésekre és túlzásokra alapozott beszámolók beépültek a későbbi repüléstörténeti munkákba. Csanádi–Nagyvárad–Winkler, 1977. p. 112.

⁶¹⁸ VÚA-VHA Commandement du Groupement de Slovaquie, Etat-Major, Aviation, Escadrille Br.590, N° 9 R. A század repülési naplójában nem szerepel ez a bevetés.

⁶¹⁹ Gőcze–Perepatits, 1964. p. 141.

⁶²⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 63/41. 125. sz. 63. d.

tésükből pedig 14 kimondottan Győr védelmében történt. Ennek ellenére a magyar repülők jelenléte elenyészőnek tűnt a francia és csehszlovák repülőgépek tevékenységéhez képest, amely a helyben élők és harcolók számára is szembeötlő volt.

A 8. repülőszázad pilótái június 21-én egy látványos búcsúakcióval tették emlékezetessé a győri tartózkodásukat. Előző napon egy felderítés során felfedezték a csehek egyik kísérő repülőterét Nemesócsán (mindössze 37 km-re Győrtől), a hangár előtt két géppel. Másnap délután már hét Fokker és Aviatik vadászgép, valamint egy, a győri századtól kölcsönkért Hansa-Brandenburg felderítőgép szállt fel azzal a céllal, hogy a felderítőgépen ülő másik pilóta átrepüli Győrbe az egyik repülőgépet, a többit pedig felgyűjtják – a huszáros bravúr azonban nem hozta meg a tervezett sikert.⁶²¹

A franciák nem hagyták válasz nélkül a magyar akciót: 18.45-kor ellenséges repülőgép jelent meg Győr felett és két bomba ledobásával adta meg a választ, amelyek közül egyik az öntöde épületére, a másik a gyáron kívül esett le. Emberéletben nem esett kár ez alkalommal sem.⁶²² A Joseph Pouliquen vezette francia repülőgépről Josef Hamsík hadnagy valójában három bombát dobott az ágyúgyárra, a 20 kg-os robbanószerkezetek közül az ő megfigyelésük szerint is egy találta el az üzemet.⁶²³

Június 13-án az Escadrille BR 590 gépei több támadást intéztek a Párkány és Kürt (ma: Strekov, Szlovákia) vasútvonal több kilométeres szakaszán. A Stary-Hamsík csehszlovák légénység Párkányt látogatta meg, hat bombát dobtak le, négy robbanást regisztráltak, ebből hármat az állomáson, emellett pedig egy páncélvonatot is géppuskatűz alá vettek. A René Roussin hadnagy vezette Bréguet a Duna déli partján végrehajtott rutinfelderítés mellett megtámadott egy páncélozott vonatot Kisújfalunál (ma: Nová Vieska, Szlovákia), Gigleux főhadnagy hat bombát dobott rá, amelyek közül öt robbant fel, de találatról nem esik szó a jelentésben. François Fogues alhadnagy és Robert Ellner kapitány ugyanitt tevékenykedett a nap folyamán, négy bombát dobtak le, közülük kettő Kisújfalu vasútállomásán csapódott be, másik kettőt a Kőbölkút (ma: Gbelce, Szlovákia) vasútállomásán felfedezett két vonatra szórtak. Joseph Pouliquen alhadnagy és Raymond Coutem szerelő pedig kőbölkúti téglagyárnál felfedezett magyar

⁶²¹ Gazsi, 1959. p. 9.; *Hírek*. - In. Aviatika, 1. évf. 9–10. sz. (1919.07.10.) - p. 159. A beszámoló szerint hat vadászgép – Újváry, Storcz, Takács, Kasza, Kirják, Klein pilótákkal – fedezte az akciót, egymás után csaptak le, és gépfegyvereik tüze elől szerteszét szaladt a repülőter személyzete és katonasága. Sajnos, a csehszlovák repülőgépek már nem voltak a repülőtéren, így a leszálló Szoláry és a felderítőgép két pilótája, Ezer és Tüzkő kénytelen volt rögtönözni. Megfogtak egy nagy vászonponyvát, és mindent beleszórtak, ami hirtelen a kezük ügyébe akadt. Ezenkívül egy kis üzenetet is hagytak ott: „Átvételi elismervény. Ma itt jártunk repülőtereteken – elvittünk mindent, amit találtunk, mit jelen levelünkkel nyugtázunk. Az ellennyugtáért Pozsonyba megyünk el. Hány-század.” 18.00 körül mindegyik gép sértetlenül leszállt a saját repülőtéren.

⁶²² HM-HIM HL, MTK iratai. 137/22. hdm. 19. sz. 119. d.

⁶²³ VÚA-VHA Commandement du Groupement de la Slovaquie Occidentale, Etat-Major, Aviation, N° 17.

csapatokra dobott hat bombát, amelyek közül ötöt jól elhelyezett találatként regisztráltak. Ebben az esetben némi eredményt is elért a rögtönzött légvédelem: a bombázó tíz találattal tért vissza a repülőterére (az egyik törzsmerevítőt és az egyik kábelt lőtték el).⁶²⁴ Az 1. letecká setnina egy Hansa Brandenburg C.I-ese is felszállt ezen a napon a lévai pályaudvar támadására, amelynek során négy bombát oldott ki, majd 21.00-kor landolt a repülőtéren.⁶²⁵

A francia és csehszlovák repülőgépek június 14–19. közötti tevékenységét nehéz rekonstruálni, mivel ezen időszak jelentései nem maradtak fenn. A súlypont azonban egyértelműen a Léva környéki harcok támogatásán volt, mivel 15-én a csehszlovákok megindították a város elleni támadásukat.

A magyar forrásokból tudható, hogy 14-én 6.20-kor ellenséges repülőgép jelent meg Szölgyén felett, és géppuskával lőtte az ottani magyar csapatokat. Két repülőgép hat bombát dobott a párkányánai vasútállomásra (kettő nem robbant fel), de bombákat dobtak Kőbölkútra és Muzslára is. A repülőtéradások miatt és azok elhárítására a 8. hadosztály-parancsnokság géppuskákat állított fel Párkányánánál, egyben felhívta a főparancsnokság figyelmét a fontos vasúti forgalom veszélyeztetettségére és légelhárító lövegeket kért (arra hivatkozva, hogy tudomásuk szerint öt légelhárító löveg áll rendelkezésre Hajmáskéren).⁶²⁶

Június 16-ától az Escadrille BR 590 tevékenysége Léva környékére összpontosult, amelyben az 1. letecká setnina néhány használható repülőgépe is részt vett. Az első napon a francia század bombázói 12 légitámadást intéztek a város ellen, ennek során 43 bombát dobtak le, másnap pedig kilenc támadás során 46 bomba hullott Lévára. A korábban alkalmazott 10 kg-os bombákat ekkor már a megbízhatóbb 20 kg-osokkal helyettesítették.⁶²⁷ Az 1. letecká setnina hat támadást hajtott végre Léva ellen június 16-án, közülük kettő esetében maradtak fenn részletes jelentések. A 27.64 jelű Hansa Brandenburg C.I Alois Vrecl szakaszvezető pilótával és Vladimír Skrejšovský hadnagy megfigyelővel 17.30-kor szállt fel Pezinok repülőteréről, és négy bombát dobott a pályaudvarra, egyet pedig a városra, majd 19.35-kor simán landolt Pezinokon. A 129.18 jelű Hansa Brandenburg C.I 18.30-kor emelkedett levegőbe Nyitra (ma:

⁶²⁴ VÚA-VHA Commandement du Groupement de Slovaquie, Etat-Major, N° 9.

⁶²⁵ Kaše–Lukeš, 2008/1. p. 29.

⁶²⁶ HM-HIM HL, Tgy. 2322. VIII. köt. p. 159–160.

⁶²⁷ VÚA-VHA Commandement du Groupement de Slovaquie, Etat-Major, Aviation, Escadrille Br.590, N° 9 R. A repülési naplók szerint a francia század 16-án nyolc, 17-én hat, 18-án nyolc, 19-én pedig egy bevetést hajtott végre, mag a csehszlovák század 16-án és 17-én hat-hat bevetést.

Nitra, Szlovákia) repteréről Bohuslav Hrazdil szakaszvezető pilótával és František Weinert főhadnagy megfigyelővel az ülésében, aki egy 100 kocsiból álló magyar trénre dobott három bombát Léva környékén és 19.40-kor szállt le Pezinok repülőterén.⁶²⁸

A június 16-18-i események részleteiről még beszámolt a helyi sajtó, amely a legrészletesebb forrásnak számít: „*Hétfőn [jún. 16.] reggel 6 órakor 4, majd 5 cseh repülőgép kémlelte ágyúink helyét. Sűrűn kattogtatták a géppuskákat és több bombát is dobtak a városra, amelyek között több nem explodált. Néhány épület megrongálódott a bombáktól, de emberéletben nem esett semmi kár.*

Kedden [jún. 17.] is több ellenséges repülőgép jelent meg a város fölött; géppuskáztak, bombáztak; de lényegesebb kárt nem tettek.

Szerdán [jún. 18.] délelőtt, 10 óra tájban, két cseh repülőgép északnyugatról jött Léva felé. A gépek néhányszor körülrepülték a várost és északi irányban távoztak. (...) Műszaki katonáink délután a lövöldében robbantották fel azokat a bombákat, amelyeket a cseh repülőgépek dobtak a város egyes pontjaira, de nem explodáltak.”⁶²⁹

A Léva elleni, immár jelentősnek számító ellenséges repülőtevékenység elhárítására június 18-án a 8. repülőszázad parancsot kapott, hogy Léva irányába kettő géppel szálljon fel, elhárítani az esetleges repülőtémadásokat, és mivel hasonló témadások naponta előfordulnak, a következő napokon is végezzenek Léva körül cirkáló repüléseket. A parancs előírta továbbá, hogy az arra alkalmas ellenséges célok tűz alá veendők Léva körül.⁶³⁰ Ezenkívül, mivel a magyar csapatok elérték Érsekújvárt és Bánkeszit, és június 19-től Vágsellye irányába tervezték az előrenyomulást, a 8. repülőszázadot utasította az V. hadtest parancsnoksága, hogy 19-én főleg a délutáni órákban az Érsekújvár–Bánkeszi–Nagysurány–Tótmegyer körletben végrehajtandó csoportosulás védelmében légi szolgálatot tartsanak, jelentve minden ellenséges csapateltolást és esetleges témadási előkészületet, valamint hogy elhárítsák az ellenséges repülőgépek témadásait.⁶³¹ A június 18-i felszállásnak a 8. repülőszázad repülési kimutatásaiban nincs nyoma, a győri század pilótája, Kolba Árpád azonban végzett felderítést aznap Léva–Aranyosmarót irányába vadászgépével, míg az egyik kétüléses Nemesócsa–Komárom térségében derí-

⁶²⁸ VÚA-VHA I^e C^{ie} de l’Aviation á Pezinec/1. letecká setnina Pezinec. 16/6.

⁶²⁹ *A csehek témadásai Léva ellen.* - In. Barsmegyei Népszava, 1. évf. 4. sz. (1919.06.20.) - p. 3.

⁶³⁰ HM-HIM HL, MTK iratai. 618/5. hdm. 119. d.

⁶³¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 618/22. hdm. 119. d.

tette fel a helyzetet. A következő napokon viszont már a 8. repülőszázad indult Érsekújvár irányába, 20-án pedig Tótmegyernél két vasúti szerelvényt is támadtak géppuskatűzzel,⁶³² de állandó repülő jelenlétre utaló nagyobb számú bevetés nem látható a repülési kimutatásokban és jelentésekben.

Június 20-tól az Escadrille BR 590 Érsekújvár védelmében vett részt, és Nemesócsa (ma: Zemianská Olča, Szlovákia) repülőteréről teljesítette bevetéseit. Ezen a napon a René Roussin és Viktor Adam alkotta legénység az Udvard települést és vasútállomását támadta, valamint a lövészárkok vonalakat Érsekújvártól északra és Kiskeszi települését (ma: Nagykeszi/Velké Kosihy része, Szlovákia) összesen 10 db 20 kg-os bombával, kettő gyújtóbombával, továbbá 1300 lövést adtak le az első vonalakra és vonatokra.

A Joseph Pouliquen és Robert Ellner páros Udvard és Perbete vasútállomására és az ott található vonatokra összpontosított, és négy felszállás során 12 20 kg-os bombát és egy gyújtóbombát dobott le, emellett szintén géppuskázták a vonalakat, településeket és vonatokat, valamint felderítették a Dunától délre lévő területeket. Fougés őrmester pilóta és Combaul szerelő géppuskás szintén három bevetést teljesített, amelyek során Érsekújvártól északkeletre, keletre és délkeletre fekvő térségben szórták le kilenc 20 kg-os bombájukat, és természetesen géppuskázták is az ellenséges célpontokat. Tíz bevetés során tehát 31 20 kg-os bombát és három gyújtóbombát juttattak a célpontokra.⁶³³ Mindezek hatását illetően a magyar oldalon annyi ismert, hogy 7.00-9.00 között három repülőgép az érsekújvár–perbetei vasútvonal mentén és a vasútállomásokon a magyar csapatokat bombákkal és géppuskatűzzel támadták, amelynek eredménye: „állítólag halottunk és sebesültek a pályán és Perbetén”.⁶³⁴

Június 21-én délelőtt Robert Ellner Honoré Soubirával végrehajtott felderítő repülésük során Érsekújvár környékén nem tapasztalt semmilyen ellenséges mozgást, így Perbete állomásra dobta bombáit. A Pouliquen-Hamsík páros Győr elleni támadásáról pedig már esett szó.⁶³⁵

Június 22–23-án a harcok ismét Léva körül koncentráálódtak. A 22-ére tervezett támadásban résztvevő csapatok védelmére újfent kirendelték a harci repülőket, hogy 5.00-9.00 kö-

⁶³² HM-HIM HL, MTK iratai. 620/9. hdm. 119. d.

⁶³³ VÚA-VHA Commandement du Groupement de la Slovaquie Occidentale, Etat-Major, Aviation, N° 16. A reggeli Kiskeszi elleni, két repülőgép által géppuskával végrehajtott támadás említésre kerül: Kopečný, 1936. p. 109.

⁶³⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 620/1. hdm. 119. d.

⁶³⁵ VÚA-VHA Commandement du Groupement de la Slovaquie Occidentale, Etat-Major, Aviation, N° 17.

zött a felettük tartózkodva támogatólag fognak közbelépni, ennek megvalósításáról, illetve alátámasztására azonban szintén nincsenek dokumentumok.⁶³⁶ A francia repülőszázad 22-én a délutáni/esti órákban folytatta le akcióit, még hozzá az összes rendelkezésre álló, vagyis hat Bréguet gép támadta Lévát, amely során 15 20 kg-os és öt 10 kg-os bombát dobtak a városra, továbbá a környékbeli utakon tréneket és konvojokat géppuskáztak. A Georges Pariset-Gustav Geyer páros Léva felett 40 méterre leereszkedve géppuskatűzzel ugrasztotta szét a város főterén lévő löveg kezelőszemélyzetét. A franciák mellett a csehszlovák alakulat egy gépe is támadta a települést, ennek személyzete öt 20 kg-os bombát szórt le.⁶³⁷ Másnap mindössze két újabb támadást kiviteleztek a francia és egyet a csehszlovák század repülői: délelőtt egy-egy francia és csehszlovák gépről öt-öt 10 kg-os bombától szabadultak meg Léva felett, délután pedig a harmadik gép Nagysálló pályaudvarát célozta meg, a ledobott három 20 kg-os bombából kettő robbant fel közel a célhoz.⁶³⁸ (Az 1. polni letecká setnina bevetéseihez lásd a 23. sz. mellékletet, a francia Escadrille BR 590 bevetéseinek listája pedig a 24. sz. mellékletben találhatóak.)

Ezzel szemben a 4. repülőszázad egyetlen támadó bevetéséről tudunk, amely során Komját (ma: Komjatice, Szlovákia) állomáson lévő vasúti szerelvényt, valamint egy Ivánkáról Nyitrára haladó kocsisort bombázott eredményesen.⁶³⁹ Mivel másnap a szlovákiai arcvonalon érvénybe lépett a fegyverszünet, a 4. repülőszázad is lényegében feladat nélkül maradt, a 8. harci repülőszázad pedig már napokkal korábban távozott nyugat-magyarországi repteréről.⁶⁴⁰

⁶³⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 620/6. hdm. 119. d.

⁶³⁷ VÚA-VHA Commandement du Groupement de la Slovaquie Occidentale, Etat-Major, Aviation, N° 18.

⁶³⁸ VÚA-VHA Commandement du Groupement de la Slovaquie Occidentale, Etat-Major, Aviation, N° 19. A magyar jelentésekből tudható, hogy a Lévát ért bombázások során június 22-én öt ellenséges repülőgép tevékenysége nyomán három személy meghalt és további 20 megsebesült, a június 23-án 17.00-kor történt bombázásban pedig egy gyermek meghalt, kettő megsebesült. HM-HIM HL, MTK iratai. 622/12. hdm., 623/3. hdm., 623/8. hdm. 119. d. A lévai anyakönyvi hivatalban őrzött halotti anyakönyvek másodpéldányainak bejegyzései szerint a következő személyek halála hozható összefüggésbe az ellenséges légi tevékenységgel és következményeivel: 94/1919. Csik János (51 éves) – 1919. június 9. 17.00 „Ellenséges srapner robbanástól fejroncsolás”; 97/1919. ifj. Sebo István (26 éves) – 1919. június 12. 8.00 „Véletlen mellövés srapner robbanástól”; 103/1919. Tamás Béla (16 éves) – 1919. június 23. 17.00 „Ellenséges repülő által dobott gránáttól testroncsolás”; 109/1919. Kusik József (31 éves) – 1919. július 4. 5.00 „Talált bomba robbanástól lőtt sebtől mell és has roncsolás folytán elvzés”; 112/1919. Pis Jánosné (26 éves) – 1919. július 11. 11.00 „Lőtt sebek fejen és mellén (talált bomba szétrobbanása okozta)”; 120/1919. Hlebo Péter (13 éves) – 1919. augusztus 11. 14.00 „Talált bomba robbanástól lőtt sebek bal alszár a gáttájékán, jobb és bal kézen. dermedés”. Csik János esetében kérdéses, hogy repülőbomba vagy tüzérségi lövedék szilánkjára okozta a halálát. A fenti bejegyzések nem zárják ki, hogy rajtuk kívül mások is áldozatul estek ellenséges légitámadásnak, de amennyiben történt ilyen eset, azt nem Léván anyakönyvezték.

⁶³⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. 624/1. hdm. 119. d.

⁶⁴⁰ A 8. harci repülőszázadtól Hány László parancsnok Újvári Lászlóval már június 21-én átrepült Párkányánára főlé reptérnek alkalmas terület keresése céljából, majd másnap egy három pilótából álló különítmény át is települt az új repülőterre, míg négy másik gép másnap visszarepült Mátyásföldre. A század még június 23-án négy repülőgép szállítására alkalmas vagon azonnali készenlétbe helyezését kérte Györszemeréről Párkányánára való áthelyezése végett. 27-én az egység hét gépe hajtott végre repülő feladatot Vácon vagy környékén, a repülési napló azonban nem jelzi a feladat típusát. Érdekes egybeesés, hogy Berényi Sándor tagja volt e rajnak, és visszaemlékezésében dátum nélkül említ egy Vác környéki támadást, amely során gépének motorját szétlőtték, és a Váccal

8.2.4. ELŐKÉSZÜLETEK A TISZAI OFFENZÍVÁRA, 1919. JÚLIUS

Az északi visszavonulás után – amelynek elrendelése Stromfeldet lemondásra kényszerítette – a Hadsereg-főparancsnokság átszervezte a hadsereget. Az új vezérkari főnök, Julier Ferenc – végzetes ballépésként – a hadseregparancsnok és a hadügyi népbiztosok támogatásával elhatározta a Tiszántúlt megszálló román királyi csapatok elleni támadó hadműveletet. (Böhm Vilmos is lemondott időközben a hadseregparancsnoki posztról, utódja Landler Jenő lett.)

Június 30-án az újabb módosítások következtében a repülőszázadokat az alábbi parancsnokságoknak rendelte alá a vezérkari főnök:

- 5. repülőszázad (Kecskemét) alárendelve az I. hadtestnek,
- 1. repülőszázad (Kaposvár) és 4. repülőszázad (Győr) alárendelve a II. hadtestnek,
- 6. repülőszázad (Onga) alárendelve a III. hadtestnek,
- 2. repülőszázad (Albertfalva), 3. repülőszázad (Rákos), 8. harci repülőszázad (Mátyásföld), 9. vízirepülő-század (Csepel), 10. harci repülőszázad (Mátyásföld) alárendelve a Repülőcsapat Parancsnokság útján a Hadsereg-parancsnokságnak.⁶⁴¹

A repülőszázadok beosztását és feladatait is a tervezett tiszántúli hadműveletekhez igazították, így a harcokban részt vevő századokat július 12-én új állomáshelyre rendelték: 1. repülőszázad – Kecskemét, 5. repülőszázad – Kecskemét, 2. repülőszázad – Cegléd, 8. harci repülőszázad – Újszász. E négy repülőszázad az I. hadtestparancsnokságnak közvetlenül lettek alárendelve. Amennyiben a hadosztályok valamely tényleges feladat megoldását óhajtották, úgy azzal a hadtestparancsnoksághoz kellett fordulniuk. Feladataikat pedig a következőkben határozták meg:

- 1. repülőszázad: a Duna vonala, Duna–Tisza köze, Szeged környéke és a Tiszántúl a Szeged–Temesvár vonalig;
- 5. repülőszázad: a Szeged–Nagykikinda vonaltól az Alpár–Szarvas–Mezőberény–Apáti vonalig és a Fehér Körös völgye Borosjenőtől keletre;
- 2. repülőszázad: Csongrád–Békéscsaba–Borosjenő és Borosjenőtől keletre, a Fehér Körös völgyéig bezárólag, a Tiszafüred–Debrecen–Margitfa vonaláig.

szemben lévő Pokol-szigetre zuhant, de szerencséjére a gép nem robbant fel, így a pilóta kisebb sérülésekkel megúszta. A hadművelet ismeretében azonban ekkor már nem történhetett harci bevetés, különösen nem Vác környékén – itt amúgy sem ismert semmilyen más összecsapás. Ezt követően a 8. század repülési naplója szerint június 28-án öt gép repült át Párkányánára, majd 30-án négy visszatért Mátyásföldre, de hogy az ideiglenes repülőtérről teljesítettek-e harci bevetést, vagy a század korábban áttelepült része mikor és milyen módon települt vissza a mátyásföldi reptérre, nem tudni. Mindenesetre a következő időszakban már innen szálltak fel gépeikkel. HM-HIM HL, MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 8. repülőszázad 1919. júniusi kimutatásai. 28. d., 430. hdm. 117. d.; Kovács, 1968. p. 3.

⁶⁴¹ HM-HIM HL, MTK iratai. 630/201. hdm. 78. d.

– 8. harci repülőszázad: feladata a Szolnok–Abony–Újszász körzetben lévő csapatokat és raktárakat repülőtéradás és felderítés ellen megvédeni.

A tiszai átkelés végrehajtása tartamára az 1. és 5. repülőszázadot a 2. hadosztálynak, a 2. és 8. repülőszázadot pedig a 7. hadosztálynak rendelték alá, és feladatuk a szolnoki és csongrádi átkelési helyek, valamint környékük felderítése, továbbá géppuskával és bombákkal a harcban való részvétel és főbb vasúti pontok bombázása.⁶⁴²

A többi repülőszázad tekintetében az alárendeltségek a következőképp alakultak: 3. repülőszázad – 80. dandár, 6. repülőszázad – III. hadtest, 4., 7., 9. repülőszázad maradt Hadsereg-főparancsnokság közvetlen.⁶⁴³

A július 20-án megindított tiszai offenzíva az ellenség egyre növekvő ellenállása nyomán négy nap alatt kifulladt. Ezt az első szakaszt a Vörös Hadsereg előrenyomulása és a román csapatok visszavonulása jellemezte, amely igazából csak azt a célt szolgálta, hogy a román hadvezetés meggyőződjön arról, hogy a támadás a kezére jutott tervek szerint zajlik. Ezt követően a román főerők ellentámadásba mentek át és 26-án a visszafoglalták régi állásaikat, a magyar egységek pedig kénytelenek voltak visszahúzódní a Tisza jobb partjára. Az egy hétig tartó harcokat követően a Vörös Hadsereg ismét ott állt, ahol a hadművelet megkezdése előtt, a csapatok harckészsége, harcképessége azonban nagyon meggyengült. Óriási volt a morális kár, a harci szellem hanyatlása, a katonák és a tisztek tömegesen dezertáltak, és úgy tűnt, hogy a főhadiszállásnak sem állt szándékában az elszánt védekezés, legalábbis nem hittek abban, hogy a román hadvezetés átkel a Tiszán, és nagyszabású hadműveletekbe kezd. A román hadseregparancsnokság az általános támadás kezdetének időpontját július 29-ről 30-ra virradó éjjelben határozta meg, és amikor a román csapatok több ponton is átkeltek a Tiszán, érdemi harcokra már nem alakultak ki (csak Szolnokon küzdöttek sikerrel az I. hadtest egységei, visszavonulásra kényszerítve a románokat), lévén a Vörös Hadsereg egységeinek ellenállása a minimumra süllyedt, így az ellenséges csoportok gyors ütemben haladtak előre és lényegében nyitva állt előttük az út a főváros felé.⁶⁴⁴ A Kormányzótanács augusztus 1-én lemondott, a románok pedig 4-én bevonultak Budapestre.⁶⁴⁵ (Lásd a 20. és 21. sz. melléleteket.)

⁶⁴² HM-HIM HL, MTK iratai. 127/31. hdm. 78. d.

⁶⁴³ HM-HIM HL, MTK iratai. 713/202. hdm. 78. d.

⁶⁴⁴ A júliusi offenzíva kimenetelét elsősorban nem a hadművészeti tényezők határozták meg, hiszen a román katonai vezetés számára ismert volt a támadás haditerve, a vonatkozó szakirodalom azonban ennek ellenére kiemeli a román csapatok irányításánál és tevékenységénél megnyilvánult célszerűséget és gyorsaságot, valamint a Tiszán történő átkelés szervezettségét.

⁶⁴⁵ A júliusi tiszai harcokhoz lásd: Fogarassy, 1981., Fogarassy, 1988. Az utolsó, szolnoki csatához és a románok budapesti bevonulásához lásd még: HM-HIM HL, Tgy 2569., 2570.

8.2.4.1 Repülők az utolsó hadműveletekben

A román légi aktivitásról június utolsó napjaiból még rendelkezünk néhány konkrétummal, ezt követően azonban már meglehetősen kevés adatunk van a tevékenységükről. Június 27-én az Escadrila B.2 kétüléses gépei felderítő repülés közben bombázták a Tisza jobb partján lévő magyar állásokat, másnap pedig Emanoil Ionescu századparancsnok ismét felderítést hajtott végre Csongrád felett, amelynek során a magyar légvédelem az útja megszakítására és kényszerleszállásra készítette. A román főhadnagy kisebb sérülésekkel megúszta az incidenst, repülőgépén azonban 22 ellenséges lövedék ütötte lyukat számoltak össze.⁶⁴⁶

Amint már látható volt, a tiszai hadműveletek előkészítésének védelmében magyar repülőerők, ezen belül vadászrepülők átcsoportosítására is sor került. Mivel az Ongán települt 6. repülőszázad volt ekkor a III. hadtest egyetlen repülőalakulata, és a rendelkezésükre álló négy felderítőgépből általában egy volt bevethető állapotban, a hadtest-parancsokság kérte további egy felderítő és három vadászgép kiutalását.⁶⁴⁷ A Hadsereg-parancsnokság július 16-án „egynéhány Fokker együléses harci gépet” tervezett útba indítani Ongára,⁶⁴⁸ de a repülőgépek csak részben érték el céljukat.⁶⁴⁹

Időközben a 8. harci repülőszázadot is a Tisza vonalához rendelték, egy július 11-i dátummal fennmaradt sürgöny szerint a századnak Miskolc helyett Ceglédre kell repülnie, és az I. hadtest alá lesz beosztva.⁶⁵⁰ A század kilenc pilótája július 14-én végül Újszászra repülte át gépeit. A román repülőgépek a magyar vadászok jelenlététől függetlenül is tevékenykedtek, így július 17-én 18.10-kor egy Rakamaz irányából érkező román gép a Bodrogkeresztúr–Tokaj térségben cirkálva végzett felderítést, Tarcal községben pedig a menetelő gyalogságra nyitott géppuskatűzet – saját repülőgép nem jelent meg az elhárítására.⁶⁵¹

A vonatkozó dokumentumok hiánya miatt szinte lehetetlen összegzést készíteni a tiszai harcok során végzett magyar vadásztevékenységről. Annyi bizonyos, hogy a vadászrepülők is elsősorban a földi harcok támogatására vetették be, de vannak adatok saját felderítőgépek biztosításáról is. Hány László századparancsnoknak egy július 25-én kelt jelentése szerint a tiszai

⁶⁴⁶ Bernád, 1991/1. p. 38.; Érdekes mozzanata az 1919-es légi harcoknak a II. hadtestparancsnoksághoz július 1-jén érkezett jelentés: „A gesztelyi vörösráj parnok jelenti a szikszói raj egyúttal, hogy Hernádnémeti községben a templom tornyában egy fényszórót fedeztek fel, amely fényszóró ellenséges repülőekkel tart összeköttetést. Meg is jelent a község felett 2 repülő és 2 bombát dobott a községre. Ez ügyben a nyomozást elrendeltem, a hadtestet kérjük, hogy egy ügyes nyomozót küldjön Hernádnémetibe, hol érintkezésbe lép az oda beérkező esetleg már ott lévő vörösökkel.” HM-HIM HL, MTK iratai. sz. n. 85. d.

⁶⁴⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. 711/9. hdm. 162. sz. 85. d.

⁶⁴⁸ HM-HIM HL, MTK iratai. 716/3. hdm. 85. d.

⁶⁴⁹ MMKM Archívum, Kézirattár, 429. Hoffart János visszaemlékezései.

⁶⁵⁰ HM-HIM HL MTK iratai. 711/201. hdm. 85. d.

⁶⁵¹ HM-HIM HL MTK iratai. 717/4. hdm. 85. d.

támadás során a százada 101 eredményes repülést végzett az ellenséges vonalakon túl, amely elképesztő mennyiség, tekintve, hogy azt megelőzően közel két hónap alatt mindössze fele ennyi bevetést repültek.⁶⁵²

Összehasonlításképp a tiszai harcokban résztvevő négy magyar felderítőszázad 57 bevetéséről van adat július 20-31. között, amely a jelentések sorszámozását alapul véve megközelítheti a valós mennyiséget, legfeljebb néhány repülés maradt ki a listákból.⁶⁵³ Érdeemes ugyanakkor egy rövid összegzést végezni e századoknak a gyalogság támogatására vonatkozó tevékenységéről is. Az 57 bevetés közül 48 esetében állnak rendelkezésre részletes információk, ezek szerint mindössze 13 olyan volt, amikor bombákkal vagy fedélzeti fegyverekkel földi célpontokat támadott a kétüléses gépek legénysége. Ezeket elsősorban a támadás első két napján a kecskeméti 5. repülőszázad hajtotta végre, valamint a harcok utolsó napján, augusztus 31-én a 2. repülőszázad három gépe támadta bombákkal a fegyverneki és tiszabői hidakat, megakadályozandó a románok átkelését a Tiszán.⁶⁵⁴

Ez utóbbi bevetéshez társít Valeriu Avram román repüléstörténész egy román légi győzelmet, eszerint a bombázás közben az Escadrila N.7 3 Nieuport vadászgépe támadta meg a magyar felderítőket Iosif Racasanu hadnagy századparancsnok irányítása alatt. A parancsnok visszaemlékezése szerint 6.20-kor több hangos detonáció és egy füstfelhő észlelése nyomán Tiszalök felé repültek, ahol ellenséges repülőgépek 800-1000 méter magasból bombázták a hidat és a román csapatokat, majd 3672. számú Nieuport géppel zuhanórepülésben támadta meg az ellenséges alakzatot, és mögéjük érve hosszú sorozatot lőtt a törzsén 269.79-es számot viselő Hansa-Brandenburgra. Az ellenséges repülőgép rendezetlen repüléséből arra következtetett, hogy találat érte, a személyzet hirtelen zuhanórepülésben ereszkedett le, és a magyar vonalához nagyon közel szállt le, amely a román katonák zsákmánya lett, és néhány napig tartó javítás után az Escadrila S.12-es századhoz osztották be.⁶⁵⁵ Ezzel a beszámolóval és azonosítással a

⁶⁵² A jelentés egy május 25-én 14.45-kor indult akció kapcsán készült, amely során a század két pilótája tévedésből saját gyalogsági alakulatot vett géppuskatűz alá. HM-HIM HL, MTK iratai. sz. n. VII. 25. 79. d. A fenti, rendkívül magas számot látszik alátámasztani Dogosi Béla, a század egyik szerelőjének visszaemlékezése, amely szerint a támadások során volt olyan pilóta, aki egy nap 12 alkalommal fordult; a lőszer és üzemanyag feltöltése után ismét felszállt a front fölé. *A 8. vörös harci repülőszázad.* - In: Hajdú-Bihari Napló, 16. évf. 90. sz. (1959.04.19.) - p. 4.

⁶⁵³ Általánosságban elmondható, hogy a visszaemlékezők a július végi eseményeknél jóval nagyobb számú bevetésről számolnak be, mint azt a hivatalos iratok mutatják – annak ellenére, hogy július 18-tól szinte valamennyi, az 5. repülőszázad által leadott (sorszámmal ellátott) jelentés fennmaradt. Matzenauer Hugó szerint: „*Volt olyan gép, amely ezen a napon [júl. 20.] 8 órát töltött a front felett, de általában minden gép 4-5 bevetésen vett részt.*” HM-HIM HL, VTK 134/23. p. 2/11. A kérdés így nyitott marad azt illetően, hogy mennyi bevetést repültek a kecskeméti és kaposvári repülőek elsősorban július 20-21-én.

⁶⁵⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 63/49. 411-412. f., 63/50. 415-416. f., 63/60. 462. f. 63. d.

⁶⁵⁵ Avram, 2017. p. 327.

következő problémák vannak: a hivatkozott magyar raj 6.30-8.30 között repült, a bombatámadást nem Tiszalöknél hajtották végre (itt a 6. repülőszázad tevékenykedett), a 269.79-es gép nem volt tagja az alakzatnak, mindenki hazatért a bevetésről, és nem találtak ellenséges repülőgéppel útjuk során. Ellenben július 24-én a 2. repülőszázad 269.77 és 269.79 jelű Hansa-Brandenburg C.I-ese Kisújszállás–Madaras–Kunhegyes térségében repülve Kisújszállásnál ellenséges üteget és vonuló csapatokat bombázott. Előbbi gép Kisújszállástól Dévaványa felé indulva megszakította útját, az alábbiak miatt: „További felderítés nem volt lehetséges, mert két ellenséges gép támadott meg és üldözött.” Malovetz János pilóta és Gerő Pál megfigyelő 18.25-kor simán leszállt a ceglédi reptéren.⁶⁵⁶

A túloldalon az utolsó ismert eset, amikor magyar repülőgépek ellenséges repülő elhárítására emelkedtek levegőbe, július 29-én történt. A vonatkozó jelentés alapján 10.15-kor észleltek egy francia hárommotoros (?) repülőgépet, amely Debrecen irányából Onga–Miskolcra át Izsó irányában repült. A 8. repülőszázad három Fokker D.VII-es (Újváry, Risztics és Kasza pilótákkal) és egy Fokker D.VI-os (Storer) vadászgépe indult a repülőgép üldözésére, de nem sikerült elfogniuk. Ugyanezen gép ellen riasztották a 6. repülőszázad egyik LVG C.VI-os (7711/18 jelzéssel) kétülésesét is, Jäger Dezső pilóta és Zachariás György megfigyelő azonban Miskolc felett szem elől tévesztette a felhőkbe menekülő ellenséget.⁶⁵⁷

Ezt követően azok a magyar repülőszázadok, amelyeknek erre még lehetősége volt, a Dunántúl felé vették az irányt, igyekezve megmenteni a rendelkezésükre álló repülőanyagot, amely a románok kivonulását követően az újjászervezendő magyar repülőcsapatok alapjait jelentette.

8.2.5. EGY MAGYAR LÉGITÁMADÁS TÖRTÉNETE

A szerb–horvát–szlovén határszakaszon – habár a határ túloldaláról nem avatkoztak be a Magyarország elleni hadműveletekbe – a Kaposvárra települt 1. repülőszázad volt hivatott felderítései révén informálni a Hadsereg-főparancsnokságot a fennálló helyzetről. A század kezdetben UFAG C.I-es közelfelderítő gépekkel rendelkezett, ám az előírt nagyobb távolságú bevetésekhez a Hansa-Brandenburg C.I típusra volt szükségük, amelynek néhány példánya május végén

⁶⁵⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 725/2022. hdm. 63. d. Hasonlóan téves a román szerző azon kijelentése, miszerint július 21-én a Szentés–Csongrád körzetben a román légvédelmi tüzérség megrongált egy ellenséges repülőgépet, amelynek pilótája Matzenauer Hugó kényszerleszállt és fogságba esett. Több forrás, köztük a kecskeméti századparancsnok visszaemlékezései nyomán egyértelműen kijelenthető, hogy nem esett fogságba. Megemlíti ugyanakkor, hogy Szajkovich Ede gépének hűtőjét július 21-én egy lövedék átütötte, de sikerült a Tisza jobb partján, a saját arcvonal mögött kényszerleszállnia. HM-HIM HL, VTK 134/23. p. 1/12. Avram a fenti állítások magyar forrásként a Vezérkari Főnökségnek Horthy budapesti bevonulása kapcsán keletkezett iratát adta meg.

⁶⁵⁷ HM-HIM HL, MTK iratai. 729/5. hdm. 63. d.; sz. n. VII. 29. 86. d.; Csanádi–Nagyvárad–Winkler, 1977. p. 116.

meg is érkezett az egységhez. Emellett június elején kettő MÁG-gyártású Aviatik D.I vadászgépet is kaptak és attól függetlenül, hogy a volt repülőtiszték kapcsán, valamint a szűkös repülőtér miatt komoly problémák is adódtak, az alakulat képes volt ellátni a rábízott feladatokat.

A határ, vagyis a demarkációs vonal túloldalán az 1919. március 21-én beállt hadiállapotot követően a Zágrábban települt repülőszázadnak (1. Ljetačka satnija) szintén adódtak teendői (és veszteségei is).⁶⁵⁸ Az alakulat egy része hamarosan átköltözött Koprivnica mellé, a május 11-én kelt parancs szerint három repülőgépet kellett ide telepíteniük. Az átirányítás közvetlen előzménye az volt, hogy 1919. április 30-án magyar repülők propagandaanyagot szórta le a városra – szórólapokat a bolsevizmus elfogadására, valamint Vörös Zászló című újságokat –, de a következő hetekben még legalább négy alkalommal járt kaposvári gép a település felett.⁶⁵⁹ (Horvát levéltári adatok szerint a fentihez hasonló propaganda akciókat hajtottak végre magyar gépek Legrad, Đelekovec és Ludbreg felett május 9-én, június 15-én és 21-én is.)⁶⁶⁰

A koprivnicai átköltözés elég vontatottan haladt,⁶⁶¹ végül május 17-én érkezett meg az első repülőgép, majd a következő napon egy vadászgép is csatlakozott hozzá, amely korábban Ljubljánából repült át Zágrábba. A város mellett egy ideiglenes repülőteret alakítottak ki a különítmény számára,⁶⁶² a repülőszemélyzet feladata pedig egyrészt a határterület megfigyelése volt a Dráva mentén Barcstól Legradig, és esetenként Međimurje régió felderítése, másrészt a határon történő magyar átrepülések megakadályozása.

Az egység parancsnokának Mato Švarc hadnagyot⁶⁶³ nevezték ki, de a különítmény munkája nem volt igazán harci jellegű, mivel a határ ezen szakaszán nem zajlottak igazi összecsapások. Ennek ellenére 1919. május–június hónapokban több bevetést hajtottak végre, az elsőt május 29-én, másnap próbarepülést végeztek, majd a különítmény vadászgépe teljesített harci feladatot.

A kaposváriak június 4-én fedezték fel az újonnan felállított repteret, a végül másnap délután leadott jelentés legfontosabb megállapításai a következők voltak: „*Kapronczán az utcai*

⁶⁵⁸ 1919. április 26-án az egyik gépük, gyakorlórepülés során kényszerleszállást hajtott végre magyar területen, és a legénység, Alfons Veljačić százados és Belovec megfigyelő fogságba esett. Az eset érdekessége, hogy magyar dokumentumok szerint a tapasztalt háborús pilóta, Veljačić százados, a világháború végén az egyik aradi kiképző alakulat, a 9. repülőpótszázad (Flek 9) parancsnokaként úgy nyilatkozott, hogy mindenképpen a magyar hadsereg kötelékében akar szolgálni. HM-HIM HL, PDF iratai. 125/Lü – 1918. 29. d.

⁶⁵⁹ HM-HIM HL, MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 28. d.; 512/213. hdm., 517/1. hdm. 81. d.

⁶⁶⁰ Az alfejezetben felhasznált és hivatkozott valamennyi adat és információ, amely horvát levéltári forrásokon alapul, Josip Novak horvát repüléstörténeti kutató munkáját dicséri, aki biztosította az azokhoz való hozzáférést.

⁶⁶¹ Az első repülőgép május 15-én startolt, de visszatért, mivel lehetetlen volt leszállni a várost borító felhők miatt. Másnap szintén elindult egy gép Zágrábból Koprivnicára, de a felszállásnál összetört és a legénysége megsérült.

⁶⁶² A reptér egy nyílt mezőn helyezkedett el, amely Ljudevit Toplak, a híres téglagyáros tulajdonában állt. Ahhoz, hogy a repülőtér biztonságossá váljon a fel- és leszállás, mindenképpel fel kellett tölteni a 150 méter széles mezőn tatóngó lyukakat.

⁶⁶³ Korábban az osztrák–magyar repülőcsapatoknál szolgált, Matthias Schwartz néven.

élet nagyon élénk. Különösen a helységet átvágó széles utcán. A város déli részén repülőtér, amelynek hossza 1 km, szél. 600 m. A repülőtéren óriási ponyvahangár, amely ca. 15 gép[et] tud befogadni. Mellette óriási deszkabarakk. A ponyvahangár előtt 2 ember volt látható, de ruházatukat nem lehetett megismerni.”⁶⁶⁴

Bár az ismert adatok és fotók alapján a repülőtérre vonatkozó megállapítások helyenként túlzóak, a reagálás nem sokáig váratott magára. Június 15-én 18.00-kor két magyar vadászgép támadta meg a repteret, de a sátorhangárokból lévő két gép sértetlen maradt. A támadók közül az egyik 150-200 méteres magasságból géppuskázta a hangárokat, mintegy 150 lövést leadva, majd távozásukat követően a városra és környékére szórtak propagandaanyagokat. A helyi jelentés szerint a földről légvédelemre felállított géppuskákkal tüzeltek a támadó magyar repülőkre. A vakmerő akció kivitelezőinek azonosítása nem jelent különösebb nehézséget, annak ellenére, hogy magyar dokumentum egyáltalán nem említi az esetet. Kaposváron ekkoriban ugyanis két Aviatik D.I vadászgép állt szolgálatban, 92.131 és 92.132 jelzéssel, ezeket pedig kizárólag Hoffart János és Ruttkay Károly repülte.

A támadás – mivel különösebb kárt nem okozott – a koprivnicai különítmény életében sem eredményezett fennakadást,⁶⁶⁵ a magyar géppuskagolyóknál jóval nagyobb gondot jelentett az üzemanyaghiány, hivatalos beszámoló szerint ugyanis az alakulat emiatt július második fele és augusztus első hete között egyáltalán nem végzett repülést.

Időközben, július 12-én a kaposvári századot Kecskemétre rendelték a tiszai átkelés támogatására,⁶⁶⁶ Hoffart Jánost pedig az utolsó repülőképes Aviatik D.I-es vadászgéppel (92.131) Ongára irányították az ottani harci repülőerők megerősítésére. Így végképp elmúlt annak veszélye, hogy a déli-délnyugati határt magyar repülőgépek lépjék át.

Az ok, amiért ez az akció külön említést, illetve kiemelést érdemel, hogy ez volt a „vörös” repülőek egyetlen ismert támadása stratégiai jellegű célpont ellen, ráadásul olyan állammal szemben, amellyel közvetlenül nem állt az ország harcban.

⁶⁶⁴ HM-HIM HL, MTK iratai. 605/206. hdm. 63. d. Ruttkay Károly pilóta és Bányai József 14.15-kor emelkedett levegőbe a 169.195 jelű Hansa-Brandenburg C.I-es felderítőgéppel, de Kaposvárról a Gyékényes–Kapronca–Csáktornya–Alsólendva útvonalon repülve, 16:45-kor Répáson (ma: Repaš, Horvátország) leszállni kényszerültek motorhiba miatt.

⁶⁶⁵ Az egység repülői két felderítő bevetést hajtottak végre június 16-án, a második után a kétüléses gép a zágrábi bázisra tért vissza. Ugyanezen a napon azonban egy másik vadászgép is csatlakozott a különítményhez.

⁶⁶⁶ HM-HIM HL, MTK iratai. 713/202 hdm. 78. d.

8.3. A VÖRÖS REPÜLŐCSAPATOK TEVÉKENYSÉGÉNEK ÖSSZEGZÉSE

A repülőgépek – pontosabban a levegőnél nehezebb repülés – megjelenése már a világháborút megelőzően előrevetítette a hadviselés jellegének változását 1914–1918 között, és bár a katonai repülés nem határozta meg, illetve dönthette el az háború végkimenetelét, mégis komoly hatást gyakorolt a hadseregeknek a harctéren történő támogatásában. E fontos szerepet az elmúlt évtizedekben sokan vizsgálták, és az első világháború légi hadviselésének elemzése tárgyában számtalan jelentős mű született,⁶⁶⁷ amelyek bemutatása értelemszerűen túlmutat jelen munka keretein, a „vörös” repülő harc alkalmazását mégis ezen elvi keretek mentén kell és lehet görcső alá venni – a taktikai repülőerő, a légtér ellenőrzése, valamint a stratégiai bombázás témaköreit vizsgálva.⁶⁶⁸

A taktikai repülőerő kifejezés a katonai repülőknél a szárazföldi erők támogatására történő alkalmazására utal, amely megfigyelés és felderítés,⁶⁶⁹ valamint szárazföldi célpontok elleni támadások biztosításában ölthetett, illetve öltött testet. A felderítő tevékenységet illetően bátran kijelenthető, hogy a Vörös Repülőcsapatok megfelelő mennyiségű és mélységű bevetést végeztek annak érdekében, hogy a Hadsereg-főparancsnokság, illetve az egyes felettes maga-

⁶⁶⁷ Néhány jelentősebb mű a témában a teljesség igénye nélkül: BARROS, Andrew: *Strategic Bombing and Restraint in 'Total War', 1915–1918*. - In. *The Historical Journal*, Vol. 52. No. 2. (Jun. 2009) - p. 413–431.; BIDDLE, Tami: *Learning in real time. The development and implementation of air power in the First World War*. - In. COX, Sebastian – GRAY, Peter W. (eds.): *Air power history. Turning points from Kitty Hawk to Kosovo*. London/Portland, 2002. - p. 3–20.; BRIGHT, Charles D.: *Air Power in World War I: Sideshow or Decisive Factor?* - In. *Aerospace Historian*, Vol. 18. No. 2., Summer 1971. - p. 58–62.; COOPER, Malcolm: *The birth of independent air power. British air policy in the First World War*. London/Boston, 1986.; CORUM, James S.: *World War I Aviation. From Reconnaissance to the Modern Air Campaign*. - In. STROHN, Matthias (ed.): *World War I Companion*. Oxford, 2013. - p. 39–53.; DYE, Peter: *The bridge to airpower. Logistics support for Royal Flying Corps operations on the Western Front, 1914–18*. Annapolis, 2015.; FINNEGAN, Terence: *Shooting the Front. Allied Aerial Reconnaissance and Photographic Interpretation on the Western Front. World War I*. Washington, D.C., 2006.; GRATTAN, Robert F.: *The Origins of Air War: Development of Military Air Strategy in World War I*. London, 2009.; HIPPLER, Thomas: *Bombing the people. Giulio Douhet and the foundations of air-power strategy, 1884–1939*. Cambridge, 2013.; HOOTON, E. R.: *War Over the Trenches. Air Power and the Western Front Campaigns. 1916–1918*. Hersham, 2010.; MORROW, Jr., John Howard: *The Great War in the air. Military aviation from 1909 to 1921*. Washington, D.C., 1993.; PARIS, Michael: *Winged Warfare: The Literature and Theory of Aerial Warfare in Britain, 1859–1917*. Manchester, 1992.; PUGH, James: *The Royal Flying Corps, the Western Front and the control of the air, 1914–1918*. London/New York, 2017.; SHIRAS, Georg: *The Two Faces of Chivalry in the Air War*. - In. *Cross & Cockade Journal*, Vol. 5. No. 4., Winter 1964. - p. 327–334.; STRECKFUSS, James: *Eyes all over the sky. Aerial reconnaissance in the First World War*. Oxford, 2016.

⁶⁶⁸ A szakirodalom által tárgyalt negyedik témakör – a tengeri és haditengerészeti repülőerő – vizsgálata ez esetben irreleváns, mivel a magyar vízi repülő-század ellenséges vízfelszíni, illetve víz alatti célpontok ellen, saját katonai és kereskedelmi hajók, illetve kikötők védelmében nem került bevetésre, a szárazföldi harcok támogatása mellett legfeljebb a (folyó)vízi útvonalak megfigyelését végezték, ezáltal tevékenységük nem különült el a többi repülőalakulattól.

⁶⁶⁹ A szakirodalom a tevékenység teljes spektrumát felölelő kifejezésként használja: ISR = Intelligence, Surveillance and Reconnaissance (ISR), vagyis hírszerzés, megfigyelés és felderítés.

sabbegységek a hadműveleti, hadműveleti-harcászati feladataik végrehajtásához szükséges információkkal rendelkezzenek. A Tanácsköztársaság harcaiban résztvevő kilenc repülőszázad elsődleges és kiemelt feladatának a felderítés számított. Az a kijelentés, amely szerint „*a repülőosztikar túlnyomó része (...) szolgálatban pedig szabotált. A jelentések hasznavehetetlenek, a fotógráfiák pedig a hadvezetés számára értéktelenek voltak*”⁶⁷⁰, a fennmaradt részletes jelentések és légi felvételek tanúsága szerint egyértelműen túlzó és téves kijelentés, célja pedig minden bizonnyal a tanácskormány háborújában szerepet vállalt repülők jobb színben való feltüntetése.

Annak ellenére, hogy klasszikus értelemben vett földi légvédelmi tüzérséget⁶⁷¹ csak nagyon korlátozott mennyiségben telepítettek, az arcvonal közelében pedig inkább a rögtönzött puska- és géppuskatűz szolgált e célra, a felderítőgépeknek rendszeresen kellett szembesülniük valamilyen elhárítótűzzel, különösen a nyári hónapokban született jelentések említik a gépekre leadott lövéseket – ez kb. minden harmadik-negyedik esetben történt meg ebben az időszakban.

Amíg a világháborúban a felderítő, illetve általános feladatú repülőszázadok egyik fontos feladata a tüzérségi tűzvezetés volt, addig 1919-ben a repülők – a fennmaradt dokumentumok alapján – ilyet nem végeztek. Ennek oka minden bizonnyal a megfelelő kommunikációs berendezések hiánya volt a repülőgépek felszereltségében.

A földi célpontok támadása ellenben ezekben a harcokban is fontos szerepet kapott. Mivel a harcoló felek közül egyik sem rendelkezett klasszikus értelemben vett bombázógép típusal, e feladatokat is többnyire a felderítőgépek végezték, amely ugyanakkor jelentősen behatárolta az elérhető hatást, hiszen e típusok csak igen korlátozott mennyiségű bomba szállítására voltak alkalmasak. A francia és csehszlovák repülők mondhatni iskolapéldáját szolgáltatták a nyugat-szlovákiai összecsapások során annak, miként kell együttműködni a földi csapatokkal, és támogatni őket a rendelkezésre álló eszközök szabta keretek között.⁶⁷² Ehhez képest egyértelmű hátrányt szenvedtek a magyar egységek, hiszen a magyar felderítők jóval ritkábban támadtak taktikai célpontokat: csapatösszevonásokat, tüzérségi állásokat, utánpótlási vonalakat (pl. vasúti szállítmányokat), páncélvonalakat vagy épp az első vonalakat. Magyar sajátosság volt ugyanakkor a vadászgépek földi célpontok elleni bevetése, ezen alacsony támadások száma és hatása viszont a hiányzó források miatt nehezen megítélhető.

⁶⁷⁰ HM-HIM HL, HM iratai. 2111/bk. 37. oszt. – 1919. 980. d.

⁶⁷¹ Ground-based Air Defence (GBAD)

⁶⁷² Ahogy Kerekes József fogalmazott: „*Június 11-én feltűnő volt, hogy az ellenséges repülők, a harcok további folyamán, eddig szokatlan, nagy tevékenységet fejtettek ki. Az arcvonal mögötti működésükön kívül, közvetlenül támogatták gyalogságuk harcát is. Ezenkívül bombákkal és gépfegyver tűzzel igyekeztek zavarni, a támadóra veszélyes saját tüzérségi állásainkat.*” HM-HIM HL, Tgy 2322. p. 402-403.

A vadászrepülőgépek alkalmazásához közvetlenül kapcsolódik a légtér feletti ellenőrzés kérdése. A konfliktusban alkalmazott, csekély számúnak mondható repülőgép esetében klaszrikus értelemben véve nem lehetett szó a légi fölény megteremtéséről.⁶⁷³ A vonatkozó források és szakirodalom áttekintése nyomán kijelenthető, hogy jóllehet a magyar repülőerők több vadászgéppel rendelkeztek, mint akármelyik szemben álló harcoló fél, vagyis bármely arcvonalszakaszon lehetőség lett volna erőfölényt kialakítani – ezzel segítve nemcsak a saját felderítőket, valamint a harcoló csapatok tevékenységét (nem utolsósorban javítva a harci morált), de gátolva vagy korlátozva az ellenfél repülőinek lehetőségeit – ez mégsem történt meg.⁶⁷⁴ Annak ellenére sem, hogy szervezési szempontból a lehetőség adott volt, hiszen a 8. harci repülőszázad egy mobilis egységként működött, rendszeresen áthelyezték az egész századot vagy egyes különítményeit azon arcvonalszakaszokra, ahol épp szükségét látták. Az alakulatot világháborút megjárt, tapasztalt, igazán kivételes repülőtudású pilóták alkották, akik részesei voltak az olasz front jóval nagyobb volumenű légi háborújának, a felszerelésük pedig felülmúlta a szemben állókat.

Ha az egyes arcvonal(szakaszok)ra külön-külön is vetünk egy pillantást (lásd 6. fejezet), azt láthatjuk, hogy sehol nem állt szemben olyan repülőerő, amely mennyiségileg és minőségileg előnyben lett volna. Sőt, az északi-északkeleti szakaszon tevékenykedő 2. polni letecká setnina komoly problémákkal küzdött a bevethető repülőgépek tekintetében – ennek ellenére a Miskolc környéki harcokban erőteljes jelenlétet tanúsított –, ahogy a román századok számára is permanens kihívást jelentett a repülőgéphiány. Nyugat-Szlovákiában a francia és csehszlovák repülőszázadnak összesen volt annyi repülőgépe, mint ahány vadászgépet a 4. és 8. repülőszázad felvonultatott ezen a szakaszon.

Az olasz frontról jól ismert légi zárlatot, amelynek során a vadászgépek állandó járőrözéssel megakadályozták az ellenséges repülőgépek felderítő vagy egyéb támadó akcióit, légi fölény esetén akár a frontvonalak átrepülését is, nem alkalmazták. Győrből, illetve Győrszemeréről felszállva előfordult, hogy magyar géppár felderítő őrzőjáratra vagy a várostól távolabb eső

⁶⁷³ A légierőre vonatkozó modern elméleti felosztás szerint a légtér feletti ellenőrzés képessége három szinten értelmezhető: kedvező légi helyzet, légi fölény, légi uralom. A tárgyalt konfliktus esetében az arcvonalak hossza és a repülőgépek mennyiségének viszonylatában legfeljebb a kedvező légi helyzet megvalósítására volt lehetőség, de azt csak egy jóval nagyobb fokú erőkoncentráció és szervezethezesség esetében lehetett volna végrehajtani. A nyugat-szlovákiai arcvonalszakaszon kialakult erőegyensúly eltolódás e szempontból nem mérvadó, mivel az a magyar fél részéről inkább döntési, kommunikációs és szervezési hibák, illetve hiányosságok miatt alakulhatott ki. A hivatkozott fogalmak meghatározásához lásd: Ruttai–Krajnc, 2001. p. 27.

⁶⁷⁴ A légi fölény vagy akár egyfajta erőfölény kialakításában a vadászgépek mellett akár a felderítőgépeknek is juthatott volna szerep, hiszen jelentős számú ellenséges vadászgép hiányában magyar oldalon a jó teljesítményű kétülésesek támadólag is felléphettek – ahogy ez az osztrák–magyar repülőcsapatoknál 1917 nyaráig, az önálló vadászrepülő-századok felállításáig rendszeresen előfordult. Korábban látható volt, hogy az 1919-es harcok során is volt példa arra, hogy LVG C.VI-os felderítő startolt ellenséges repülőgép elhárítására.

elhárításra indult, de ezek inkább eseti jellegűnek tűnnek, nem pedig koncepciózusnak és olyan mértékűnek, amelyek a fentiekben említett eredményre vezethettek volna.

A stratégiai bombázás⁶⁷⁵ jelensége szintén a „Nagy Háború”-ban gyökerezett, a jelentős anyagi vagy erkölcsi hatás bombázással történő elérése azonban olyan repülőgépeket igényelt (volna), amelyek képesek megfelelő súlyú robbanóanyagot nagy távolságra eljuttatni, hogy stratégiai szempontból jelentős célpontokat találhassanak el. Ám a rendelkezésre álló technológia, a navigációs problémák, valamint a bombák pontos ledobásának képessége, vagyis annak hiánya erősen korlátozta az ilyen jellegű támadások kivitelezését. Mindez hatványozottan igaz volt a Magyarország felett zajló légi háborúra, ezért ez esetben stratégiai bombázásról nem is beszélhetünk, inkább stratégiai jellegű célpontok bombázásáról – kiemelve, hogy teljesen hiányzott ezen akciók „nagyszabású” jellege, ami alapvető jellemzője a stratégiai bombázásoknak.

Az előző alfejezetekben részletezett légitámadások közül az egyes városok és vasútállomások/pályaudvarok ellen végrehajtott bombatámadások a frontvonalhoz való közelségük okán a taktikai bombázások közé sorolhatók, stratégiai célpontoknak a repülőterek és gyárak/üzemek tekinthetők. A román fél egy-egy repülőgéppel végrehajtott támadásai esetén kérdéses, hogy mennyire voltak előre megtervezettek, így mindössze az almásfüzitői olajfinomító és a győri ágyúgyár bombázása tartozhatnak e kategóriába. Magyar részről a kaproncai repülőter elleni alacsony támadás nem bombázás volt, ahogy a nemesócsai reptér esetén sem használtak bombát, ez utóbbinak amúgy is inkább propaganda értéke volt, mint katonai. Felmerülhet ugyanakkor a kérdés, hogy például a szemben álló repülőerők reptereinek támadására miért nem történt kísérlet, hiszen nagyobb rajban, akár több alkalommal kivitelezett bomba-, illetve alacsony támadással különösen nehéz helyzetbe hozhatták volna a repülőgéphiánnyal küzdő román és csehszlovák századokat, ezzel pedig nemcsak komoly lépést tehettek volna akár a légi fölény kialakításának irányába, ellehetetlenítve a repülő felderítésüket, de a saját csapatok és az arcvonal mögötti területek védelmében is komoly jelentőséggel bírhattak volna ilyen akciók.

Összességében elmondható, hogy a magyar repülő haderő betöltötte szerepét a Vörös Hadsereg kötelékében, hatékonyan elvégezte feladatait. Tevékenységükről pontos számszerű összegzést azonban meglehetősen nehéz készíteni. A kilenc repülőszázad mintegy 600 felszállásáról van adat, ezek nagy része harci bevetést takar, de ez a mennyiség a valós repülések hozzávetőleg 70-80 %-a lehet. A júliusi repülésekről ugyanis a legtöbb század esetében csak korlátozott számú jelentés létezik, és hasonló a helyzet az áprilisi adatokkal is.

⁶⁷⁵ A stratégiai bombázás fontos ipari, katonai, polgári vagy infrastrukturális (általában a harctértől távol eső) célpontok ellen, anyagi és/vagy erkölcsi hatás elérése érdekében végrehajtott csapást jelent.

Azt, hogy a repülők működésének háttérében milyen egyéb folyamatok zajlottak (ha voltak ilyenek), amelyek befolyásolhatták elsősorban a vezetés, másodsorban a hajózó személyzet hozzáállását, vonatkozó források hiányában nem lehetséges megállapítani, erre vonatkozóan csupán utólag keletkezett, az éppen adott politikai körülményektől nem függetleníthető egyedi nyilatkozatok és visszaemlékezések maradtak fenn. Hasonlóan nehéz, leginkább lehetetlen megítélni a repülőcsapatok vezetése által meghatározott stratégiai irányvonal helyességét, hogy kiaknázták-e az anyagi, személyi és technikai keretek nyújtotta lehetőségeket, vagyis volt-e törekvés arra, hogy fölénybe kerüljenek az ellenséges repülőerőkkel szemben, illetve maximális támogatást nyújtsanak a harcoló csapatoknak. Ezen összetett problémakör feltárájáról kénytelenek vagyunk lemondani.⁶⁷⁶

8.4. A NEMZETI HADSEREG REPÜLŐCSAPATAINAK ALKALMAZÁSA 1919 VÉGÉIG

Az új repülőcsapat működéséről nagyon kevés adat maradt fenn. E rövid, pár hónapos fennállásuk alatt az egységek egyik feladata az összeköttetés fenntartása volt főként a Fővezérrel, rendszeres futár járatok révén.⁶⁷⁷ Egy augusztus 5-én kelt parancs szerint már volt „állandó összeköttetés repülők útján Szeged és Székesfehérvár között”. 1919. szeptember 20-tól Siófok és Szeged között repülőposta-összeköttetést létesítettek, amely négy naponta indult Siófokról és a Szegedre érkezés után egy-két nappal tért vissza.⁶⁷⁸ Ahogy Magyar Sándor fogalmazott: „*Szeged és Siófok között az őszi hónapokban is állandóan fenntartottuk a repülőszolgálatot. Mi, repülők, pótoltuk a hiányzó telefont és vasutat. Postát, parancsokat szállítottunk ide-oda.*”⁶⁷⁹

Harci bevetésről csak egy esetben beszélhetünk, ez pedig Horthy és csapatainak Budapestre történő bevonulásának biztosítása, amelynek szervezéséhez idejekorán hozzáálltak. Még csak kilátásban volt a román csapatok kivonulása, amikor már intézkedéseket fogantatosítottak „Budapest megszállására” – a vezérkari főnök szavaival élve: „*Bicskén ezen kívül négy harci*

⁶⁷⁶ Ennek feldolgozásához és megértéséhez olyan szubjektív tényezők széles körű vizsgálatára lenne szükség, mint hogy a repülők mekkora része volt lojális, vagy legalább elfogadó a politikai rendszerhez és meddig; mennyire akarták vagy voltak hajlandók erőfeszítéseket tenni annak érdekében, hogy a tanácskormány győzzön (ez hatványozottan igaz a repülőcsapatok vezetésére); hányan és milyen mértékben voltak készek az életüket kockáztatni a harcok során (pl. kétes kimenetelű akcióban, vagy légi harcot vállalva) stb. Ezek a kérdések részben érintve lettek a korábbi fejezetekben, de átfogó megválaszolásukra, és azokból következtetések levonására nincs mód.

⁶⁷⁷ A Tanácsköztársaság bukása után a repülőgépeken a vörös csillagot fehérrel lefestették és a hivatalos rendelet szerint a Nemzeti Hadsereg repülőgépeit a szárnyakon és a törzs két oldalán egy-egy nagy fekete „H” betűvel kellett ellátni – emellett később még egy betű- és számrendszert is kialakítottak a gépek jelzésére.

⁶⁷⁸ HM-HIM HL, HM iratai. 2353/1.a. – 1919. 980. d.; Tgy 2787. p. 22. A postaküldemények gyűjtőhelyei a szombathelyi, kaposvári és szegedi körletparancsnokságok és a siófoki fővezérség voltak. Az összegyűjtött postát ezek a gyűjtőhelyek a siófoki fővezérlet iroda-igazgatóságának küldték. A repülő által hozott postát a szegedi körletparancsnokság kézbesítés végett a postahivatalnak adta át.

⁶⁷⁹ Magyar, 1940. p. 44.

gép fog elhelyeztetni, hogy szükség esetén Budapesten vagy környékén kifejlődő harcokban részt vehessenek. (...) a románok kivonulása után repülők fogják az összeköttetést Bicske és Albertfalva között fenntartani. Bicskéről jövő hírek a Várban (Szt. György tér) fognak ledobtatni. Albertfalván leszálló repülők által közvetített hírek azonnali továbbításáról Artner ezredes intézkedik.

*Az albertfalvai repülőtérre Artner ezredes a Budapesten lévő összes repülő személyzetet (pilótákat és műszaki személyzetet) rendelje ki, hogy ott megfelelő segéderők és egyszersmind karhatalom is álljon rendelkezésre.*⁶⁸⁰ Az október 10-i előírások szerint a fővárosba rendelt katonai repülőgépek feladata: „megfigyelni a várost, kültelkeit, hogy különösen a külső perifériákról csöcselék a város felé ne vonulhasson, valamint támogatólag közreműködni a hadsereg és a karhatalom esetleges harcaiban”, továbbá propaganda tevékenység.⁶⁸¹

Október 23-án a bevonuláshoz tervezett, az albertfalvai repülőtérre irányítandó repülőgépek számát hat gépben határoztak meg,⁶⁸² amelyet később nyolcra emeltek. A november 3-án megjelent intézkedés ugyanis a bevonulás biztosításához a Szombathelyi repülőszázadtól lehetőség szerint hat repülőgép (valószínűleg három Fokker D.VII, egy Fokker D.VI és kettő UFAG C.I), a Siófoki repülőkülönítménytől pedig lehetőleg kettő repülőgép (valószínűleg egy-egy UFAG C.I és 169-es sorozatú Hansa-Brandenburg C.I) részvételét irányozták elő.⁶⁸³

Végül a sok előkészület és tervezgetést követően november 13-án már egy jóval kevésbé harcias intézkedésben részletezték a Nemzeti Hadsereg ünnepélyes fogadtatására kirendelt repülőgépek feladatait: „*A repülők a bevonuló csapatokat a Gellért térig kísérik, azután a város főbb útvonalain propaganda-cédulákat dobnak le és visszatérnek Albertfalvára. A zászlók átadása után megint felrepülnek (előbb nem, hogy a beszédet ne zavarják) és a díszmenetig az Országház tér fölött keringenek.*”⁶⁸⁴

Ezt követően a repülőgéppel bíró és bevethetőnek számító repülőalakulatoknak, vagyis a szombathelyi és szegedi repülőszázadnak, valamint a siófoki repülőkülönítménynek érdemi,

⁶⁸⁰ HM-HIM HL, VKF iratai. 1669/I. – 1919. 1. d.

⁶⁸¹ HM-HIM HL, Tgy 2787. p. 21.

⁶⁸² HM-HIM HL, VKF iratai. 2005/I. – 1919. 1. d. További részletes előírások is születtek öt nappal később, október 28-án, amely szerint a repülő csoport beszünteti további működését az albertfalvai repülőtéren és készületi elhelyezkedést vesz fel. Feladatuk: „*a repülő csoport a reggeli órákban először együttesen jelenik meg Budapest fölött. A külső perifériákon körülrepüli azt, majd a harci repülőgépek leszállnak az albertfalvai reptéren, míg a megfigyelő gépek felváltva tovább keringenek különösen a külső perifériák felett. A megfigyelők vannak hivatva azután a harci repülőket idejekorán figyelmeztetni és elvezetni oda, ahol a nemzeti hds. és karhatalmak esetleges harcaiban támogatólag közreműködhetnek.*” HM-HIM HL, VKF iratai. 2057/I. – 1919. 1. d.

⁶⁸³ HM-HIM HL, VKF iratai. 2083/I.b. – 1919. 1. d. Az aktuális tervezet: „*A megszállás: a Pest megszállását követő hajnalon Albertfalvára repüljenek, ott feltűnés nélkül leszálljanak. A siófoki gépek propaganda-cédulákat visznek, ezeket még a délelőtt folyamán az összes kétüléses gépek leszórják. Dáni tábornok rendelkezésére készenlétben maradnak. A díszbevonuláznál 400 m minimális magasság.*”

⁶⁸⁴ HM-HIM HL, Tgy 2787. p. 21–22.

katonai jellegű feladata nem volt. A budapesti repülőszázadnál pedig még jó ideig a szervezési munkálatok tették ki a hétköznapi teendőit, ahogy Magyar Sándor írta: *„Kevéssel a bevonulás után, 1919 novemberében engem Mátyásföldre helyeztek át szolgálattételre, az ottani repülőszázad parancsnoka, Gergye József százados mellé. Kerek egy esztendő töltem ott. Ténykedésünk leginkább abból állt, hogy igyekeztünk összeszedni a vörös uralom alatt elszéledt legénységet és szétszórt repülőanyagot. Így valahogy sikerült is munkaképes alakulatot felállítani.”*⁶⁸⁵

8.5 RÉSZKÖVETKEZTETÉSEK

Még véget sem ért hivatalosan a világháború, és fel sem állították a katonai repülés szervezeti rendszerét, amikor az első magyar repülőalakulatok már ellátták a szükséges, rájuk rótt, és csak általuk elvégezhető feladataikat: karhatalmi, légi postai szolgáltatást végeztek, biztosították az kapcsolatot és a parancsnok továbbítását az ország különböző részei, különösen főváros és a veszélyeztetett perifériák között. Az aktuális helyzet változásaival egyre inkább a felderítő- és propaganda tevékenységre helyeződött át a hangsúly, de mindezeket eredményesen látta el a kevés bevethető egység. Az újonnan felszerelt repülőosztályok is sikeresen kapcsolódtak be a munkába, az igazán komoly kihívást azonban egyértelműen a tanácskormány háborúja hozta el – ennek elemzésével külön alfejezet (8.3) foglalkozik. Ezt követően a Nemzeti Hadsereg repülőinek a körülmények folytán csak marginális szerep jutott 1919 utolsó hónapjaiban, de a siófoki Fővezérség és a szegedi kormány közötti összeköttetést emellett vagy ennek ellenére is meg tudták valósítani.

Függetlenül tehát a tárgyalt időszak gyors változásaitól, egyértelműen kijelenthető, hogy az aktuálisan működő repülőalakulatok a velük szemben támasztott követelményeknek meg tudtak felelni, és hatékonyan látták el a kiszabott feladatokat, békeidőben és háborúban egyaránt.

⁶⁸⁵ Magyar, 1940. p. 51.

BEFEJEZÉS

ÖSSZEGZETT KÖVETKEZTETÉSEK

Értekezésemben arra tettem kísérletet, hogy áttekintsem az önálló magyar katonai repülés létrejöttének és változásainak folyamatát, illetve annak részleteit. Dolgozatom alig több mint egy év eseményeit fedi le (1918. november – 1919. december), ennek ellenére olyan változások és új jelenségek bemutatására nyílt lehetőség, amelyek a korban nehezen elképzelhetőek voltak ezt megelőzően. E rövid időszak talán attól volt a leginkább sajátos, hogy egy kivételesen gyorsan változó világban kellett alkalmazkodni az újabb és újabb körülményekhez és kihívásokhoz, ahol a viharos hétköznapokra a politika – szélsőértékeként – hol lefagyással, hol különböző szélsőségekkel reagált. Mindebben a kaotikus és széthulló rendszertelenségben kellett a szervezettség és hatékonyság irányába haladni egy gyermekcipőben járó, előd nélküli fegyvernemnek, hogy esetenként a kieső vagy nem működő közlekedési, postai szolgáltatást pótolják, vagy akár rendőri/karhatalmi feladatokat lássanak el. Időközben a nemzetközi helyzet is egyre fokozódott, és 4,5 hónappal a világháború rég áhított befejeződését követően ismét fegyveres konfliktusba keveredett Magyarország, ezúttal azonban a saját területi integritásának és határainak védelme volt a tét. Az új fegyvernem esetében ezzel együtt is a repülő szakma maradt az a központi rendező elem, amely mentén az egymást ismerő és javarészt összetartó repülő közösség – kevés súrlódástól eltekintve – a politikai irányvonalaktól javarészt függetlenül működőképes tudott maradni a harcok során is, ehhez pedig a politikai és katonai vezető rétegnek is igazodnia kellett, lévén pótolhatatlan tudással és tapasztalattal bírtak ezek a katonák.

A kutatásaimat követően elvégzett elemzések és vizsgálatok nyomán a választott témát illetően megfogalmazott hipotéziseim az alábbiak szerint nyertek igazolást:

1. Az I. világháborút követően felállt új magyar katonai vezetés, ezen belül is a repülő főtisztek és tisztek az osztrák–magyar repülőcsapatok örökségére és az ott szerzett tapasztalatokra építve sikeresen tudták megszervezni az önálló magyar repülőcsapatok intézményét, és annak működését a gyorsan változó körülményekhez, valamint a rendelkezésre álló lehetőségekhez és az aktuális követelményekhez igazítva folyamatosan biztosították.
2. Az Osztrák–Magyar Monarchia légiáró csapatainak működésében a magyar személyi, ezen belül is elsősorban hajózó állomány komoly szerepet vállalt, a világháború hadműveleteiben edződött gárda tagjainak nagy részére pedig motiválóan hatott a magyar repülőerőknél történő

szolgálat lehetősége. A politikai változások ezt érdeemben nem befolyásolták, hiszen ezen repülők javarészét megtalálhattuk a Tanácsköztársaság és a Nemzeti Hadsereg repülő haderejében is – nyilván némi különbséggel, hiszen az üldözöttnek számító repülőtisztok ideiglenesen megváltak a repülőktől vagy az ellenforradalmi Szegeden kerestek menedéket, míg a tanácskormány idején magukat kompromittált vagy csak a szükséges létszám felettinek számító repülőknél a „nemzeti” repülő haderőben már nem jutott hely. E folyamatosság és viszonylagos változatlanság egyértelműen a repülő szakma képviselőinek tudására és tapasztalatára, illetve azok nélkülözhetetlenségére vezethető vissza.

3. A főváros környékén a világháború folyamán működő három repülőgépgyár 1918. őszén, a harcok befejeződését követően nem szüntette be tevékenységét, hanem – bár csökkentett üzemben, de – folytatta a produktív termelést, és elsősorban a már megkezdett szériák példányainak összeszerelésével alapvető szerepet vállalt a repülőcsapatok ellátását illetően. A magyar repülőgépgyárak által biztosított gépek minőségileg és teljesítményük tekintetében is megfeleltek a kor követelményeinek, egyes típusaik a korban legmodernebbnek számító repülőgépek közé tartoztak (Fokker D.VII, Hansa-Brandenburg W.29), más típusaik pedig kategóriájukban kivételesen megbízható és/vagy jó teljesítményű gépeknek számítottak (Hansa-Brandenburg C.I, UFAG C.I), amivel komoly előnyt alapoztak meg a magyar repülők számára.

4. A magyar légtérben folyó első „légi háborúban” a magyar légi haderő a legtöbb szempontból megfelelt a vele szemben támasztott követelményeknek. A kilenc repülőszázad a rá háruló, elsősorban felderítő feladatokat sikeresen ellátta (ezt az ismert bevetések magas száma bizonyítja), a földi harcokat esetenként a levegőből támogatta, és eredményeket ért el a légvédelem területén is. A repülőalakulatok átcsoportosítását, koncentrációját a hadműveletek támogatása érdekében rendszeresen és hatékonyan megoldották, ugyanakkor nyitott kérdés marad, hogy a számbeli és minőségbeli fölényt miért nem sikerült az egyes arcvonalakon vagy arcvonalszakaszokon valós erőfölényre váltani, egyáltalán volt-e erre irányuló törekvés.

5. A fegyveres katonai repülők bevetése Magyarország felett elhozta a háttország kiszolgáltatottságának jelenségét, a háromdimenzióssá vált hadviselés keretében ugyanis ellenséges repülőgépek stratégiai jellegű célpontokat és polgári létesítményeket, illetve civileket is támadtak az 1919-es harcok során, amelyeknek számos sebesültje, esetenként pedig halálos áldozata is volt. Ezzel egyúttal bebizonyosodott, hogy az országot ért első légitámadások az eddig ismeretknél két évtizeddel korábbra datálhatóak.

ÚJ TUDOMÁNYOS EREDMÉNYEK

Disszertációmban a következő tudományos célkitűzéseket valósítottam meg:

1. Levéltári forrásokra építve – az osztrák–magyar repülőcsapatok alakulatainak felbomlásától és a magyar repülők hazatérésétől kezdődően – átfogó módon ismertettem azt a folyamatot, amelynek eredményeként a magyar repülőcsapatok intézménye létrejött és működött a jelentős politikai változások közepette is, rávilágítva eddig ismeretlen és a szervezeti struktúra átalakulásának megértéséhez nélkülözhetetlen tervek és döntések sorára.
2. Kiterjedt kutatásokra építve elkészítettem az 1918-1919. években katonai repülő szolgálatot vállalt hajózók adatbázisát, továbbá elemezve és értékelve a feltárt adatokat bizonyítottam, hogy a Népköztársaság, a Tanácsköztársaság, valamint a Nemzeti Hadsereg repülőcsapatainak személyi (hajózó) állományai jelentős átfedést mutatnak egymással.
3. Összegezve a magyarországi repülőgépgyárak I. világháborús teljesítményét, és az 1918. október végi ismert állapotokból kiindulva elvégeztem a különböző típusú források (levéltári dokumentumok, nemzetközi szakirodalom, fényképek) elemző összevetését, és számszerű öszszegést készítettem e repülőgépgyárak világháborút követő teljesítményéről.
4. Felkutattam, rendszereztem és összefoglaltam a korabeli Magyar Királyság területén lévő repülőpótszázadok anyagai megmentésének, valamint a Balkánról visszavonuló Mackensen-hadsereg leszerelésének folyamatát. A cinkotai Anyagszertár kimutatásaiból és a számtalan fennmaradt repülőjelentésből levont következtetések alapján megállapítottam, hogy ezen erőfeszítésekből mennyit profitáltak a magyar katonai repülők.
5. Vázoltam a szemben álló felek repülő haderőépítési kísérleteit, amelyek ezáltal mennyiségi és minőségi szempontból is összemérhetővé váltak a magyar repülőerőkkel.
6. A Tanácsköztársaság harcainak eseménytörténetével párhuzamosan szemléltettem a repülőcsapatok alárendeltségi viszonyainak változásait, és bizonyítottam, hogy a katonai vezetés képes volt a hadműveletek követelményeinek megfelelően alkalmazni a repülőerőket, súlypontokat képezve adott front(szakasz)okon, vagy akár repülőszázadokból létrehozott különítmények diszlokációjával. Összevettem továbbá az egyes hadviselő felek repülő tevékenységének különböző aspektusait, azok hatásait a hadműveletekre, valamint az ipari szereplőkre és a civilekre, továbbá kritikai elemzésnek vetettem alá a „vörös” repülőerők alkalmazását.
7. Cáfoltam azokat a korábbi nézeteket, amelyek szerint az I. világháborút követően Magyarország számára nem volt lehetőség a repülőerők megszervezésére és fenntartására.

Kutatásaim több vonatkozásban is forrásértékűnek tekinthetők, mivel zömmel korábban ismeretlennek számító, feltáratlan vagy fel nem dolgozott hazai és külföldi levéltári anyagokat, illetve szakirodalmakat kutattam, elemeztem és rendszereztem, ezeknek vizsgálata, leírása és kölcsönhatás-elemzése eddig a magyar és nemzetközi szakirodalomból hiányzott, vagy csupán elemeiben jelent meg.

A KUTATÁSI EREDMÉNYEK GYAKORLATI FELHASZNÁLHATÓSÁGA, AJÁNLÁSOK

A doktori értekezés kutatási eredményeit a hadtudomány, a történettudomány és az oktatás területén (oktatási segédanyagként) lehet hasznosítani. Az elvégzett a kutatások felhasználhatóak a Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi és Honvédtisztképző Kar hadtörténeti és hadtudományi tárgyú, illetve azokhoz kapcsolódó tematikájú tantárgyai körében, történeti kutatóhelyek munkájához, továbbá bölcsészettudományi és tanárképző felsőoktatási, illetve katonai közép fokú intézmények számára társadalomtudományi stúdiumok (történettudomány) és hadtörténet oktatásához alkalmazható.

A doktori értekezésben szereplő új tudományos eredmények elősegíthetik a korszak történelmének alaposabb megismerését, az ezzel foglalkozó történészek, kiegészítve eddigi ismereteiket, további, szélesebb szemléletű kutatásokhoz kaphatnak segítséget, ugyanakkor összefoglaló vagy tematikus hadtörténeti, illetve helytörténeti kutatások forrásmunkájaként is szolgálhatnak. Fontos adalékkal szolgálhatnak ipar- és közlekedéstörténeti kutatásokhoz, valamint társadalomtörténeti témákhoz, elsősorban a katonatiszti réteg I. világháború utáni helyzetének, lehetőségeinek, motivációinak vizsgálatát illetően. Emellett lehetőséget adhatnak nemzetközi vitákra elsősorban az érintett, egykori hadviselő országok vagy utódállamaik tudományos műhelyeiben.

A kutatómunka eredményei a hadtudomány, illetve hadtörténelem iránt nyitott, katonai előképzettséggel vagy előismeretekkel nem rendelkező személyek számára is információforrást jelenthetnek.

Az értekezés tekintetében a kutatások további folytatásának lehetősége is nyitott és ajánlott, ennek iránya mindenekelőtt a román királyi hadsereg repülőerőinek magyarországi tevékenysége, annak további részletei a román levéltári források révén, valamint a magyar hajózók személyi adatainak pontosítása.

A kutatás eredményeinek további felhasználási lehetőségei közé tartozik annak monográfiaként történő publikálása idehaza és külföldön.

FORRÁS- ÉS IRODALOMJEGYZÉK

LEVÉLTÁRI FORRÁSOK

HM-HIM Hadtörténelmi Levéltár (Budapest)

Polgári Demokratikus Forradalom iratai

- Hadügyminisztérium 37. (légügyi) osztály. 29–30. d.

Magyar Tanácsköztársaság iratai

- Hadügyi Népbiztosság 14. (hadihajózási) osztály. 18. d.
- Hadügyi Népbiztosság 37. Légi ügyek osztálya. 27–28. d.
- Keleti ill. Vörös Hadsereg Parancsnoksága, Hadműveleti iratok 1919. ápr. 21. – aug. 6. 46–62. d.
- Légügyi előadó. 63. d.
- Hadrendek, 1919. máj. 6. – júl. 27. 67–69. d.
- I. hadtestparancsnokság, Hadműveleti osztály és tüzérségi előadó 1919. máj. 8. – aug. 1. 75–78. d.
- II. hadtestparancsnokság, Hadműveleti és tüzérségi iratok 1919. máj. 11. – júl. 31. 80. d.
- III. hadtestparancsnokság, Hadműveleti és tüzérségi iratok 1919. máj. 6. – aug. 1. 81–86. d.
- 1–9. hadosztály-parancsnokság, Hadműveleti iratok 90–91. d.
- Salgótarjáni 80. dandárparancsnokság, Hadműveleti iratok 1919. május 21. – július 30. 102. d.
- Légi- /repülő/ csapatok parancsnoksága. 110. d.
- Pozsonyi /Győr/ katonai kerületi parancsnokság iratai, Hadműveleti osztály iratai 1919. március 21. – augusztus 5. 117–119. d.

Honvédelmi Minisztérium iratai

- 37. (légügyi) osztály, 1919. 980–982. d.
- Elnöki D. osztály 1921–1923. évi irataiból

Vezérkari Főnökség iratai

- csoport, 1919. 1–3. d.

Ministeri Fegyverszüneti Bizottság iratai

- 1918. nov. – 1919. aug. 1–18. d.

Visszaemlékezések a Tanácsköztársaság időszakára

- 129/12. Papp Ödön
- 130/6. Varga László
- 133/60. Dobos István
- 133/68. Diószeghy László
- 133/81. Fehér Antal
- 134/23. Matzenauer Hugó.

Personalia, levelestár és katonai iratok gyűjteményei.

- Nagy Béla pilóta repüléssel kapcsolatos hagyatéka 1910–1929. 106. d.

Tanulmányok és visszaemlékezések gyűjteménye 1945-ig

- 1775. Reisner Henrik: Katonai beosztásainak ismertetése 1918. dec. 9. – 1919. jan. 5.
- 1963. Breit József: *Az oláhok hadműveletei Magyarországon 1918–1919.-ben.*

- 1964. Breit József: *Románoknak Magyarországra való benyomulása és annak kiűritése, a kiűritésre vonatkozó adatok 1918–1919.*
- 2203. Fogarassy László: *A tisztek és az 1919. évi magyar Vörös Hadsereg.*
- 2209. László Imre: *A miskolci csata 1919.*
- 2210. László Imre: *A salgótarjáni csata 1919.*
- 2211. Hetés Tibor: *Az 1918–1919-es polgári forradalom hadtörténelmi eseményei.*
- 2218. László Imre: *Nyíregyházi csata - 1919. ápr. 26.*
- 2221. László Imre: *A magyar Vörös Hadsereg harcainak rövid története III. fejelet. 1919.*
- 2322. Kerekes József: *Magyarország forradalmi harcai. I–XII. kötet.*
- 2551. Moussong Nándor: *Az 1919. évi magyarországi hadjárat története.*
- 2569. Fogarassy László: *A magyar Vörös Hadsereg utolsó csatája Szolnok, 1919. aug. 1.*
- 2570. Fogarassy László: *Budapest védelme a Tanácsköztársaság idején és a román megszállás 1919.*
- 2571. Fogarassy László: *A magyar Vörös Hadsereg délszláv és osztrák arcvonala. 1919.*
- 2678. Fogarassy László: *Az öthónapos fegyverszünet Adatok a Károlyi kormány hadtörténetéhez 1918–1919.*
- 2787. Vesztenyi János: *A magyar katonai repülés 1920–1945.*
- 2974. Dr. Barcy Zoltán: *A magyar légvédelmi tüzérség fejlődése a Horthy korszakban.*
- 3246. Gellért Tibor: *A miskolci csata 1919.05.20.–1919.05.24.*
- 3946. Fogarassy László: *A miskolci csata 1919.05.20.–1919.05.24.*

Tiszti személyügyi anyagok – 1900 előtt született tisztek anyakönyvi lapjai

Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum (Budapest)

Archívum

Kézirattár

- 3. Hangay Gyula: *Az aszódi repülőgépgyár története (1914–1920)*
- 154. Horváth Mihály pilóta aviatikai visszaemlékezései, 1959.
- 293. Masson Tivadar: *A Magyar Lloyd Repülőgépgyár története 1917–1920.*
- 303. Troján Gyula visszaemlékezései repülőtevékenységére.
- 382. Dobos István pilóta életrajza (az özvegy visszaemlékezései).
- 429. Élmények a hadszínterekről 1914–1918-ig.
- 552. Matzenauer Hugó tábori pilóta, az 5. vörös forradalmi rep. század parancsnokának visszaemlékezése, 1968. szept.
- 553. Piantowszky István 19-es veterán tábori pilóta visszaemlékezése, 1969. jan.
- 617. Szabó Károly pilóta visszaemlékezései.
- 906. Piantovszky István visszaemlékezése repülési tevékenységéről.
- 420. Az Osztrák Aero Szövetség pilótáinak és tagjainak névsora.
- 421. A Magyar Aero Szövetség pilótáinak és tagjainak névsora.

Okmánytár

- 497. Magyar Légjárócsapatok Anyagosztálya napi műszaki jelentése Sashalomról.
- 501. M. kir. repülő felszámoló parancsnok napi parancsai.
- 1653. Repülőmotor-könyv a 19755. sz. MÁG-Daimler motorhoz.

Magyar Nemzeti Levéltár (Budapest)

OL K 27 Minisztertanácsi jegyzőkönyvek 1867–1944

- 1918. évi jegyzőkönyvek

Magyar Nemzeti Levéltár Borsod–Abaúj–Zemplén Vármegyei Levéltára (Miskolc)

Borsod vármegye alispánjának iratai.

- IV.809.b. Közigazgatási iratok.

Miskolc város Polgármesteri Hivatalának iratai.

- IV.1906.b. Közigazgatási iratok.

Miskolc anyakönyvi kerület állami anyakönyveinek másodpéldányai.

- XXXIII.1.a. Halotti anyakönyvek (Miskolci I–III. kerület).

Magyar Nemzeti Levéltár Csongrád Vármegyei Levéltára (Szeged)

Szeged Város Tanácsának iratai.

- IV.1406.b. Tanácsi iratok

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Vármegyei Levéltára (Szombathely)

Szombathely Város Polgármestere.

- V.173.c. Közigazgatási iratok.

Vas Vármegye Direktóriumának iratai.

- XIV.1.b. Általános iratok.

Magyar Nemzeti Levéltár Heves Vármegyei Levéltára (Eger)

Füzesabony anyakönyvi kerület állami anyakönyveinek másodpéldányai.

- XXXIII.1.a. Füzesabony halotti anyakönyve 1913–1924
<https://www.familysearch.org/ark:/61903/3:1:33SQ-GPC7-Y7J?i=187&cc=1452460&cat=997224>

Budapest Főváros Levéltára (Budapest)

VII.5.c. Budapesti Királyi Büntetőtörvényszék. Büntető perek iratai.

- Népbiztosok elleni eljárások – Népbiztos-per 1/1920 – 6274.

Österreichisches Staatsarchiv-Kriegsarchiv (Wien)

Neue Feldakten

- Armeeoberkommando, Operationsabteilung. Chef des Luftfahrwesens. Kart. 644
- I. Korps, Operative Akten 16.10. – 18.11.1918 Kart. 91-92
- II. Korps, Operative Akten 1.10. – 13.11.1918 Kart. 242
- V. Korps, Operative Akten 1.10. – 1.11.1918 Kart. 3854, Fliegermeldungen Kart. 3855
- XVI. Korps, Operative Akten 22.10. – 8.11.1918 Kart. 2240
- XXVI. Korps, Operative Akten 26.9. – 17.11.1918 Kart. 3039, Operative Akten 21.10. – 18.11.1918 Kart. 3632

Luftfahrtarchiv

- Personalakten. Kart. 1-51
- Kommando LFT, Einsatz. Luftsiege. Kart. 95
- Generalinspektor LFT, Einsatz. Frontlage-Tagesmeldungen. Kart. 100
- Koluft, Einsatz. Berichte über die Flugtätigkeit. Kart. 101-104
- K.u.k. Fliegerersatztruppe, Tagesbefehle Juli–Oktober 1918 Kart. 295
- K.u.k. Fliegerarsenal, Tagesbefehle Oktober–Dezember 1918 Kart. 347

Marinearchiv (Neues Marinearchiv – Operationskanzlei/Marinesektion – Operationskanzlei)

- OK/SR 20 Operationsjournal 1918 Kart. 509
- OK/SR 31 Kriegstagebücher Kart. 520
- OK/SR 44 Kriegstagebuch des Kreuzerflottillenkommandos 1914–1918 Kart. 533

Militärische Nachlässe

- 1180 (B) Yllam (Mally), Julius

National Archives (London)

Air Ministry and Air Force Records – Records of Air Historical Branch

- AIR 1/1560/204/80/16. War Diary (14 Wing, 1918 Oct.)
- AIR 1/1560/204/80/17. War Diary (14 Wing, 1918 Nov.)
- AIR 1/1560/204/80/22. Casualty reports (139 Squadron, 1918 Apr. – 1919 Jan.)
- AIR 1/1560/204/80/23. Operations by 28 Squadron (1918 May – Nov.)
- AIR 1/1560/204/80/24. Combat in the air reports (14 Wing, 1918 Jan. – Oct.)
- AIR 1/1561/204/80/27. Record Book (28 Squadron, 1918 July – Dec.)
- AIR 1/1563/204/80/44. Report of bomb raids (66 Squadron, 1918 May – Nov.)
- AIR 1/1571/204/80/59. Record book (34 Squadron, 1918 Aug. – 1919 Feb.)
- AIR 1/1574/204/80/71. Reconnaissance reports (34 Squadron, 1918 Oct. – Nov.)
- AIR 1/1575/204/80/77. Record book (66 Squadron, 1918 Apr. – Oct.)
- AIR 1/1575/204/80/78. Record book (66 Squadron, 1918 Nov. – 1919 Feb.)
- AIR 1/1856/204/213/33. Casualty reports (28 Squadron, 1918 Jan. – 1919 Feb.)
- AIR1/1854/204/213/15. Combat reports (28 Squadron, 1917 Oct. – 1918 Nov.)

Vojenský ústřední archiv - Vojenský historický archiv (Praha – Jan Hammer, Jan Kaše és Petr Lukeš jóvoltából)

Fond Letecký sbor

- polní letecká setnina, 2. polní letecká setnina, Escadrille BR 590. Karton 2

Fond Boje na Slovensku, Západní skupina (ZS-Slov)

- Letecká sekce/denní a souhrnná hlášení. Karton 20, 25

Service Historique de la Défense (Paris)

Aéronautique de la Première Guerre Mondiale, Grand quartier général

- AI 1 A 188/4 Opérations et renseignement (forces Françaises en Italie)

Inventaire des journaux des marches et opérations des grandes unités

- GR 26 N 89/1–10. Armée de Hongrie, 1 mars 1919 – 31 juillet 1919
- GR 26 N 89/13. Armée du Danube, 5 mai 1919 – 6 janvier 1920.

Archivio dell'Ufficio Storico, Stato Maggiore dell'Esercito (Roma – Paolo Varriale jóvoltából)

Commission Aéronautique Interalliée de Contrôle en Hongrie

- Fondo E-15, b. 24. Rapport de fin d'opérations – 1922

KÖNYVÉSZETI ÉS ONLINE FORRÁSOK

(s. n. é. n.) *Hadiipar Pestszentlőrincen*. http://muzeum18ker.hu/ipar/#_ftnref69 [megtekintve: 2022.09.03.]

(s. n. é. n.) *Magyar Ágyúgyár Rt.* <https://ipartortenet.hu/hu/letoltesek/tanulmanyok/lista/#login>

(s. n.) *A honvéd repülők megszervezésénél*. - In. *Az Aero*, 1918. VI. évf. 17. sz. - p. 329–330.

(s. n.) *A légierők befolyása a hadműveletekre.* - In. Magyar Katonai Közlöny, 15. évf., 7–8. füzet. (1927) - p. 631–639.

(s. n.) *A M. Kir. Legfőbb Állami Számvevőszék jelentése a Magyar Államnak az 1918. évi november hó 1.-től 1919. évi március hó 20.-ig és 1919. évi március hó 21.-től 1919. évi augusztus hó 6.-ig terjedő időszakokban utalványozott kiadásairól és előírt bevételeiről szerkesztett kimutatáshoz.* Bp., 1923. (Zárszámadás, 1923)

AJDIČ, Gustav – JERIN, Zoran: *Letalstvo in Slovenci 2.* Ljubljana, Borec – Mladika, 1990.

AJDIČ, Gustav – JERIN, Zoran: *Prvi slovenski letalski stotniji.* - In. Revija obramba, Letn. 51. (jan. 2019) - p. 27–32.

ALEGI, Gregory: *Lohner T.I/Macchi L.I.* Windsock Datafiles Nr. 99. Berkhamstead, Albatros Productions Ltd., 2003.

AVRAM, Valeriu: *A román V. repülőosztály tevékenysége Magyarország felett.* - In. Aero Historia, 6. évf. 10. sz. (1992. október) - p. 32–41.

AVRAM, Valeriu: *Escadrile românești deasupra Ungariei (1919).* - In. Aeronautica, 1993. Nr. 4. - p. 26–30.

AVRAM, Valeriu: *Zburătorii României Mari.* Buzău, Alpha MDN, 2007.

AVRAM, Valeriu: *Acțiunile aviației în apărarea granițelor României Mari.* - In. Document, Anul XI, nr. 2 (40). 2008. - p. 47–50.

AVRAM, Valeriu: *Maiorul Ioan Peneș – primul aviator român decorat cu Ordinul „Mihai Viteazul”.* - In. Document, Anul XVIII, nr. 2 (69). 2015. - p. 38–44.

AVRAM, Valeriu: *Am zburat pentru România mare.* București, Editura Vremea, 2016.

AVRAM, Valeriu: *Războiul aerian deasupra României 1916–1919.* București, Editura Militară, 2017.

AVRAM, Valeriu: *Aeronautica română în serviciul Marii Uniri.* București, Editura Militară, 2018.

AVRAM, Valeriu – DRĂGHICI, Lucian – PĂTRAȘCU, Gabriel-George – RÎȘNOVEANU, Ion: *Războiul de Întregire: (1916-1919): comandanți militari români.* București, Tehnic-Editorial al Armatei, 2016.

BALLA Tibor: *Az önálló magyar hadsereg kérdése a kiegyezéstől az első világháború végéig (1867-1918).* - In. Honvédségi Szemle 146. évf. 3. sz. (2018) - pp. 129–140.

BANYARD, Peter: *Vittorio Veneto.* - In. War Monthly, Issue No. 31. (1976) - p. 32–38.

BARCY Zoltán – SÁRHIDAI Gyula: *A Boforstól a Doráig. A magyar légvédelmi tüzérség, 1914–1945. Légi győzelmek, 1914–1945.* Bp., PETIT REAL Könyvkiadó, 2008.

BARKÓCZY-KLOPSCH Béla: *Mackensen vezértábornagy hadseregének átvonulása Magyarországon az összeomlás után.* - In. Magyar Katonai Közlöny, 11. évf. 1923. - p. 188–230. (A tanulmány különlenyomat formájában is megjelent 1923-ban.)

BENE Krisztián: *A délvidéki semleges zóna létrehozása.* - In. GULYÁS László – TÓTH Marcell – ZEMAN Ferenc (szerk.): *Lokális Trianon 1. Csongrád, Csanád és Torontál vármegye az összeomlás éveiben 1918–1920.* Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 1921. - p. 11–26.

BERKOVICS Gábor – KRAJNC Zoltán: *Air defence artillery in the Hungarian Army after the World War I.* - In. Hadmérnök, 5. évf. 3. sz. (2010. szeptember) - p. 5–10.

BERNACHOT, Jean: *Les Armées françaises en Orient après l'armistice de 1918. 1. L' Armée française d'Orient, l'armée de Hongrie (11 novembre 1918 – 10 septembre 1919).* Paris, Imprimerie Nationale, 1970.

BERNÁD Dénes: *A Román Királyi Légierő első magyarországi hadjárata. 1. rész – Erdély 1918 november – 1919 március.* - In. Aero História, 4. évf. 8. sz. (1990. december) - p. 28–33.

BERNÁD Dénes: *A Román Királyi Légierő első magyarországi hadjárata. 2. rész Tiszántúl, 1919. április–július.* - In. Aero História, 5. évf. 9. sz. (1991. augusztus) - p. 32–38.

BERNÁD Dénes: *A Román Királyi Légierő első magyarországi hadjárata. 3. rész A Duna-Tisza köze, majd Budapest 1919. július–augusztus.* - In. Aero História, 5. évf. 9. sz. (1991. augusztus) - p. 39–46.

BEZROUK, Stanislav: *V bojoch pri Leviciach.* - In. POGORIELOV, Alexander – ZIMÁK, Jozef (red./ed.): *Vpád maďarských boľševikov na Slovensko v roku 1918: (Pamätný spis domáceho odboja).* Bratislava, Nákladom Slovenského Chýrniká, 1936. - p. 279–294.

BLUME, August G. – CASIRATI, Alberto: *The Italian Campaign in Macedonia and Albania. Part I.* - In. Over the Front, Vol. 7/1. 1992. - p. 3–23.

BLUME, August G. – CASIRATI, Alberto: *The Italian Campaign in Macedonia and Albania. Part II.* - In. Over the Front, Vol. 7/2. 1992. - p. 111–129.

BOGÁR Károly: *A miskolci csata és jelentősége a Tanácsköztársaság harcaiban.* - In. Borsodi Levéltári Évkönyv 3. Miskolc, 1980. - p. 199–208.

BÖDÖK Gergely: *Politikai erőszak az első világháború után: forradalmak és ellenforradalmak Magyarországon és Közép-Európában.* - In. TOMKA Béla (szerk.): *Az első világháború következményei Magyarországon.* Bp., Országgyűlés Hivatala, 2015. - p. 85–108.

BÖDÖK Gergely: *Tizenegy hónap – Debrecen román megszállása 1919–1920-ban.* - In. Kommentár, 2016/1. - p. 68–86.

BREIT József: *A vörös háború.* - In. GRATZ Gusztáv (szerk.): *A bolsevizmus Magyarországon.* Bp., Vadszőlő Kiadó, 1921. - p. 76–90.

BREIT József: *A magyarországi 1918/19. évi forradalmi mozgalmak és a vörös háború története 2. A proletárdiktatúra kikiáltásától a románok támadásáig*. Bp., A Magy. Kir. Hadtörténelmi Levéltár, 1925.

BREUER, Falk – WAISS, Walter: *The Kaiser's Flyers in Macedonia 1914–1918. A Study of Military Aviation in Southern Europe*. Reno, Aeronaut Books, 2021.

CALIARO, Luigino – GENTILLI, Roberto: *L'Aviazione Francese in Italia 1915–1918*. Roma, Edizioni Rivista Aeronautica–Difesa Servizi S.p.A., 2016.

ČEJKA, Zdeněk: *Letci*. - In. LK Speciál, Nr. 8. 2006. - p. 54–55.

ЦИГЛИЋ, Борис: *Крила Србије*. [CIGLIĆ, Boris: *Krila Srbije. Wings of Serbia*.] Београд, Infinitas, 2009.

CIGLIĆ, Boris: *Seaplanes of Bocche*. Beograd, Jeroplan Books, 2014.

CZIEGLER István: *Légvédelem*. - In. Magyar Katonai Közlöny, 18. évf., 1. füzet. (1930) - p. 38–43.

CZIEGLER István: *Passzív légvédelem*. - In. Magyar Katonai Közlöny, 17. évf., 5. füzet. (1929) - p. 526–532.

CSANÁDI Norbert – NAGYVÁRADI Sándor – WINKLER László: *A magyar repülés története*. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1977.

CSONKARÉTI Károly – BENCZÚR László: *Haditengerészek és folyamőrök a Dunán*. Bp.: Zrínyi Kiadó, 1991.

CSÓKA Ferenc XVI. kerületi helytörténeti kézikönyvének nyers változata. (A könyv kivonata elektronikus formátumban a szerző birtokában.) (Csóka, XVI)

DEME László - KELETI József: *Az ellenforradalom Vasvármegyében és Szombathelyen*. Szombathely, Martineum Nyomda RT, 1920.

DESROYE, Reinhard Karl Boromäus: *Die k.u.k. Luftfahrtruppe - Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*. Hamburg, Diplomarbeiten Agentur, 2000.

DEZSÉNYI Miklós: *A magyar vörös dunai hajóraj az 1919. évi honvédő háborúban*. - In. Hadtörténelmi Közlemények, 6. évf. 1. sz. (1959) - p. 73–96.

DI MARTINO, Basilio: *Ali sulle trincee. Ricognizione tattica ed osservazione aerea nell'aviazione italiana durante Grande Guerra*. Milan, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1999.

DI MARTINO, Basilio: *L'aviazione italiana il bombardamento aereo nella Grande guerra*. Roma, Ufficio Storico Aeronautica, 2013.

DI MARTINO, Basilio: *L'aviazione italiana nella Grande Guerra*. Milan, Ugo Mursia Editore, 2011.

DÖMÖTÖR Gergely: *A fegyvernemek szerepe a Tanácsköztársaság harcaiban.* - In. Hadtörténelmi Közlemények 1. évf. (1954.) 3-4. sz. - p. 327–364.

DURKOTA, Alan – DARCEY, Thomas – KULIKOV, Victor: *The Imperial Russian Air Service.* Mountain View, California, Flying Machines Press, 1995.

EPERJESI László: *A magyar pilóták első érdekvédelmi szervezete 1918 – 1919. 2. rész.* - In. Aero História, 3. évf. 1.(5.) sz. 1989. - p. 43–52.

EPERJESI László: *A magyar pilóták első érdekvédelmi szervezete 1918 – 1919. 3. rész.* - In. Aero História, 3. évf. 2.(6.) sz. 1989. - p. 32–39.

FARKAS Gábor – LAJTAI János: *Székesfehérvár repüléstörténete I.* Székesfehérvár, Magyar Veterán Repülő Egyesületének Fejér megyei Szervezete, 1997.

FARKAS Márton: *Katonai összeomlás és forradalom 1918-ban.* Budapest, Akadémiai Kiadó, 1969.

FEDDERS, Peter A.: *The German Air Effort and the Central Powers Romanian Campaign Phase I, the Fluid Phase: August 1916 – January 1917.* - In. Over the Front, Vol. 14/1. 1999. - p. 25–35.

FOGARASSY László: *A magyarországi Tanácsköztársaság katonai összeomlása.* - In. Történelmi Szemle, 24. évf. 1. sz. (1981.) - p. 20–50.

FOGARASSY László: *A magyarországi Tanácsköztársaság katonai összeomlása.* Bp.: Akadémiai Kiadó, 1988.

FOGARASSY László: *Adatok a magyarországi román hadszíntér történetéhez. (1919. május 2. – július 19.)* - In. A Hermann Ottó Múzeum évkönyve. 6. évf. (1966) - p. 335–353.

FOGARASSY László: *Az ismeretlen székely hadosztály.* - In. A debreceni Déri Múzeum Évkönyve, 1971. Debrecen 1972. - p. 225–252.

FRANKS, Norman – BAILEY, Frank – DUIVEN, Ric: *Casualties of the German Air Service 1914-20.* London, Grub Street Publishing, 1999.

FÜLEKY Dezső: *A belgrádi fegyverszünet 1918-ban.* - In. Magyar Katonai Közlöny, 10. évf. 6. sz. 1922. - p. 414–430.

GALÁNTAI József: *Az első világháborúban.* Bp.: Korona Kiadó, 2000.

GALÁNTAI József: *Magyarország az első világháborúban.* Bp.: Korona Kiadó, 2001.

GAZSI József: *A Tanácsköztársaság emlékeiből. A „Vörös Légjáró Csapat” 8-ik százada.* - In. Repülés, 12. évf. 6. sz. (1959) - p. 9.

GAZSI József: *Akik a Tanácsköztársaság légtérét oltalmazták.* - In. Repülés, 15. évf. (1962.) 3. sz. - p. 4.

GÁBOR Sándorné: *Az 1919. június 24-i ellenforradalmi kísérlet.* - In. Párttörténeti Közlemények, 8. évf. 2. sz. (1962) - p. 67–97.

GECSÉNYI Lajos: *A dunai hajóraj az 1919. június 24-i ellenforradalomban.* - In. Hadtörténelmi Közlemények, 16. évf. 1. sz. (1969) - p. 72–85.

GELLÉRT Tibor: *Adalékok a magyar polgári demokratikus forradalom és a Tanácsköztársaság légierejének történetéhez.* - In. Hadtörténelmi Közlemények, 12. évf. 3. sz. (1965) - p. 502–523.

GENTILLI, Roberto – IOZZI, Antonio – VARRIALE, Paolo: *Italian Aces of World War I and Their Aircraft.* Atglen, Schiffer Publishing Ltd., 2003.

GENTILLI, Roberto – VARRIALE, Paolo: *I Reparti dell'Aviazione Italiana nella Grande Guerra.* Roma, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 1999.

GLAISE VON HORSTENAU, Edmund – KISZLING, Rudolf (ed.): *Österreich-Ungarns letzter Krieg 1914–1918.* Band 7. Das Kriegsjahr 1918. Wien, Verlag der Militärwissenschaftlichen Mitteilungen, 1938.

GOTTFRIED Barna – NAGY Szabolcs: *A Székely Hadosztály története.* Csíkszereda, Gutenberg Kiadó, 2018.

GÓCZE Géza – PEREPATITS Antal: *A vörös Győr.* Győr, A Magyar Szocialista Munkáspárt Győr-Sopron megyei Bizottsága – Győr-Sopron megyei Tanács V.B., 1964.

GRATZ Gusztáv: *A forradalmak kora. Magyarország hadtörténete 1918–1920.* Bp., Magyar Szemle Társaság, 1935.

GROSZ, Peter M.: *Aviatik D.I.* Windsock Datafile No. 45. Berkhamsted, Albatros Publications Ltd., 1994.

GROSZ, Peter M.: *Brandenburg W.29.* Windsock Datafile No. 55. Berkhamsted, Albatros Publications Ltd., 1996.

GROSZ, Peter M. – HADDOW, George – SCHIEMER, Peter: *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One.* Mountain View, California, Flying Machines Press, 1993.

GULYÁS László: *A Magyar Királyság román megszállásának szakaszai, különös tekintettel a Partium és a Tiszántúl elfoglalására.* - In. GULYÁS László – TÓTH Marcell – ZEMAN Ferenc (szerk.): *Lokális Trianon 1. Csongrád, Csanád és Torontál vármegye az összeomlás éveiben 1918–1920.* Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 1921. - p. 27–42.

GULYÁS László: *A Délvidék csatlakozása a délszláv államhoz: Újvidék, 1918. november 25.* - In. GULYÁS László (szerk.): *Fejezetek a versaillesi Közép-Európa történetéből.* 1. köt. Az utódállamok születése 1918–1919. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 2021. - p. 115–122.

ЂОКИЋ, Небојша: *Ваздухопловна сарадња Француске и Југославије између два светска рата*. [ЂОКИЋ, Nebojša: *Vazduhoplovna saradnja Francuske i Jugoslavije između dva svetska rata*.] - In. Српска слободарска мисао [Srpska slobodarska misao], Година XI, број 3, Београд, Мај-Јуни 2010. - p. 9–196.

ЂОКИЋ, Небојша – НАДОВЕЗА, Бранко: *Ваздухопловна индустрија краљевине СХС*. [ЂОКИЋ, Nebojša – NADOVEZA, Branko: *Vazduhoplovna industrija kraljevine SHS*.] Београд, Метафизика, 2017.

ЂОКИЋ, Небојша – НАДОВЕЗА, Бранко: *Завршне операције за ослобођење Србије октобра 1918. године*. [ЂОКИЋ, Nebojša – NADOVEZA, Branko: *Završne operacije za oslobođenje Srbije oktobra 1918. godine*.] Београд, Метафизика, 2017.

HADDOW, George: *Hansa Brandenburg W.13*. Windsock Datafiles Nr. 119. Berkhamstead, Albatros Publications Ltd., 2006.

HAJDU Tibor: *A Magyarországi Tanácsköztársaság*. Bp., Kossuth Kiadó, 1969.

HAJDU Tibor: *Az 1918-as magyarországi polgári demokratikus forradalom*. Bp., Kossuth Kiadó, 1968.

HAJDU Tibor – POLLMANN Ferenc: *A régi Magyarország utolsó háborúja*. Bp., Osiris Kiadó, 2014.

HAMMER, Jan: *Odjistit a vrhnout. Letci při obraně Slovenska v roce 1919 improvizovali*. (25. června 2022) https://www.idnes.cz/technet/vojenstvi/boje-na-slovensku-1919-letectvo-1-2-polni-letecka-setnina-escadrilla-br-590.A220522_102547_vojenstvi_hml

HANGAY Sándor: *Honvéd repülők*. – In. *Az Aero*, 1918. VI. évf. 10. sz. (1918.05.25.) - p. 189–191.

HANGODI László: *Két légiáró őrmester emlékére*. (2005) https://www2.uni-nke.hu/mhtt_csata/cikk/h1/h1.htm

HATOS Pál: *Az elétkozott köztársaság. Az 1918-as összeomlás és az őszirózsás forradalom története*. Bp., Jaffa Kiadó, 2018.

HATOS Pál: *Rosszfiúk világforradalma. Az 1919-es Magyarországi Tanácsköztársaság története*. Bp., Jaffa Kiadó, 2021.

HAUKE, Erwin – SCHROEDER, Walter – TÖTSCHINGER, Bernard: *Die Flugzeuge der k.u.k. Luftfahrttruppen und Seeflieger 1914–1918*. Graz, H. Weishaupt Verlag, 1988.

HEFTY Frigyes: *Repülők előre*. Bp., Franklin Társulat, 1940.

HENSHAW, Trevor: *The Sky Their Battlefield*. London, Grub Street Publishing, 1995.

HETÉS Tibor: *Munkásezredek előre!* Bp., Táncsics Könyvkiadó, 1960.

HETÉS Tibor: *Stromfeld Aurél*. Bp., Kossuth Könyvkiadó, 1967.

- HORNYÁK Árpád: *A belgrádi konvenció*. - In. Világtörténet, 22. évf. 2. sz. - p. 22–33.
- HÖFLING, Rudolf: *Lloyd C.V. 1. Serien-Doppeldecker mit Sperrholztragflächen*. - In. ÖFH Nachrichten, 4/2009. - p. 4–9.
- ISAIĆ Vladimir – FRKA Danijel: *Pomorsko zrakoplovstvo na istočnoj obali jadrana 1918–1941*. Zagreb, Tko zna zna, 2010.
- Istoria aviației române*. (Balotescu, Nicolae – Burlacu, Dumitru – Craciun, Dumitru et al) București, Editura Științifică și enciclopedică, 1984.
- JANNER Ernő: *Adatok a repülőipar történetéhez*. Bp., „Élet” Nyomda, 1922.
- JOHN, Miloslav: *Vznik čs. letectva v r. 1918–20*. Cheb, Svět křídel, 1990.
- K. LENGYEL Zsolt: *A Tanácsköztársaság és Erdély. Vázlat a bolsevizmus és a transzilvanizmus viszonyáról*. - In. LIGETI Dávid – VÖRÖS Boldizsár (szerk.): „...minden édenek neve vad poklokat büvöl...” A Magyarországi Tanácsköztársaság. Bp., Országgház Könyvkiadó, 2020. - p. 191–215.
- KAŠE, Jan: *1. a 2. polní letecká setnina*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 33–39. (Kaše, 2005/1.)
- KAŠE, Jan: *Akce Cheb a Planá*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 26–32. (Kaše, 2005/2.)
- KAŠE, Jan: *Aviatik (Berg) C I a D I*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 51. (Kaše, 2005/3.)
- KAŠE, Jan: *Hansa Brandenburg B I*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 52–53. (Kaše, 2005/4.)
- KAŠE, Jan: *Jediný Fokker D.VII (MÁG) v československém letectvu*. - In. Novinky MPM 26/05 - p. 3–6. (Kaše, 2005/5.)
- KAŠE, Jan: *Letiště Strašnice*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 9–10. (Kaše, 2005/6.)
- KAŠE, Jan: *Letiště Vysočany*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 24–25. (Kaše, 2005/7.)
- KAŠE, Jan: *Letouny Hansa Brandenburg C I*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 56–57. (Kaše, 2005/8.)
- KAŠE, Jan: *LVG C.VI*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 61. (Kaše, 2005/9.)
- KAŠE, Jan: *O stavu československého letectva*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 65–66. (Kaše, 2005/10.)
- KAŠE, Jan: *Phönix C I série 121*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 62–63. (Kaše, 2005/11.)
- KAŠE, Jan: *Přílety chtěné i nechtěné*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 18–23. (Kaše, 2005/12.)
- KAŠE, Jan: *Setnina Plzeň*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 42–43. (Kaše, 2005/13.)

- KAŠE, Jan: *Setniny Brno a Olomouc*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 40–41. (Kaše, 2005/14.)
- KAŠE, Jan: *SVA 10*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 64. (Kaše, 2005/15.)
- KAŠE, Jan: *Těšínsko*. - In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 44–45. (Kaše, 2005/16.)
- KAŠE, Jan – LUKEŠ, Petr: *1. polní letecká setnina*. - In. LK Speciál, Nr. 10. 2008. - p. 24–29. (Kaše–Lukeš, 2008/2.)¹
- KAŠE, Jan – LUKEŠ, Petr: *2. polní letecká setnina*. - In.: LK Speciál, Nr. 10. 2008. - p. 33–40. (Kaše–Lukeš, 2008/3.)²
- KAŠE, Jan – LUKEŠ, Petr: *Escadrille Br.590 v boji*. - In. LK Speciál, Nr. 10. 2008. - p. 6–23. (Kaše–Lukeš, 2008/1.)³
- KAŠE, Jan – PIRIČ, Vladimír: *Stíhací letadla první světové války v Československu*. Cheb, 1994.
- KATONA Csaba: „*Milliók sorsa török derékon*.” *Az összeomlás naplók és emlékiratok tükrében*. - In. 1918 – A Nagy Összeomlás. Bp., 2019. - p. 115–135.
- KEIMEL, Reinhard: *Österreichs Luftfahrzeuge*. Graz, H. Weishaupt Verlag, 1981.
- KELEMEN Béla: *Adatok a szegedi ellenforradalom és a szegedi kormány történetéhez (1919)*. Szeged, 1923.
- KOPEČNÝ, Viliam: *Pri Nových Zámkoch...* - In. POGORIELOV, Alexander – ZIMÁK, Jozef (red./ed.): *Vpád maďarských bolševikov na Slovensko v roku 1918: (Pamätný spis domáceho odboja)*. Bratislava, Slovenský Chýrnik; J. Zimák, 1936. - p. 106–112.
- KORÉH Endre: „*Erdélyért*” *I-II. A székely hadosztály és dandár története 1918–1919*. Bp., Makkay Zoltán Könyvkiadó Vállalata, 1929.
- KOVÁCS Attila: *A vörös pilóta (Berényi Sándor a Tanácsköztársaság vadászrepülője)*. - In. Néphadsereg, 21. évf. 11. sz. (1968.03.16.) - p. 3.
- KOVÁCS Ferenc: *A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei. A Tanácsköztársaság kikiáltásának 49. évfordulójára. I. rész*. - In. Repülés, 21. évf. 3. sz. (1968. március) - p. 10–11.
- KOVÁCS Ferenc: *A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei. A Tanácsköztársaság kikiáltásának 49. évfordulójára. II. rész*. - In. Repülés, 21. évf. 4. sz. (1968. április) - p. 12–13.
- KRAJNC Zoltán (főszerk.): *Hadtudományi lexikon*. Bp., Dialóg Campus, 2019.
- KRPELEC, Bartolomej: *Uryvky z vpádu maďarských bolševikov na Slovensko r. 1919*. - In. POGORIELOV, Alexander – ZIMÁK, Jozef (red./ed.): *Vpád maďarských bolševikov na Slovensko v roku 1918: (Pamätný spis domáceho odboja)*. Bratislava, Slovenský Chýrnik; J. Zimák, 1936. - p. 189–278.
- L. NAGY Zsuzsa: *Forradalom és ellenforradalom a Dunántúlon, 1919*. Bp., Kossuth Kiadó, 1961.

- LÁSZLÓ Jenő: *A székely hadosztály és dandár harcai Erdély védelmében*. Bp., 1944.
- LIGETI Dávid: *A magyar haderő a változó politikai viszonyok között*. – In. HERMANN Róbert – LIGETI Dávid (szerk.): 1919 – A Nagy Szétesés. Bp., Országház Könyvkiadó, 2020. - p. 257–274.
- LIGETI Dávid: *Honvédelem a világforradalom jegyében. A magyar kommün háborúja 1919-ben*. - In. Ligeti Dávid – Vörös Boldizsár (szerk.): „...minden édenek neve vad poklokat büvöl...” A Magyarországi Tanácsköztársaság. Bp., Országház Könyvkiadó, 2020. - p. 121–139.
- LIPTAI Ervin: *A magyar Vörös Hadsereg harcai 1919*. Bp., Zrínyi Katonai Kiadó, 1960.
- LIPTAI Ervin: *Vöröskatonák, előre! A magyar Vörös Hadsereg harcai 1919*. Bp., Zrínyi Katonai Kiadó, 1979.
- LIPTAI Ervin (főszerk.): *Magyarország hadtörténete. 2. köt.* Bp., Zrínyi Katonai Kiadó, 1985.
- MACMILLAN, Norman: *Offensive Patrol. The story of the RNAS, RFC and RAF in Italy 1917–18*. London, Jarrold, 1973.
- MADARÁSZ László: *A levegő meghódítása. A léghajózás és géprepülés története kezdettől a mai napig*. Bp., Világirodalom Könyvkiadóvállalat, 1926.
- MADARÁSZ László: *Légi háború. 1–5. köt.* Bp., 1926–1927.
- MADARÁSZ László: *Repülőink a világháborúban*. - In. Hadtörténelmi Közlemények, 29. köt. 1928. - p. 177–204.
- MAGÓ Károly: *A roncskutatók története Magyarországon*. Szolnok, Magyar Roncskutató Egyesület, 2018.
- MAGYAR Sándor: *Álmodni mertünk*. Bp., Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, 1940.
- MAKKAY Zoltán: *Az Almásfüzitői Kőolajipari Vállalat története az alapítástól az államosításig 1899–1949*. Kézirat. Almásfüzitő, 1977. (Móricz Zsigmond Városi Könyvtár helytörténeti gyűjteménye, Tata)
- MĂRDĂRESCU, Gheorghe D.: *Campania pentru desrobirea Ardealului și ocuparea Budapestei (1918–1920)*. București, Cartea Românească, 1921.
- MARGITHAY-BECHT András: *A Leitha monitor... és a többiek*. Bp.: Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, 2007.
- MARKOVITS Árpád: *A hátország gáz- és légvédelme*. - In. Magyar Katonai Szemle, 1. évf. 1. sz. (1931) - p. 47–59.
- MÉCHIN, David: *1919–1922: la guerre n'est pas finie. Conflits et guerre post-armistice*. Batailles Aériennes N° 90. Le Vigen, 2019.

MEDVECKÝ, Karol Anton. *Slovenský prevrat*. Sväzok III. Komenský, Spolok svätého Vojtecha, 1930.

MEINDL, Karl: *Die Luftsiege der k.u.k. Luftfartruppen. Italienische Front – 2. Teil 1918*. Band 8. Haid, 2007.

МИЛАДИНОВИЋ, Предраг – ШАЛЕР, Драган: *Ваздухопловство државе Словенаца-Хрвата и Срба, новембар 1918*. [MILADINOVIĆ, Predrag – ŠALER, Dragan: *Vazduhoplovstvo države Slovenaca-Hrvata i Srba, novembar 1918*.] - In. Записи. Годишњак Историјског Архива Пожаревац. [Записи. Godišnjak Istorijskog Arhiva Požarevac.] Година I, број 1. Пожаревац, 2012. - p. 133–142.

NAGY Miklós: *Szeged francia megszállása 1. rész: 1918. december 30. – 1919. augusztus 12.* - In. GULYÁS László – TÓTH Marcell – ZEMAN Ferenc (szerk.): *Lokális Trianon 2. Szeged az összeomlás éveiben 1918–1920*. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 2021. - p. 27–48.

NAGY Szabolcs: *Árulás vagy ellehetetlenülés. A Székely Hadosztály és a forradalmi erők viszonya a Veszprém Megyei Levéltárban őrzött Kratochvil-hagyaték tükrében*. - In. *Levéltári Szemle*, 61. évf. 3. sz. (2011.) - p. 29–46.

NAGYVÁRADI Sándor – M. SZABÓ Miklós – WINKLER László: *Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből*. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1986.

NICULAE, Silviu-Daniel: *Considerații cu privire la reorganizarea și încadrarea aeronauticii în anul 1918*. - In. *Document*, Anul XXI, nr. 2 (80). 2018. - p. 40–45.

O'CONNOR, Martin: *Air Aces of the Austro-Hungarian Empire 1914–1918*. Mountain View, California, Flying Machines Press, 1994.

OLASZ Lajos: *A Hadügyminisztériumtól a Fővezérségig – Horthy Miklós szegedi tevékenysége*. - In. GULYÁS László – TÓTH Marcell – ZEMAN Ferenc (szerk.): *Lokális Trianon 2. Szeged az összeomlás éveiben 1918–1920*. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 2021. - p. 65–81.

OLASZ Lajos: *A légi csendőrség Magyarországon*. - In. *Rendvédelem-történeti Füzetek*, 23. évf. 31–34. sz. (2013) - p. 105–120.

OLASZ Lajos: *Az önálló magyar légierő megteremtése, és tevékenysége az első hónapokban (1918. november – 1919. január)*. - In. *Magyar Repüléstörténeti Társaság Évkönyve*, 2019. - p. 123–156.

OLASZ Lajos: *Jugoszláv légitámadások Magyarország ellen 1941 áprilisában*. - In. *Hadtörténelmi Közlemények*, 117. évf. 1. sz. (2004) - p. 167–204.

OLASZ Lajos: *Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években*. - In. *Hadtörténelmi Közlemények*, 122. évf. 3. sz. (2009) - p. 635–676.

OLASZ Lajos: *Magyarország honi légvédelme*. - In. Közép-Európai Közlemények, 13. évf. 1-2. sz. (2020) - p. 183–201.

ORMOS Mária: *Padovától Trianonig 1918–1920*. Bp., Kossuth Kiadó, 2020.

OWERS, Colin A.: *The Lloyd C.V.* - In. Windsock International, Vol. 6., No. 1. Jan/Feb 1990. - p. 4–5.

OWERS, Colin A.: *Hansa-Brandenburg Aircraft of WWI. Volume 1 – Landplanes*. Reno, Aeronaut Books, 2015.

OWERS, Colin A.: *Hansa-Brandenburg Aircraft of WWI. Volume 2 – Biplane Seaplanes*. Reno, Aeronaut Books, 2015.

OWERS, Colin A.: *Hansa-Brandenburg Aircraft of WWI. Volume 3 – Monoplane Seaplanes*. Reno, Aeronaut Books, 2015.

OWERS, Colin – HERRIS, Jack: *Fokker Aircraft of WWI. Volume 6 – Foreign Service & Postwar*. Reno, Aeronaut Books, 2022.

ÖRY Károly: *A katonapolitika és hadseregszervezés főbb kérdései az októberi polgári demokratikus forradalom időszakában. I. rész.* - In. Hadtörténelmi Közlemények, 17. évf. 4. sz. (1970) - p. 551–575.

ÖRY Károly: *A katonapolitika és hadseregszervezés főbb kérdései az októberi polgári demokratikus forradalom időszakában. II. rész.* - In. Hadtörténelmi Közlemények, 18. évf. 1. sz. (1971) - p. 7–35.

PARDEE, Douglas T.: *The Austro-Hungarian aeromotor industry*. - In. Over the Front, Vol. 2/2. 1987. - p. 108–115.

PARTLIČ, Matjaž: *Letalska stotnija Maribor. Maistrovi letalci nad Prekmujem in zaključni boji za Kosoško (2. del)*. - In. Slovenska vojska, letn. 11, št. 4. (28. feb. 2003) - p. 28–29. (Partlič, 2003/3)

PARTLIČ, Matjaž: *Letalska stotnija Maribor. Prvi polet »Maistrove« eskadrije« (1. del)*. - In. Slovenska vojska, letn. 11, št. 4. (28. feb. 2003) - p. 28–29. (Partlič, 2003/2)

PARTLIČ, Matjaž: *Letalska stotnija Maribor*. - In. Revija obramba, letn. 51. (jan. 2019) - p. 37–41.

PARTLIČ, Matjaž: *Prva bojna akcija slovenskih letalcev*. - In. Slovenska vojska, letn. 11, št. 1. (17. jan. 2003) - p. 26–27. (Partlič, 2003/1)

PENZ, Gerald: *Das Ende der k.u.k. Fliegertruppe an der SW-Front. Teil 1: Die letzten Kämpfe im Oktober 1918*. - In. ÖFH Nachrichten, 4/18. - p. 24–40.

PENZ, Gerald: *Das Ende der k.u.k. Fliegertruppe an der SW-Front. Teil 2: Der Rückzug*. - In. ÖFH Nachrichten, 1/19. - p. 4–13.

PERCZEL Olivér: *Román megszállás Magyarországon, 1919–1920.* - In. HERMANN Róbert – LIGETI Dávid (szerk.): 1919 – A Nagy Szétesés. Bp., Országház Könyvkiadó, 2020. - p. 161–190.

РЕТНЕХАЗЫ Zalán: *A Vörös Dunai Hajóhad 1918/1919-ben.* - In. Hadtörténelmi Közlemények, 32. évf. 1. sz. (1985) - p. 97–128.

ПЕТРОВИЋ, ОГЊАН: *Војни аероплани краљевине СХС/Југославије 1918–1930.* [PETROVIĆ, Ognjan: *Vojni aeroplani kraljevine SHS/Jugoslavije 1918–1930.*] ЛЕТ, Београд, број 2/2000.

PIVKA, Franjo A.: *Mariborska letalska stotnija.* - In. Kronika, letnik 2, številka 4, 1935. - p. 304–312.

POLLMANN Ferenc: *Trianon felé. A magyar hadsereg ügye a kiegyezéstől Trianonig.* Nagykovácsi, Püedlo Kiadó, 2008.

PORRO, Felice: *La guerra nell'aria.* Milano, Edizioni Mate, 1966.

PUSZTAI János (szerk.): *A szegedi repülés története.* Szeged, Belvedere, 2002.

PUSZTAI János – VÁNYAI László: *100. év a Tisza fölött. A szegedi repülés története.* Szeged, Szegedi Közlekedési Kft., 2015.

RAJLICH, Jiří – SEHNAL, Jiří: *Československé letectvo 1918–1924.* Kolín, Kolínské noviny, 1992.

RAUCHENSTEINER, Manfred: *Az első világháború és a Habsburg Monarchia bukása.* Bp., Zrínyi Kiadó, 2017.

RAVBAR, Matjaž: *Maistrova eskadrija: letalci v Mariboru v letih 1918 in 1919.* - In. Studia Historica Slovenica, letn. 15 (2015), št. 3. - p. 511–532.

RÉVÉSZ Tamás: *A légyjáró. Petróczy István, az első magyar katonai repülő élete.* Bp., Zrínyi Kiadó, 2013.

RÉVÉSZ Tamás: *Az ezeréves hazáért? A Tanácsköztársaság sikeres mozgósítása 1919 májusában.* - In. LIGETI Dávid – VÖRÖS Boldizsár (szerk.): „...minden édenek neve vad poklokat büvöl...” A Magyarországi Tanácsköztársaság. Bp., Országház Könyvkiadó, 2020. - p. 141–159.

RÉVÉSZ Tamás: *Nem akartak katonát látni? A magyar állam és hadserege 1918–1919-ben.* Bp., Bölcsészettudományi Kutatóközpont, 2020.

RÉVÉSZ Tamás: *Repülőtér az Alpokalján.* Bp., Kutató Diákokért Alapítvány, 2006.

RÉVÉSZ Tamás: *Tördőfés? Az Osztrák–Magyar Monarchia hadseregének felbomlása 1918 őszenén.* - In. HERMANN Róbert – LIGETI Dávid (szerk.): 1918 – A Nagy Összeomlás. Bp., Országház Könyvkiadó, 2019. - p. 96–114.

RÓNAFÖLDI Zoltán: *Páncélvonataink. II. köt. A Tanácsköztársaságtól a II. világháború végéig.* 2016. <https://mek.oszk.hu/16400/16461>

RÓNAFÖLDI Zoltán: *Páncélvonataink. III. köt. Iratok, elemzések, páncélvonat parancsnokok, páncélvonatos katonák, kronológia...* 2016. <https://mek.oszk.hu/16400/16481>

RUTTAI László – KRAJNC Zoltán: *A magyar légierő doktrinális alapjai.* Bp., ZMNE, 2001.

SACHSLEHNER, Johannes: *Összeomlás: az Osztrák–Magyar Monarchia 1918. október 28-án.* Bp., Athenauem, 2007.

SCHIEMER, Peter – MEINDL, Karl: *Die Verluste der k.u.k. Luftfahrtruppen und ihre Luftsiege (unter Einschluß deutscher Flieger an der italienischen Front).* 2. Auflage (Stand 3. Mai 1996). Unveröffentlichtes Buch.

SCHROEDER, Walter: *Die österreichischen Hansa-Brandenburg C.I 1916–1918.* ÖFH Nachrichten Sonderheft 3. Vienna, Österreichische Flugzeug Historiker, 1980.

SCHUPITA, Peter: *Die k. u. k. Seeflieger.* Koblenz, Bernard & Graefe Verlag, 1983.

SHORES, Christopher – FRANKS, Norman – GUEST, Russel: *Above the Trenches.* London, Grub Street Publishing, 2008.

SIKLÓS András: *A Habsburg-birodalom felbomlása, 1918. A magyarországi forradalom.* Bp., Kossuth Kiadó, 1987.

SIKLÓS András: *Az 1918–1919. évi magyarországi forradalmak: források, feldolgozások.* Bp., Tankönyvkiadó, 1964.

SKOLIL, Zdeněk – TESAŘ, Petr Aharon – ZAHÁLKA, Jan: *Aviatik D.I & D.II.* Hradec Králové, JaPo, 2002.

SOKSEVITS Dénes: *A Szerb–Horvát–Szlovén Királyság megalakulásának állomásai, 1919. október 29-től 1918. december 1-ig.* - In. GULYÁS László (szerk.): *Fejezetek a versaillesi Közép-Európa történetéből.* 1. köt. Az utódállamok születése 1918–1919. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 2021. - p. 105–114.

SOMOGYI István: *Hartensteintől (sic) Funchalig.* Bp. 1936.

SORÉ, Piero: *La Guerra Aerea da Caporetto a Vittori Veneto 24 ottobre 1917 – 4 novembre 1918.* Udine, Aviani & Aviani editori, 2015.

STUHLIK Imre: *A passzív légvédelemről.* - In. Magyar Katonai Szemle, 2. évf. 1. sz. (1932) - p. 63–68.

STURTIVANT, Ray – PAGE, Gordon: *The Camel File.* Kent, Air Britain, 1993.

SVITÁK, Pavel: *Letecký sbor Republiky Československé.* – In. LK Speciál, Nr. 6. 2005. - p. 7–8.

SZABÓ József: *Egy új haderőnem, a légielő megjelenésének hatása katonai gondolkodásunkra*. - In. Magyar Szárnyak, 23. évf., 23. sz. (1995) - p. 70–74.

SZABÓ József János: *Erdély védelme és elvesztése 1918-ban*. - In. BARTA Róbert – KEREPESZKI Róbert – PINTÉR Zoltán Árpád (szerk.): *Az Osztrák–Magyar Monarchia és a történelmi Magyarország összeomlása 1918-ban; Konfliktusok és megoldási kísérletek*. Debrecen, Debreceni Egyetem, 2019. - p. 109–124.

SZAKÁLY Sándor: *A Magyarországi Tanácsköztársaság Vörös Hadseregének tisztikara*. - In. Palócföld, 23. évf. 1. sz. - p. 13–21.

SZALAY [Ernő]: *A honvéd repülőök szervezése*. - In. Az Aero, 1918. VI. évf. 18. sz. - p. 349–351.

SZALAY [Ernő]: *A honvéd repülőök szervezése*. - In. Az Aero, 1918. VI. évf. 19. sz. - p. 369–371.

TAKÁCS Gyula: *Mackensen vezértábornagy internálása Magyarországon 1918-ban*. - In. A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására közleményei, II. évf. 1. sz. - p. 26–31.

TESAŘ, Petr Aharon: *3. Vörös Repülőszázad – 3. Rudý letecký oddíl*. - In. REVI, Nr. 58. 2005. - p. 10–14.

TÓTH Marcell: *„Letörjük a bolsevizmust s helyreállítjuk a rendet” – A szegedi nemzeti kormányok története*. - In. GULYÁS László – TÓTH Marcell – ZEMAN Ferenc (szerk.): *Lokális Trianon 2. Szeged az összeomlás éveiben 1918–1920*. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 2021. - p. 49–64. (Tóth, 2021/2.)

TÓTH Marcell: *Szeged a Nagy Háború után: Károlyi Mihály embereitől Károlyi Gyula megjelenéséig*. - In. GULYÁS László – TÓTH Marcell – ZEMAN Ferenc (szerk.): *Lokális Trianon 2. Szeged az összeomlás éveiben 1918–1920*. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 2021. - p. 13–26. (Tóth, 2021/1.)

TUDOR, Vasile: *Despre două zboruri istorice în Transilvania anilor 1918*. - In. Armata română și unitatea națională. Pitești, Delta Cart Educațional, 2008 - p. 90–92.

TUDOR, Vasile: *Un alt transilvănean care a zburat la Aspern*. [előadás] La Școala de Aplicații pentru Forțele Aeriene „Aurel Vlaicu”, aerodromul Bobocu, Buzău, 15–17 iunie 2010. https://www.aviatori.ro/articole_details.php?id=34

TURCSÁNYI Gyula: *A légvédelem fejlődése és a mai helyzete dióhéjban*. - In. Magyar Katonai Közlöny, 12. évf., 9–10. füzet. (1924) - p. 66–681.

VAJDÁNE CSIZMARIK Irén: *A Magyar Tanácsköztársaság légiereje*. - In. Hadtörténelmi Közlemények, 16. évf. 2. sz. (1969) - p. 350–391.

VARRIALE, Paolo: *Aviatik D.I at War*. Windsock Datafiles Nr. 171. Berkhamstead, Albatros Publications Ltd., 2016.

VARRIALE, Paolo: *Phönix C.I. Windsock Datafiles* Nr. 150. Berkhamstead, Albatros Publications Ltd., 2011.

VARRIALE, Paolo: *UFAG C.I. Windsock Datafiles* Nr. 158. Berkhamstead, Albatros Publications Ltd., 2013.

VEINFURTER, Robert: *Das Fliegende Personal der k.u.k. Fliegerkompagnien im Ersten Weltkrieg*. ÖFH Sonderband 34. Wien, Österreichische Flugzeug Historiker, 2017.

VIZI László Tamás: *A Monarchia utolsó diplomáciai lépése: a padovai fegyverszünet, 1918. november 3.* – In. GULYÁS László (főszerk.): *A trianoni békediktátum története hét kötetben*. I. kötet: *Trianon Nagy Háború alatti előzményei, az Osztrák–Magyar Monarchia bukása 1914–1918*. Szeged, Egyesület Közép-Európa Kutatására, 2019. - p. 552–565.

ВОЈИНОВИЋ, Владета Д.: *Ваздухопловство Србије на Солунском фронту 1916–1918*. [VOJINOVIĆ, Vladeta D.: *Vazduhoplovstvo Srbije na Solunskom frontu 1916–1918*.] Београд, 2000.

Z—R K—Y [ZECHMEISTER Károly?]: *A honvéd repülés szervezése*. - In. *Az Aero*, 1918. VI. évf. 12. sz. - p. 229–231.

RENDELETEK, KÖZLÖNYÖK

Rendeleték tára, 1918

Rendeleti Közlöny a Magyar Királyi Honvédség számára, 1918–1920

Kisközlöny a Rendeleti Közlönyhöz a Magyar Királyi Honvédség számára, 1918

Monitorul Oastei, 1919

SAJTÓANYAG, PERIODIKUMOK

8 Órai Újság (1918), A Motor (1913-1918), Aviatika (1919), Aviatika (1932), Az Aero (1918–1921), Az Est (1918), Az Újság (1918–1919), Bars megyei Népszava (1919), Budapest (1918), Budapesti Hírlap (1902, 1918), Budapesti Közlöny (1918), Budapesti Napló (1902, 1919), Dél-magyarország (1919), Die Zeit (1918), Friss Újság (1919), Győri Hírlap (1919), Hajdú-Bihari Napló (1959), Hír (1919), Kecskeméti Napló (1913), Kecskeméti Újság (1918), Magyarország (1918–1919), Miskolci Napló (1919), Nachrichtenblatt der k.u.k. Luftfahrtruppen (1918), Nemzeti Sport (1909-1910), Néphadsereg (1968), Népszava (1919), Neues Wiener Journal (1918), Neues Wiener Tagblatt (1918), New York Times (1919), Pécsi Közlöny (1911), Pécsi Napló (1918), Pester Lloyd (1918), Pesti Hírlap (1910, 1918–1919), Pesti Napló (1902, 1918), Reggeli Hírlap (1919), Szamos (1918), Szegedi Friss Újság (1919), Szegedi Új Nemzedék (1919), Testvériség (1919), Vas megyei Független Hírlap (1919), Vasvármegye (1919), Világ (1918–1919)

SAJÁT PUBLIKÁCIÓK JEGYZÉKE

A katonai repülés kezdetei Debrecenben (1918–1919). - In. A Hajdú-Bihar Megyei Levéltár Évkönyve 35. (2018) - p. 61–72.

Az első légitámadás déli szomszédunk ellen – 1919. In. Haditechnika, 52. évf. 1. sz. (2018) - p. 67–69.

Katonai repülőik Mátyásföldön (1918–1919). - In. Czigler Klára (szerk.): 100 éves a mátyásföldi repülőtér. Bp., Kertvárosi Helytörténeti és Emlékezet Központ, 2017. (ISBN: 978-963-263-997-0) - p. 11–38.

Tábori repülőtér egy hétig: Györszemere, 1919. - In. Magyar Repüléstörténeti Társaság évkönyve, 2016. - p. 20–23.

Tábori repülőtér egy hétig – Abony-Sashalom, 1919. - In. Magyar Repüléstörténeti Társaság évkönyve, 2015. - p. 28–30.

A Hansa-Brandenburg W.29-es tengerészeti repülőgép Magyarországon. II. rész. - In. Haditechnika, 49. évf. 5. sz. (2015) - p. 44–45.

A Hansa-Brandenburg W.29-es tengerészeti repülőgép Magyarországon. I. rész. - In. Haditechnika, 49. évf. 4. sz. (2015) - p. 59–62.

Katonai repülőik Mátyásföldön (1918–1919). - In. Magyar Repüléstörténeti Társaság évkönyve, 2014. - p. 54–70.

LVG C.VI felderítőgépek Magyarországon. - In. Haditechnika, 48. évf. 5. sz. (2014) - p. 63–68.

Katonai repülőtér Gödöllőn – 1919. - In. Haditechnika, 47. évf. 3. sz. (2013) - p. 48–50.

Felderítők Albertfalván (1918–1919). - In. Magyar Repüléstörténeti Társaság évkönyve, 2012. - p. 17–36.

Az UFAG C.I felderítőgép. II. rész. - In. Haditechnika, 46. évf. 5. sz. (2012) - p. 16–19.

Az UFAG C.I felderítőgép. I. rész. - In. Haditechnika, 46. évf. 4. sz. (2012) - p. 16–21.

Katonai repülőik Debrecenben (1918–1919). II. rész. - In. Haditechnika, 46. évf. 3. sz. (2012) - p. 21–23.

Katonai repülőek Debrecenben (1918–1919). I. rész. - In. Haditechnika, 46. évf. 2. sz. (2012) 72–75. p.

Hadirepülőek Rákoson (1918–1919). - In. Magyar Repüléstörténeti Társaság évkönyve, 2011. - p. 33–48.

Egy repülőszázad viszontagságai Aradtól Békéscsabáig (1918–1919). - In. Békés Megyei Múzeumok Közleményei 34. (2011) - p. 251–260.

Egy zsákmányrepülőgép rövid története – képekben. - In. Haditechnika, 45. évf. 6. sz. (2011) - p. 54–55.

Az első légi háború Magyarország felett – 1919. - In. Hadtörténelmi Közlemények, 124. évf. 2. sz. (2011) - p. 335–361.

A Fokker D.VI-os vadászgép Magyarországon. - In. Haditechnika, 45. évf. 5. sz. (2011) - p. 58–61.

A miskolci repülőtér kezdeti időszaka 1930-ig. - In. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei, 2010. - p. 17–20.

Katonai repülőek Mezőtárkányon – 1919. - In. Archívum – A Heves Megyei Levéltár közleményei 19. (2010) - p. 177–190.

A kecskeméti katonai repülés történetéhez (1919). Múltbanéző (A Magyar Nemzeti Levéltár Bács-Kiskun Vármegyei Levéltárának elektronikus folyóirata), I. évf. 1. szám. 2010.

https://mnl.gov.hu/mnl/bkml/multbanezo_1_10

Repülőszázadok Ongán – 1919. Ongai Kulturális Egyesület.

<http://www.okeonga.hu/documents/om/repesz.pdf>

nyomtatásban: 1. rész: Ongai Kékdaru, 11. évf. 11. sz. (2009. november) - p. 10–11., 2. rész: Ongai Kékdaru, 11. évf. 12. sz. (2009. december) - p. 11., 3. rész: Ongai Kékdaru, 12. évf. 1. sz. (2010. január) - p. 10–11., 4. rész: Ongai Kékdaru, 12. évf. 2. sz. (2010. február) - p. 10–11.

A magyar repülőcsapatok 1918–1919. évi történetéhez. - In. Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. 3. sz. (2009) - p. 603–634.

Német repülőgépek a Balkánról. - In. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei, 2009. - p. 168–172.

Az első légitámadások Miskolc ellen és a légvédelem kérdése 1919. május–júniusban. - In. A Hermann Ottó Múzeum Évkönyve 48. (2009) - p. 374–379.

A kaposvári repülőszázad (1918–1919). - In. Somogy megye múltjából – Levéltári évkönyv 38. (2007) - p. 247–256.

Katonai repülés Szombathelyen a „forradalmak korá”-ban, 1918. november – 1920. - In. Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2007/2. - p. 48–63.

A győri repülőszázad történetéhez. - In. Arrabona – Múzeumi közlemények, 45. évf. 1. sz. (2007) - p. 309–324.

Az aszódi vadászgép. - In. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei, 2007. - p. 83–88.

A polgári és katonai repülés kezdetei Szombathelyen (1911–1921). Savaria University Press, Szombathely, 2006. (ISBN 963-9438-72-3) 132 pp.

A szegedi katonai repülés első világháború utáni történetéhez. - In. Belvedere Meridionale, 18. évf. 7-8. sz. (2006) - p. 43–51.

A Monarchia öröksége. - In. A Repüléstörténeti Konferencia Közleményei, 2006. - p. 5–14.

A magyar vízirepülő-század. - In. Ad acta. A Hadtörténelmi Levéltár évkönyve, 2005. - p. 96–109.

Győr első bombázása – 1919. - In. Arrabona – Múzeumi közlemények, 43. évf. 1. sz. (2005) - p. 177–186.

Megjegyzés: E helyen kizárólag a disszertáció témájához közvetlenül kapcsolódó publikációk vannak feltüntetve.

RÖVIDÍTÉSJEGYZÉK

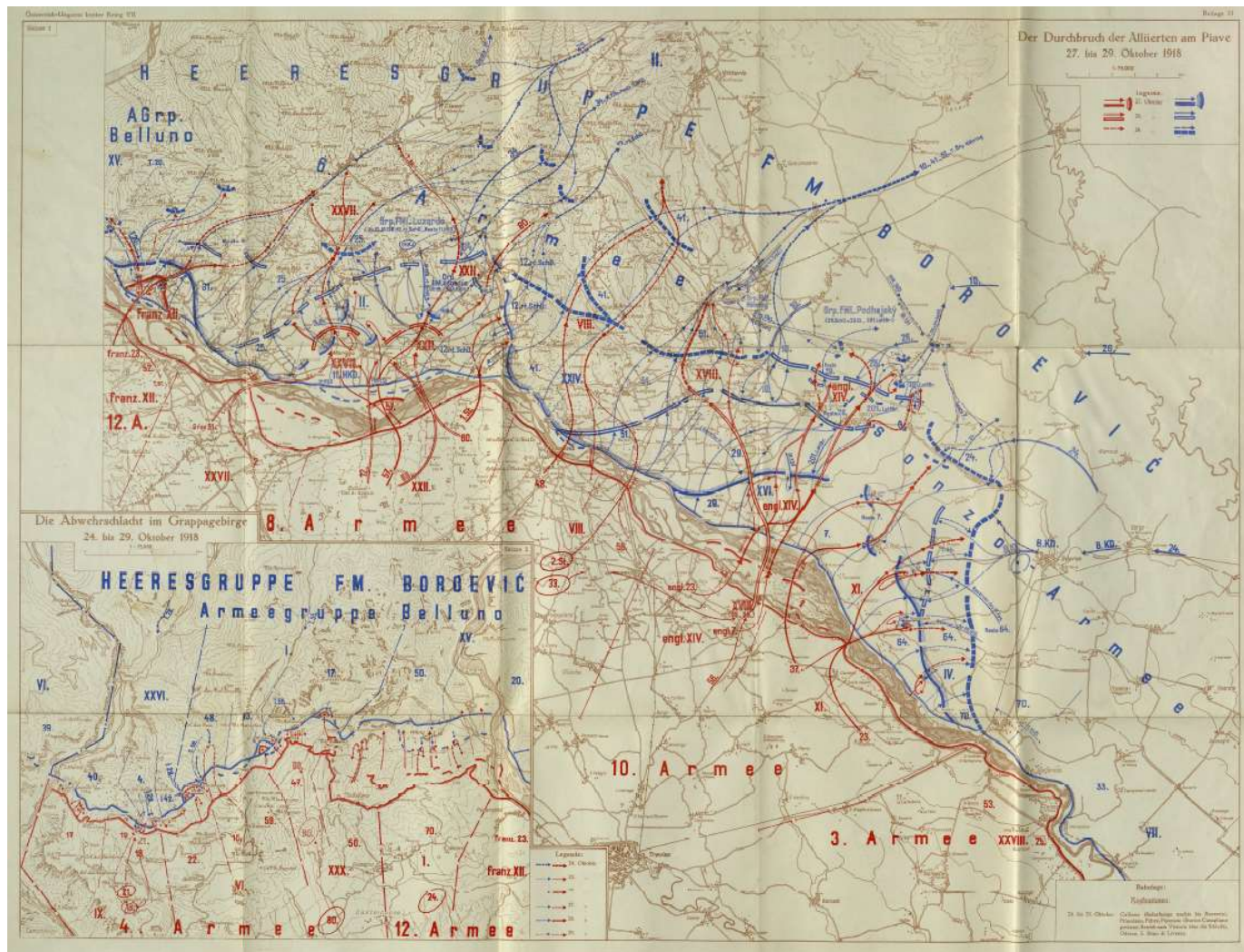
Akvi = (1900 előtt született tisztok) anyakönyvi lap(jai)
BAZML = Borsod-Abaúj-Zemplén Vármegyei Levéltár
BFL = Budapest Főváros Levéltára
CsML = Csongrád-Csanád Vármegyei Levéltár
d. = doboz
évf. = évfolyam
f = folio
HM = Honvédelmi Minisztérium
HM-HIM HL = Honvédelmi Minisztérium Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár
HML = Heves Vármegyei Levéltár
Jg. = Jahrgang
JMO = Journal des marches et des opérations
Kart. = Karton
KK = Kisközlöny a Rendeleti Közlönyhöz a Magyar Királyi Honvédség számára
LA = Luftfahrtarchiv
MA = Marinearchiv
MFB = Miniszteri Fegyverszüneti Bizottság
MMKM = Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeum
MNL = Magyar Nemzeti Levéltár
MTK = Magyar Tanácsköztársaság
NA = National Archives
NFA = Neue Feldakten
Nr. = Nummer
OeStA-KA = Österreichisches Staatsarchiv – Kriegsarchiv
p. = pagina
PDF = Polgári Demokratikus Forradalom
pk. = parancsnok
RK = Rendeleti Közlöny a Magyar Királyi Honvédség számára
SHD = Service Historique de la Défense
sz. = szám
SzkEB = Szövetségi Ellenőrző Bizottság
Tgy = Tanulmányok és visszaemlékezések gyűjteménye
Uo. = ugyanott
VaML = Vas Vármegyei Levéltár
VKF = Vezérkari Főnökség
VTK = Visszaemlékezések a Tanácsköztársaság időszakára
VÚA-VHA = Vojenský ústřední archiv - Vojenský historický archiv

MELLÉKLETEK

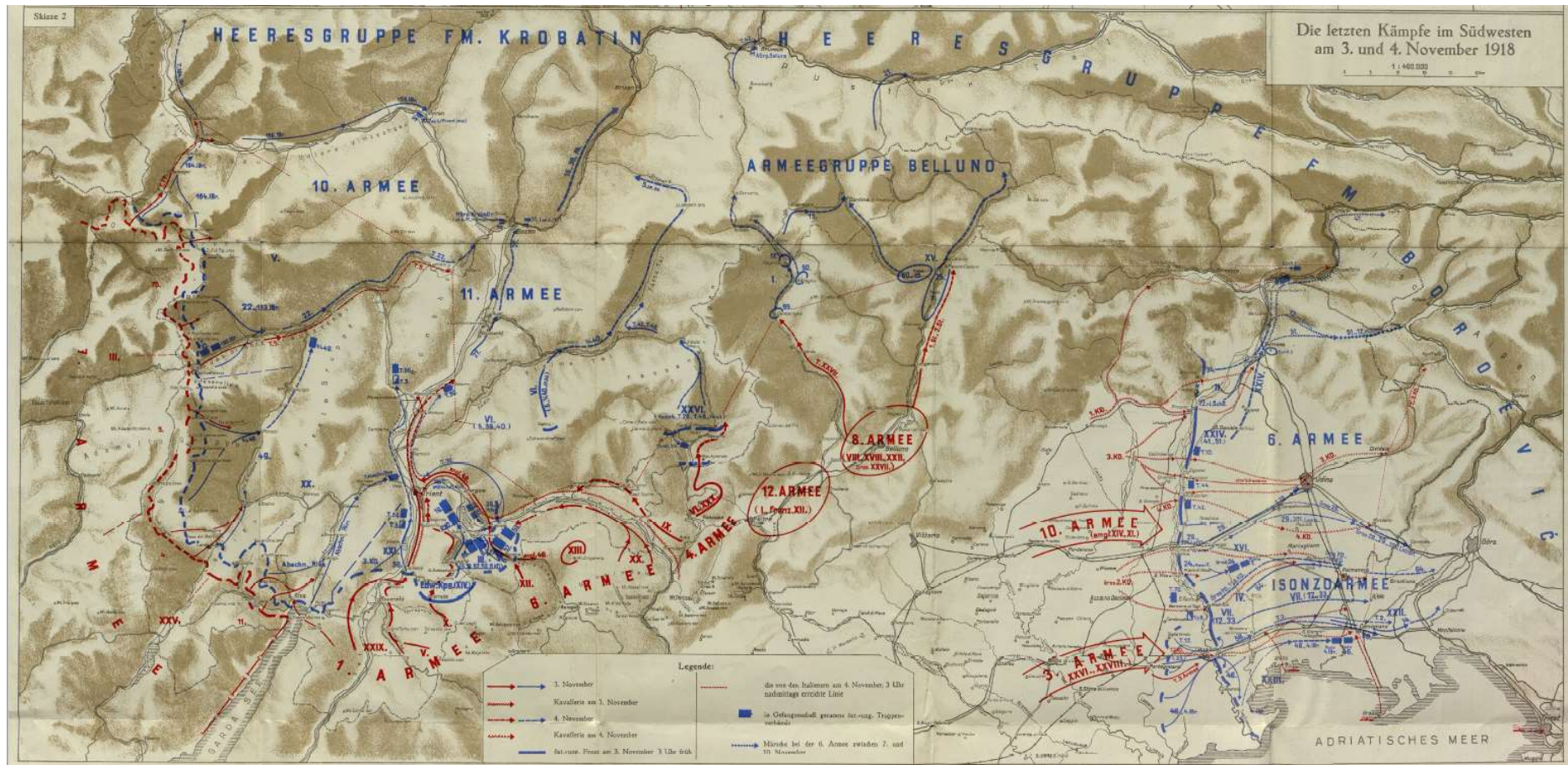
1. Térképvázlat az antant csapatok áttöréséről a Piavénál, 1918. október 27–29.	255
2. Térképvázlat az olasz front utolsó harcairól, 1918. november 3–4.	256
3. Összehasonlító adatok az egyes államok repülőcsapatainak tevékenységéről a vittorio venetói csatában	257
4. A magyar repülőcsapatok szervezetrendszerének változásai	260
4.1. A magyar légi ügyek provizórikus beosztása 1918. november 13-án	260
4.2. A felállítandó repülőalakulatok 1918. november 13-án tervezett felépítése	261
4.3. A magyar repülőalakulatok elhelyezkedése az 1918. november 13-i rendelet alapján	262
4.4. A repülőcsapatok szervezetrendszerének 1918. decemberi tervezete	263
4.5. repülőalakulatok szervezeti felépítése 1919. január 23-án	264
4.6. A Vörös Repülőcsapatok 1919. április 8-i tagozódása	265
4.7. A Nemzeti Hadsereg repülőcsapatainak szervezeti felépítése az 1918. október 12-i rendelet alapján	266
5. Az 1919. május 28-án kelt névjegyzék összefoglaló számadatai	267
6. A magyar repülőcsapatoknál szolgált hajózók adatbázisa	268
7. A magyar repülőalakulatoknál leggyakrabban használt repülőgéptípusok technikai adatai	283
8. Térképvázlat az antant csapatok előrenyomulásáról, 1918. november–1919. március	285
9. A magyar repülőszázadok gépállománya, 1919. április–június	286
9.1. 1. repülőszázad	286
9.2. 2. repülőszázad	287
9.3. 3. repülőszázad és a pásztói különítmény	288
9.4. 4. repülőszázad	289
9.5. 5. repülőszázad	290
9.6. 6. repülőszázad	291
9.7. 7. repülőszázad	294
9.8. 8. harci repülőszázad	295
9.9. 9. vízirepülő-század	296
9.10. Repülő kiképzőszázad	296
10. A magyar repülőszázadok gépállományának összefoglaló számadatai, 1919. április–július	297
11. A cinkotai anyagszertárban tárolt repülőgépek nyilvántartása	298

12. A Honvédelmi Minisztérium összegzése a románok által elvitt repülőanyagról	309
13. A csehszlovák repülőszázadok gépállománya, 1919. május–június	311
14. A román Grupul 5 Aviație gépállománya, 1919. május–augusztus	311
15. A balkáni antant haderő francia és szerb repülőszázadai 1918. november 1-jén és azt követően	312
16. Térképvázlat a magyar Vörös hadsereg és az ellenséges csapatok helyzetéről 1919. április 16-án	313
17. Térképvázlat a román királyi hadsereg előrenyomulásáról a Tiszántúlon, 1919. április 16. – május 2.	314
18. Térképvázlat az északi hadjárat hadműveleteiről, 1919. május 30. – június 10.	315
19. Térképvázlat a magyar V. hadtest hadműveleteiről az arcvonal északnyugati szakaszán, 1919. június 17–23.	316
20. Térképvázlat a Szolnok körüli harcokról, 1919. július 22. – augusztus 2.	317
21. Az utolsó magyarországi hadműveletek, 1919. augusztus 1–8.	318
22. A magyar repülőalakulatok tevékenységének adatbázisa	319
22.1. Az 1. Légi rendőrségi osztály ismert repülései, 1918. november	319
22.2. Az 1. Légi posta osztály/2. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig	319
22.3. A 3. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig	324
22.4. A 7. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig	324
22.5. A 8. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig	325
22.6. Az 1. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–június	325
22.7. A 2. repülőosztály/2. repülőszázad ismert repülései, 1919. március 21. – július 31.	326
22.8. A 3. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július	329
22.9. A 3. repülőosztály/4. repülőszázad ismert repülései, 1919. március 21. – július 30.	331
22.10. Az 5. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július	334
22.11. A 6. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július	336
22.12. A 7. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július	339
22.13. A 8. harci repülőszázad ismert repülései, 1919. május–július	341
22.14. A 9. vízi repülőszázad ismert repülései, 1919. április–június	346
22.15. A repülő kiképzőszázad ismert repülése, 1919. június	347
22.16. A szegedi 1. repülőszázad ismert repülései, 1919. június–augusztus	347
23. A cseh repülőszázadok harci bevetései, 1919. április–június	348
24. A francia Escadrille BR 590 bevetései, 1919. június	351
25. A francia Escadrille BR 508 bevetései, 1919. március – július	354

1. sz. melléklet: Térképábrázolás az antant csapatok áttöréséről a Piavénál, 1918. október 27–29.



2. sz. melléklet: Térképvázlat az olasz front utolsó harcairól, 1918. november 3–4.



3. sz. melléklet: Összehasonlító adatok az egyes államok repülőcsapatainak tevékenységéről a vittorio venetói csatában

OLASZ KIRÁLYSÁG – CORPO AERONAUTICO MILITARE

	Bevethető repülőgépek száma				Rendelkezésre álló repülőgépek száma				Bevetések száma			
	v	f	b	ö	v	f	b	ö	v	f	b	ö
10.24.	284	233	52	569	207	191	52	450	37	9	-	46
10.25.	255	238	58	551	201	194	58	453	254	96	38	388
10.26.	250	244	54	548	214	204	54	472	212	100	28	340
10.27.	262	260	56	578	208	197	56	461	342	148	63	553
10.28.	243	228	53	524	207	190	53	450	366	183	69	618
10.29.	248	227	51	526	217	185	51	453	443	158	49	650
10.30.	231	227	50	508	206	200	50	456	375	156	71	602
10.31.	225	229	50	504	207	199	47	453	33	12	-	45
11.01.	246	245	51	542	224	213	51	488	220	51	40	311
11.02.	239	244	47	534	219	221	45	485	153	58	15	226
11.03.	226	247	49	522	211	220	47	478	8	2	-	10
11.04.	236	242	49	527	215	214	46	475	87	25	-	112
Összesen											3901	

Megjegyzés: A rendelkezésre álló repülőgépek azok a bevethető repülőgépek, amelyek üzemkészek és képzett pilótákkal ellátottak. v = vadász, f = felderítő, b = bombázó, ö = összesen

FRANCIA KÖZTÁRSASÁG - AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

	Bevetések száma		
	v	f	ö
10.24.	?	15	15+
10.25.	3	28	31
10.26.	4	24	28
10.27.	6	42	48
10.28.	?	28	28+
10.29.	5	38	43
10.30.	6	38	44
10.31-11.04.	?	?	?
Összesen			237++

v = vadász, f = felderítő, ö = összesen

BRIT BIRODALOM – ROYAL AIR FORCE

	Bevetések száma					
	v	f	b	t	k	ö
10.24.	6	-	-	6	-	12
10.25.	37	1	-	5	-	43
10.26.	47	-	-	-	-	47
10.27.	81	3	-	-	16	100
10.28.	64	2	-	-	-	66
10.29.	70	2	-	-	16	88
10.30.	54	1	44	-	9	108
10.31.	14	2	19	-	-	35
11.01.	-	-	73	-	5	78
11.02.	-	-	48	-	3	51
11.03.	-	-	-	-	4	4
11.04.	-	-	-	-	(6)*	6
Összesen						638

v = vadász (támadó őrjárat), f = felderítő, b = bombázó (bombázó őrjárat), t = tüzérségi (tüzérségi őrjárat), k = kapcsolattartás (kapcsolattartó őrjárat), ö = összesen, * kapcsolattartó és szituációs repülések száma együttesen megadva

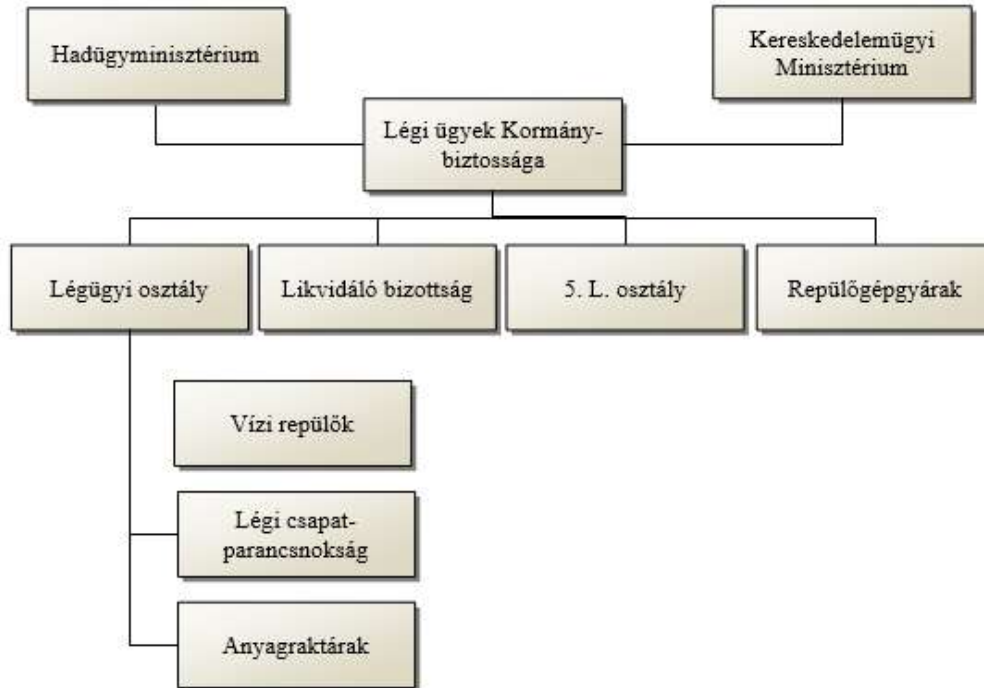
OSZTRÁK–MAGYAR MONARCHIA – K.U.K. LUFTFAHRTRUPPEN

	Bevetések száma																
	Boroevic hds. csop.	Isonzo- hds.			6. hds.			Belluno hds. csop.			11. hds.			10. hds.			Össz.
	b	f	v	cs	f	v	cs	f	v	cs	f	v	cs	f	v	cs	
10.24.	-	?	?	?	7	14	-	-	25	16	2	15	1	1	-	-	81+
10.25.	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?
10.26.	3	7	5	-	3	8	-	1	-	4	6	8	24	1	-	6	76
10.27.	12	14	9	26	11	30	26	-	14	16	-	-	3	-	-	16	177
10.28.	29	12	16	54	?	?	?	3	16	15	3	1	-	7	4	-	160+
10.29.	11	9	5	6	?	?	?	-	12	6	5	-	-	3	1	-	58+
10.30- 11.03.	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?	?

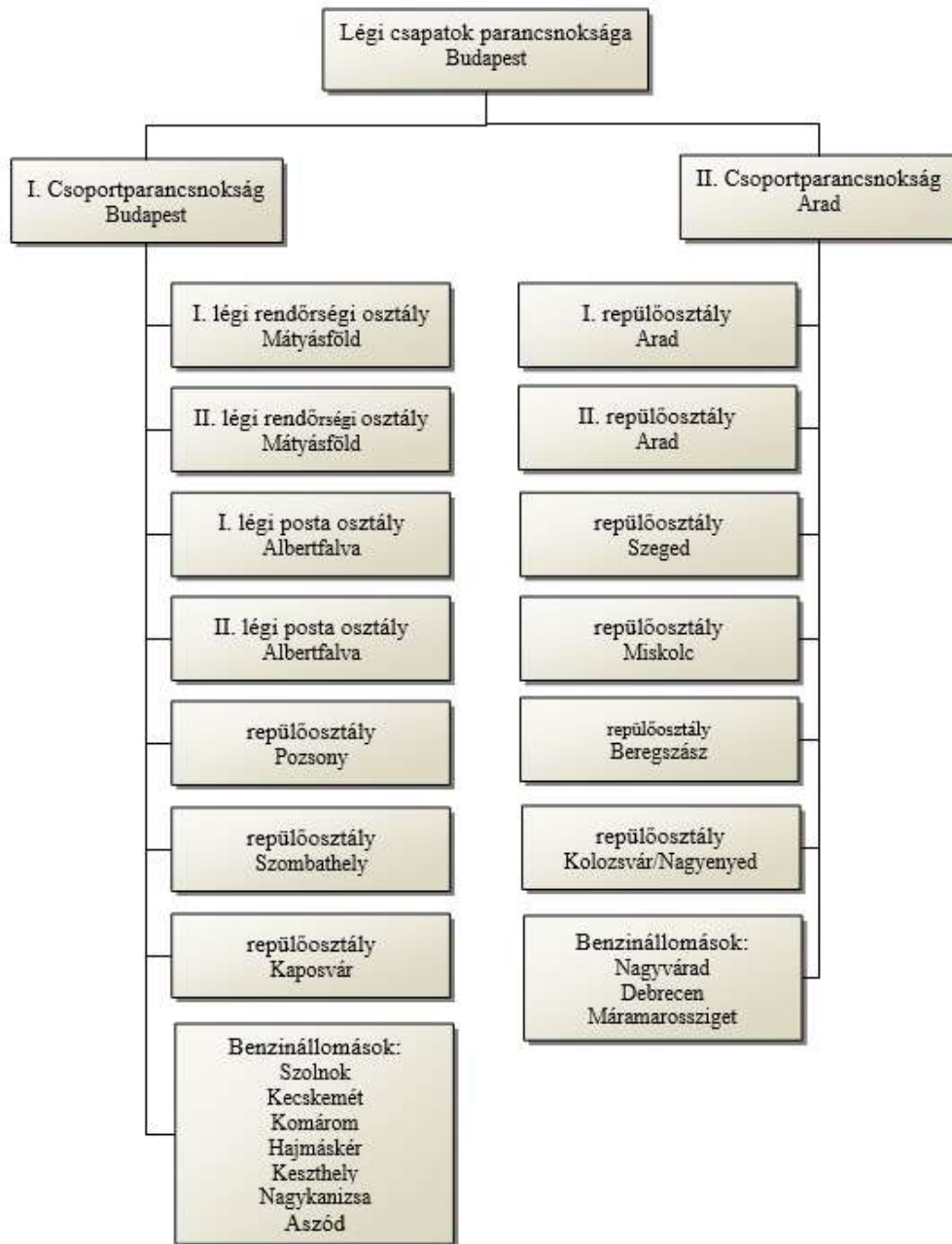
hds. = hadsereg, hds. csop. = hadseregcsoport, b = bombázó, f = felderítő (beleértve a fotófelderítő, sorozatfelvétel készítő bevetéseket), v = vadász (kísérő, elhárító és őrtárazó bevetéseket), cs = csata (beleértve a gyalogsági, nem bombázószázadok által végrehajtott bombázó és alacsony támadó bevetéseket). A tájékoztató és gyakorló felszállások, valamint az időjárás vagy műszaki hiba miatti sikertelen bevetések nincsenek feltüntetve.

4. sz. melléklet: A magyar repülőcsapatok szervezetrendszerének változásai

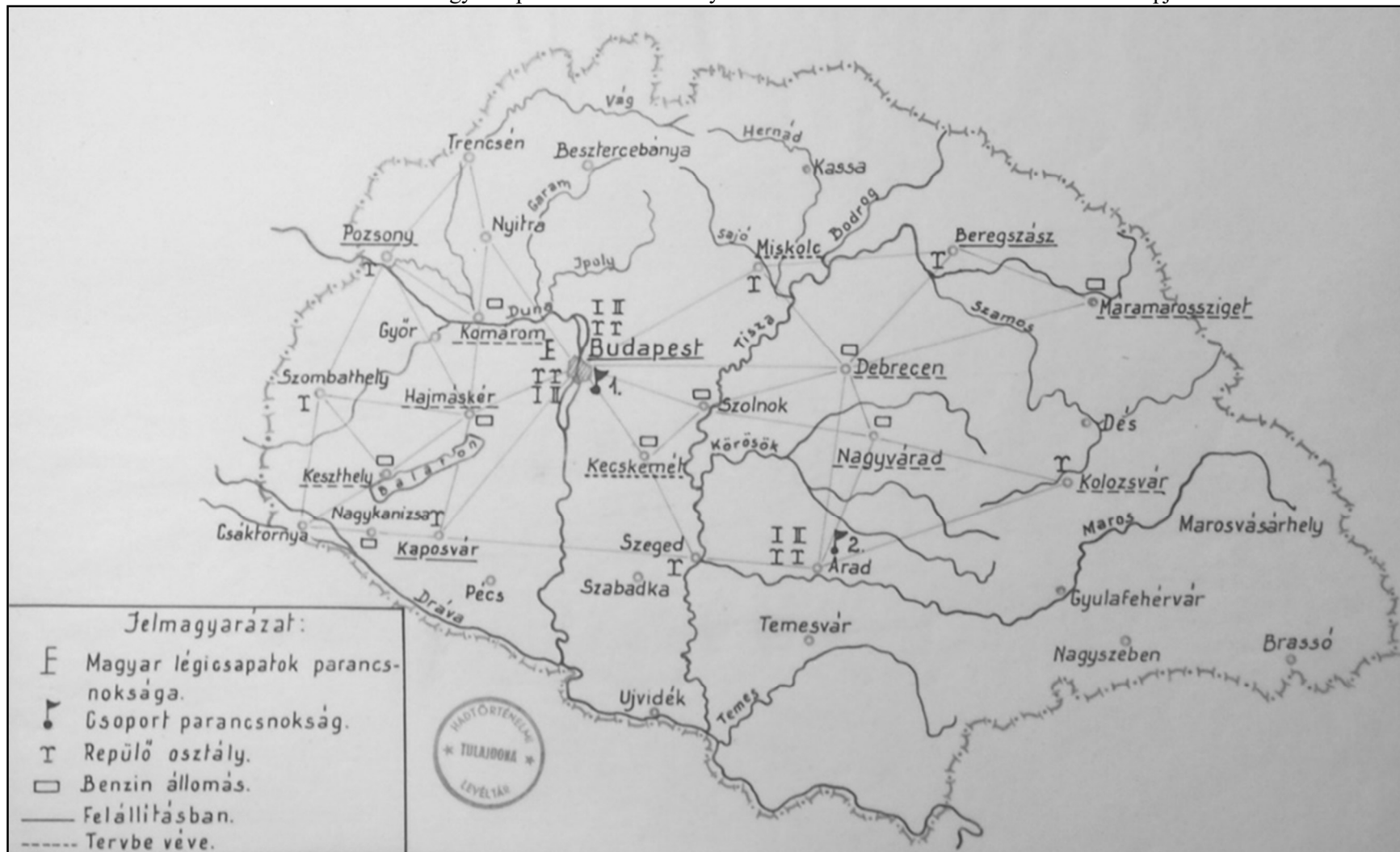
4.1. sz. melléklet: A magyar légi ügyek provizórikus beosztása 1918. november 13-án



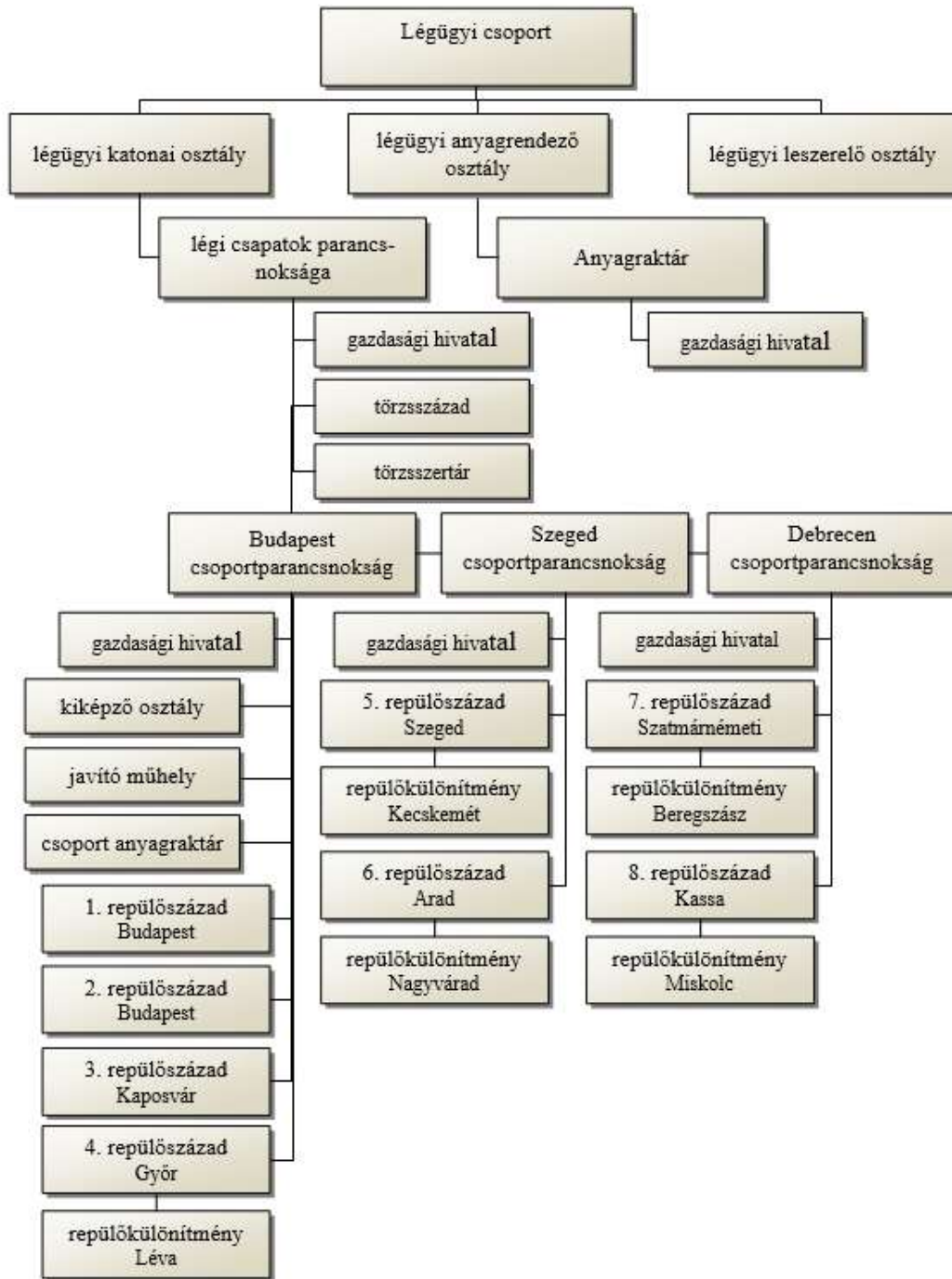
4.2. sz. melléklet: A felállítandó repülőalakulatok 1918. november 13-án tervezett felépítése



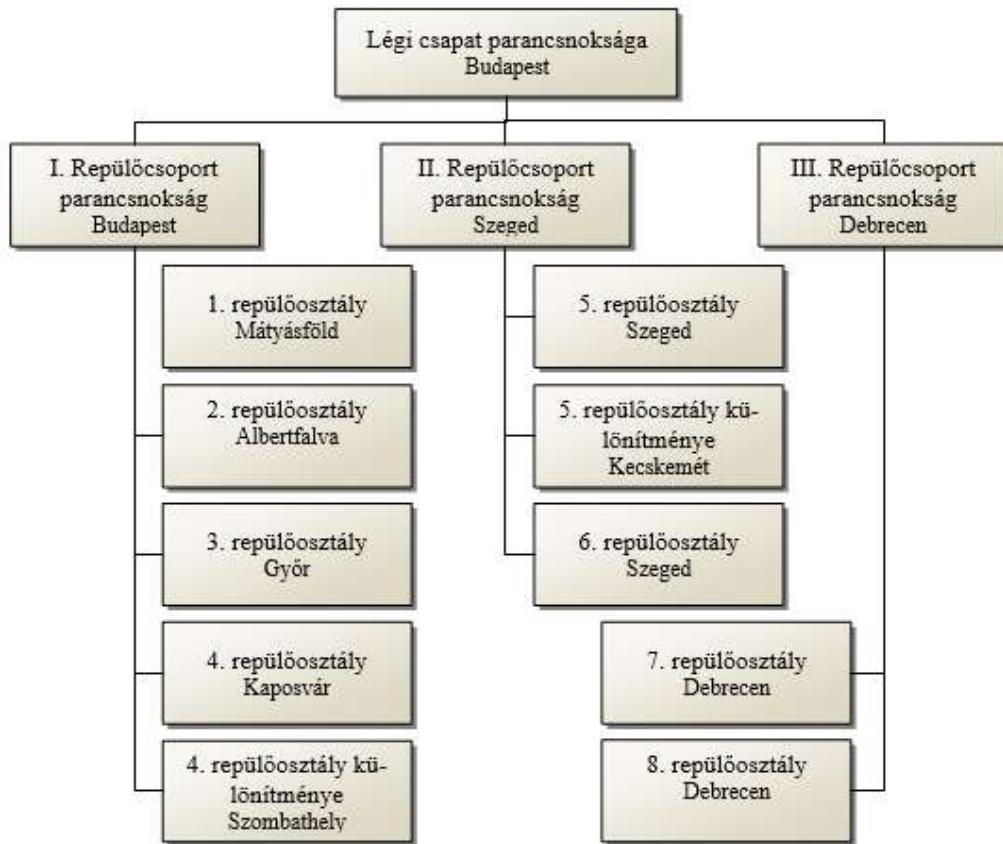
4.3. sz. melléklet: A magyar repülőalakulatok elhelyezkedése az 1918. november 13-i rendelet alapján



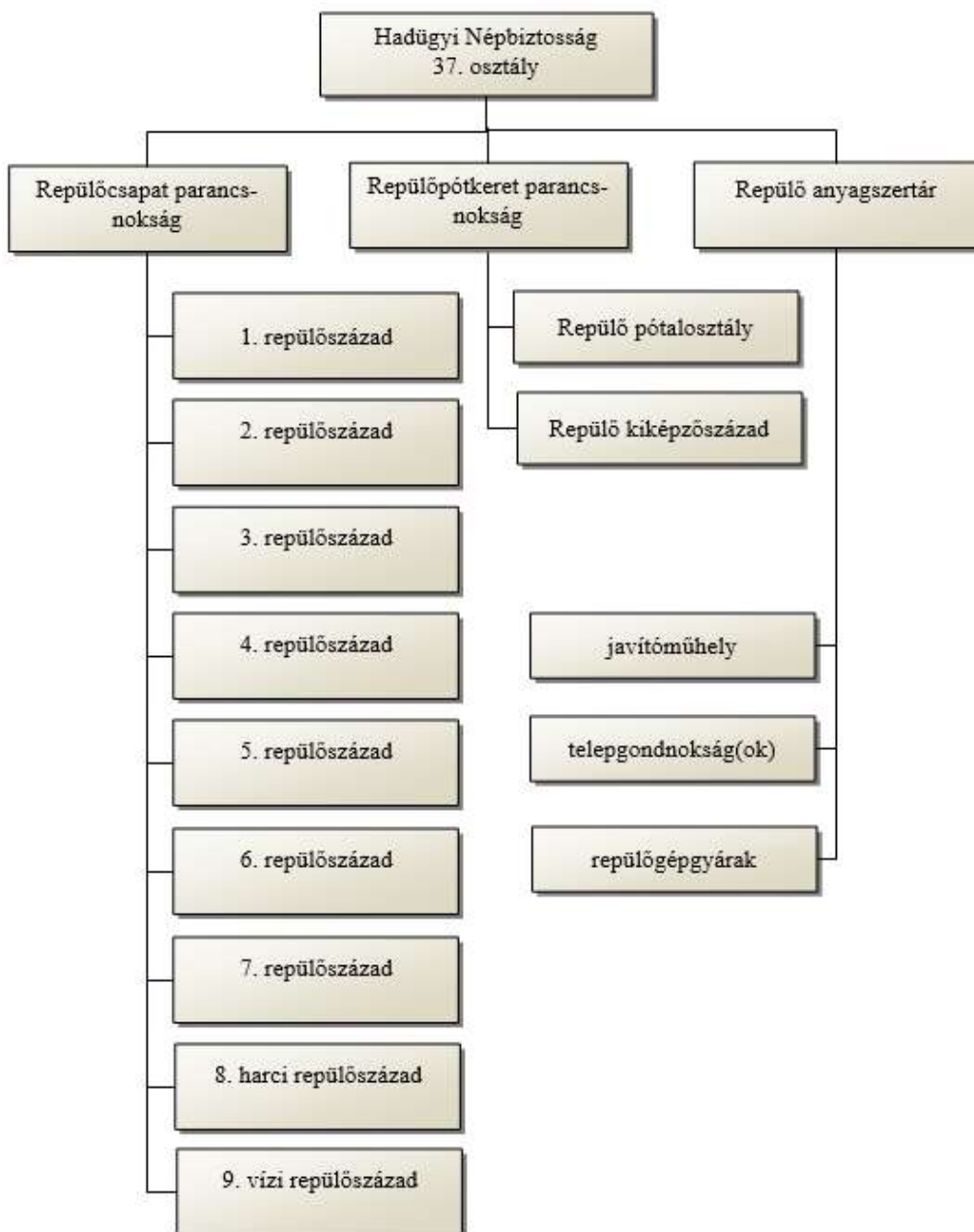
4.4. sz. melléklet: A repülőcsapatok szervezetrendszerének 1918. decemberi tervezete



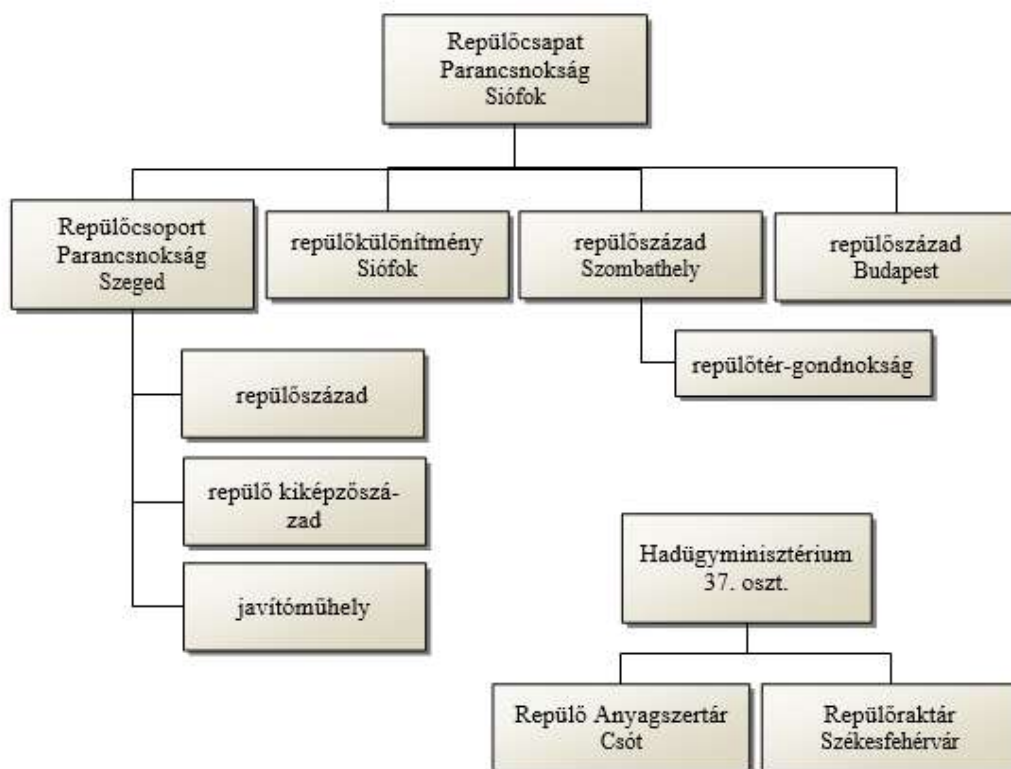
4.5. sz. melléklet: repülőalakulatok szervezeti felépítése 1919. január 23-án



4.6. sz. melléklet: A Vörös Repülőcsapatok 1919. április 8-i tagozódása



4.7. sz. melléklet: A Nemzeti Hadsereg repülőcsapatainak szervezeti felépítése az 1918. október 12-i rendelet alapján



5. sz. melléklet: Az 1919. május 28-án kelt névjegyzék összefoglaló számadatai

	létszám	ebből hajózó
Hadügyi Népbiztosság 37. osztály	44	17
Repülőcsapatok parancsnoksága	65	8
1. repülőszázad	67	18
2. repülőszázad	73	24
3. repülőszázad	74	21
4. repülőszázad	66	18
5. repülőszázad	61	20
6. repülőszázad	67	19
7. repülőszázad	75	22
8. repülőszázad	123	28
9. repülőszázad	93	17
Repülő Pótkeret parancsnokság	48	2 (+3 lh)
Repülő pótalosztály	84	55 (+1 lh)
Kiképző repülőszázad	67	16
Anyagszertár, javítóműhely, telepgondnokság(ok), repülőgépgyárak (átvevőszemélyzet)	211	8 (+4 lh)
Összesen	1218	293 (+8 lh)

6. sz. melléklet: A magyar repülőcsapatoknál szolgált hajózók adatbázisa

Név	Állományilleté- kes alakulat	Repülőszázad 1914-1918	P/Mf	Születési év	Szolgálat a repülőcsapatoknál			Megjegyzés
					PDF	MTK	NH	
TISZTI PILÓTÁK ÉS MEGFIGYELŐK								
(Albl István tart. hdgy.)	69. gye.	5, 4	TP	1888		<i>Szeged</i>	×	
Albrecht Alfréd fhdgy.	76. gye.	37	Mf/P	1892		Kik.	×	
Alexay András szds.	66. gye.	5	TP	1888			×	1920 Szhelyi rszd.
<i>Antal László tart. fhdgy.</i>	15. tvzlj.	17	TP			6.		
Aurer Lipót fhdgy.	?	?	Mf				×	
Bakalár Zákos Károly fhdgy.	5. he.	18	Mf/P	1893				(szabadság) – nyugdíj kérvény
<i>Bán Valér tart. hdgy.</i>	1. tcsve.	2, 37, 49	TP	1892		2.		
Bánd Frigyes tart. fhdgy.	34. gye.	34, 66, 13	Mf			4.	×	
<i>Bányai József fhdgy.</i>	3. he.	40	Mf	1893		1.		
Bardon Ferenc fhdgy.	2. bosny. gye.	?	P	1893		<i>Szeged</i>		nincs ell. feletti rep., nem vizsgázott
Barkász Emil fhdgy.	46. gye.	4, 27, 58	Mf/MT	1895		8.	×	
Bauer Pál fhdgy.	29. gye.	13, 38, 46, 12	Mf/P	1896	Lü?		×	
(Bátosi Béla tart. fhdgy.)								leszerelt 1919.08.21.
<i>Becker Dezső tart. hdgy.</i>	50. gye.	44, 25	Mf	1896		5.		leszerelt 1919.08.26.
Bencze István fhdgy.	86. gye.	16	Mf	1891		3./Asz.	×	Bp-i rszd. 1920.04.07
Bendik József szds.	11. te.	5, 6	TP	1882			×	(nyugdíjazása folyamatban)
<i>Beregszásy Béla fhdgy.</i>	?	?	Mf	1897	2.	6.		
Bernárd Mátyás szds.	68. gye.	4	TP	1882		7.	×	
Bisce Leo szds.	4. bh. gye	6, 4, 41	P			<i>Szeged</i>		
Bisits Tibor fhdgy.	3. tcsve./bgye.	48	P	1890		Pság.	×	
Bogyay Artúr őrgy.	4. he.	11	TP	1876			×	1919.03.09-én a pságról lemondott
Bohacsek Béla fhdgy.	13. hgye.	?	Mf	1897		4.		nincs ell. feletti rep.
<i>Boksay Antal hdgy.</i>	85. gye.	24	Mf	1895		4.		
Borschova Ottó szds.	69. gye.	21	Mf	1891				
<i>Brooser Jenő fhdgy.</i>	haditengerész		Mf			9.		
Conrad Ernő fhdgy.	4. he.	63	TP	1897		7.	×	tart-ba helyezés, leszerelt 1919.08.30.
Czapáry Jenő szds.	19. gye.	8, 20	TP	1883		<i>Szeged</i>	×	1920 Rep. felszámoló pság, pk.
Csanády Árpád fhdgy.	38. gye.	25, 46, 51	P	1895	E	2.		
Csenkey Géza szds.	7. hhe.	30, 52	TP	1889	Lü/2.	2.	×	HM 37. osztály 1920 Rep. felszámoló pság Szervezési oszt. vez. 1920.04.03.
Cserich Ferenc fhdgy.	32. gye.	15, 24, 74	P	1892		1./ <i>Szeged</i>		1920 Szhelyi rszd.
Csicsery Gyula fhdgy.	12. te.	10, 25, 60	TP	1895			×	(1920 Bp-i rszd.)

								1920 Légiforgalmi szakosztály
Csopey Miklós fhdgy.	6. ete.	50, 62	Mf			37.	×	
<i>Demel Károly tart. szds.</i>	1. hhe.	16	Mf		E	37.		
Derzsi István tart. fhdgy.	61. gye.	1, 49, 38, 57	Mf	1891	Sz/Lü			
Diószeghy László fhdgy.	34. gye.	?	Mf	1897		1.	×	gyalogságához visszahelyezve
Dobay Imre szds.	7. he.	16, 12, 23, 14, 42, 35	TP	1892				1918. nov. óta szabadságon
Endresz György fhdgy.	19. gye.	6, 1, 13	TP	1893		4.	×	
Ertl József fhdgy.	50. gye.	32	Mf/P	1894		<i>Szeged</i>		
Fákla István tart. hdgy.	5. hte.	5, 21	Mf/P	1892(4)		37.	×	nem vizsgázott
Fedinecz László tart. fhdgy.	17. gye.	69	Mf					
Fekete Örs szds.	6. gye.	2, 48, 58, 21	TP	1889		Kik.		
<i>Ficza Gyula tart. fhdgy.</i>	15. hgye.	?	Mf			4.		leszerelt 1919.09.04.
Frank Viktor szds.	12. he.	18, 20	P	1888				
Fráter Tibor fhdgy.	6. hhe.	18	Mf	1889			×	
<i>Füzéressy István tart. hdgy.</i>	37. htte.	20	Mf	1894	Sz/2.	2.		leszerelt 1919.08.25.
Gálffy Béla tart. fhdgy.	52. gye.	6, 57, 13	Mf/P	1892	Lü	Pság.	×	
Gallasz Rudolf fhdgy.	15. hgye.	32, 43	TP	1896	2.	2.	×	
<i>Gara Imre tart. hdgy.</i>	37. htte.	6, 1, 47	Mf			3.		leszerelt 1919.09.15.
Gehring István fhdgy.	44. gye.	34	Mf/P	1896		<i>Szeged</i>	×	nem vizsgázott
Gergye József szds.	10. he.	38, 13	TP	1890		8.	×	
(Gerő Pál tart. fhdgy.)				1894	2.			leszerelt 1919.08.26.
<i>Grosschmid István shhdgy.</i>	haditengerész		TP			9.	×	
(Györffy Gyula fhdgy.)	27. tte.	12	Mf/P	1894			×	1920 Bp-i rszd. => HM 1. oszt.
Györffy Kornél fhdgy.	15. he.	22, 58	Mf/P	1895		4.	×	
<i>Gyurovits Béla tart. hdgy.</i>	26. tvzlj.	29, 59, 52	Mf			3.		leszerelt 1919.09.09.
Haág Ágoston fhdgy.	31. tte.	3, AFLK, 67	TP	1890		<i>Szeged</i>	×	1920 Bp-i rszd. => Szeged rszd.
Hangay Sándor szds.	1. hgye.	26, 44	TP	1888	KB			HM szárnysegéd
Harsányi Gábor fhdgy.	61. gye.	?	Mf	1895	2.	2.	×	nem kinevezett, nincs ell. feletti rep.
(Harsányi József tart. hdgy.)	26. gye.?			1893				leszerelt 1919.08.25.
Hartzer Sándor szds.	25. gye.	8, 28	TP	1889		3.	×	
Háry László szds.	11. tvzlj.	4, 14, 42	TP	1890		8.		
Hauptmann Ervin fhdgy.	vasútezered	15, 48, 34	Mf	1893		Kik.		
Hauser László fhdgy.	15. he.	19	Mf/P	1894		Palo.	×	
Hertelendy Zoltán fhdgy.	40. (Hs) tte.	21	Mf	1897(6)		7.		
Hippich Frigyes tart. hdgy.	23. gye.	53	Mf	1896		<i>Szeged</i>		
Hollósy Zoltán fhdgy.	44. gye.	11, 1	FP	1894		Pság.	×	

Homola József fhdgy.	12. gye.	19	Mf			Palo.	×	
Homonnai Tibor fhdgy.	?	?	Mf	1895		Szeged		
Horváth István szds.	76. gye.	1, 11, 49	TP	1889		Szeged	×	
Horváth István (tart.) fhdgy.	34. gye.		TP		Lü?		×	1920 Bp-i rszd., Rep. felszámoló pság 1920.04.03.
Höss (Hős) Lajos fhdgy.	?	?	Mf		2.	6.	×	nincs ell. feletti rep.
<i>Istvánffy László tart. hdgy.</i>	10. he.	35, 46, 35, 19	Mf/P	1894		3.		leszerelt 1919.08.18.
Jakab Jenő fhdgy.	7. vzlj.	?	Mf			Szeged	×	
Janner Ernő tart. hdgy.	23. hgye.	?	Mf			Lloyd	×	
<i>Ja/áhn Péter tart. hdgy.</i>	6. gye.	21	MT/Mf			Asz.		
Jász Lajos fhdgy.	29. gye.	6, 64	Mf				×	
Jeszenszky Imre fhdgy.	1. hhe.	6, 71	TP	1893		Pság.		
Kaczander Ferenc fhdgy.	26. gye.	30, 40, 56, 59	TP	1892	2.	2.	×	
Kálmán László fhdgy.	38. gye.	50	Mf	1893	E	5.		
Kammerer Andor szds.	11. he.	11, 10, 23, 49	TP	1891				
<i>Kappel Lajos tart. fhdgy.</i>	1. tcsve.	67, 59, 67	Mf		2.	2.		leszerelt 1919.09.07.
Kara Jenő szds.	44. gye.	15	TP	1883		PKPság.	×	
Kardos Imre fhdgy.	46. gye.	?	Mf					
Kazay Kálmán fhdgy.	4. hgye.	38, 58	Mf	1895		2.	×	
Kazinczy László tart. fhdgy.	21. hgye.	6	Mf	1892				
<i>Kecskés Sándor</i>	?	?	Mf		2.	7.		
<i>Kelényi László</i>	?	?	Mf	1898		7.		
Keksz József Edgár fhdgy.	69. gye.	1	P	1895		7.	×	
Kenese Waldemár szds.	12. he.	5	TP	1884	E	37.	×	HM 37. osztály
Kern Dezső fhdgy.	38. gye.	38, 2, 70	Mf/P	1894	Sz	Szeged	×	nem vizsgázott
Kintses László fhdgy.	132. ttae.	25	Mf					
Király Kornél szds.	82. gye.	2, 4, 5, 43	TP	1888		Kik.	×	
<i>Kiss Gyula tart. fhdgy.</i>	28. tvzlj.	101	P	1891		5.		
<i>Kiss Mihály tart. hdgy.</i>	131. tte.	44	Mf			5.		leszerelt 1919.10.02.
<i>Koczor Gyula tart. fhdgy.</i>	46. gye.	29, 28, 68	Mf	1889		3.		leszerelt 1919.09.10.
<i>Kolumbán Sándor tart. hdgy.</i>	132. tte.	23, 29, 104	Mf			6.		
Korbuly László szds.	3. hhe.	10, 2, 41, 20, 44	TP	1886			×	
Kosch János fhdgy.	15. tnte.	24	TP			37.	×	
Kovács Elemér fhdgy.	9. nte.	52	Mf	1893		4.	×	
Kovács Endre tart. hdgy.	21. hgye.	69, 71, 69	Mf	1898		5.	×	

Kozma Ignác szds.	19. gye.	11, 7, 17, 3, 11, 42	TP	1889	E		×	
Krause Bruno fhdgy.	3. tvzlj.	?	Mf				×	
Kresaldo Ferenc fhdgy.	8. hgye.	38	Mf	1890			×	
Kretz József fhdgy.	6. gye.	31, 48, 40, 9	TP	1895	E	4.	×	
<i>Kristolofil Antal tart. fhdgy.</i>	34. gye.	37, 58	Mf			6.		leszerelt 1919.09.02.
Kuncze Béla szds.	8. he.	40, 15	P	1891		2.	×	
<i>Lányi Antal szk. fhdgy.</i>	honv. ker. pság	9	TP	1886				
(Lengyel László fhdgy.)	15. tte.		Mf				×	
Lipcsey Lóránd szds.	13. hgye.	26, 64, 53	TP	1888		5.		
Lipcsey Miklós fhdgy.	1. tte.	1, 57	Mf/P			6.		1918. dec. óta szabadságon
Losonczy Béla szds.	34. tte.	15, 22	TP	1886		7.	×	
Lukáts Károly szds.	6. hhe.	39, 59	TP	1888/1892	Lü	Pság.	×	Hüm 37. osztály
Maier József szds.	23. ázlj.	16, 12, 13, 55	TP	1889		4.	×	1919. 05.28. pozsonyi ker-i kat. pság
Majtényi Ádám fhdgy.	22. hgye.	104	Mf/P			<i>Szeged</i>	×	pilóta növ., nem vizsgázott
Martinek Vince szds.	52. gye.	10, 34	TP	1887		<i>Szeged</i>	×	
<i>Mathes József tart. hdgy.</i>	50. gye.	28, 47, 70	Mf			1.		
Matzenauer Hugó fhdgy.	64. gye.	13, 48	Mf/P	1890/1	2.	5.	×	
Maurer Alfréd szds.	3. bh. gye.	4, 13	Mf/P	1887		PKPság.+Palo.	×	nem vizsgázott; 1920 Asz.
Medvey Frigyes őrgy.	69. gye.	?			Arad			nem vizsgázott
<i>Melion Gyula</i>	38. gye.	?	Mf	1894		5.		
(Mezey Gyula tart. fhdgy.)								leszerelt 1919.08.22.
<i>Mindszenty Árpád shhdgy.</i>	haditengerészet		Mf	1893		9.	×	
Misik Béla (f)hdgy.	5. gye.	20	Mf/P			<i>Szeged</i>	×	Szegedi rep.csop. => Szegedi rszd. 1920.04.17
Molnár Nándor fhdgy.	32. gye.	70, 4	Mf			<i>Szeged</i>		
(Monty Gábor tart. fhdgy.)	12. hete.						×	
<i>Morgenstern Richárd tart. hdgy.</i>	30. hgye.		Mf	1884		9.		
<i>Nagy Béla tart. hdgy.</i>	33. tá.é.	3	MT/Mf			1.		
Nagy-Józsa György fhdgy.	7. etzlj.	8, 31, AFLK, 66, 8, 66	Mf	1898		3.	×	később MÁG-átvevő az Asz-ban
<i>Nedeczky Károly tart. hdgy.</i>	76. gye.	53, 2, 53	Mf	1893		6./ <i>Szeged</i>		
<i>Nemes Endre tart. fhdgy.</i>	2. he.	31, 49	Mf			5.		
Neogrády Sándor tart. fhdgy.	4. hgye.	16	MT-Mf	1893/4		7.	×	
Oancea Jenő szds.	5. gye.	24, 56	TP					1918. nov. óta szatmárnémeti nemzetőrésznél
(Olcsváry Ödön tart. fhdgy.)								leszerelt 1919.09.02.

Örvös Pál tart. hdgy.	?	?	MT			6.		leszerelt 1919.09.20.
Paksy Géza frhdgy.	haditengerészet		Mf				×	
Pál Andor szds.	11. he.	16, 12, 38	TP	1890	Lü	37.	×	HM 37. osztály (1920 Siófokon)
Pálffy-Daun József szds.	5. lto.	11, 20	TP	1892		<i>Szeged</i>		tartalékba helyezését kérte
(Pásch Dezső tart. hdgy.)								Mf növ, leszerelt 1919.09.29.
(Pásch Károly tart. fhdgy.)								Mf növ, leszerelt 1919.09.29.
Petróczy István alez.	3. tcsve.		P	1874	E	37.	×	osztályvezető HM. 37. osztály
Pilát Tibor fhdgy.	6. vzlj.	14, 102	Mf	1896		Palo. (2.)	×	
<i>Pirkner Béla tart. hdgy.</i>	6. tte.		Mf			Asz.		
<i>Pirkner Lajos tart. zls.</i>	164. htte.	32, 19	Mf			7.		
Plachner János frhdgy.	haditengerészet		P	1896		Kik.		
Plank Modeszt szds.	82. gye.	14	TP	1887		37.		
Pogány Vilmos fhdgy.	?	?	Mf			Palo. (3.)		
<i>Polinák József</i>	haditengerészet		Mf			9.		
Polnisch Ottó fhdgy.	12. he.	8, 24	Mf			Palo.		
<i>Polyakovics Elemér tart. fhdgy.</i>	14. tte.	8	Mf/P	1884		3.		
Popovics Árpád fhdgy.	72. gye.	7, 37	Mf	1893/4				
<i>Poszvégy Rezső</i>	?	?	Mf			Asz.		
<i>Prodam Guidó tart. hdgy.</i>	72. gye.	48, 17, 48, 17	P			Palo.	×	
Prokisch Ferenc hdgy.	38. gye.		Mf		Sz			???
Putti Géza fhdgy.	5. hhe.	59	Mf			Pság.	×	nincs ell. feletti rep.
<i>Rappensberger Sándor</i>	haditengerészet		Mf/MT			9.		
<i>Reisner Henrik fhdgy.</i>	5. gye.	10, 13	TP	1886		37.	×	
(dr. Resch Ferenc szk. fhdgy.)	6. hgye.	21	Mf	1884			×	
<i>Reviczky István tart. szds.</i>	2. tte.	30, 34, 103	Mf			6.		
<i>Rieszdorfer Ödön tart. hdgy.</i>	52. gye.	52, 69, 62, 12	Mf		2.	1.		leszerelt 1919.08.23.
Rohla Miklós fhdgy.	132. tte.	28	Mf	1895		1.	×	
Rotarides Waldemár fhdgy.	76. gye.		Mf	1892		Palo. (4.)	×	
<i>Rotter László</i>	?	?	Mf	1898	2.	1.		
(Röck/Röck Gyula tart. fhdgy.)	69. gye.	43	IT					leszerelt 1919.08.26.
Sanweber József fhdgy.	20. hgye.		Mf			1./ <i>Szeged</i>	×	nincs ell. feletti rep.
Schiavon Aurél szds.	vasútezred	11, 31, 63, 17	TP	1888			×	Wien felszámoló bizottság
Schneider Elemér fhdgy.	6. gye.	20	Mf				×	1920 gépjavitó műhely
Schön Sándor szds.	14. gye.	15, 5, 7, 8	TP	1889			×	
Schwáger János fhdgy.	7. hgye.	105	Mf	1887		<i>Szeged</i>	×	
<i>Schweger Béla tart. fhdgy.</i>	39. gye.	33, 105		1887		6.		
<i>Siesz János frhdgy.</i>	haditengerészet		P			9.		

Sitterli András tart. fhdgy.	16. hgye.	47	Mf	1893			×	
<i>Smerd Dezső tart. hdgy.</i>	107. tte.	62	Mf		2.	2.		
(Smith Nándor tart. fhdgy.)								leszerelt 1919.08.25.
Spanyik Mária fhdgy.	8. he.	2, 13	Mf/P					Wien felszámoló bizottságnál
Stacho Olivér fhdgy.	19. tvzlj.	37, 11	Mf/P	1895			×	
Steiner József szds.	4. hgye.	13, 26	TP	1887		Pság.	×	
Stoján Lajos szds.	23. gye.	101	Mf			2.	×	
<i>Storer Viktor tart. fhdgy.</i>	14. he.	28, FlG, 34, 28	TP	1893		8.		leszerelt 1919.08.20.
Struckel Rezső (Rudolf) szds.	30. tte.	1, 36, 35, 14	Mf/P			37.	×	1920 HM 1.oszt.
Stuhlmüller Antal fhdgy.	82. gye.	3, 23	P				×	
Szabó Lajos fhdgy.	76. gye.	34, 35, 71	Mf	1893		Kik.	×	pilóta növ.
Szabó László fhdgy.	67. gye.	28, 52, 45, 11, 65	P	1893		3.	×	
Szalay Ernő szds.	13. hgye.	28, 34, 62	TP	1890				1919.03.11-én meghalt
<i>Szebeny(i) Miklós tart. fhdgy.</i>	10. he.	18, 34	Mf		2.	2.		
Szegedi Gyula fhdgy.	27. tte.	66	Mf	1891				tartalékos, leszerelt
Szendrey László fhdgy.	37. gye.	15, 29, 30, 38, 57	TP	1891	Sz	<i>Szeged</i>	×	
<i>dr. Szentkirályi Ákos tart. fhdgy.</i>	35. tte.	1	Mf	1888	E/Lü	37.		leszerelt 1919.09.17.
Szisz Ferenc fhdgy.	127. tte.	3, 2	Mf/P	1895		1.		nem vizsgázott pilóta növ.
<i>Szőke Pál tart. fhdgy.</i>	19. tvzlj.	43, 59	Mf			3.	×	leszerelt 1919.09.09.
Tauszig Aladár szds.	52. gye.	14	TP			37.	×	1920 Asz.
<i>Telegdy Árpád</i>	haditengerész		Mf			9.		
Thomka Zoltán őrgy.	3. hhe.	54, 21, 45, 15	Mf		Lü			
Tóth Ferenc fhdgy.	7. vzlj.	40, 54	Mf/P					nem vizsgázott pilóta növ.
<i>Tuszkay(i) Ferenc tart. fhdgy.</i>	9. he.	12, 46, 69	MT-Mf			7.		
<i>Újváry László tart. hdgy.</i>	19. gye.	21, 15, 59, 56, 42	TP	1893		8.	×	
<i>Varga János tart. zls.</i>	3. hgye.	?	Mf			7.		leszerelt 1919.08.29.
<i>Varju Vilmos tart. hdgy.</i>	36. tnte.	1	Mf	1894	KB	37.		
<i>Vizkelety Imre tart. hdgy.</i>	32. tte.	36, 39, 103	Mf	1894	2.	37.	×	
Wagner János szds.	31. gye.	11	Mf/P	1884		7.		Mf, nem vizsgázott
Weisel László tart. (f)hdgy.	26. tvzlj.	104, 102	Mf	1898		3. (kihúzott?)	×	tartalékos tiszt
Weiterschütz Sándor fhdgy.	4. hgye.	18, 46	Mf/P	1893		<i>Szeged</i>	×	
Welbach Emil tart. fhdgy.	16. hgye.	32	TP			37.	×	
Weldin Ferenc fhdgy.	12. he.	6, 37, 17, 7	TP	1893		8.	×	1920 gépjavító műhely

Wendelin János hdgy.	8. hgye.	?	Mf	1897				1918. nov. óta nem jelentkezett
Wilcsek Sándor fhdgy.	3. hgye.	?	Mf		2.	Palo.(7.)/ Sze- ged	×	
Willwerth Ferenc fhdgy.	5. gye.	32, 39	Mf	1896		Szeged	×	
Wittmann Ferenc fhdgy.	15. tnte.	55	P					nem vizsgázott, nem jelentkezett 1918. nov. óta
<i>Wollemann István shhdgy.</i>	haditengerész		P			9.		
Zachariás György fhdgy.	28. tvzlj.	6	Mf	1897		6.		
Zanathy Tibor hdgy.	12. hgye.	?	P				×	
Zechmeister Károly fhdgy.	24. tvzlj.	32, 71, 50	FP	1893		Pság.	×	később műszaki tiszt az Asz-ban
Zichy Hermann szds.	3. ue.	7	Mf/P	1888	E	3.	×	
ALTISZTI PILÓTÁK								
Adolf János szk.		62	TP	1898	2.	2.		
Anderle Károly őrm.	17. hgye.	15	TP	1896	2.	37.	×	
Angyal József őrm.		12	TP	1893		Kik.		
Ardgyelán Miklós	5. gye.					Palo.	×	
Augus(e)tich Ferenc szk.	5. he.	34, 44	(T)P					
Barbier János (Alajos?) szk.	16. gye.	40, 14	(T)P	1897		Palo.		
Baróthy József őrm.	65. gye.	53	(T)P			4.	×	
Bauer Andor szk.	33. gye.	64, 6	TP	1895		6.		
Berényi Sándor őrm.	32. gye.	31, 33, 31	TP	1895		8.	×	1920 Bp-i rszd => Szhelyi rszd.
<i>Biehler Viktor szk.</i>			P	1897		2.		
<i>Bíró Gusztáv</i>				1888		Palo.		
Blass Rudolf őrm.	32. gye.	25, 57, 68	TP	1893		8.		
Bodó Béla szk.	46. gye.	45, 15	P	1897		Kik.	×	
Bohó András tiz.			P	1896				
Bottyánszky Mihály őrm.		13, 14, 27, 102	TP	1895				
Bráth Péter őrm.		15	TP			4.		
<i>Breier Lajos tőrm.</i>	3. he.					6.	×	1920 Bp-i rszd.
Bres/zyánszky Ferenc szk.	5. pzlj.		TP	1890			×	
<i>Bükki Bálint alhdgy.</i>	haditengerész			1891		9.	×	
Charles Artur tths.			TP					
Czeripp József tiz.	37. gye.	53	P	1896	2.	2.		
Czigány Ferenc tiz.			P	1897		1.		
<i>Czirolnik Hermann</i>	haditengerész			1896		9.		
Császár István tiz.	31. tnte.		P	1898		Kik.	×	

Csertőy/i János őrm.	4. gye.	4	TP	1894		Kik.		
<i>Dancsa Imre</i>						Palo.		
Debreczeni Károly őrm.	101. gye.	17	TP	1888	2.	2.		
Dékány Ferenc szkv.	61. gye.	101	TP	1898		5.		
Demjén István törm.		17	TP	1891				
<i>Desits Lajos</i>				1892		Palo.		
Deutsch István		21	TP	1896		3.	×	
Didulicza István őrm.			P	1890	Sz	5.		
Dózsa Adorján őrm.		25	TP	1895		8.	×	
Dörflinger István szkv.		71	TP	1895			×	
Dragon Antal szkv.	32. gye.	68, 53, 2	(T)P					
<i>Dudás Sándor tiz.</i>				1897		Palo.		
Elek Árpád őrm.		3	TP	1891				
Emőd László tiz.	Autokader		P	1894		Palo.	×	
Erdélyi Péter törm.	61. gye.	27, 105, 102	TP	1896		5.		
Ezékiel András őrm.		31, 33, 105	TP			MARE	×	Asz.
Ezer Gyula tiz.	9. he.	13	P	1893		8.	×	
Fedortai(y) László tiz.			TP	1888				
<i>Fehér Antal törm.</i>	86. gye.	7, 18	TP	1891	2.	Palo.		
Fehér Ferenc tiz.			P			Palo.	×	
Fejes István tths.	31. hgye.	19, 51	TP	1890/1		8.	×	1920 Bp-i rszd.
Fiedler Róbert szkv.	Autocsoport/ 22. gye.	43, 41	(T)P	1891		7.	×	1920 Bp-i rszd. => Szhelyi rszd.
Fisch Ernő őrm.			P	1893		Palo.	×	
Florea Basilius (Béla) tiz.		14, 105, 102, 103	P			Palo.		
Galbavy Sándor őrm.	16. tte.	10, 20	FP	1893		6.	×	
Gogola Emil törm.	26. gye.		TP	1892		Palo.	×	1920.04.10. leszerelt
Gréger Lipót őrm.			P	1892		7.		
Grivec/t/z István szkv.	vasútezred	10, 59	FP	1882		4.		
<i>Győry Vilmos</i>						Palo.		
Haasz Antal tiz.			P	1897		Palo.	×	
Hajós Kálmán őrm.		4	TP	1896				
<i>Hann János szkv.</i>	62. gye.	22, 66	P		Sz	5.		
<i>Hansel Károly (Dezső szkv.?)</i>						7.		
Hászu János szkv.			P	1887				
(Hausch Ernő)				1877				

Hefty Frigyes tths.		12, 41, 42, 44	TP	1894		8.	×	Szhelyi rszd. => Szegedi kiksrd. 1920.04.03
Hegyi Imre szkv.	7. tte.	55, 103	TP	1893		37.		
Hitzgern Nándor tiz.			P			Palo.		
Hoffart János szkv.		23	TP	1897		1.	×	1920 Bp-i rszd. => Szhelyi rszd
Hohner János tiz.			TP					
Holly Rezső (Rudolf) őrm.			P	1885				
Horváth Ágoston őrm.	72. gye.	33, 32, 41, AFLK	TP	1893		8.		
Horváth Mihály őrm.	32. gye.	48	TP			3.	×	
<i>Hos(z)tinek Béla szkv.</i>	Autokader	17	TP			Palo.		
Hottovy Ferenc őrm.			TP	1890	2.			
Höltzl Károly tiz.			TP	1893		8.		
<i>Hrabovszky György</i>				1888		Kik.		
Hramann János törm.	11. gye.	39, 63, 66	TP			Palo.		
Iványi József őrm.	32. gye.	22	TP	1895(3)		4.		
Jäger Dezső őrm.		42	TP			6.	×	leszerelt 1919.11.10.
Jirasek Henrik szkv.		66	P	1898		8.	×	
Jolsvay/Ilosvay Endre tiz.			P	1896			×	
Juhász Ferenc őrm.	56. gye.	5, 26, 25	TP	1891				
Juhász János őrm.	65. gye.	9, 46, 68, 72, 74	TP	1894	2.			
<i>Kaczirek Károly</i>				1897		Palo.	×	
Kasza Sándor őrm.	86. gye.	55, 15, 11	TP	1896		8.		
Kaszala Károly tths.		14, 4, 42, 41	TP	1894		MÁG		berepülő pilóta a MÁG-nál
Katics János őrm.			P	1897		3.		
Kármán Ferenc szkv.	6. hgye.	12	TP	1897		1.	×	
<i>Kemény Lajos</i>				1896		Palo.		
Keisz Géza szkv.		42	P			8.		
Kimmel Mihály/Károly őrm.		25	TP	1897		6.	×	1920.04.01. leszerelt
Kindernay Pál szkv.	76. gye.	73, 27, 73, 7, 73	P			4.		
Kirják István őrm.	51. gye.	21, 9, 55	TP	1894		8.		
Kiss Ferenc tiz. (vízi)	haditengerész		P	1895		9.		
Kiss József szkv.			TP	1894		Palo.		
Kiss László tiz.			P					
Kis(s-)Zentai László szkv.			P	1888		8.		

<i>Klein Andor tart. alhdgy.</i>						Palo.		pilóta növendék; leszerelt 1919.09.12.
Klein Béla őrm.		9, 5	TP	1890		8.	×	
Klér János szkv.	32. gye.	39, 18, 62, 32	TP	1895	2.	2.		
Kobosinszky Béla szkv.	32. gye.	39	TP	1895		Palo.	×	leszerelt 1919.11.20., 1920 Asz
Koch Leo őrm.	76. gye.	22, 18	(T)P	1893		2.		
Kolba Árpád őrm.	84. gye.	13, 9, 34, 23	TP	1895		4.	×	
Kot(c)sis Lajos őrm.			P	1891		Palo.	×	
Kovács Ferenc Lajos tiz.	7. pzlj.	50	P	1897				
Körmendy József őrm.			TP			Palo.	×	
Krakauer Emil tiz.			P	1893		6.		
<i>Kremó Ambrus őrm.</i>		27	TP			3.	×	
Kreuter Ferenc tórm.	7. tte.	1	TP			7.	×	
Kvasz András őrm.		3	TP	1883		Palo.		
Kurtnecker Árpád őrm.		10, 3, 54	TP	1896		berepülő		
Kucsera József őrm.		10	TP	1894		3.	×	
<i>Laczkó József szkv.</i>	30. hgye.	66, 14	TP				×	1920 Szegedi repülőcsoport?
<i>Lampert István (nem József?)</i>		16	P			Palo.		
Lattmann József tiz.	32. gye.	56, 42, 14	TP					
Lefkovits Mihály szkv.	32. gye.	58	TP	1889			×	
Leitner János őrm.		41, 1, 102	TP			Kik.		
Lipták Aladár tths.	34. gye.	4, 8	TP			3.	×	
Lovicsek Pál őrm.			P					
<i>Malovezky János szkv.</i>		15, 65, 2, 68, 74, 30	TP			5.		
Malowetz György szkv.	48. gye.	70	TP		2.	2.		
Mari(a)novich Antal őrm.			P	1889		Palo.		
<i>Máté Károly (vízi) pilóta</i>	haditengerész			1899		9.	×	
<i>Maurer Ferenc</i>						6.		
Mayer Béla tórm.		3	TP	1891		8.		
Mayer János őrm.		9	TP	1892	2.	2.		
Mayer János						3.		
Mayer Mátyás őrm.	32. gye.	21, 45, 36	TP					
Medgyesi Jenő tiz.		15	(T)P					
Medvey Frigyes őrm.								nem vizsgázott
Mezey Áron tiz.			P					
Mezey Gyula szkv. (vízi)	haditengerész		P					
Miletics József szkv.	76. gye.	47, 58, 50, 35	TP	1888		7.		

Minár Gyula tőrm.	32. gye.	20, 21	TP	1895	3.	Lloyd	×	
<i>Molnár János trepm.</i>						9.	×	
Moni Gyula szkv.		5, 71	P					
Moschner János szkv.	32. gye.	46, 49	TP	1891			×	
<i>Móricz Péter</i>						9.	×	
Mustos Géza tiz.			P	1893		8.		
Nagy István tiz.	19. gye.	65, 67	L/P					
Nagy Sándor (Nándor?) tiz.			P	1896		Palo.		
<i>Nánássy Mihály</i>				1896		Palo.		
Neftila László tiz.		68, 74	P	1895				
Németh Péter tiz.			P	1894		Palo.		
<i>Névény Endre (Gyula) tart. őrm.</i>	46. gye.			1893		Palo.	×	
<i>Nikházy Zoltán</i>						Palo.		
(Oborzil Albert őrm.)		24, 15, 21	P				×	
<i>Oszter(n) György</i>				1896		Palo.		
Pályi László őrm.		6	TP			Palo.	×	
Papp János őrm.	62. gye.	5	TP	1891		37.? (Pap)	×	
Papp János tőrm.	12. tvzlj.	28, 76	TP	1891 /1889		5.?	×	1920 Légiforgalmi szakosztály, Bp.
Papp László tiz.			P					
Pencz József szkv.	43. gye.	64, 44, 32	TP	1895				
Peszler/n István tőrm.	48. gye.		P				×	
Péter Maritz (Moritz) tiz. (vízi)	haditengerész		P	1896				
Pfa/endert József őrm.	32. gye.	38, 26, 57	TP	1890	2.			
Piszkás Péter őrm.			P					
Pittlik József őrm.	32. gye.	28	TP	1894		Palo.	×	
Pöltzl Károly tiz.			P					
Pranger Adolf őrm.	84. gye.	39	TP	1893		1.	×	
Pro(c)kl (Pröchl) Antal tiz.			P	1894		Palo.		
Rai/jner Ottó őrm.		102	TP	1893		3.		
Rátkay János őrm.	68. gye.	8	TP	1896	2.	Kik.	×	
Reisz/Rác Mihály őrm.			P	1895	2.	2.	×	
<i>Reichert Károly</i>				1895		Palo.	×	
(Renner Waldemár őrm.)		3, 5, 22	TP	1894		6.		
Riesz Jenő őrm.	5. gye.	42, 34	TP	1890		8.	×	
Risztics János ths.	44. gye.	22, 42	TP	1895		8.	×	
Ruttkay Károly szkv.		25, 42	P			1.		

<i>Sandy Endre/András tiz.</i>	2. gye.	35, 77	P	1891		7.		
Sánta András őrm.	6. he.	34, 38, 69	TP			7.		
Schimpf János tórm.	6. gye.	18, 28, 102	TP					
Schlittner Hermann szkv.	82. gye.	45, 36	P			2.		
Schnepf István tiz.			P			4.		
Schnitter Ferenc szkv.			TP			5.		
Schwartz Ferenc tths.	8. hgye., 5. hhe.	26, 61	TP	1898				
<i>Schwarz József őrm.</i>		23, AFKL	TP	1893		4.		
Sidó István tiz.			P	1896				
Simon Emil tiz.			P					
Simoncsics Rudolf őrm.	26. gye.	36	TP	1896				
Siposs Jenő őrm.			TP	1885				
Skokán János őrm.		26, 59, 47	TP			7.		
Spiesz Vilmos szkv.	32. gye.	AFLK, 51	TP	1890		5.		
Suták Kálmán szkv.	65. gye.	12, 38	TP	1898		Palo.		
Sümegei Krisztián Sándor tiz.			P	1894		Palo.		
Szabó Károly szkv.	32. gye.	69	P	1896		7.		
Szakraida Lajos szkv. (vízi)	haditengerész		P				×	
Szalontay József szkv.			P	1892		Palo.		
(Szász Antal szkv.)	83. gye.						×	
Szégner Károly tiz.			P	1898		1.		
Szégner Rezső (Rudolf) tórm.	84. gye.	36	TP	1896		Kik.		
Szeikovits Ede őrm. Szajkovics		19, 57, 56, 13, 25	TP	1894		1.		
<i>Szenes György tsz. őrm.</i>				1896		9.	×	
Szerényi Ödön tiz.			P	1896		Palo.		
Szigetváry István szkv.			TP					
Szijjártó Sándor szkv.		47, 42	TP	1898	Sz			
Szimitz Ferenc szkv.	83. gye.		P	1892		Palo.	×	
Szimon József szkv.	32. gye.	48, 9	TP	1887		5.		
<i>S(z)olári István (Szolláry) őrm.</i>		4, 6, 42	TP	1893		8.	×	
Szopkó Jenő szkv.		35, 66	TP	1893		3.	×	
Szöllösy István őrm.		38	TP	1891	2.	2.	×	
Takács Nándor tórm.	6. gye.	30, 42	TP	1894	Sz	8.	×	
Tauth Géza őrm.	5. he.	25	TP	1893		6.	×	
Técsi Lajos őrm.		26, 57	TP	1893		Kik.		
Tóth János őrm.		24, 103	TP	1897				

Tóth József őrm.		8	TP	1886	2.	Kik.	×	
Troján Gyula szkv.	69. gye.	56, 58, 41	TP	1894		8.	×	1920.04.07. Bp-i rszd.
Udvardy Nándor tórm.		10, 42	TP	1895		8.		
Urnauer György tiz.	Autocsoport	55	P					
Urbán József tiz.			P	1893		Palo.		
Valoczi(y) János szkv.			P	1890				
Végh Béla szkv.			P					
V/Wesz(r)l(t) Dániel szkv.			TP					
Vidra János őrm.	26. gye.		P	1891		1.	×	
Vidra Károly őrm.	71. gye.	26	TP	1893		7.		
<i>Vincze Endre</i>				1895		9.		
V/Woln(a)y Viktor/Győző tiz.			P	1895		Palo.		
<i>Weber Károly</i>						Palo.		
<i>Wet(t)l Gyula</i>				1896		Palo.		
Zwincz Alfréd tórm.			P					
Zsittek Iván őrm. (Albert?)	83. gye.	32	TP	1893				
MŰSZAKI TISZTEK								
Angyalossy Egon szds.								
Alexander Béla fhdgy.	29. hgye.							
Austerlitz Róbert fhdgy.	33. tte.	28, 57	Mf/MT			5. (Mf)		
Csathó Gyula szds.	135. tte.	LFT-Flars	TP				×	
Ehlers Oszkár szds.	88. gye.					Ar. (Csót)		
Fabinyi Elek szds.	5. hgye.					<i>Szeged</i>	×	szegedi javítóműhely pk.
Kecskés Sándor fhdgy.								
Kirchner József fhdgy.	69. gye.	9, 15	MT			7. (Mf)		
Kolozsvári Dénes fhdgy.								
Majthényi Gyula szds.	30. hgye.	8	MT/P	1886		Asz. pk.		pilóta növendék, nem vizsgázott
Matuska Péter fhdgy.	12. gye.	76	MT			2. (MT)	×	
Orlovszky István szds.	32. gye.							
Riesler József szds.						Pság	×	
Schiavon Ernő fhdgy.	82. gye.							
Schneider Frigyes (tart.) fhdgy.	24. tme.	33, 58	Mf/P				×	
Schuff Alfréd fhdgy.						5. (Mv)		
Sternischa Károly szds.	44. gye.	Fw. Fisch.	Mf					
Swarba József fhdgy.								
Sznáitzky Adolf szds.	1. bosny.gye.						×	
Tescheer Ernő szds.								

Tudár István fhdgy.								
Vida Szücs Imre fhdgy.	2. tesve.						×	
Vései József fhdgy.	18. hgye.?							
Zankó László fhdgy.	6. nte.					5. (Mf)		
Czira Árpád tart. fhdgy.	61. gye.	3, 27, 42, 74	Mf/IT			PKPság.		leszerelt 1919.08.30.
Kende Béla tart. fhdgy.	11. hgye.	64	Mf/MT		Sz	Szeged		csak a szegedi csoportparancsnokság névjegyzékében szerepelnek
Bakos Ferenc hdgy.					Sz	Szeged		
Solymos Ottó szds.						Szeged		
LÉGHAJÓSOK								
Allersdorfer Ferenc fhdgy.	14. hgye.		LV			Ar. (Szfvár)		
Bellanovics Viktor fhdgy.						Ar. (Szfvár)	×	
Frank Lajos hdgy.			Mf			Ar. (Szfvár)	×	
Fügi Béla fhdgy.	6. ete.		Mf			Palo.		
Holstein Ferenc fhdgy.	4. vzlj.		LV			PKPság.		
Ludwig Károly szds.			LV			PKPság.		
Poppe Kornél szds.	6. tnte.		LV			PKPság.	×	
Szent-Gály Dezső fhdgy.	85. gye.		Mf			Ar. (Szfvár)		
Szabó Miklós fhdgy.			Mf			Szeged	×	2. repülőosztálynál
Mayer László fhdgy.	20. hgye.		Mf			4.	×	léghajós megfigyelő
Richter Károly fhdgy.	33. gye.		Mf	1891	2.		×	volt léghajó vezető, kinevezett
Seeberg-Wanckel József fhdgy.			Mf				×	volt léghajós megfigyelő
EGYÉB								
dr. Bandenburg József ezds.						Pság	×	ezredorvos
Kräutner Nándor szds.	72. gye.							
Lévay Lajos fhdgy.	9. hgye.					PKPság.	×	gazdatiszt
Schutler József őrgy.								vezérkari tiszt
Ungár Márton							×	műszaki tiszt

Megjegyzés: A **félkövér** betűvel írt nevek az 1919. márciusi névjegyzékben szerepelnek, amelyek közül **áthúzva** szerepelnek azok, akik 1918. november és március között valamilyen okból távoztak a repülőcsapatoktól, és ezt így jelölték a névjegyzékben.

A normál betűvel írt személyek a márciusi névjegyzékben szereplő nem repülő hajózók.

Az 1919. május 28-i névjegyzékben először feltűnő hajózók neve *kurzívval* írt.

A zárójelbe tett nevek viselői bár szerepeltek az 1919. márciusi névjegyzékben, sem a Népköztársaság, sem a Tanácsköztársaság repülőcsapatainál nem szolgáltak, legalábbis erre utaló adat nem került elő. Amennyiben ismert egy személy esetében, hogy a Népköztársaság repülőcsapatainál hol szolgált, ez a PDF oszlopban szerepel, míg az MTK oszlopban az 1919. május 28-i névjegyzék szerinti beosztások vannak feltüntetve. A NH oszlopban a Nemzeti Hadsereg repülőcsapatainál szolgált repülők vannak megjelölve az 1919. október 1-i névjegyzék alapján.

37. = 37. (légügyi) osztály, alez. = alezredes, alhdgy. = alhadnagy, Ar. = Anyagraktár, Asz. = Anyagszertár, ázlj. = árkászászlóalj, bh. = bosznia-hercegovinai, bosny. = bosnyák, etc. = eródtüzér ezred, etzlj. = eródtüzérezszlóalj, ezr. = ezredes, fhdgy. = főhadnagy, frhdgy. = fregatthadnagy, ftörm. = főtörzsőrmester, gye. = gyalogezred, hdgy. = hadnagy, he. = huszárezred, hete. = hegy tüzérezred, hgye. = honvéd gyalogezred, hhe. = honvéd huszárezred, hte. = honvéd tüzérezred, htte. = honvéd táborig tüzérezred, IT = irodatiszt, Kik. = kiképző repülőszázad, L = lövész, lto. = lovas tüzérosztály, LV = léghajóvezető, Mf = megfigyelő, MT = műszaki tiszt, nte. = nehéztüzérezred, örgy. = őrnagy, örm. = őrmester, P = pilóta, Palo. = Parancsnok alosztály, PKPság. = Repülőpótkeret parancsnokság, Pság. = Repülőcsapat Parancsnokság, pzlj. = pionírászlóalj, rszd. = repülőszázad, shhdgy. = sorhajóhadnagy, szds. = százados, szkv. = szakaszvezető, tart. = tartalékos, tesve. = tiroli császárvadász ezred, tiz. = tizedes, tme. = táborig mozsárezred, tnte. = táborig nehéztüzérezred, törm. = törzsőrmester, TP = táborig pilóta, trepm. = törzsrepülőmester, ttae. = táborig tarackos ezred, tte. = táborig tüzérezred, tths. = tiszthelyettes, tvzlj. = táborig vadászászlóalj, ue. = ulánusezred, vzlj. = vonatászlóalj

7. sz. melléklet: A magyar repülőalakulatoknál leggyakrabban használt repülőgéptípusok
technikai adatai

FELDERÍTŐGÉPEK

Típus	H-Br. B.I (s.76/176/276)	H-Br. C.I (s.169)	H-Br. C.I (s.269)	H-Br. C.I (s.369)
Motor	100 LE Mercedes	250 LE Benz	200 LE Daimler	230 LE Hiero
Szárnyfesztáv (felső/alsó)	12.30/11.70 m	12.30/11.70 m	12.30/11.70 m	12.30/11.70 m
Hossz	8.40 m	8.35 m	8.35 m	8.30 m
Magasság	3.10 m	3.33 m	3.33 m	3.15 m
Tömeg (üres/feltöltött)	712/872 kg	930/1381 kg	827/1278 kg	880/1331 kg
Maximális sebesség	120 km/h	160 km/h	155-158 km/h	160-165 km/h
Emelkedés 1000 m-re	8 min 5 s	4 min 15 s	4 min 30 s	4 min
3000 m-re		16-18 min	18-19 min	14-16 min

Típus	LVG C.VI	Phönix C.I (s.49)	UFAG C.I (s.161)
Motor	200 LE Benz	200/225 LE Daimler	230 LE Hiero
Szárnyfesztáv (felső/alsó)	13.62/? m	11.00/8.60 m	9.50/9.40 m
Hossz	7.87 m	7.60 m	7.41 m
Magasság	3.2 m	2.95 m	2.70 m
Tömeg (üres/feltöltött)	930/1340 kg	820/1240 kg	750/1150 kg
Maximális sebesség	165 km/h	170-175 km/h	180 km/h
Emelkedés 1000 m-re		4 min 30 s	4 min 5 s
3000 m-re		20 min 35 s	18 min 35 s

VADÁSZGÉPEK

Típus	Aviatik D.I (s.92)	Aviatik D.I (s.348)	Fokker D.VI (s.04.100)
Motor	200 LE Daimler	225 LE Daimler	150 LE Le Rhône
Szárnyfesztáv (felső/alsó)	8.00/8.00 (7.89) m	8.00/7.89 m	7.70/5.81 m
Hossz	6.86 m	6.86 m	5.78 m
Magasság	2.55 m	? 2.92 m	2.65 m
Tömeg (üres/feltöltött)	?/888 kg	? 580/850 kg	393/583 kg
Maximális sebesség	200 km/h		200 km/h
Emelkedés 1000 m-re	2 min 15 s		2 min 25 s
3000 m-re	10 min		9 min 16 s

Típus	Fokker D.VII (s.93)	Fokker D.VII (04.200?)
Motor	225 LE Daimler	225 LE Daimler
Szárnyfeszítáv (felső/alsó)	8.57/7.01 m	8.57/7.00 m
Hossz	7.10 m	7.00 m
Magasság	2.87 m	2.75 m
Tömeg (üres/feltöltött)	670/874 kg	670/874 kg
Maximális sebesség	kb. 200 km/h	
Emelkedés 1000 m-re	2 min	
3000 m-re	7 min 2 s	

VÍZI REPÜLŐGÉPEK

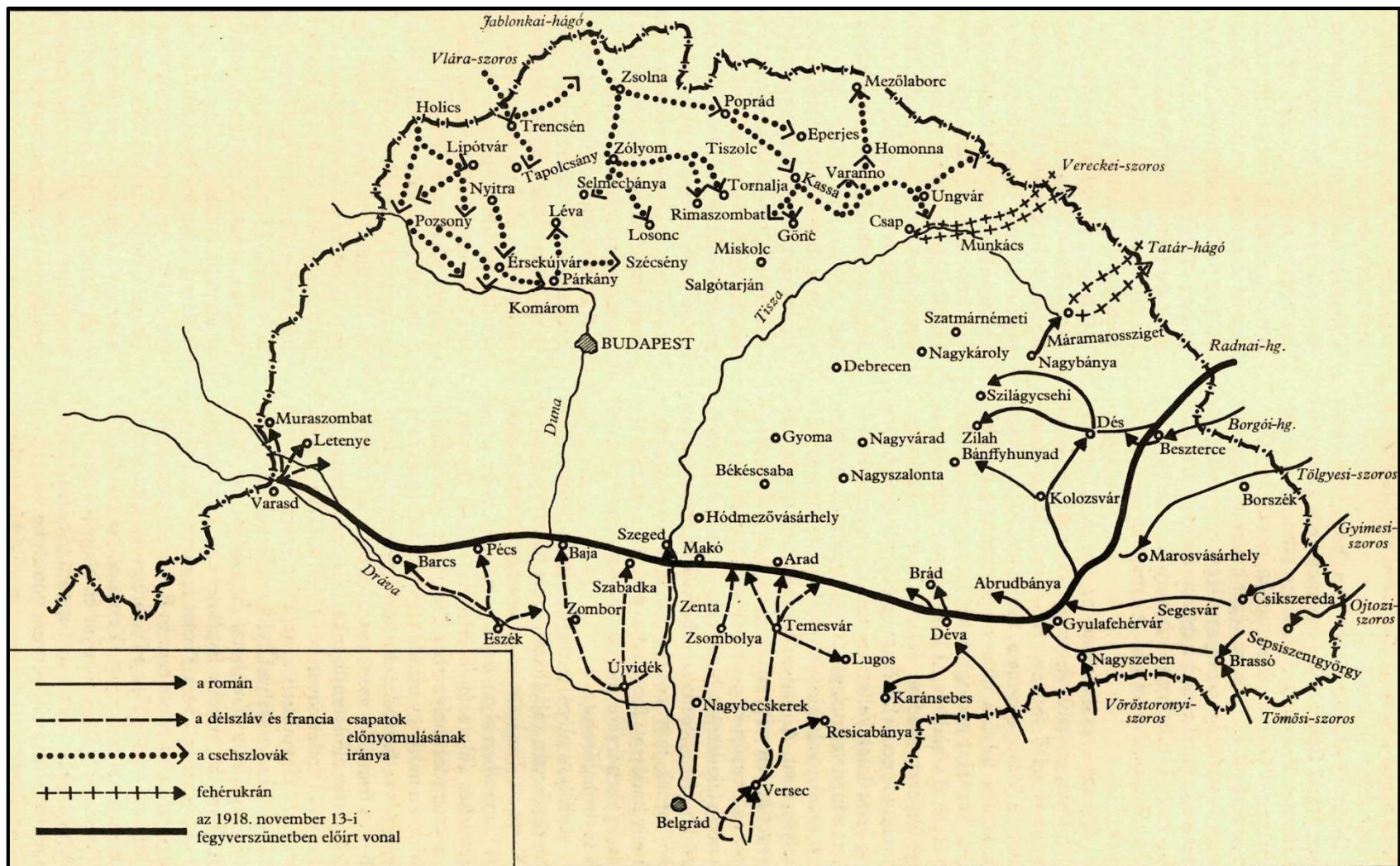
Típus	H-Br. „K”	H-Br. W29
Motor	230 LE Hiero	185 LE Daimler
Szárnyfeszítáv (felső/alsó)	16.30/? m	-/13.50 m
Hossz	12.20 m	9.35 m
Magasság	3.80 m	3.80 m
Tömeg (üres/feltöltött)	?/1600 kg	?/1495 kg
Maximális sebesség	155 km/h	175 km/h
Emelkedés 1000 m-re	7 min 18 s	
2000 m-re		13 min

Megjegyzés: Az eredeti adatok hiányában a Phönix gyár eredeti 121-es sorozatú típusának adatai szerepelnek. A 230 LE-s Hiero motor helyett Aszódon leginkább 200 vagy 225 LE-s Daimler motort építettek a gépekbe, így a teljesítményadatokban lehetett kis eltérés.

Szintén adatok hiányában a 200 LE-s Daimler motorral hajtott, teljesen fa törzsű mintapéldány emelkedési adatai szerepelnek a táblázatban, a sebesség az eredeti német verzióban a 180–185 LE-s motorral 185–190 km/h volt, a teljesítménykülönbség kb. a fenti értéket adhatta ki.

H-Br. = Hansa-Brandenburg, s. = sorozat(szám)

8. sz. melléklet: Térképvázlat az antant csapatok előnyomulásáról, 1918. november – 1919. március



9. sz. melléklet: A magyar repülőszázadok gépállománya, 1919. április–június

9.1. sz. melléklet: 1. repülőszázad

1919. április	IV. 19.	IV. 21.	IV. 23.			
	UFAG C.I 2 db	UFAG C.I 2 db	UFAG C.I 2 db			
1919. május	V. 3.	V. 7.	V. 8.	V. 14.	V. 26.	V. 29.
	H-Br. C.I 1 db UFAG C.I 3 db Aviatik D.I 1 db	UFAG C.I 161.151 161.188 161.189	UFAG C.I 161.151 161.154 161.188 161.189 Knoller C.II 119.07 Aviatik D.I 348.??	UFAG C.I 2 db	H-Br. C.I 169.195 169.196	H-Br. C.I 2 db UFAG C.I 1 db
javítás alatt				Aviatik D.I 1 db (leszerelve)		
1919. június	VI. 1.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.	VI. 8.	VI. 9.
	H-Br. C.I 169.195	H-Br. C.I 1 db Aviatik D.I 2 db	H-Br. C.I 169.195 Aviatik D.I 92.131	H-Br. C.I 169.195	Aviatik D.I 92.131 92.132	Aviazik D.I 92.131 92.132
javítás alatt			H-Br. C.I 169.196 UFAG C.I 161.158 (leszerelve) Aviatik D.I 92.132	Aviatik D.I 92.132		

9.2. sz. melléklet: 2. repülőszázad

1919. április	IV. 19.	IV. 21.	IV. 23.			
	UFAG C.I 2 db	UFAG C.I 2 db	UFAG C.I 1 db H-Br. C.I 2 db			
1919. május	V. 3.	V. 7.	V. 8.	V. 26.	V. 29.	
	UFAG C.I 2 db	UFAG C.I 161.184 161.186	UFAG C.I 161.184 161.186	UFAG C.I 161.186 161.192	UFAG C.I 2 db	
1919. június	VI. 1.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.	VI. 8.	VI. 9.
	H-Br. C.I 169.193	H-Br. C.I 1 db	H-Br. C.I 169.193	H-Br. C.I 169.193	H-Br. C.I 169.207	H-Br. C.I 169.204
javítás alatt	H-Br. C.I 169.184 369.208 LVG C.VI 1 db		H-Br. C.I 63.72 169.184 369.208 LVG C.VI 1 db	H-Br. C.I 63.72 169.189 369.208 LVG C.VI 1 db	H-Br. C.I 63.72 169.184 169.193 369.208 LVG C.VI 1 db	H-Br. C.I 63.72 169.181 369.208

9.3. sz. melléklet: 3. repülőszázad

1919. április	IV. 21.	IV. 23.				
	UFAG C.I 1 db	UFAG C.I 1 db				
1919. május	V. 3.	V. 7.	V. 8.	V. 26.	V. 29.	
	H-Br. C.I 1 db UFAG C.I 2 db	H-Br. B.I 176.83 H-Br. C.I 169.190 UFAG C.I 161.175	H-Br. B.I 176.83 H-Br. C.I 169.190 UFAG C.I 161.175	UFAG C.I 161.152 161.176	H-Br. B.I v. C.I 1 db UFAG C.I 1 db	
javítás alatt				H-Br. B.I 176.83 Aviatik D.I 92.92 92.115		
1919. június	VI. 1.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.	VI. 8.	VI. 9.
	UFAG C.I 1 db Aviatik D.I 92.115	H-Br. B.I v. C.I 1 db	UFAG C.I 161.152 Aviatik D.I 92.115	H-Br. C.I 169.209 Aviatik D.I 92.115	H-Br. C.I 169.204 Aviatik D.I 92.118	UFAG C.I 161.152
javítás alatt			H-Br. B.I 176.83 Aviatik D.I 92.118	H-Br. B.I 176.83 UFAG C.I 161.152 Aviatik D.I 92.118		H-Br. C.I 169.190

Pásztói különítmény

1919. június	VI. 1.	VI. 3.	VI. 5.
	UFAG C.I 1 db	H-Br. C.I 169.???	H-Br. C.I 169.190

9.4. sz. melléklet: 4. repülőszázad

1919. április	IV. 19.	IV. 21.	IV. 23.			
	H-Br. C.I 169.180 UFAG C.I 161.186 Aviatik D.I 92.148	UFAG C.I 1 db Aviatik D.I 1 db	UFAG C.I 1 db			
1919. május	V. 3.	V. 7.	V. 8.	V. 26.	V. 29.	
	UFAG C.I 2 db Aviatik D.I 2 db	UFAG C.I 161.150 161.185 161.196 Aviatik D.I 348.41 348.45	UFAG C.I 161.150 161.185 161.196 Aviatik D.I 348.41 348.45	H-Br. C.I 169.201 UFAG C.I 161.195	H-Br. C.I 1 db UFAG C.I 1 db Aviatik D.I 4 db	
1919. június	VI. 1.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.	VI. 8.	VI. 9.
	H-Br. C.I 169.202 UFAG C.I 161.150 Aviatik D.I 92.122 92.127 92.133 348.45	H-Br. C.I 1 db UFAG C.I 1 db Aviatik D.I 2 db	H-Br. C.I 169.202 UFAG C.I 161.150 Aviatik D.I 92.122 92.127 92.133 348.45	H-Br. C.I 169.202 UFAG C.I 161.150 Aviatik D.I 92.122 92.127 92.133 348.45	H-Br. C.I 169.202 UFAG C.I 161.150 Aviatik D.I 92.122 92.127	H-Br. C.I 169.205 UFAG C.I 161.150 Aviatik D.I 92.122 92.127

9.5. sz. melléklet: 5. repülőszázad

1919. április	IV. 19.	IV. 21.	IV. 23.			
	H-Br. C.I 27.81 67.04 68.63 169.183 Knoller C.II 119.08	H-Br. C.I 2 db rövidjáratú 3 db	H-Br. C.I 2 db			
1919. május	V. 3.	V. 7.	V. 8.	V. 11.	V. 14.	V. 29.
	H-Br. C.I 3 db UFAG C.I 1 db	H-Br. C.I 27.81 169.183 UFAG C.I 161.177	H-Br. C.I 27.81 169.183 UFAG C.I 161.177	H-Br. C.I 169.183 UFAG C.I 161.171 161.195 Aviatik D.I 348.51 (gp. nélkül)	H-Br. C.I 169.183 UFAG C.I 161.171 161.195 Aviatik D.I 348.51 (gp. nélkül)	UFAG C.I 1 db
javítás alatt				H-Br. C.I 67.04	H-Br. C.I 67.04	
1919. június	VI. 1.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.	VI. 8.	VI. 9.
	H-Br. C.I 169.183	H-Br.C.I 1 db	H-Br. C.I 169.183	---	H-Br. C.I 169.183	H-Br. C.I 169.183
javítás alatt	H-Br. C.I 1 db UFAG C.I 1 db		H-Br. C.I 67.04 169.201 UFAG C.I 161.195	H-Br. C.I 67.04 169.183 169.201 UFAG C.I 161.195	H-Br. C.I 67.04 169.201 UFAG C.I 161.195	H-Br. C.I 67.04 169.201 UFAG C.I 161.195

9.6. sz. melléklet: 6. repülőszázad

1919. április	IV. 19.	IV. 21.	IV. 29.					
	H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.149 161.160 161.180 161.183	H-Br. C.I 1 db UFAG C.I 3 db	UFAG C.I 1 db					
1919. május	V. 1.	V. 3.	V. 8.	V. 10.	V. 13.	V. 14.	V. 17.	V. 26.
	UFAG C.I 161.153 161.180 161.183 161.193 LVG C.VI 1 db	UFAG C.I 161.153 161.180 161.183 161.193	UFAG C.I 161.153 161.180 161.183 161.193	UFAG C.I 161.180 161.183	UFAG C.I 161.180 161.183	UFAG C.I 161.183 161.193	UFAG C.I 161.183 161.193	UFAG C.I 161.183 161.193
javítás alatt	H-Br. C.I 27.53 169.183 169.186 UFAG C.I 161.149	UFAG C.I 161.182						
1919. június	VI. 1.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.	VI. 8.	VI. 9.	VI. 10.	VI. 11.
	UFAG C.I 161.183	---	UFAG C.I 161.183	UFAG C.I 161.183	H-Br. C.I 169.203 LVG 7711/18 8987/18	H-Br. C.I 169.203 LVG 7711/18	LVG C.VI 7711/18 8987/18	LVG C.VI 7711/18 8987/18
javítás alatt	H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.153 161.180		H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.153 161.180	H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.153 161.180	H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.183	H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.183	H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.183	H-Br. C.I 169.182 UFAG C.I 161.183
	VI. 12.	VI. 14.	VI. 17.	VI. 18.	VI. 19.	VI. 20.	VI. 21.	VI. 22.
	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 8987/18	LVG C.VI 7711/18 8952/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 8951/18

javítás alatt	H-Br. C.I 169.182 LVG C.VI 8952/18 8987/18 UFAG C.I 161.183	H-Br. C.I 169.182 LVG C.VI 8952/18 UFAG C.I 161.183	H-Br. C.I 169.182 LVG C.VI 8987/18	H-Br. C.I 169.182 (Albertfalván) LVG C.VI 8987/18	H-Br. C.I 169.182 (Albertfalván) LVG C.VI 8987/18	LVG C.VI 8987/18	LVG C.VI 8952/18 8987/18	LVG C.VI 7711/18 8952/18 8987/18
	VI. 23. LVG C.VI 8951/18 8952/18	VI. 24. LVG C.VI 8951/18 8952/18	VI. 25. LVG C.VI 8951/18	VI. 26. LVG C.VI 8951/18 8952/18	VI. 28. LVG C.VI 8951/18 8952/18	VI. 29. LVG C.VI 8951/18 8952/18	VI. 30. LVG C.VI 8951/18 8952/18	
javítás alatt	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18	LVG C.VI 7711/18 7713/18	LVG C.VI 7713/18	
1919. július	VII. 1. LVG C.VI 8951/18 8952/18	VII. 2. LVG C.VI 7711/18 8951/18	VII. 3. LVG C.VI 7711/18 8951/18	VII. 4. LVG C.VI 7711/18 7713/18	VII. 5. LVG C.VI 7711/18	VII. 6. LVG C.VI 7711/18	VII. 7. LVG C.VI 8952/18	VII. 8. LVG C.VI 8952/18
javítás alatt	LVG C.VI 7711/18 7713/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18		LVG C.VI 7713/18 8951/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8951/18 8952/18	LVG C.VI 7711/18 7713/18 8951/18	LVG C.VI 7711/18 7713/18 8951/18
	VII. 9. LVG C.VI 7711/18	VII. 10. LVG C.VI 7711/18	VII. 11. LVG C.VI 7711/18	VII. 12. LVG C.VI 7711/18	VII. 13. LVG C.VI 7711/18	VII. 14. LVG C.VI 7711/18	VII. 15. LVG C.VI 7711/18	VII. 16. LVG C.VI 7711/18
javítás alatt	LVG C.VI 7713/18 8951/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8951/18	LVG C.VI 7713/18 8951/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18 8966/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18 8966/18

	VII. 17. LVG C.VI 7711/18 8966/18	VII. 18. LVG C.VI 7711/18 8966/18	VII. 19. LVG C.VI 7711/18 8966/18	VII. 20. LVG C.VI 7711/18 7713/18 8966/18 Aviatik D.I 92.131	VII. 21. LVG C.VI 7711/18 8966/18 Aviatik D.I 92.131	VII. 22. LVG C.VI 7711/18 8966/18	VII. 23. LVG C.VI 7711/18 Aviatik D.I 92.131	VII. 24. LVG C.VI 7711/18 8952/18 Aviatik D.I 92.131
javítás alatt	LVG C.VI 7713/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18	LVG C.VI 7713/18 8952/18	LVG C.VI 8952/18	LVG C.VI 8952/18	LVG C.VI 8952/18 Aviatik D.I 92.131	LVG C.VI 8952/18 8966/18	
	VII. 25. LVG C.VI 7711/18 8952/18 Aviatik D.I 92.131	VII. 26. LVG C.VI 7711/18 8952/18 Aviatik D.I 92.131	VII. 27. LVG C.VI 7711/18 8952/18	VII. 28. LVG C.VI 7711/18 7646/18	VII. 31. H-Br. C.I 269.?? 269.?? 269.?? LVG C.VI 7711/18			
javítás alatt			LVG C.VI 7646/18		LVG C.VI 7646/18			

9.7. sz. melléklet: 7. repülőszázad

1919. április	IV. 19.	IV. 21.	IV. 23.		
	H-Br. C.I 369.141	H-Br. C.I 1 db	H-Br. C.I 1 db		
1919. május	V. 3.	V. 7.	V. 8.	V. 26.	V. 29.
	H-Br. C.I 369.141 (169.189-Szolno- kon maradt) UFAG C.I 161.147 161.194	H-Br. C.I 369.141 UFAG C.I 161.147 161.194	H-Br. C.I 369.141 UFAG C.I 161.147 161.194	H-Br. C.I 169.199 169.197 v 369.141	H-Br. C.I 3 db
1919. június	VI. 9.				

javítás alatt	UFAG C.I 161.182				

9.8. sz. melléklet: 8. repülőszázad

1919. április	IV. 19.	IV. 28.			
	5 db vadászgép	Aviatik D.I 92.120 92.129 348.42 Fokker D.VI (gépfegyver nél- kül) 04.101 04.102 04.103 Fokker D.VII (gépfegyver szere- lés alatt) 93.01 3861 3863 3864 3865 3866 3867			
javítás alatt		Aviatik D.I 348.23			
1919. május	V. 7.	V. 8.	V. 12.	V. 14.	V. 29.
	4 db vadászgép	4 db vadászgép	2 db vadászgép	8 db vadászgép	3 db vadászgép
1919. június- július	VI. 15.	VII. 5.	VII. 18.		
	8 db vadászgép	9 db vadászgép	9 db vadászgép		

9.9. sz. melléklet: 9. repülőszázad

1919. május-június	V. 29.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.	VI. 8.	VI. 9.
	H-Br. W29 C.1	H-Br. W29 C.1 H-Br. „K” K249	H-Br. W29 C.1 H-Br. „K” K249	H-Br. „K” K249	H-Br. W29 C.1 H-Br. „K” K249	H-Br. W29 C.1
javítás alatt			H-Br. „K” K250	H-Br. „K” K250		H-Br. W29 C.2 H-Br. „K” K249

9.10. Repülő kiképzőszázad

1919. május-június	V. 29.	VI. 1.	VI. 2.	VI. 3.	VI. 5.
	UFAG C.I 1 db Aviatik D.I 1 db	UFAG C.I 1 db Aviatik D.I 2 db	UFAG C.I 2 db Aviatik D.I 1 db	H-Br. B.I 176.78 UFAG C.I 161.198 Aviatik D.I 92.126	UFAG C.I 2 db (Pesten) Aviatik D.I 1 db
javítás alatt					H-Br. B.I 1 db

10. sz. melléklet: A magyar repülőszázadok gépállományának összefoglaló számadatai, 1919.
április–július

dátum	repülőszázad									különítmény		összesen
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	Szhely	Pásztó	
ápr. 19.	2	2	-	3	5	5	1	5	-			23
ápr. 21.	2	2	1	2	5	4	1	-	-			17
ápr. 23.	2	3	1	1	2	1	1	-	-			11
máj. 3.	5	2	3	4	4	6	4	-	-			28
máj. 7.	3	2	3	5	3	-	3	4	-			23
máj. 8.	6	2	3	5	3	4	3	4	-			30
máj. 12.	2	1	2	4	3	2	1	2	1			18
máj. 14.	2	3	3	3	4	2	1	8	1			27
máj. 26.	2	2	2	2	-	2	2	-	-			12
máj. 29.	3	2	2	6	1	-	3	3	1	2		23
jún. 1.	1	1	2	6	1	1	-	-	-	3	1	16
jún. 2.	3	1	1	4	1	0	-	-	2	3	-	15
jún. 3.	2	1	2	6	1	1	-	-	2	3	1	19
jún. 5.	1	1	2	6	0	1	-	-	1	3	1	16
jún. 8.	2	1	2	4	1	3	-	-	2			15
jún. 9.	2	1	1	5	1	2	0	-	1			13
jún. 15.	2	1	1	3	1	2	2	8	2			22
júl. 5.	2	1	1	3	1	1	1	9	2			21
júl. 18.	2	2	4	6	2	4	3	9	3			35

„-” nem adott le jelentést a század

Megjegyzés: A kimutatások kizárólag az üzemképes repülőgépeket tartalmazza, a javítás alatt állókat – ami időnként egy századnál négy-öt gépet is jelenthetett – nem. A 2. repülőszázad esetén az albertfalvai gyár jó háttérrel nyújtott a szükséges repülőgépek előteremtéséhez, így az alacsony számok nem mérvadóak. A 3. repülőszázad állománya nehezen követhető nyomon az északi hadjárat során kihelyezett különítményei miatt. Hasonlóképp a 8. repülőszázad állandóan nyolc-kilenc géppel bírt, ám mivel egyes részei vagy az egész század folyamatos mozgásban volt, (pontos) jelentéseket csak ritkán adott le. Szintén figyelembe veendő a mátyásföldi gyár, mint az ellátás biztosítója.

11. sz. melléklet: A Cinkotai anyagszertárban tárolt repülőgépek nyilvántartása

Repülőgép-kimutatás – 1919. I. 5. (45 repülőgép)	
Sárkány száma	Motor száma
Anatra Anasal (orosz eredetű)	
010.088	15401
831	15395
837	15459
866	15386
838	15470
869	15381
879	15413
Hansa-Brandenburg B.I	
05.56	2792
06.55	20142
06.57	-
75.56	52352
76.12	52170
76.66	-
76.89	52243
76.97	52261
176.05	-
176.39	-
77.51	-
77.53	-
77.63	14004
77.82	-
77.89	-
77.90	-
77.91	-
79.02	32545
Hansa-Brandenburg C.I	
68.19	17414
169.163	81595
Lohner C.I	
18.13	17818
18.15	-
18.17	17175
18.18	17424
18.52	-
18.54	17502
18.55	17615
Fokker D.VII (német eredetű)	
322/18	- (32591)
4053/18	31118
4067/18	33059
7606/18	3458
L.V.G. C.VI (német eredetű)	
3959/18	34484
3979/18	32392
8921/18	35377
Rumpler C.VI/C.VII (német eredetű)	
3347/18	40066
4056/18	27571
ismeretlen típus (német eredetű)	
C/6461	31877

Kimutatás idegen eredetű repülőgépekről – 1919. II. 1 (28 repülőgép)		
Sárkány száma	Motor száma	Állapot
Anatra Anasal (orosz eredetű)		
831	15395	javítható
837	15459	javítható
838	15470	javítható
856	5375	farkvége törött
866	15386	javítható
869	14981	javítható
879	15413	javítható
D.F.W. C.V (német eredetű)		
2199/17	30839	rossz
Fokker D.VII (német eredetű)		
322/18	-	javítható
4053/18	31118	fark vége elhajolva
4067/18	33059	sérült, javítható
5061/18	42814	kissé sérült
5141/18	33045	jó, kissé sérült
5287/18	-	vásznon letépve
5319/18	-	vásznon letépve
5323/18	-	vásznon letépve
5328/18	42978	vásznon letépve
5329/18	-	vásznon letépve
Halberstadt C.I (D.F.W. gyártmányú, német eredetű)		
C4141/18	34898	rossz
C4145/18	31682	rossz
Halberstadt C.V (német eredetű)		
3458/18	34900	kissé sérült
3459/18	34990	sérült, javítható
3465/18	35015	kissé sérült
L.V.G. C.VI		
3959/18	33484	javítható
3979/18	32392	javítható
Rumpler C.VI/C.VII		
3347/18	52383	jó
4056/18	27571	erősen sérült
ismeretlen típus (orosz eredetű)		
050056	2792	javítható

Sárkány	1919. április 1.		1919. május 31.		Érkezett		Megjegyzés
	Motor	Allapot	Motor	Allapot	Mikor	Honnan	
Albatros DD (német gyártmány, prototípus)							
20.02	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
Albatros D.II							
53.11	-	-	-	gyengén sérült	IV. 26	(Flek 5)	17397 sz. motor V. 2-án kiserelve
Albatros D.III							
153.159	19126	gyengén sérült	19126	gyengén sérült			
Albatros D.Va (német gyártmány)							
6989/17	30918	erősen sérült	30918	erősen sérült		Jászapáti	
6993/17	31111	erősen sérült	31111	erősen sérült		Jászapáti	
6994/17	32040	erősen sérült	32040	erősen sérült		Jászapáti	
6995/17	31008	erősen sérült	31008	erősen sérült		Jászapáti	
6996/17	31565	erősen sérült	31565	erősen sérült		Jászapáti	
6997/17	31451	erősen sérült	31451	erősen sérült		Jászapáti	
6998/17	26785	gyengén sérült	26785	gyengén sérült		Jászapáti	
7507/17	32811	erősen sérült	32811	erősen sérült		Jászapáti	
Anatra Anasal (orosz gyártmány)							
831	15395	jó	15395	jó		(Flek 13)	
837	15458	jó	15458	jó		(Flek 7)	
856	15375	gyengén sérült	15375	gyengén sérült		(Flek 15)	
858	15470	gyengén sérült	15470	gyengén sérült			
866	15386	gyengén sérült	15386	gyengén sérült			
869	15381	jó	15381	jó		(Flek 7)	
879	15413	gyengén sérült	15413	gyengén sérült		(Flek 15)	
010.056	2792	gyengén sérült	2792	gyengén sérült		(Flek 13)	
010.088	15401	gyengén sérült	15401	gyengén sérült		(Flek 1)	
Aviatik B.I							
32.88	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
Aviatik B.II							
34.17	-	erősen sérült	-	erősen sérült			III. 20-án teljesen leszerelve
34.22	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
34.42	-	kiselejtezendő	-	-			
Aviatik D.I							
38.66	-	-	-	erősen sérült	V. 15	Mátyásföld	23474 sz. motor V. 12-én kiserelve
348.01	-	-	-	új	IV. 26	Lloyd	
348.02	-	-	-	új	IV. 26	Lloyd	

348.03	-	-	-	új	IV. 26	Lloyd	
348.04	-	-	-	új	IV. 26	Lloyd	
348.05	-	-	-	új	IV. 26	Lloyd	
348.06	-	-	-	új	IV. 26	Lloyd	
348.07	-	-	-	új	V. 10	Lloyd	
348.08	-	-	-	új	V. 10	Lloyd	
348.09	-	-	-	új	V. 10	Lloyd	
348.10	-	-	-	új	V. 10	Lloyd	
348.11	-	-	-	új	V. 10	Lloyd	
348.13	-	-	-	új	V. 10	Lloyd	
348.14	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.15	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.16	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.17	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.18	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.19	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.21	-	-	23320	erősen sérült	IV. 29	Győr	
348.24	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.25	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.26	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.27	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.28	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.29	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.30	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.31	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.32	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.33	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.34	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.35	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.36	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.37	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.38	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.39	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.40	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
348.43	-	-	-	új	V. 14	Lloyd	
92.14	19593	gyengén sérült	19593	gyengén sérült			
92.16	19592	jó	19592	jó			

92.87	19637	jó	19637	jó			
92.96	19671	jó					
92.98	-	-	19670	jó	IV. 30	MÁG	
92.99	-	-	19672	jó	IV. 29	MÁG	
92.100	19673	jó	19673	jó	III. 18	MÁG	
92.101	19677	jó	19677	jó	III. 18	MÁG	
92.102	19681	jó	19681	jó	III. 20	MÁG	
92.103	19674	jó	19674	jó	III. 20	MÁG	
92.104	19679	jó	19679	jó	III. 20	MÁG	
92.105	19680	jó	19680	jó	III. 20	MÁG	
92.106	19686	jó	19686	jó	III. 20	MÁG	
92.107	-	-	19687	jó	IV. 16	MÁG	
92.108	-	-	19675	jó	IV. 16	MÁG	
92.109	-	-	19676	jó	IV. 17	MÁG	
92.110	-	-	19678	jó	IV. 17	MÁG	
92.111	-	-	19683	jó	IV. 17	MÁG	
92.112	-	-	19684	jó	IV. 17	MÁG	
92.113	-	-	19689	jó	IV. 22	MÁG	
92.114	-	-	19694	jó	IV. 22	MÁG	
92.115	-	-	19682	jó	IV. 30	MÁG	
92.116	-	-	19685	jó	IV. 30	MÁG	
92.117	-	-	19688	jó	V. 10	MÁG	
92.118	-	-	19692	jó	V. 10	MÁG	
92.119	-	-	19693	jó	V. 10	MÁG	
92.121	-	-	19697	jó	V. 16	MÁG	
92.150	-	-	-	gyengén sérült	V. 15	MÁG	19721 sz. motor V. 12-én kiserelve
92.156	-	-	19736	gyengén sérült	V. 11	Győr	
D.F.W. C.V (német gyártmány)							
2199/17	-	erősen sérült	-	erősen sérült			30939 sz. motor III. 18-án kiserelve
3834/17	30078	erősen sérült	30078	erősen sérült		Jászapáti	
274/18	30515	erősen sérült	30515	erősen sérült		Jászapáti	
Etrich Taube (német gyártmány)							
00.50	-	kiselejtezendő	-	-			
Fokker D.VII (német gyártmány)							
322/18	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
598/18	32752	erősen sérült	32752	erősen sérült		Jászapáti	
4053/18	34118	erősen sérült	34118	erősen sérült			

4067/18	33059	gyengén sérült	-	gyengén sérült			motor V. 20-án kiserelve
5061/18	42480	gyengén sérült	42480	gyengén sérült			
5207/18	42306	gyengén sérült	42306	gyengén sérült		Jászapáti	
5209/18	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		Jászapáti	42452 sz. motor III. 3-án kiserelve
5287/18	42814	gyengén sérült	42814	gyengén sérült			
5319/18	43136	gyengén sérült	43136	gyengén sérült			
5323/18	42806	gyengén sérült	42806	gyengén sérült			
5328/18	43978	gyengén sérült	43978	gyengén sérült			
5329/18	43038	gyengén sérült	43038	gyengén sérült			
Halberstadt C.V (német gyártmány)							
3458/18	34900	jó	34900	jó			
3459/18	34990	gyengén sérült	-	gyengén sérült			motor V. 21-én kiserelve
3465/18	35015	jó	35015	jó			
4145/18	-	kiselejtezendő	-	-			
Hansa-Brandenburg B.I							
05.40	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 4)	
06.55	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	52118 sz. motor III. 17-én kiserelve
06.56	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	52126 sz. motor III. 20-án kiserelve
06.57	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	
06.72	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	52159 sz. motor III. 13-án kiserelve
75.56	-	kiselejtezendő	25676	gyengén sérült			52352 sz. motor III. 27-én kiserelve
76.12	-	kiselejtezendő	-	-			52170 sz. motor III. 1-én kiserelve
76.29	-	-	-	gyengén sérült	IV. 2	Kecskemét (Flek 13)	52356 sz. motor V. 3-án kiserelve
76.43	52189	jó	-	jó	III.	Albertfalva	(22113 sz.) motor V. 8-án kiserelve
76.48	-	kiselejtezendő	-	-		(Flek 13)	
76.66	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	22108 sz. motor III. 12-én kiserelve
76.89	21566	gyengén sérült	21566	gyengén sérült			
76.94	-	-	21387	gyengén sérült	IV. 2	Debrecen (Flek 13)	
76.97	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	22108 sz. motor III. 12-én kiserelve
176.05	-	-	-	jó			
176.21	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 4)	
176.39	-	kiselejtezendő	-	-			teljesen leszerelve III. 20-án
176.55	-	-	-	gyengén sérült	IV. 2	Debrecen (Flek 13)	
276.12	-	-	52219	gyengén sérült	IV. 11	Szeged	

						(Flek 9)	
77.51	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
77.53	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
77.63	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			14004 sz. motor III. 26-án kiserelve
77.66	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
77.82	-	jó	-	jó		(Flek 7)	
77.89	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	
77.90	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	
77.91	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	
78.05	-	erősen sérült	-	erősen sérült			15014 sz. motor III. 7-én kiserelve
78.16	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
78.18	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
78.20	15440	gyengén sérült	15440	gyengén sérült		(Flek 18)	
78.21	-	erősen sérült	-	-			
78.34	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 18)	17423 sz. motor III. 6-án kiserelve
78.36	15018	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 18)	motor V. 10-én kiserelve
78.37	-	erősen sérült	-	-		(Flek 18)	
79.02	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	15040 sz. motor III. 28-án kiserelve
Hansa-Brandenburg C.I							
26.15	-	erősen sérült	-	erősen sérült			17157 sz. motor III. 22-én kiserelve
26.30	17242	erősen sérült	17242	erősen sérült			
26.35	-	kiselejtezendő	-	-			17181 sz. motor III. 24-én kiserelve
26.46	-	-	-	erősen sérült	V. 15		17303 sz. motor V. 10-én kiserelve
26.63	-	erősen sérült	-	erősen sérült			17598 sz. motor III. 24-én kiserelve
27.59	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			17531 sz. motor III. 24-én kiserelve
429.40	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült	III.		34704 sz. motor III. 22-én kiserelve
67.21	-	-	17851	erősen sérült	IV. 16	Kecskemét	
67.32	-	-	17217	gyengén sérült	IV. 2	Kecskemét	
67.45	-	gyengén sérült				(Flek 5)	17414 sz. motor III. 18-án kiserelve
67.50	-	kiselejtezendő	-	-		(Flek 7)	
68.19	-	kiselejtezendő	-	-			17414. sz. motor III. 3-ám kiserelve
169.163	81595	gyengén sérült	81595	gyengén sérült			
169.180	-	-	81592	erősen sérült	IV. 21	Győr	
269.31	-	-	18100	erősen sérült	IV. 16	Kecskemét	
269.67	-	-	-	gyengén sérült	IV. 11	Szeged	18320 sz. motor kiserelve
369.207	34251	gyengén sérült	34251	gyengén sérült			
Knoller B.I							

35.02	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.06	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.07	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.11	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.14	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.19	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.20	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.21	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.25	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.28	-	jó	-	jó			
35.30	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.32	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.81	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.82	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.83	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.84	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.85	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.86	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.87	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.88	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.92	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.93	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.94	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
35.95	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
Knoller C.I							
25.01	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
25.05	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
25.10	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
Knoller C.II							
19.03	-	kiselejtezendő	-	-			teljesen leszerelve
119.06	-	-	-	gyengén sérült	V. 15		17224 sz. motor kiserelve (119.08-ból V. 10-én)
81.07	-	erősen sérült	-	gyengén sérült			17131 sz. motor III. 29-én kiserelve
81.08	-	gyengén sérült	17680	gyengén sérült			
81.09	-	erősen sérült	-	-			
81.10	-	erősen sérült	-	erősen sérült			17135 sz. motor III. 10-én kiserelve
81.13	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			

81.14	-	jó	-	jó		(Flek 18)	
81.15	-	jó	-	jó			
81.16	-	jó	-	jó			
81.17	-	jó	-	jó		(Flek 18)	
81.18	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
81.19	-	jó	-	jó			
81.20	-	jó	-	jó			
81.21	-	jó	-	jó			
81.23	-	jó	-	jó			
81.24	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 18)	
Lloyd C.III							
43.07	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
43.08	-	jó	-	-			IV. 18-án Aszódra szállítva (javítás)
43.73	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
43.94	-	gyengén sérült	-	-			IV. 22-én Aszódra szállítva (javítás)
Lloyd C.V							
46.09	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 4)	
46.87	81565	jó	-	jó	III.	Albertfalva	motor V. 9-én kiszerezve
82...	-	kiselejtezendő	-	-			
Lohner B.I							
73.01	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
73.09	-	erősen sérült	-	erősen sérült		(Flek 1)	
73.14	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
73.34	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
Lohner B.II							
74.13	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 1)	31005 sz. motor III.5-én kiszerezve
74.20	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
74.31	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
74.39	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
74.44	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
74.46	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
74.48	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
74.50	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült			
74.53	50133	gyengén sérült	50133	gyengén sérült			
Lohner B.VII							
17.62	16207	gyengén sérült	16207	gyengén sérült			
17.74	-	kiselejtezendő	-	-		(Flek 18)	

17.85	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
Lohner C.I							
18.06	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	
18.13	17848	gyengén sérült	17848	gyengén sérült		(Flek 7)	
18.17	-	erősen sérült	-	jó		(Flek 7)	17175 sz. motor III. 31-én kiserelve
18.18	17424	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	17608 sz. motor V. 18-án kiserelve
18.52	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	
18.53	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	17455 sz. motor III. 14-én kiserelve
18.54	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	17502 sz. motor III. 21-én kiserelve
18.55	-	gyengén sérült	-	gyengén sérült		(Flek 7)	
L.V.G. C.VI (német gyártmány)							
3346	30386	erősen sérült	30386	erősen sérült		Jászapáti	
3959/18	34484	gyengén sérült	-	-			V. 10-én Mátyásföldre szállítva (javítás)
3979/18	32392	gyengén sérült	32392	gyengén sérült			
3997/18	32754	erősen sérült	32754	erősen sérült			
6961	-	kiselejtezendő	-	-			
7164/18	32015	erősen sérült	32015	erősen sérült			
7486	33279	gyengén sérült		erősen sérült		Jászapáti	
7491/17	32513	gyengén sérült		erősen sérült		Jászapáti	
7494	37111	gyengén sérült		erősen sérült		Jászapáti	
7601/18	34704	gyengén sérült	-	-			V. 10-én Mátyásföldre szállítva (javítás)
7605/18	35033	gyengén sérült	35033	gyengén sérült			
7611/18	35069	jó	35069	jó			V. 10-én Mátyásföldre szállítva (javítás)
7618/18	33185	gyengén sérült	-	-			
7620/18	34984	gyengén sérült	34984	gyengén sérült			
7636/18	36073	gyengén sérült	-	-			V. 10-én Mátyásföldre szállítva (javítás)
7638/18	35042	gyengén sérült	-	-			V. 10-én Mátyásföldre szállítva (javítás)
7646/18	35077	gyengén sérült	35077	gyengén sérült			
7699/18	30698	erősen sérült	30698	erősen sérült	III.	Nyíregyháza	
7608/18	35032	gyengén sérült	35032	gyengén sérült			
7706/18	-	-	35147	gyengén sérült	IV. 26		
7711/18	22444	jó	22444	jó			
7713/18	22314	gyengén sérült	22314	gyengén sérült			
8921/18	35377	gyengén sérült	35377	gyengén sérült			
8951/18	35481	gyengén sérült	35481	gyengén sérült			
8952/18	35355	gyengén sérült	35355	gyengén sérült			
8966/18	35380	gyengén sérült	35380	gyengén sérült			

8974/18	35352	jó	-	-			V. 10-én Albertfalvára szállítva (javítás)
8987/18	35432	jó	35432	jó			
Pfalz C.I							
7545/16	-	-	-	gyengén sérült			
7555/18	36588	gyengén sérült	36588	gyengén sérült			
7556/18	38185	jó	38185	jó			
Rumpler C.VI/C.VII (német gyártmány)							
3346/18	-	erősen sérült	-	erősen sérült			
3347/18	40066	gyengén sérült	-	gyengén sérült			motor V. 19-én kiszerve
4035/18	-	kiselejtezendő	-	-			
4056/18	33059	erősen sérült	-	erősen sérült			
UFAG C.I							
161.07	-	kiselejtezendő	-	-			
161.11	-	kiselejtezendő	-	-			
161.138	-	jó	-	jó	III. 20	MARE	
161.141	-	jó	-	-	III. 20	MARE	IV. 13-án Albertfalvára szállítva (motorbeépítés)
161.149	-	-	34831	gyengén sérült	V. 17	Kecskemét	
161.157	-	jó	-	-	III. 20	MARE	IV. 13-án Albertfalvára szállítva (motorbeépítés)
161.158	-	jó	-	-	III. 20	MARE	IV. 13-án Albertfalvára szállítva (motorbeépítés)
161.160	-	jó	-	-	III. 20	MARE	IV. 13-án Albertfalvára szállítva (motorbeépítés)
161.161	-	jó	-	-	III. 20	MARE	IV. 13-án Albertfalvára szállítva (motorbeépítés)
161.162	-	jó	-	-	III. 20	MARE	IV. 13-án Albertfalvára szállítva (motorbeépítés)
161.165	-	kiselejtezendő	-	-			
161.167	-	-	-	gyengén sérült	IV. 11	Győr	
161.168	-	kiselejtezendő	-	-			
161.173	-	-	-	gyengén sérült	IV. 26		
161.182	-	-	34844	gyengén sérült	IV. 2	Kecskemét	
161.185	-	-	34848	gyengén sérült	V. 17	Kecskemét	
161.194	-	-	-	gyengén sérült	V. 17	Kecskemét	
161.196	-	-	-	gyengén sérült	V. 17	Kecskemét	
ismeretlen típusok (német gyártmány)							

1105/17	7103	kiselejtezendő	-	-	III.	Budapest	
2300/18	-	kiselejtezendő	-	-	IV. 1.		
2800/18	-	kiselejtezendő	-	-			
<i>repülőgépek, amelyek az Anyagszertárba érkeztek, de a sárkányuk 1919. május 31-én már nem volt ott megtalálható, csak az azokból kiszerezelt motorok</i>							
<i>Sárkány</i>		<i>Típus</i>	<i>Motor</i>		<i>Érkezett</i>		
24.66		<i>Albatros B.I</i>	32012		V. 7.		
92.149		<i>Aviatik D.I</i>	19729		IV. 26.		
3247/18		<i>Fokker D.VII</i>	35682		V. 20.		
3459/18		<i>Halberstadt C.V</i>	34990		V. 21.	3. rep. szd.	<i>javítás a száznál eszközölendő</i>
176.62		<i>Hansa-Br. B.I</i>	19470		V. 20.		
26.25		<i>Hansa-Br. C.I</i>	17424		V. 18.		
63.11		<i>Hansa-Br. C.I</i>	17397		V. 2.		
369.206		<i>Hansa-Br. C.I</i>	34265		V. 19.		
119.08		<i>Knoller C.II</i>	17224		V. 10.		
46.54		<i>Lloyd C.V</i>	30698		V. 5.		
52.09		<i>Oeffag C.II</i>	42452		IV. 3.		
161.147		<i>UFAG C.I</i>	34282		V. 21.	7. rep. szd.	
161.170		<i>UFAG C.I</i>	35208		IV. 30.		
161.175		<i>UFAG C.I</i>	35125		IV. 30.		
11.752		<i>ismeretlen</i>	23481		IV. 26.		

12. sz. melléklet: A Honvédelmi Minisztérium összegzése a románok által elvitt repülőanyagról

AZ EGYES GYÁRAKBÓL ELSZÁLLÍTOTT KINCSTÁRI ÉRTÉK:

MAGYAR REPÜLŐGÉPGYÁR RT.

db	típus	ár/db	ár/összesen
4	vízi repülőgép	300.000	1,200.000
3	D.VII/egy	190.000	570.000
3	L.V.G	190.000	570.000
1	Lloyd-Berg	190.000	190.000
2	UCI	190.000	380.000
12	D.D.	190.000	2,280.000
1	Mág-Berg	190.000	190.000
5	német gép (176-os)	190.000	950.000
ezen gépek javítási összértéke			413.690·75
1	motor		90.000
8 g. Hassel és 3 g. Gruppen Ausrüst			885.052·19
			7,718.742·94
186 db gépfegyver és egyéb anyag			3,770.000
összesen			11,488.742·94

MAGYAR ÁLTALÁNOS GÉPGYÁR RT.

db	típus	ár/egység	ár/összesen
1	D.VII (motor nélkül)	100.000	100.000
9	L.V.G	190.000	1,710.000
6	D.VI	190.000	1,140.000
2	D.VI (motor nélkül)	100.000	200.000
1	D.VI (kísérleti)	200.000	200.000
1	orig. Fokker	190.000	190.000
2	UCI	190.000	380.000
4	D.D.	190.000	760.000
8	Mág-Berg	190.000	1,520.000
4 g. Gruppen Ausrüstung		90.000	360.000
41 rekesz szárnyfelület		7.000	287.000
22 rekesz kormányfelület		5.000	110.000
6 láda légszűrő		7.500	45.000
összesen			7,002.000

MAGYAR LLOYD REPÜLŐGÉP- ÉS MOTORGYÁR RT.

db	típus	ár/egység	ár/összesen
10	Berg (motor nélkül)	100.000	1,000.000
6	Berg	190.000	1,400.000
4	Phönix	190.000	760.000
2	D.D.	190.000	380.000
4	motor	90.000	360.000
3 g. Hassel Ausr.		90.000	270.000
3 g. Gruppen Ausr.		90.000	270.000
4 g. Am. Ausr.		45.000	180.000
4 g. Bordtasche		900	3.600
összesen			4,363.600

AIVAZ GÉPFEGYVERGYÁR

db	típus	ár/egység	ár/összesen
15	gépfegyver	20.000	300.000

Kincstári érték gyáraknál összesen: 23,154.342·94

REPÜLŐ-ALAKULATOKTÓL ELSZÁLLÍTOTT KINCSTÁRI ÉRTÉK:

CINKOTAI REPÜLŐ ANYAGSZERTÁR

db	típus	ár/egység	ár/összesen
208	repülőgép motorral	150.000	31,200.000
192	repülőgép motor nélkül		9,984.000
130	motor	190.000	1,326.000
	3 vagon nyersanyag		2,896.540
	Szerszámgépek és felszerelés		1,800.000
	Üzemanyag		540.000
	Gumi anyag		55.000
	Rádió és fényképezési anyag		54.900
	összesen		47,916.440

SZÉKESFEHÉRVÁRI LÉGHAJÓS ÉS REPÜLŐTELEP

db	típus	ár/egység	ár/összesen
1	ballon és felszerelés		1,500.000
27	repülőgép	100.000	2,700.000
	Felszerelések		890.000
	összesen		5,090.000

6. REPÜLŐSZÁZAD

db	típus	ár/egység	ár/összesen
6	repülőgép (4 startképes, 2 leszerelt)		948.000
5	autó		250.400
	7 cist. benzin		108.000
	összesen		1,306.400

5. ÉS 7. REPÜLŐSZÁZAD

db	típus	ár/egység	ár/összesen
8	repülőgép	190.000	1,520.000
	Felszerelés és fegyveranyag		220.000
	összesen		1,740.000

9. REPÜLŐSZÁZAD

db	típus	ár/egység	ár/összesen
2	autó (teher)		90.000
0	motorcsónak		42.000
	összesen		132.000

később még 7 (+2) vízi repülőgép

10. REPÜLŐSZÁZAD

db	típus	ár/egység	ár/összesen
10	repülőgép és felszerelés		1,126.800
	összesen		1,126.800

REPÜLŐTEREK

Rákos	2,000.000
Szolnok	120.000
Kecskemét	86.000
összesen	2,206.000

Mindösszesen: 82,898.872·94 korona

(A fenti összegbe nincsenek beszámítva a különböző fogságba esett gépek és olyan privát értékek, mint a MARE gyárból elszállított 12 db repülőgép nyers és készáru (8,069.797), a MAG-ból 4 vagon nyers és készáru (3,147.500) és Lloyd-ból elszállított 2 vagon szerszám és fa (1,953.532) – összesen 13,170.829 korona értékben, stb.)

13. sz. melléklet: A csehszlovák repülőszázadok gépállománya, 1919. május-június

	V. 27.	VI. 4.	VI. 9.	VI. 17.
1. letecká setnina	H-Br. C.I 27.88	Anatra Anasal DS 010.106	H-Br. C.I 27.64	H-Br. C.I 27.64
	169.99	010.122*	27.88	129.18
	LVG C.VI 4869/18	H-Br. C.I 27.64	129.18	
		27.88	Ansaldo SVA 10 128/68	
		LVG C.VI 4869/18		
	V. 23.	V. 27.	VI. 9.	VI. 17.
2. latecká setnina	H-Br. C.I 27.19	H-Br. C.I 27.19	H-Br. C.I 26.39	H-Br. C.I 26.39
	27.61	Lloyd C.V 46.34	27.12	27.12
		Phönix C.I 121.50	Phönix C.I 121.50	369.178
				Phönix C.I 121.50

*A repülőgép gyenge motorja miatt harci bevetésre nem volt alkalmas

14. sz. melléklet: A román Grupul 5 Aviație gépállománya 1919. május-augusztus

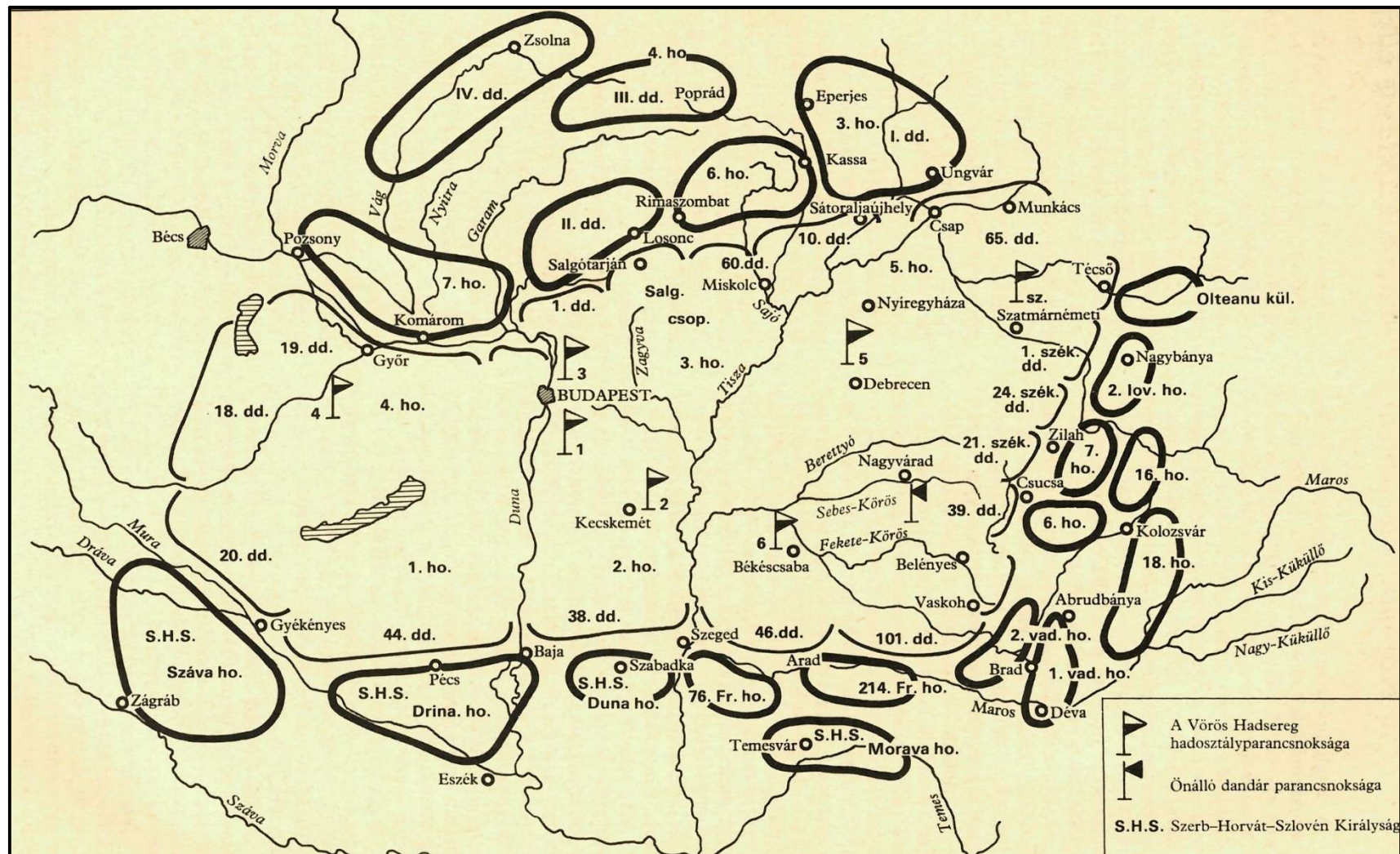
		1919. május vége		1919. június		1919. aug. 4.
		bevethető	javítás alatt	bevethető	javítás alatt	bevethető
Esc. S.2	feld.	Sopwith 5089 8761		Sopwith 8761	LVG C.VI 146.40(?)	
	vad.		Nieuport 5037	Nieuport 4026		
Esc. N.7	feld.	Sopwith 6012		LVG C.VI 7791/18	H-Br. C.I 169.192	H-Br. C.I 1 db
	vad.	Nieuport 3274 4019 4026 5046		Nieuport 4019		Nieuport 1 db
Esc. S.12	feld.	Sopwith 6004	Sopwith 5075	Sopwith 5089	Sopwith 6004	Sopwith 1 db
	vad.	Nieuport 5075			Nieuport 3024	Nieuport 3 db
„raktár” század	feld.	Farman F.40 2780 Sopwith 5081 UFAG C.I 161.156	Sopwith 5080	UFAG C.I 161.155	Sopwith 5081 <i>összeszerelés alatt:</i> UFAG C.I 161.158 H-Br. C.I 169.185	
	vad.			Fokker D.VII 7606/18		

Esc. = Escadrille, feld. = felderítő, vad. = vadász, H-Br. = Hansa-Brandenburg

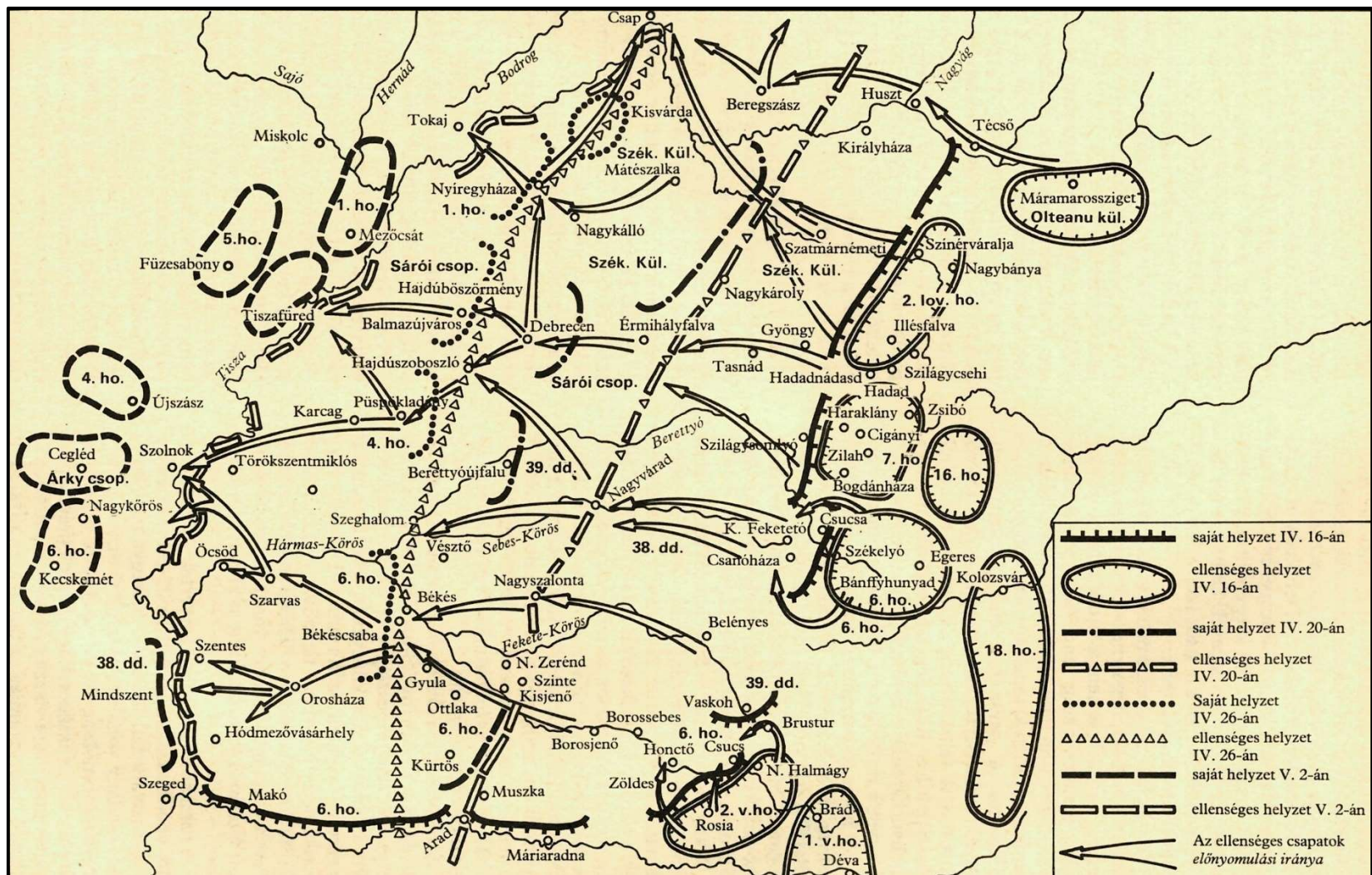
15. sz. melléklet: A balkáni antant haderő francia és szerb repülőszázadai 1918. november 1-jén és azt követően

Század	Alárendeltség	További alkalmazás	Feloszlatva
Esc. BR 501	francia Keleti Hadsereg	Korçë, Albánia	1919
Esc. BR 502	szerb 2. hadsereg		1918.12.
Esc. BR 503	francia Keleti Hadsereg		1918.12.
Esc. BR 504	francia Keleti Hadsereg	francia Dunai Hadsereg (Románia), Ukrajna	1919 (ősz)
Esc. BR 505	szerb 2. hadsereg	Konstantinápoly	1919 vége
Esc. SPA 506	francia Keleti Hadsereg		1918.12.30.
Esc. SPA 507	szerb 2. hadsereg	francia Dunai Hadsereg (Románia)	1919
Esc. BR 508	francia Keleti Hadsereg	Szerbia, Magyarországi Hds.	1920
Esc. BR 509	francia Keleti Hadsereg	Konstantinápoly	
Esc. BR 510	francia Keleti Hadsereg	francia Dunai Hadsereg (Románia), Ukrajna	1919.10.11.
Esc. AR 521/ 1ère esc. serbe	szerb 2. hadsereg	Szerbia	
Esc. SPA 523	szerb 2. hadsereg	Szerbia, Magyarországi Hds., felszerelését átadták a szerb hadseregnek	1920
Esc. AR 524	szerb hadsereg	Szerbia felszerelését átadták a szerb hadseregnek	
Esc. AR 525/ 2e esc. serbe	szerb hadsereg	Szerbia (?)	?1918.08.
Esc. BR 534/ 4ème esc. hel- lénique		Szaloniki, Odessza, francia Dunai Hds. (Románia), Szmirna 1919. júliustól átadva a görög hds-nek	1922

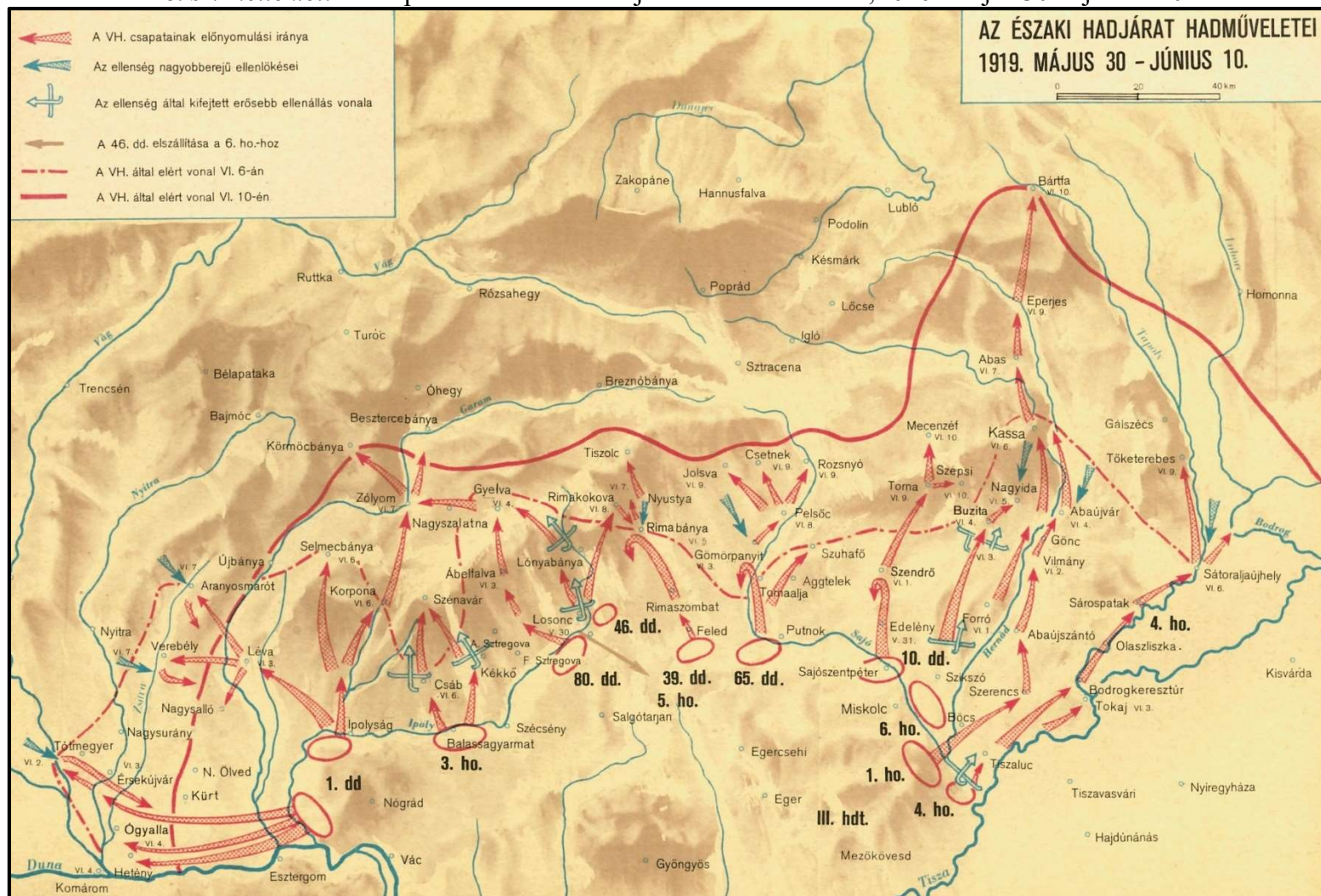
16. sz. melléklet: Térképvázlat a magyar Vörös Hadsereg és az ellenséges csapatok helyzetéről 1919. április 16-án



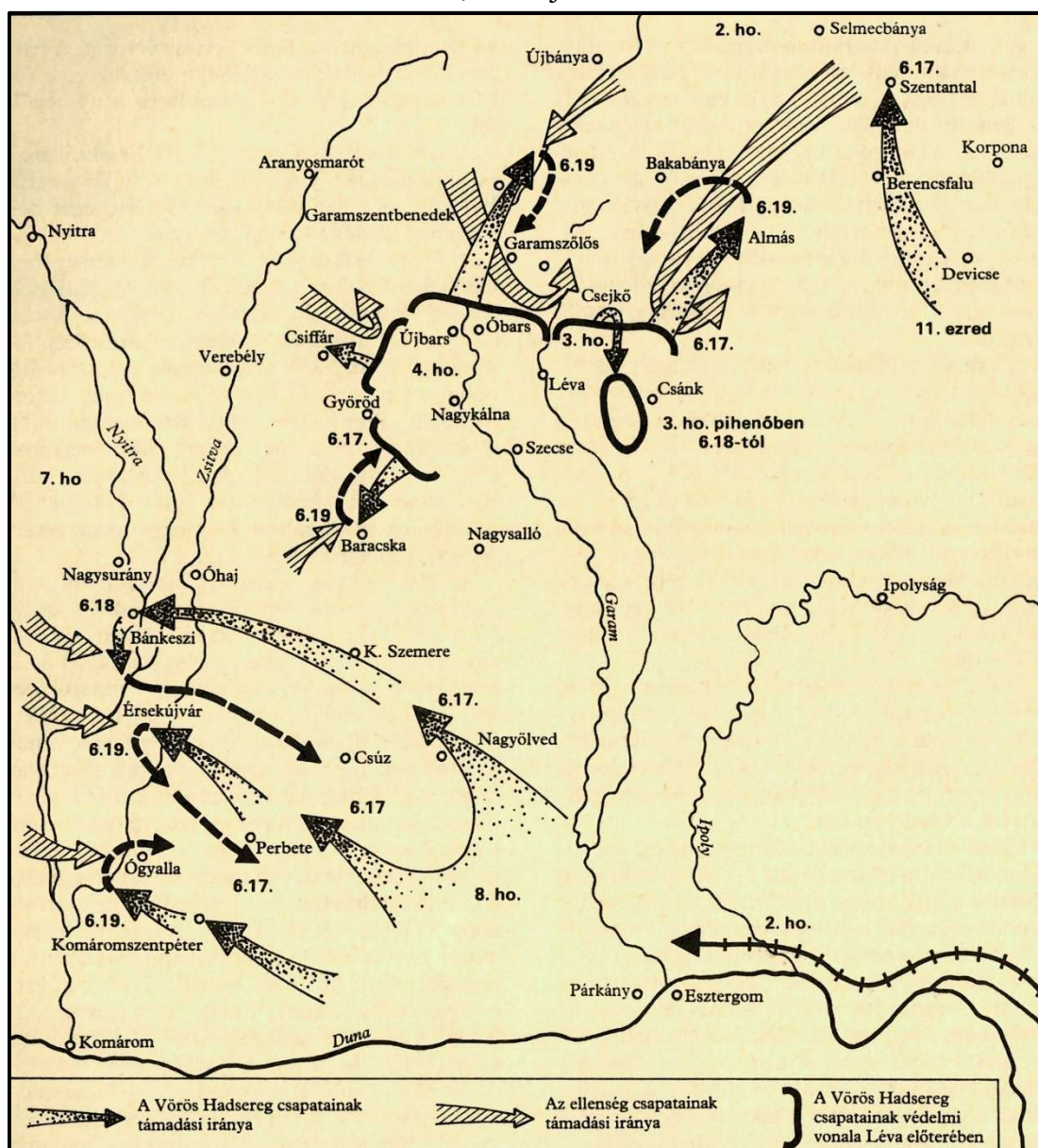
17. sz. melléklet: Térkép-vázlat a román királyi hadsereg előnyomulásáról a Tiszántúlon, 1919. április 16. – május 2.



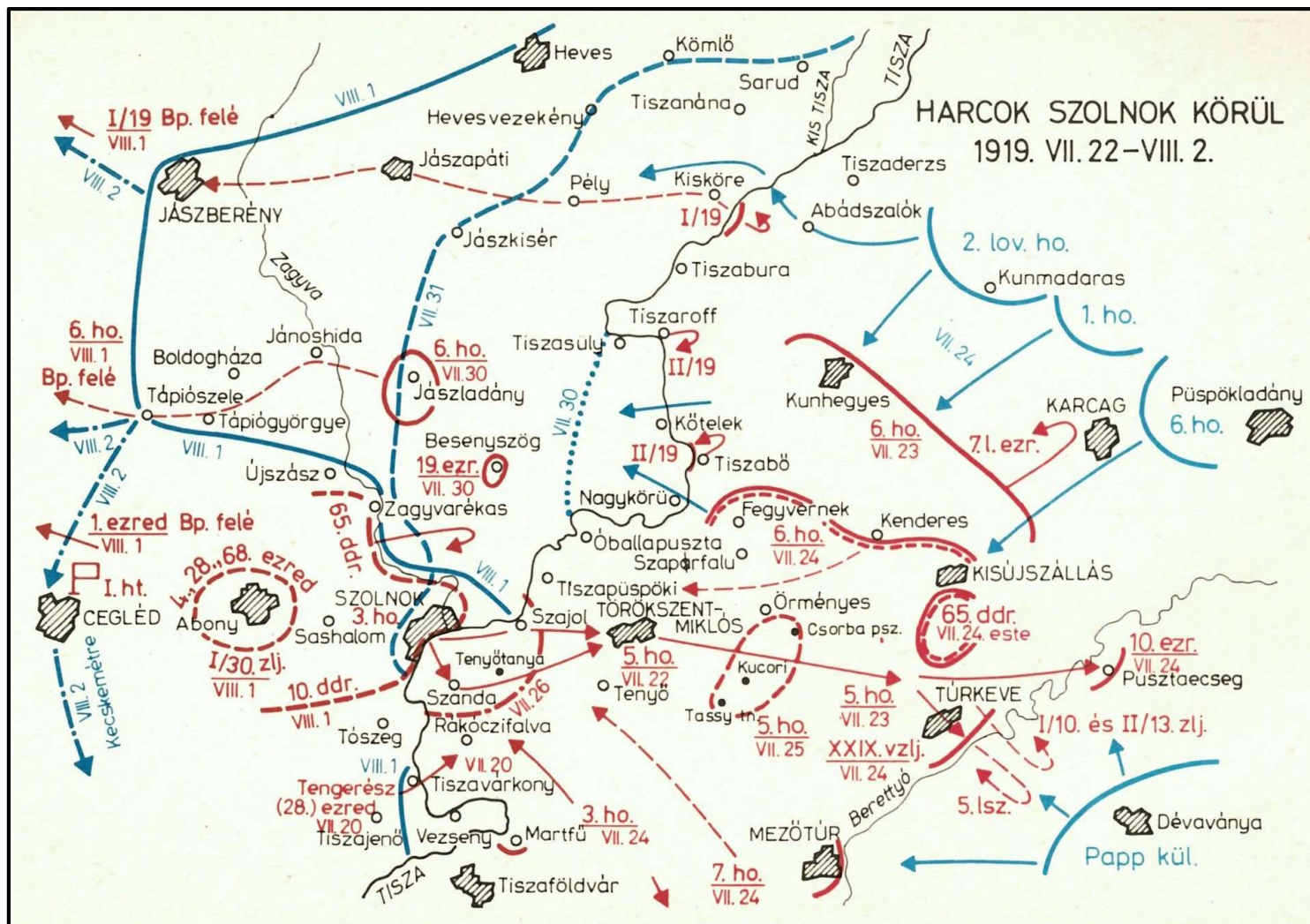
18. sz. melléklet: Térképvázlat az északi hadjárat hadműveleteiről, 1919. május 30. – június 10.



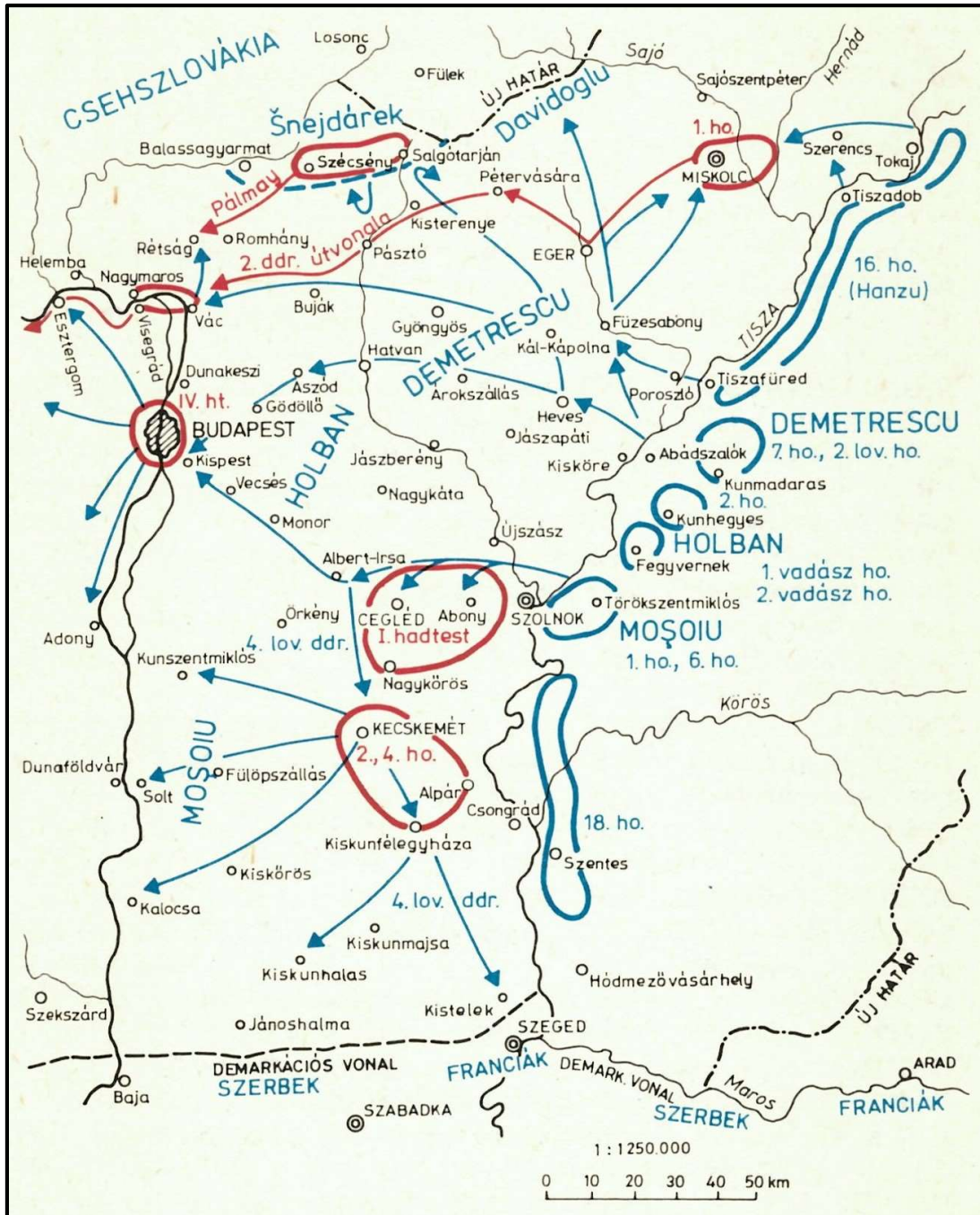
19. sz. melléklet: Térképvázlat a magyar V. hadtest hadműveleteiről az arcvonaltól északnyugati szakaszán, 1919. június 17–23.



20. sz. melléklet: Térképvázlat a Szolnok körüli harcokról, 1919. július 22. – augusztus 2.



21. sz. melléklet: Az utolsó magyarországi hadműveletek, 1919. augusztus 1–8.



22. sz. melléklet: A magyar repülőalakulatok tevékenységének adatbázisa

22.1. sz. melléklet: Az 1. Légi rendőrségi osztály ismert repülései, 1918. november

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
XI. 6.	???	---		Mátyásföld – Budapest környéke 100 km-es körben – Mátyásföld	propaganda
XI. 7.	???	---		Mátyásföld – Kunszentmiklós – Székesfehérvár – Mátyásföld	karhatalom propaganda
	???	---		Mátyásföld – Kunszentmiklós – Kecskemét – Cegléd – Mátyásföld	
	???	---		Mátyásföld – Esztergom – Mátyásföld	
XI. 8.	Storer	---		Mátyásföld – Tápiószecső – Mátyásföld	karhatalom propaganda
	Gálffy	---			
	Kaszala	---			
	???	---		Mátyásföld – Örkény – Mátyásföld	karhatalom
	???	---			
XI. 13.	Gálffy	---		Mátyásföld – Hatvan – Gödöllő – Cegléd – Mátyásföld S: 10.00 L: 11.00	propaganda
	Hefty	---			
	Iványi	---			
XI. 14.	Nagy	---	92.128	Mátyásföld – Püspökatvan – Balassagyarmat <i>Balassagyarmat közelében kényszerleszállt.</i> S: 14.20	propaganda
XI. 16.	Juhász	Fenyő	91.24	Mátyásföld – Országház fölé – Mátyásföld <i>Köztársaság kikiáltása.</i> S: 11.50 L: 12.20	propaganda

22.2. sz. melléklet: Az 1. Légi posta osztály/2. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
XI. 8.	Csenkey	Gerő		Albertfalva – Temesvár – (Trencsén – Egbell) – Albertfalva <i>Motorhiba miatt Lévánál kényszerleszállt.</i> S: 12.00 L: 16.00	propaganda
	Mayer	Harsányi		Albertfalva – Székesfehérvár – Albertfalva <i>Kedvezőtlen idő miatt vissza.</i>	propaganda
	Fehér	Rotter		Albertfalva – Pest környéke – Albertfalva	propaganda
	Dobos	Horváth		Albertfalva – Kecskemét – Albertfalva	propaganda
XI. 10.	Klér	Rotter	369.210	Albertfalva – Székesfehérvár – Albertfalva	propaganda
	Szöllösy	Richter	369.187	Albertfalva – Tétény – Erd – Albertfalva	propaganda
	Hottovy	Kecskés	369.187	Albertfalva – Szolnok – Albertfalva	propaganda
	Kaczander	Rohla	369.187	Albertfalva – Dunaföldvár – Kecskemét – Albertfalva <i>Motorhiba miatt kényszerleszállás.</i>	propaganda
XI. 13.	Rác	Kecskés	369.187	Albertfalva – Székesfehérvár – Siófok – Nagykanizsa – Esztergom – Vác – Albertfalva	propaganda

	Juhász	Füzéressy	369.210	Albertfalva – Székesfehérvár – Veszprém – Nagykanizsa – Csáktornya – Fonyód – Adony – Er- csi – Albertfalva <i>Eső és hóesés miatt Nagykanizsáról vissza.</i>	propaganda
	Kaszala	Miniszteri kül- dött	369.180	Albertfalva – Léva – Albertfalva	propaganda
	Czeripp	gyári pilóta	369.207	Albertfalva – Monor – Albertfalva	gép átrepülés
XI. 14.	Malovetz	Höss	369.210	Albertfalva – Szombathely – Nova <i>Novánál kényszerleszállt, törés. S: 9.15</i>	propaganda
	Hottovy	Harsányi	369.187	Albertfalva – Bicske – Kisbér – Pápa – Veszprém – Várpalota – Székesfehérvár – Albertfalva <i>Muraközbe, de Szombathely előtt felhő miatt vissza. S: 9.15</i>	propaganda
	Matzenauer	Richter	369.187	Albertfalva – Rákospalota – Szöd – Vác – Kőbánya – Alsónémedi – Érd – Törökbálint – Buda- fok – Albertfalva	propaganda
XI. 16.	Pfendert	Füzéressy	369.206	Albertfalva – Országház fölé – Albertfalva <i>Köztársaság kikiáltása.</i> S: 10.30	propaganda
	Mayer	Kecskés	369.207		
	Szöllösy	Harsányi	369.208		
	Debreczeni	Vizkelety	369.210		
XI. 20.	Pfendert	Beregszászy		Albertfalva – Bicske – Vác – Albertfalva	propaganda
	Rácz	Füzéressy		Albertfalva – Cegléd <i>Köd miatt kényszerleszállás.</i>	propaganda
	Adolf	Richter		Albertfalva – Szeged – Albertfalva	propaganda
	Szöllösy	Czurmy		Albertfalva – Nyitra – Albertfalva	propaganda
	Tóth	Vizkelety		Albertfalva – Szolnok	gépátvitel
	Rátkai	Hoffmann		Albertfalva – Rákospalota – Albertfalva	temetés
	Rácz	Beregszászy		Albertfalva – Mátyásföld	gépátrepülés
	Emőd	Kövács		Albertfalva – Pest környéke – Albertfalva	propaganda
XI. 22.	Szöllösy	Richter	369.207	Albertfalva – Nyitra <i>Kényszerleszállás, propellertörés. S: 10.30</i>	felderítés
XII.20.	Rátkay	Richter		Albertfalva – Győr – Albertfalva <i>Eső és köd miatt vissza.</i>	összeköttetés
XII.22.	Klér	Füzéressy		Albertfalva – Pándorfalu – Albertfalva	karhatalom
XII.31.	Adolf	Füzéressy		Albertfalva – Pándorfalu – Albertfalva <i>Szél és eső miatt vissza.</i>	karhatalom
	Hottovy	Höss			
	Klér	Hetvig			
I. 1.	Hottovy	Richter		Albertfalva – Pándorfalu – Albertfalva	karhatalom
	Klér	Vizkelety			
I. 6.	Hottovy	Richter		Albertfalva – Pándorfalu – Albertfalva	karhatalom
	Klér	Vizkelety			
	Adolf	Smerd			
I. 7.	Tóth	Dr. Festetich		Albertfalva – Székesfehérvár – Albertfalva	a hadügymi- niszter fehérvári útja
	Rácz	Rotter			
	Anderle	Hangay		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	bepülés
	Tóth	Csizmadia			

I. 8.	Czeripp	Szebenyi		Albertfalva – Komárom – Albertfalva	felderítés
	Szöllösy	Harsányi		Albertfalva – Győr – Albertfalva	felderítés
	Debreczeni	Apáthy szds.		Albertfalva – Érsekújvár – Albertfalva	Hüm. futárja
	Kaczander	Vilcsek		Albertfalva – Debrecen – Albertfalva	propaganda
I. 9.	Juhász	Vilcsek		Albertfalva – Debrecen – Albertfalva	propaganda
	Gallasz	Harsányi		Albertfalva – Komárom – Albertfalva	felderítés
I. 10.	Mayer	Kappel		Albertfalva – Komárom – Albertfalva	felderítés
	Debreczeni	Riszdorfer		Albertfalva – Debrecen – Albertfalva	posta
	Emőd	Czeripp		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	propaganda
I. 30.	Tóth	röpirat		Albertfalva – Aszód	röpiratok szállítása
	Bán Mayer	Szebeny Harsányi	369.208 369.206	Albertfalva – Aszód (69-70.) S: 14.15 L:14.45	kiküldetés
II. 1.	Fehér	Bíró		Albertfalva – Székesfehérvár – Albertfalva <i>Kedvezőtlen idő miatt visszatért.</i>	propaganda
II. 3.	Mayer	Harsányi	369.206	Aszód – Ipolyság – Balassagyarmat – Aszód (71.) S: 9.10 L: 10.45	felderítés
	Mayer	Harsányi	369.206	Aszód – Hatvan (72.) <i>Hatvannál motorhiba miatt vissza kellett fordulni Aszódra. S: 15.05 L: 15.30</i>	
	Fehér	Dobos		Albertfalva – Székesfehérvár – Albertfalva	propaganda
II. 7.	Bán	Szebeny	369.208	Aszód – Salgótarján (73-74.)	összeköttetés
	Mayer	Harsányi	369.206	<i>Leszálláskor mindkét gép légszavarja eltörött. S: 11.15 L: 11.55</i>	helyreállítása
	Hottovy	Smerd	369.187	Albertfalva – Esztergom – Érsekújvár – Galánta – Pozsony – Győr – Albertfalva S: 11.17 L-Győr: 14.45 S-Győr: 16.00 L: 16.47	propaganda
	Klér	Riszdorfer	369.209	Albertfalva – Érsekújvár – Pozsony – Győr – Albertfalva S: 11.17 L-Győr: 14.47 S-Győr: 16.00 L: 16.45	propaganda
	Malowetz	Gara	169.180	Albertfalva – Ipolyság – Garam – Léva – Albertfalva <i>Köd és eső a megfigyelést lehetetlenné tette. S: 14.00 L: 15.55</i>	propaganda
	Tóth	---		Albertfalva – Aszód – Albertfalva	röpiratok szállítása
	Tóth	3 szerelő		Albertfalva – Salgótarján	segélyrepülés
II. 8.	Tóth	---	26.46	Albertfalva – Aszód – Salgótarján – Albertfalva S: 10.15 L: 16.00	2 légszavar szállítása
	Rátkay	Kappel	369.187	Albertfalva – Vác – Esztergom – Érsekújvár – Nyitra – Albertfalva S: 10.45 L: 14.03	propaganda
	Juhász	Nagy		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	
	Rácz	Harsányi		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	
II. 9.	Mayer	Harsányi	369.206	Salgótarján – Aszód (75.) S: 8.30 L: 9.10	
	Bán	Szebeny	369.208	Salgótarján – Losonc – Balassagyarmat – Ipolyság – Aszód (76.) S: 9.30 L: 12.10	felderítés propaganda

	Tóth	Adolf	169.180	Albertfalva – Salgótarján – Albertfalva S: 12.45 L: 14.15	
II. 10.	Bán	Szebeny	369.206	Aszód – Nagyszécsény – Balassagyarmat – Ipolyság – Párkányána – Szob – Albertfalva (77.) S: 10.45 L: 12.10	propaganda
	Malovetz	Harsányi	369.187	Albertfalva – Esztergom – Komárom – Érsekújvár – Köbölkút – Albertfalva S: 11.30 L: 13.45	propaganda
	Adolf	Harsányi	369.208	Aszód – Rimaszombat – Losonc – Aszód (78.) <i>Losoncnál hűtőrepedés, Pálfalvánál 13.45-kor kényszerleszállás.</i> S: 12.00 L: 16.30	felderítés
II. 11.	Mayer	Szebeny	369.206	Aszód – Pálfalva – Aszód (81.) S: 14.35 L-Pálfalva: 15.20 L: 1745	jelentéstétel a Hopságnak
	Bán	Szebeny	369.206	Albertfalva – Aszód (79.) S: 16.10 L: 16.45	átrepülés
	Rátkay	Soltész		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	
II. 12.	Mayer	Harsányi	369.208	Aszód – Bánréve – Nagyszécsény – Aszód (80.) S: 9.50 L: 11.50	felderítés propaganda
II. 13.	Emőd	Stoján	369.209	Albertfalva – Ipoly völgye – Selmecebánya – Körmöcbánya – Besztercebánya – Losonc – Lengénd <i>Nem tért vissza, motorhiba miatt kényszerleszállás.</i> S: 10.45 L: 13.10	propaganda
	Bán	Szebeny	369.206	Aszód – Litke – Nógrád – Ludány – Szécsény – Balassagyarmat – Aszód (82.) S: 14.10 L: 15.25	propaganda
	Mayer	Harsányi	369.208	Aszód – Drégelypalánk – Csalomia – Ipolyság – Visk – Aszód (83.) S: 14.10 L: 15.15	propaganda
	Bán	Szebeny	369.206	Aszód – Albertfalva (84-85.)	átrepülés
	Mayer	Harsányi	369.208	S: 16.05 L: 16.30	
II. 14.	Gallasz	Gara	369.208	Albertfalva – Vác – Ipolyság – Balassagyarmat – Albertfalva (68.) S: 13.00 L: 15.00	propaganda
	Juhász	Vizkelety	169.187	Albertfalva – Bicske – Komárom – Esztergom (86.) S: 12.40 L: 14.30	propaganda
II. 15.	Adolf	Smerd	369.208	Aszód – Balassagyarmat – Losonc – Aszód (96.) S: 14.03 L: 15.00	propaganda
II. 18.	Rácz	Vizkelety	169.180	Albertfalva – Bicske – Komárom Újváros – Dunaszerdahely – Pozsony – Albertfalva (86.) S: 10.55 L: 14.05	propaganda
	Hottovy	Riesdorfer	161.172	Albertfalva – Bicske – Komárom – Bábolna (87.) <i>Lövés a benzintartályba, kényszerleszállás.</i> S: 12.15 L: 13.20	propaganda
II. 19.	Klér	Harsányi	26.46	Albertfalva – Gödöllő – Aszód – Albertfalva (88.) <i>Köd miatt közben Rákocsatán leszáll.</i> S: 11.4(1)5 L: 14.30(55)	parancs átadás
II. 21.	Juhász	Hottovy	169.180	Albertfalva – Bicske – Tata Óváros – Bábolna – Albertfalva (89.) S: 11.45 L: 12.45(16.30)	benzin szállítás a 161.172-es- nek
	Hottovy	Riesdorfer	161.172	Bábolna – Komárom – Albertfalva (90.) S: 14.30 L: 15.25	átrepülés propaganda
II. 22.	Rátkay	Kappel	161.172	Albertfalva – Gödöllő – Aszód – Albertfalva (91.)	propaganda

				<i>Kápolna helyett csak Aszódig lehetett végrehajtani, a mélyen fekvő köd és esőfelhők miatt vissza.</i> S: 12.55 L: 13.48	
	Malovetz	Smerd	369.206	Aszód – Salgótarján – Rimaszombat – Losonc – Balassagyarmat – Aszód (95.) S: 13.55 L: 15.50	propaganda
II. 22.	Tóth	Raksányi főgépszerelő	369.187	Albertfalva – Nógrádlegénd S: 11.40	javítás, átrepülés
II. 22.	Tóth	---	369.208	Albertfalva – Nógrádlegénd (91.) S: 13.10	javítás
II. 23.	Rácz	Riesdorfer	63.72	Albertfalva – Hatvan – Kápolna – Albertfalva (94.) S: 12.50 L: 14.10	propaganda
II. 23.	Adolf	Füzéressy	369.208	Aszód – Feled – Rimaszombat – Aszód (97.) S: 13.40 L: 15.50	propaganda
II. 24.	Malovetz	Füzéressy	369.206	Aszód – Losonc – Ipolyság – Aszód (99.) S: 13.50 L: 16.00	propaganda
II. 25.	Debreceni	Stoján	161.172	Albertfalva – Budapest – Albertfalva (92.) S: 13.50 L: 14.15	
	Juhász	Gara	169.180	Albertfalva – Esztergom – Léva – Körmöcbánya – Ruttka – Zsolna – Albertfalva (93.) <i>Zsolnán gépfegyver tűz.</i> S: 12.20 L: 16.00	propaganda
	Malovetz	Füzéressy	369.206	Aszód – Fülek – Rozsnyó – Rimaszombat – Losonc – Selmezbánya – Párkány – Aszód (100.) <i>Benzinhiány miatt leszállás Budapesten.</i> S: 8h45 L-Aszód: 12h03 S-Aszód: 16.00	propaganda
II. 26.	Malovetz	Füzéressy	369.206	Aszód – Rimaszombat – Fülek – Losonc – Balassagyarmat – Aszód (101.) S: 9.00 L: 11.20	propaganda
	Adolf	Smerd	369.208	Aszód – Rimaszombat – Málnapatak – Losonc – Ipolyság – Balassagyarmat – Aszód (102.) S: 9.10 L: 11.50	propaganda
	Malovetz	Füzéressy	369.206	Aszód – Balassagyarmat – Léva – Párkány – Aszód (103.) S: 15.45 L: 18.00	propaganda felderítés
	Adolf	Smerd	369.208	Aszód – Balassagyarmat – Korpona – Léva – Esztergom – Aszód (104.) S: 16.00 L: 18.20	propaganda felderítés
II. 27.	Rátkay	Höss		Albertfalva – Székesfehérvár (98.) S: 12.00 L: 13.05	propaganda
III. 3.	Gallasz	Stoján		Albertfalva – Székesfehérvár – Siófok – Kaposvár (105.) <i>A gép III. 6-án tért vissza sarkantyütörés miatt.</i>	toborzás
III. 6.	Gallasz	Stoján		ua. vissza (106.)	
	Debreceni	Rotter	161.172	Albertfalva – Hatvan – Losonc – Ipoly folyó – Győr (107.) <i>Gyöngyös közelében a köd miatt kényszerleszállt, összetört.</i>	felderítés propaganda
III. 10.	Bán	Kappel	169.187	Albertfalva – Erzsébetfalva – Soroksár – Dunaharaszti – Albertfalva (108.) S: 12.45 L: 13.20	propaganda
III. 11.	Hottovy	Szalay	169.178	Albertfalva – Mosonmagyaróvár <i>Mosonmagyaróváron lezuhant és teljesen elégett.</i>	propaganda
III. 12.	Rátkay	Harsányi		Albertfalva – Esztergom – Nagytapolcsány – Trecsén – Albertfalva (109.)	felderítés propaganda
III. 13.	Juhász	Matuschek (Matuska)	369.206	Albertfalva – Tata – Győr (110.) S: 11.45 L: 12.35	propaganda
III. 14.	Juhász	Matuschek (Matuska)	369.206	Győr – Magyaróvár – Győr – Tata – Albertfalva S: 14.15 L: 16.05	propaganda

22.3. sz. melléklet: A 3. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
II. 3.	Minár	Kovács	161.166	Győr – Pozsony – Stomfa – Malackasásvár – Győr S: 12.45 L: 14.20	propaganda (5000 röpcédula)
II. 4.	Minár	Kovács	161.167	Győr – Pozsony – Győr <i>A cseh kormány bevonulása.</i> S: 14.11 L: 15.36	propaganda
	Minár	Kovács		Győr – Pozsony – Győr	propaganda
II. 5.	Iványi	Ficza	161.167	Győr – Pozsony – Szentgyörgy – Győr S: 14.00 L: 15.10	propaganda (4000 röpcédula)
II. 8.	Iványi	Kovács	161.167	Győr – Dunaszerdahely – Szered – Nagyszombat – Győr S: 15.30 L: 16.45	propaganda (6000 röpcédula)
II. 10.	Bráth	Ficza	161.167	Győr – Érsekújvár – Komját – Győr (5.) S: 12.10 L: 13.35	propaganda (5000 röpcédula)
II. 13.	Minár	Kovács	161.167	Győr – Komárom – Érsekújvár – Galánta – Szered – Győr S: 11.30 L: 13.10	propaganda (8000 röpcédula)
	Maier	---	92.148		
	Kretz	---	92.156		
II. 19.	Iványi	Sanveber	161.167	Győr – Gutatardos – Dunaszerdahely – (Léva) – Győr S: 12.00 L: 13.10	propaganda (4000 röpcédula)
III. 3.	Cserich	---	92.148	Győr – Komárom – Győr S: 10.10 L: 13.35	felderítés
III. 4.	Kretz	---		Győr – Pozsony – Győr	felderítés
	Minár	Kovács		Győr – Pozsony – Győr	propaganda
III. 11.	Endresz	---	92.148	Győr – Komárom – Győr	felderítés
III. 19.	Cserich	---		Győr – Komárom – Győr	felderítés
	Bráth	Bohatsek	161.167	Győr – Pozsony – Győr S: 10.30 L: 11.50	propaganda
III. 20.	Bráth	Kovács		Győr – Komárom – Győr	felderítés

22.4. sz. melléklet: A 7. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
II. 14.	Miletics	Schneider	369.141	Debrecen – Kolozsvár – Debrecen S: 12.00	propaganda (4000 röpcédula)
	Sánta	Schneider	369.141	Debrecen – Zilah – Debrecen S: 16.00	propaganda
III. 2.	Sánta	Fedinecz		Debrecen – Szatmárnémeti – Debrecen	propaganda
III. 13.	Vidra	Schneider	369.141	Debrecen – Bánfihunyad – Debrecen S: 11.30	propaganda (3000 röpcédula)

22.5. sz. melléklet: A 8. repülőosztály ismert repülései, 1919. március 21-ig

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
II. 10.	Kreuter	Szóke	161.139	Rákos – Vác – Ipolyság – Korpona – Rákos S:14.00 L:15.15	propaganda (10.000 röpcédula)
	Deutsch	Rohla	6721/18	Rákos – Vác – Pásztó – Miskolc – Rákos S: 13.00 L: 14.50	propaganda (10.000 röpcédula)
II. 12.	Hartzer	Bencze	161.169	Rákos – Vác – Ipolyság – Balassagyarmat – Fülek – Karancs – Rákos <i>Leszállásnál a gép átvágódott.</i> S: 12.30 L: 14.45	propaganda (12.000 röpcédula)
II. 15.	Szopkó	Mathes	161.170	Rákos – Vác – Ipolyság – Losonc – Málnapatak <i>Kényszerleszállt Hatvan mellett.</i> S: 11.15 L: 17.05	megfigyelés propaganda (15.000 röpcédula)
II. 20.	Suták	Polnisch		Rákos – Vác – Rimaszombat <i>Rimaszombatnál fogságba estek.</i>	propaganda
III. 10.	Troján	Rohla	6751/18	Aszód – Salgótarján – Rimaszombat – Bátka – Tornalja – Pelsőcz – Sziliceszádalmás – Tomagörgő – Torna – Somodifürdő – Szepsi – Csécs – Szurdok – Hernád mente – Miskolc – Maklár – Gyöngyös – Hatvan – Rákos S: 10.30 L: 14.30	propaganda (10.000 röpcédula 2.000 Népszava)
III. 12.	Szabó	Neogrády	LVG	Rákos – Feled – Rimaszombat – Sajó – Gömör – Vepelit – Rákos (Murányig Bánréve – Pelsőcöt érintve)	propaganda
	Kremo	Mathes		Rákos – Ipolyság – Rimaszombat – Losonc – Gyöngyös – Rákos	propaganda
III. 13.	Szopkó	Rohla		Rákos – Komárom – Pozsony – Rákos	propaganda

22.6. sz. melléklet: Az 1. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–június

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
IV. 6.	Kammerer	Pilát		Kaposvár – Barcs – Szigetvár – Kaposvár	felderítés
	Ruttkay	Kintner (?)		Kaposvár – Barcs – Szigetvár – Kaposvár	felderítés
IV. 7.	Kammerer	Pogány	161.173	Kaposvár – Pécs – Kaposvár	felderítés
IV. 10.	Elek	Pilát		Kaposvár – demarkációs vonal – Kaposvár <i>Startnál a gép összetört. A pilóta meghalt.</i>	felderítés
	Kammerer	Rotaridesz	UCI	Kaposvár – Pécs – Kaposvár	propaganda
IV. 20.	Kammerer	Sziszél	161.189	Kaposvár – Mindszent – Pécs – Kaposvár <i>Ágyútűz Pécs felett, majd gyalogsági tűz. A gép megsérült.</i> J: 9.45	felderítés
	Ruttkay	Pogány	161.188	Kaposvár – Gyékényes – (Zágráb) – Kaposvár <i>Felhős, esős idő miatt Gyékényestől visszatért.</i> J: 9.50	propaganda
	Ruttkay	Rotaridesz	161.188	Bátaszék – Baja – Mohács – Pécs	felderítés
IV. 24.	Ruttkay	Pogány		Kaposvár – Somogyudvarhely – Kaposvár <i>Vihar miatt vissza.</i>	felderítés
IV. 26.	Kammerer	Sziszél		Kaposvár – Dombóvár – Bátaszék – Baja – Kaposvár	felderítés

IV. 30.	Ruttkay	Rotaridesz		Kaposvár – Kapronca – Novigrad – Đurđevac – Kaposvár	felderítés
V. 1.	Kammerer	Sziszel		Kaposvár – Barcs – Szigetvár – Kaposvár	felderítés propaganda
V. 5.	Szejkovics	Sziszel		Kaposvár – Lengyeltóti – Balatonboglár – Kaposvár	propaganda
V. 8.	Szejkovics	Sziszel		Kaposvár – Szigetvár – Szentlőrinc – Kaposvár	felderítés
V. 9.	Pranger	Sziszel		Kaposvár – Légrad – Kapronca – Kaposvár	felderítés
V. 10.	Pranger	Krakauer		Kaposvár – Gyékényes – Kapronca – Zágráb – Kaposvár	felderítés
V. 17.	Cigány	Sziszel	161.189	Kaposvár – Báticasék – Baja – Kaposvár <i>Leszállásnál a gép összetört, a pilóta megsérült a lábán.</i> S: 6.30 L: 8.00	felderítés
V. 29.	Pranger	Sziszel	169.196	Kaposvár – Harasd – Csáktornya – Kaposvár S: 9.20 L: 11.00	felderítés
	Cserich	Sanvéber	169.195	Kaposvár – Szécs – Villány – Szigetvár – Kaposvár <i>Szécstől nyugatra egy elhárító ütegtől 6 lövés a gépre.</i> S: 10.10 L: 11.55	felderítés
VI. 4.	Ruttkay	Bányai	169.195	Kaposvár – Gyékényes – Kapronca – Csáktornya – Alsólendva <i>Répáson motorhiba miatt kényszerleszállás.</i> S: 14.15 L: 16.45	felderítés
VI. 28.	Liptai	Bányai	269.73	Ték – Siklós – Tírolány – Lesvárad és vissza S: 18.50 L: 20.15	felderítés

22.7. sz. melléklet: A 2. repülőosztály/2. repülőszázad ismert repülései, 1919. március 21. – július 31.

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
III. 23.	Czeripp	Riesdorfer		Albertfalva – Duna mente – Baja – Albertfalva (111.)	felderítés
III. 25.	Csenkey	Harsányi		Albertfalva – Szeged – Albertfalva (112.)	röpcédulák átadása felderítés
III. 26.	Rác			Albertfalva – Kecskemét – Albertfalva (113.)	Szamuely népbiz- tos átrepülés
	Adolf	Riesdorfer		Albertfalva – Szeged (114.)	röpcédulák átadása
	Adolf	Riesdorfer		Szeged – Albertfalva (115.)	visszaút
III. 28.	Mayer	Schmidt		Albertfalva – Baja – Albertfalva (116.)	felderítés
III. 31.	Klér	2 pol. ki- küld.		Albertfalva – Mezőkövesd – Debrecen (117.) <i>Kényszerleszállás Mezőkövednél.</i>	átrepülés
	Juhász	Weinberger		Albertfalva – Debrecen (118.) <i>Kényszerleszállás Nyíregyházán.</i>	röpirat átszállítása
	Czeripp	pol. kiküld.		Albertfalva – Debrecen (119.) <i>Géptörés.</i>	átrepülés
	Rác	pol. kiküld.		Albertfalva – Debrecen (IV. 1-én vissza) (120.)	átrepülés
IV. 7.	Juhász	Reviczky		Albertfalva – Arad (121.)	átrepülés
IV. 8.	Juhász	Reviczky		Arad – Albertfalva (122.)	átrepülés
IV. 13.	Mustos	Kis-Zentai		Albertfalva – Kaposvár (123.)	temetés
IV. 14.	Csenkey	Stoján		Albertfalva – Vác – Losonc – Rimaszombat – Albertfalva (124.)	felderítés

	Debreczeni	Smerd		Albertfalva – Kecskemét – Békéscsaba (125.)	tob. lajstromok átadása
IV. 17.	Csertőy	Kappel	161.181	Albertfalva – Duna mente Baja és Szabadka között – Albertfalva (126.)	felderítés
IV. 19.	Juhász	pol. megb.	169.184	Albertfalva – Debrecen – Albertfalva (127.)	röpcédula szállítása
	Csertőy	Kappel	161.186	Albertfalva – Békéscsaba – Albertfalva (128.)	röpiratok szállítása
IV. 20.	Csenkey	---	LVG	Albertfalva – Szolnok – Debrecen (129.)	röpcédula szállítása
IV. 27.	Csenkey	Füzéressy		Albertfalva – Ipolyság – Balassagyarmat – Albertfalva (130.)	felderítés
	Czeripp	Revitzky		Albertfalva – Szekszárd – Baja – Szabadka – Albertfalva (131.)	felderítés
IV. 28.	Gallasz	Juhász		Albertfalva – Aszód – Albertfalva (132.)	átrepülés
	Bichler	Kazay		Albertfalva – Ipolyság – Zólyom – Selmec – Albertfalva (133.)	felderítés
	Czeripp	Revitzky		Albertfalva – Rozsnyó – Losonc – Balassagyarmat – Albertfalva (134.)	felderítés
	Debreczeni	Harsányi		Albertfalva – Érsekújvár – Győr – Albertfalva (135.)	felderítés
IV. 29.	Csanády	Revitzky		Albertfalva – Szombathely (136.)	átrepülés
	Csertőy	Smerd		Albertfalva – Losonc – Rimaszombat – Szendrő – Albertfalva (137.)	felderítés
V. 1.	Csertőy	Harsányi		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	propaganda
	Rác	Riesdorfer		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	propaganda
V. 5.	Tóth	Tóth		Albertfalva – Aszód	átrepülés
V. 9.	Kaczander	Morgenstein		Albertfalva – Baja – Albertfalva	felderítés
V. 10.	Klér	Stoján		Albertfalva – Baja – Apatin – Albertfalva (138.)	felderítés
V. 11.	Malovetz	Riesdorfer		Albertfalva – Baja – Apatin – Rácalmás (139.) <i>Kényszerleszállás Rácalmás.</i>	felderítés
V. 12.	Malovetz	Riesdorfer		Albertfalva – Budapest – Albertfalva	átrepülés
V. 13.	Tóth	szereelő		Albertfalva – Rácalmás	gépjavitás
	Csenkey	Füzéressy		Albertfalva – Baja – Apatin – Rácalmás – Albertfalva (140.)	felderítés
V. 14.	Tóth	Harsányi		Albertfalva – Szolnok – Szentés – Albertfalva (141.)	felderítés
	Kuncze	Stoján		Albertfalva – Baja – Apatin – Mohács – Albertfalva (142.)	felderítés
V. 15.	Csanády	Szebenyi		Albertfalva – Baja – Apatin – Zombor – Albertfalva (143.)	felderítés
	Rátkay	Füzéressy		Albertfalva – Alpár – Albertfalva	felderítés
V. 16.	Czeripp	Harsányi		Albertfalva – Baja – Zombor – Szekszárd – Albertfalva (145.)	felderítés
V. 17.	Szöllösy	Revitzky		Albertfalva – Szekszárd – Dunaszekcső – Zombor – Albertfalva (146.)	felderítés
	Debreczeni	Kappel	161.186	Albertfalva – Baja – Csavojfelső – Szentiván – Nádudvar – Bátya – Albertfalva (148.) S: 9.45 L: 11.40	felderítés
V. 20.	Csertőy	Riesdorfer		Albertfalva – Kaposvár – Albertfalva (149.)	felderítés
V. 21.	Dózsa	Füzéressy		Albertfalva – Szentés – Csongrád – Szolnok – Albertfalva (150.)	felderítés
V. 22.	Anderle	Harsányi		Albertfalva – Szolnok – Csongrád – Albertfalva (151.)	felderítés
V. 23.	Rátkay	Revitzky		Albertfalva – Csongrád – Szolnok – Albertfalva (152.)	felderítés
V. 24.	Biehler	Kappel		Albertfalva – Kerepes – Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Kistelek – Mindszent – Szentés – Csongrád – Szolnok – Cegléd – Ráckeve – Albertfalva	felderítés

				<i>A fényképezés rossz idő miatt lehetetlen, eső miatt Szegedet kikerülve Mindszent felé kellett repülni. S: 7.50 L: 9.55</i>	
V. 25.	Malovetz	Szebeni	161.192	Albertfalva – a Tisza vonala Csongrád és Szolnok között – Albertfalva S: 7.40 L: 10.15	felderítés
V. 26.	Klér	Stoján		Albertfalva – Szolnok – Szentes – Albertfalva (155.)	felderítés
V. 27.	Csertóy	Revitzky		Albertfalva – Kecskemét – Albertfalva (156.) <i>Rossz idő miatt vissza.</i>	felderítés
V. 28.	Mayer	Harsányi		Albertfalva – Cegléd – Albertfalva (157.) <i>Alacsonyán járó felhők miatt vissza.</i>	felderítés
V. 29.	Dózsa	Füzéressy	161.168	Albertfalva – Szentes – Kunszentmárton – Szajol – Szolnok – Albertfalva (158.) S: 7.28 L: 9.45	felderítés
V. 31.	Csanády	Szebenyi	169.193	Albertfalva – Csongrád – Szentes – Kunszentmárton – Szolnok – Törökszentmiklós – Albertfalva (159.) S: 9.15 L: 12.20	felderítés
	Kuncze	Stoján	161.192	Albertfalva – Mezőtárkány	átrepülés
VI. 1.	Czeripp	Harsányi		Albertfalva – Szentes – Csongrád – Szolnok – Albertfalva (160.)	felderítés
VI. 2.	Koch	Harsányi		Albertfalva – Tiszavárkony – Szolnok – Albertfalva (161.)	felderítés
VI. 3.	Debreczeni	Füzéressy		Albertfalva – (S: 8.15) Mezőtárkány – (L: 9h15 S: 10h45) Miskolc – (L: 11h20 S: 14h50) – Tokaj – Sátoraljaújhely – Buj – Királytelek – Hajdúnánás – Tiszapolgári – Mezőcsap – Albertfalva <i>Benzinhiány és viharos szél miatt leszállások.</i>	felderítés
VI. 5.	Mayer	Harsányi	169.193	Albertfalva – Kecskemét – Szentes – Csongrád – Kunszentmárton – Szolnok – <i>kényszerleszállás Besenyszögnél motorhiba miatt</i> – Újszász – Tápiógyörgye – Albertfalva (163.) S: 7.30 L: 15.00	felderítés
VI. 7.	Debreczeni	Smerd	LVG	Albertfalva – Szolnok – Fülöpszállás – Albertfalva (164.) S: 7.00 L: 9.35	felderítés
VI. 8.	Czeripp	Harsányi	169.207	Albertfalva – Szeged – Nagykőrös – Kiskunfélegyháza – Szentes – Szeged – Csongrád – Tiszaföldvár – Szolnok – Albertfalva (165.) S: 8.00 L: 11.15	felderítés
VI. 9.	Mayer	Füzéressy	169.207	Albertfalva – Tiszaföldvár – Öcsöd – Törökszentmiklós – Tiszaros – Szolnok – Albertfalva (166.) S: 8.00 L: 10.00	felderítés
VI. 10.	Szöllösy	Smerd	LVG	Albertfalva – Balassagyarmat – Losonc – Albertfalva (167.)	felderítés
VI. 12.	Csanády	Harsányi		Albertfalva – Nagyszécsény – Szolnok – Albertfalva (168.)	felderítés
VI. 16.	Malovetz	Smerd		Albertfalva – Érsekújvár – Komárom – Albertfalva (169.)	felderítés
VI. 17.	Klecz	Szebeny		Albertfalva – Érsekújvár – Komárom – Ógyalla – Albertfalva (170.)	felderítés
VI. 20.	Mayer	Harsányi		Albertfalva – Nagysalló – Léva – Hontnádas – Albertfalva (171.)	felderítés
VI. 25.	Tóth	Stoján		Albertfalva – Duna mente – Esztergom – Albertfalva (172.) <i>Az ellenforradalmi monitorokat.</i>	felderítés
	Mayer	Harsányi		Albertfalva – Duna mente – Albertfalva (173.) <i>Az ellenforradalmi monitorok támadása.</i>	bombázás
	Szöllösy	Smerd		Albertfalva – Duna mente – Esztergom – Albertfalva (174.) <i>Az ellenforradalmi monitorokat.</i>	felderítés
VI. 26.	Debreczeni	Harsányi	169.184	Albertfalva – Duna mente – Paks – Albertfalva (175.) <i>A motor első cilindere levált, kényszerleszállás Tényiistáp és Kamara erdő között (14.10), a gép leszállásnál összetört.</i>	bombázás

VII. 19.	Debreczeni	Gerő	169.206	Cegléd – Pusztafenyő – Standa – százlábú híd – Szolnok – Cegléd S: 9.15 L: 10.00	felderítés
VII. 21.	Tóth	Harsányi	169.206	Cegléd – Törökszentmiklós – Mezőtúr – Cegléd (151.) S: 5.45 L: 6.30	felderítés
	Klér	Gara	269.65	Cegléd – Fegyvernek – Törökszentmiklós – Mezőtúr – Cegléd	felderítés
VII. 22.	Szőllösy	Gerő	169.206	Cegléd – Törökszentmiklós – Fegyvernek – Pusztatenyő – Cegléd S: 7.00 L: 8.30	felderítés
VII. 23.	Csanádi	Harsányi		Cegléd – Mezőtúr – Túrkeve – Cegléd S: 18.10 L: 20.00	felderítés
VII. 24.	Malonek	Gerő	169.206	Cegléd – Szolnok – Törökszentmiklós – Kisújszállás – Karcag – Mezőtúr – Cegléd S: 5.10 L: 7.30	felderítés
	Malovetz	Gerő	269.77	Cegléd – Kisújszállás – Kunmadaras – Kunhegyes – Cegléd S: 16.30 L: 18.25	felderítés
	Istvánffy	Harsányi	269.79	Cegléd – Kisújszállás – Kunmadaras – Kunhegyes – Cegléd S: 16.15 L: 19.30	felderítés
VII. 25.	Kos (Tóth)	Stoján	169.206	Cegléd – Fegyvernek – Kisújszállás – Mezőtúr – Öcsöd – Tiszakürt – Cegléd S: 5.30 L: 9.05	felderítés
	Csanádi	Stoján	269.77	Cegléd – Szolnok – Kalaposfalu – Cegléd S: 16.17 L: 19.50	felderítés
VII. 26.	Klér	Gerő	269.75	Cegléd – Fegyvernek – Törökszentmiklós – Tiszavezseny – Cegléd (12.) S: 8.00 L: 10.25	felderítés
VII. 27.	Istvánffy	Harsányi	269.79	Cegléd – Tiszasüly – Fegyvernek – Törökszentmiklós – Csongrád – Cegléd <i>Alacsony felhő és eső miatt a felderítés lehetetlen.</i> S: 7.10 L: 8.00	bombázás felderítés
VII. 28.	Istvánffy	Gerő	269.77	Cegléd – Tisza vonala Szolnoktól északra – Cegléd (13.) S: 5.30 L: 7.35	felderítés
VII. 31.	Tóth	Stoján	169.193	Cegléd – Szolnok – Tiszapüspöki – Fegyvernek – Tiszabó – Jászládány – Cegléd (16.) S: 6.30 L: 8.30	bombázás felderítés
	Szőllösi	Gerő	269.77		
	Maier	Harsányi	63.72		

22.8. sz. melléklet: A 3. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
IV. 19.	Mayer	Nagy-Józsa	161.175	Rákos – Kecskemét – Rákos	átrepülés
	Szopkó	Rohla		Rákos – demarkációs vonaltól északra – Rákos	propaganda
IV. 23.	Győry	Nagy-Józsa	161.187	Rákos – Ipoly völgye – Rákos <i>Felhők miatt Vácnál vissza. Leszállásnál a gép megsérült.</i> L: 10.45	felderítés
IV. 28.	Kremo	Rohla		Rákos – Sajó és Ipoly közötti terület – Rákos	felderítés propaganda
IV. 29.	Szopkó	Bencze		Rákos – Vác – Ipoly völgye – Pálmonostor – Rákos	felderítés propaganda
V. 1.	Horváth	Gara		Rákos – Budapest – Rákos	fényképezés
V. 4.	Horváth	Rohla		Rákos – Romhány – Balassagyarmat – Ipolyság – Vác – Rákos	felderítés
V. 9.	Mayer	Gara		Rákos – Szolnok – Ipolyság – Szécsény – Rákos	felderítés

V. 10.	Szopkó	Gara		Rákos – Losonc – Fülek – Balassagyarmat – Rákos	felderítés
V. 11.	Rainer	Sümegei		Rákos – Diósgyőr – Miskolc – Rákos S: 10.05 L: 12.18	felderítés
V. 12.	Kremo	Gyurovics	169.190	Rákos – Ipoly völgye – Szob – Ipolyság – Balassagyarmat – Nagyszécsény – Törincs – Rákos S: 10.15 L: 12.40	felderítés
V. 13.	Kucséra	Bencze	169.190	Rákos – Szob – Ipoly völgye – Losonc – Fülek – Salgótarján – Hatvan – Aszód – Gödöllő – Rákos (12.) S: 9.45 L: 12.30	felderítés
V. 20.	Deutsch	Bencze		Rákos – Párkányháza – Érsekújvár – Rákos	felderítés
V. 22.	Katics	Gyurovics		Rákos – Miskolc – Sajószentpéter – Rákos	felderítés
V. 23.	Lipták	Szőke		Rákos – Balassagyarmat – Nagyszécsény – Rákos	felderítés
V. 25.	Skokán	Erthner (?)		Rákos – Tiszaluc – Szikszó – Sajószentpéter – Miskolc – Mezőtárkány <i>Motorhiba miatt 7.50-kor leszállás Mezőtárkányon, felszállás 9.45-kor, majd ugyanide visszatérés.</i> S: 6.45 L: 11.55	felderítés reptér keresés
V. 28.	Horváth	Rohla	169.190	Rákos – Salgótarján – Fülek – Losonc – Rimaszombat – Szécsény – Rákos S: 9.45 L: 12.50	felderítés
V. 30.	Katics	Rohla		Rákos – Losonc – Apátfalva – Rákos	felderítés
V. 31.	Mayer	Bencze		Rákos – Rimaszombat – Losonc – Rákos	felderítés
VI. 1.	Szopkó	---		Rákos – Pásztó	szolgálati út
VI. 3.	Deutsch	Bencze		Pásztó – Nyitra – Zólyom – Pásztó (21.) Losonc – Besztercebánya – Tornaalja	felderítés
VI. 6.	Hartzer	Bencze		Pásztó – Losonc	szolgálati út
	Deutsch	Sály			
	Szopkó	---			
VI. 10.	Kremo	Szőke		Losonc – Selmecebánya – Kekcsény – Losonc (25.)	felderítés
VI. 17.	Katics	Bencze		Losonc – Zólyom – Gyetva – Losonc (27.)	felderítés
VI. 18.	Lipták	---		Losonc <i>Motordefekt, kényszerleszállás.</i>	berepülés
VI. 26.	Horváth	---	92.118	Rákos – Paks – Dunapentele – Rákos <i>Viharfelhő és motorhiba miatt vissza.</i> S: 10.40 L: 11.20	bombázás
VII. 6.	Horváth	Gara		Rákos – Szolnok – Karcag – Mezőtúr – Csongrád – Rákos (31.) S: 16.30 L: 19.15	felderítés
VII. 24.	Szopkó	Nagy-Józsa	161.???	Rákos – Mezőtárkány S: 7.30 L: 8.25	szolgálati út
VII. 26.	Sidó	Bencze		Onga – Kisköre – Szolnok – Debrecen – Onga	bombázás
VII. 28.	Kremo	Nagy-Józsa	49.02	Onga – Tiszafüred – Onga S: 11.00 L: 12.05	felderítés
A 3. repülőszázad egyéb repülései Deutsch István visszaemlékezései nyomán					
III. 28.	Deutsch	Szőke		Rákos – Románia légtere – Nyíregyháza <i>A pilóta légvédelmi lövedéktől megsérült, kényszerleszállt Nyíregyházán.</i>	propaganda
IV. 19.	Deutsch	???		Rákos – Királyháza – Szatmárnémeti – Nagyvárad – Rákos	felderítés
IV. 27.	Deutsch	???		Rákos – Beregszász – Mátészalkán – Nagykálló – Rákos	felderítés
V. 4.	Deutsch	???		Rákos – Salgótarján és térsége – Rákos	felderítés
V. 5.	Deutsch	???		Rákos – Szolnok – Mezőcsát – Tokaj – Rákos	felderítés
V. 9.	Deutch	???		Rákos – Losonc és környéke – Rákos	felderítés
V. 16.	Deutsch	???		Rákos – Miskolc és térsége – Rákos	felderítés

V. 23.	Deutsch	???		Rákos – Kassa – Rákos	felderítés
V. 29.	Deutsch	???		Rákos – Rozsnyó – Igló – Eperjes – Kassa – Rákos	felderítés
VI. 5.	Horváth	???		Pásztó – Nyitra – Pásztó	felderítés
	Deutsch	---	Fokker	Pásztó – Nyitra – Verebély – Pásztó	alacsony támadás
VI. 15.	Deutsch	---	Fokker	Pásztó – Aranyosmarót – Léva – Pásztó	felderítés
VII. 12.	Deutsch	---	Fokker	Rákos – Besztercebánya – Rákos	felderítés
VII. 16.	Deutsch	---	Fokker	Rákos – Nyustya – Rákos	felderítés
VII. 20.	Deutsch	---	Fokker	Rákos – Zólyom – Rákos	felderítés
	Horváth	Rohla		Rákos – Zólyom – Rákos	bombázás

22.9. sz. melléklet: A 3. repülőosztály/4. repülőszázad ismert repülései, 1919. március 21. – július 30.

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útirány	Feladat
III. 27.	Minár	---		Győr – Pozsony – Győr	felderítés
	Bráth	---		Győr – Komárom – Győr	felderítés
IV. 2.	Grivecz	Mayer	169.180	Győr – Érsekújvár – Nyitra – Lipótvár – Nagyszombat – Trencsén – Malacka – Pozsony – Győr	felderítés
IV. 5.	Gyórfy	Kovács	169.180	Győr – Pozsony – Malacka – Holics – Győr	felderítés
IV. 10.	Kretz	---	348.41	Aszód – Győr	átrepülés
IV. 12.	Cserics	---		Győr	propaganda
	Kretz Schepf	Ficza			
IV. 13.	Gyórfy	Bohacsek	169.180	Győr – Pozsony – Győr	propaganda
IV. 22.	Kolba	Mayer		Győr – Nyék – Nagymegyer – Ekel – Győr	felderítés propaganda
IV. 23.	Schwarz	Band		Győr – Komárom – Érsekújvár – Párkányána – Győr	propaganda
IV. 28.	Bráth	Wovlcz		Győr – Érsekújvár – Nagysurány – Nyitra – Győr	propaganda
	Schwarz	Band		Győr – Duna mentén Esztergomig – Győr	propaganda
IV. 30.	Iványi	Ficza		Győr – Érsekújvár – Üzbég – Nyitra – Győr	propaganda
	Kolba	Kovács		Győr – Érsekújvár – Üzbég – Nyitra – Győr	propaganda
V. 1.	Cserics	Kovács		Győr – Komárom – Győr	felderítés
	Kolba	Mayer		Győr	propaganda
V. 6.	?Hintermayer	Ficza		Győr – Galánta – Nagyszombat – Győr	propaganda
V. 9.	Schwartz	Bohacsek		Győr – Pozsony – Galánta – Győr	felderítés
V.13.	???	---	348.46	Győr – Pozsony – Győr	felderítés

	???	???	161.151	Győr – Komárom – Győr <i>Komáromból motorhiba miatt kénytelen volt visszatérni</i>	felderítés
V. 16.	Kretz	Szalvéber	169.194	Győr – Pozsony – Nagyszombat – Győr	felderítés
	Iványi	Bánd	161.150	Győr – Érsekújvár – Komját – Komárom – Galánta – Győr	felderítés
V. 20.	Endresz	Bánd		Győr – Pozsony – Hidegkút – Pozsonyivánka – Győr	felderítés
	Kolba	Mayer	161.150	Győr – Pozsony – Malacka – Dunamente – Győr S: 9.20 L: 10.30	felderítés
	Brath	---	92.122	Győr – Galánta – Győr S: 9.55 L: 10.35	felderítés
	Schwarz	---	92.127	Győr – Komárom – Érsekújvár – Győr S: 9.50 L: 10.40	felderítés
	Rácz	Bánd		Győr – Galánta – Győr	felderítés
V. 21.	Iványi	Ficza		Győr – Dunaszerdahely – Korpona – Győr (Győr – Pozsony – Érsekújvár – Komárom – Győr)	felderítés
	Schnepf	---		Győr – Komárom – Győr	felderítés
	Endresz	---		Győr – Budapest – Győr	átrepülés
V. 22.	Endresz Kretz	---		Győr – Pozsony – Komárom – Győr	felderítés
V. 24.	Bráth	Kovács	161.150	Győr – Érsekújvár – Nagysurány – Tornocz – Vágselye – Galánta – Győr S: 9.30 L: 11.00	felderítés
V. 25.	Endresz	Bánd		Győr – Pozsony – Hidegkút – Győr	felderítés
V. 28.	Gergye	László		Budapest – Győr	átrepülés
	Kindernay	---		Budapest – Győr	átrepülés
V. 29.	Schnepf	---	92.122	Győr – Pozsony – Győr S: 8.00 L: 8.55	felderítés
	Kretz	---		Győr – Budapest	átrepülés
V. 30.	Kretz	---		Budapest – Győr	átrepülés
V. 31.	Schwartz	Boksay	161.150	Győr – Érsekújvár – Garam-völgy – Komárom – Győr S: 8.20 L: 9.47	felderítés propaganda
	Schnepf	---	92.127	Győr – Pozsony – Győr S: 8.30 L: 9.15	felderítés
VI. 1.	Iványi	Bohacsek		Győr – Érsekújvár – Párkányána – Győr	felderítés
	Gergye	---		Győr – Csallóköz – Pozsony – Győr	felderítés
	Schnepf	---		Győr – Galánta – Győr	felderítés
VI. 5.	Kretz Bráth Gergye Kindernay	---		Győr – Budapest	átrepülés
VI. 6.	Bráth	---		Győr – Budapest	átrepülés
VI. 7.	Kretz Kindernay	---		Budapest – Győr	átrepülés
VI. 8.	Gergye	---		Budapest – Győr	átrepülés
	Kretz	Ficza		Győr – Galánta – Vágselye – Nyitra – Nagysurány – Komárom – Győr	felderítés
VI. 10.	Gergye	---		Győr – Csallóköz – Pozsony – Dévény – Győr	felderítés
	Kolba	Kovács		Győr – Vágselye – Nyitra – Kisaranyos – Győr	felderítés

	Schwartz	Band		Győr – Pozsony – Nagyszombat – Vágselye – Győr	felderítés
VI. 13.	Kretz	---		Győr – Pozsony – Komárom – Győr	felderítés
	Endresz	---		Győr – Komárom – Győr	felderítés
VI. 14.	Kretz	---		Győr	elhárítás
	Bráth	---		Budapest – Győr	átrepülés
VI. 15.	Kretz	---		Győr – Pozsony – Komárom – Győr	elhárítás
	Kolba	---			
	Endresz	---			
	Kolba	Band		Győr – Hódoskürt – Pozsony – Dévény – Győr	felderítés
	Kretz	---		Pozsony – Dévény	felderítés
VI. 16.	Endresz	---		Győr – Budapest	átrepülés
	Schnepf	---		Budapest – Győr	átrepülés
	Kolba	Mayer		Győr – Komárom – Győr	felderítés
	Kolba	Mayer		Győr – Nyitra – Győr	felderítés
VI. 17.	Schnepf	---		Győr	elhárítás
	Schnepf	---		Győr	elhárítás ×2
	Gergyé	Ficza		Győr	átrepülés
	Kretz	---		Győr – Nemesócsa – Komárom – Győr	felderítés
VI. 18.	Kolba	Mayer		Öregesempusza – Győr	átrepülés
	Endresz	---		Győr	elhárítás
	Schratz	Ficza		Győr – Nemesócsa – Komárom – Győr	felderítés
	Kolba	---		Győr – Léva – Aranyosmarót – Győr	felderítés
	Schnepf	---		Győr – Budapest	átrepülés
	Bráth	---		Budapest – Győr	átrepülés
VI. 19.	Schnepf	---		Budapest – Győr	átrepülés
	Kolba	Schwartz		Győr – Aszód – Győr	átrepülés
VI. 20.	Schnepf	---		Győr	elhárítás
	Iványi	Band		Győr vidéke	propaganda
VI. 23.	Endresz	---		Győr	elhárítás
	Kretz	---		Győr	elhárítás
	Kretz	---		Győr – Budapest	átrepülés
	Iványi	Boksay		Aranyosmaróth – Nyitra	felderítés
VI. 24.	Bráth	---		Győr – Budapest	átrepülés
VI. 25.	Bráth	---		Budapest – Győr	átrepülés
	Kolba	---		Győr – Budapest	átrepülés
VI. 26.	Kolba	---		Győr – Budapest – Győr	átrepülés
VI. 28.	Kurtnecker	---		Aszód – Győr	átrepülés

VI. 29.	Schnepf	---		Győr – Sopron – Győr	átrepülés
	Schnepf	---		Győr – Budapest – Győr	átrepülés
VII. 30.	Endresz	---	92.133	Győr S: 11.00	zavargások elfojtása
	Prag	---	92.127		
	Szilágyi	---	169.212		
	Kolba	Nagy pol. megbiz.	161.201	Győr S: 15.00	zavargások elfojtása
	Schwartz	Györki	161.150		
	Prag	---	92.133		
Kolba	Griefaton fegyver- mest.	161.150	Győr S: 16.30	zavargások elfojtása	

22.10. sz. melléklet: Az 5. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
IV. 12.	Papp	Kálmán	169.183	Kecskemét – Kiskundorozsma – Újszeged – Kecskemét	felderítés
IV. 23.	Szimon	Homola	27.81	Kecskemét – Baja – Pálmonostor – Rácalmás – Szabadka – Kecskemét	felderítés
IV. 27.	Barbier	Kálmán		Kecskemét – Szeged – Arad – Gyoma – Karcag – Szolnok – Kecskemét S: 9.30 L: 13.00	felderítés
V. 9.	Didulicza	Kovács		Kecskemét – Szentés – Csongrád – Szolnok – Kecskemét	felderítés
V. 10.	Dekány	Kiss	169.183	Kecskemét – Kiskunhalas – Lökös – Csanád – Szentistván – Baja – Dékéc – Bácsalmás – Szabadka – Szeged – Kecskemét S: 6.55 L: 9.20	felderítés
V. 11.	Hann	Kovács	27.81	Kecskemét – Szabadka – Szeged – Kecskemét S: 8.50 L: 10.15	felderítés
V. 16.	Gogola	Melion		Kecskemét – Csongrád – Kunszentmárton – Kecskemét	felderítés
	Nánássy	Kálmán		Kecskemét – Tisza vonala – Csongrád – Kecskemét S: 7.40 L: 8.40	felderítés
V. 24.	Szimon	Kiss	161.191	Kecskemét – Kiskunhalas – Baja – Bácsalmás – Szabadka – Kecskemét (13.) S: 14.15 L: 20.45	felderítés
V. 25.	Didulicza	Melion	161.195	Kecskemét – Kiskőrös – Baja – Bácsalmás – Szabadka – Horgos – Szeged – Körös – Kiskunfélegyháza – Kecskemét (14.) S: 7.10 L: 8.45	felderítés
VI. 1.	Dékány	Kovács	169.188	Kecskemét – Félegyháza – Szegvár – Szentés – Kunszentmárton – Tiszakürt – Csongrád – Kecskemét (15.) S: 8.45 L: 10.25	felderítés
VI. 2.	Schnitter	Kálmán	169.183	Kecskemét – Tiszától keletre, a Tisza partján délre – Tiszakürt – Kunszentmárton – Csongrád – Szentés – Mindszent – Kecskemét (16.) S: 6.30 L: 7.44	felderítés
VI. 9.	Schnitter	Melion	169.183	Kecskemét – Tiszaug – Csongrád – Szentés – Kiskunfélegyháza – Kecskemét S: 7.30 L: 8.35	felderítés
VI. 26.	Hann (?)	Kovács	169.183	Kecskemét – Duna mente Bajáig – Kecskemét S: 6.45 L: 8.45	felderítés
VI. 29.	Schnitter	Melion	169.183	Kecskemét – Tiszaug – Kunszentmárton – Szentés – Szegvár – Mindszent – Csongrád – Kecskemét (21.) S: 5.45 L: 7.15	felderítés

VII. 7.	Papp	Kovács	269.74	Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged – Mindszent – Csongrád – Kecskemét (25.) S: 7.00 L: 8.25 <i>Szeged felett erős tüzérségi tűz.</i>	felderítés
	Szimon	Melion	169.188	S: 7.04 L: 8.29	
VII. 8.	Didulicza	Homola	169.183	Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged – Sándorfalva – Tisza mente – Mindszent – Szentes – Csongrád – Kecskemét (26.) S: 9.05 L: 10.50	felderítés
VII. 12.	Malovetzky	Kovács	169.183	Kecskemét – Csongrád – Szentes – Kecskemét (27.) S: 5.45 L: 6.45	felderítés
	Gogola	Homola	169.188	S: 6.06 L: 6.40	
VII. 16.	Didulicza	Homola	169.188	Kecskemét – Újkécske – Csongrád – Szentes – Szelevény – Csépa – Tiszásas – Kecskemét S: 10.50 L: 12.00	felderítés
VII. 18.	Schnitter	Melion	169.188	Kecskemét – Szeged – Makó – Nagylak – Csanádfalva – Mezőhegyes – Földeák – Hódmezővásárhely – Mindszent – Szentes – Csongrád – Kecskemét (30.) S: 5.55 L: 8.05	felderítés
	Nánássy	Kálmán	169.188	Kecskemét – Schwade major – Magyartécs – Szentes – Kecskemét (31.) S: 9.50 L: 11.00	felderítés
	Didulicza	Melion	161.195	Kecskemét – Tiszáng – Szelevény – Schwademajor – Magyartés – Técsi major – Szenteslanyád – Kecskemét (32.) S: 10.20 L: 12.00	felderítés
VII. 20.	Didulicza	Kovács		Kecskemét – Schwade és Técsi major – Kecskemét (34.)	bombázás
	Nánássy	Homola		S: 4.45 L: 5.40	
	Pranger	Olcsváry		S: 6.15 L: 7.30	
	Szajkovics	Jankovics (?)		S: 8.00 L: 9.05	
VII. 21.	Pranger	Olcsváry	161.196	Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Csongrád – Szentes – Szegvár – Mindszent – Kecskemét (35.) S: 7.00 L: 8.35	bombázás
	???	Melion		Kecskemét – Csongrád – Mindszent – Kecskemét	
	Szimon	Kálmán	169.188	Kecskemét – Kunszentmárton – Szentes – Kecskemét (36.) S: 9.30 L: 10.55	felderítés
	Kaczirek	Kovács	169.188	Kecskemét – Csongrád – Szentes – Kiskunfélegyháza – Kecskemét (37.) S: 15.35 L: 17.00	bombázás
	Malovetzky	Homola	169.188	Kecskemét – Hódmezővásárhely – Mindszent – Szegvár – Kunszentmárton – Kecskemét (38.) S: 9.00 L: 11.40	felderítés
VII. 24.	Papp	Melion	169.188	Kecskemét – Tiszaug – Szelevény – Magyartés – Szentes – Szegvár – Csongrád – Kecskemét (39.) S: 6.55 L: 8.10	felderítés
	Szimon	Kálmán	169.188	Kecskemét – Szentes – Szegvár – Mindszent – Kecskemét (40.) S: 17.50 L: 18.55	felderítés
VII. 25.	Didulicza	Kovács	169.188	Kecskemét – Tiszaug – Tiszásas – Szelevény – Magyartés – Szentes – Csongrád – Kecskemét (41.) S: 10.05 L: 11.05	felderítés
VII. 28.	Gogola	Melion (?)	169.188	Kecskemét – Tiszaalpár – Csongrád – Szentes – Szegvár – Csanytelek – Pálmonostora – Kiskunfélegyháza – Kecskemét (42.) S: 7.15 L: 8.25	felderítés
	Schnitter	Melion	369.213	Kecskemét – Tiszaug – Kunszentmárton – Szentes – Szegvár – Mindszent – Hódmezővásárhely – Csongrád – Kecskemét (43.) S: 18.40 L: 20.15	felderítés
VII. 29.	Stille (?)	Kovács	169.188	Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Mindszent – Szegvár – Szentes – Tiszásas – Kecskemét (44.) S: 11.30 L: 12.50	felderítés
VII. 31.	Malovetzky	Homola	369.213(4)	Kecskemét – Cegléd – Szolnok – Fegyvernek – Kecskemét S: 7.07 L: 13.00	felderítés

22.11. sz. melléklet: A 6. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
IV. 28.	Bodó	Örvös	161.183	Sashalom – Mezőtúr – Gyoma – Mezőberény – Békéscsaba – Sashalom	felderítés
V. 5.	???	???		Mátyásföld – Szolnok – Mátyásföld <i>Eső miatt a gép visszatért, a felderítést nem lehetett végrehajtani.</i>	felderítés
V. 6.	Bauer	Zachariás		Mátyásföld – Hatvan – Gyöngyös – Salgótarján – Mátyásföld	felderítés
	Breier	Schuff	161.153	Mátyásföld – Cegléd – Törökszentmiklós – Szolnok – Mátyásföld (25.) <i>150 m-en esőfelhők, a felderítést Cegléden túl nem lehetett végrehajtani. S: 11.10 L: 11.50</i>	felderítés
V. 9.	Breier	Schuff		Mátyásföld – Cegléd – Szolnok – Törökszentmiklós – Kisújszállás – Túrkeve – Mezőtúr – Tisza – Szolnok – Mátyásföld (27.) S: 9.00 L: 11.10	felderítés
V. 9.	???	???		Mátyásföld – Ipoly völgye – Nagyszécsény – Mátyásföld (28.) S: 8.30 L: 10.15	felderítés
V. 10.	Urbán	Zachariás		Mátyásföld – Gödöllő – Aszód – Pásztó – Salgótarján – Fülek – Mátyásföld (29.) S: 9.40 L: 11.05	felderítés
V. 11.	Mauer	Schuff	161.193	Mátyásföld – Gödöllő – Aszód – Pásztó – Fülek – Salgótarján – Mátyásföld (30.) S: 10.07 L: 12.10	felderítés
	Bauer	Beregszászy		Mátyásföld – Ipoly völgye – Balassagyarmat – Szécsény – Mátyásföld S: 8.50 L: 10.15	felderítés
V. 12.	Bauer	Schuff		Mátyásföld – Salgótarján – Fülek – Losonc – Mátyásföld	felderítés
	Tauth	Örvös		Mátyásföld – Pásztó – Salgótarján – Fülek – Losonc – Ipoly völgye – Balassagyarmat – Mátyásföld (32.) S: 10.15 L: 11.35	felderítés
V. 13.	Bauer	Schuff		Mátyásföld – Gödöllő – Salgótarján – Fülek – Losonc – Ipoly völgye – Mátyásföld (33.) S: 8.05 L: 10.02	felderítés
V. 15.	Renner	Schuff		Mátyásföld – Losonc – Rimaszombat – Mátyásföld	felderítés
V. 16.	Bodó	Zachariás		Mátyásföld – Salgótarján – Mátyásföld	felderítés
V. 20.	Breier	Beregszászi		Gödöllő – Salgótarján – Losonc – Gödöllő	felderítés
V. 21.	Maurer	Schuff	161.183	Gödöllő – Hatvan – Kisterenye – Pétervására – Losonc – Gödöllő (40.) S: 8.30 L: 10.30	felderítés
V. 22.	Renner	Jakabos		Gödöllő – Pásztó – Gödöllő	felderítés
V. 23.	Renner	Zachariás		Gödöllő – Kisterenye – Losonc – Nagyszécsény – Gödöllő	felderítés
V. 24.	Tauth	Schuff		Gödöllő – Salgótarján – Losonc – Ipoly völgye – Gödöllő	felderítés
V. 25.	Bauer	Beregszászi	161.183	Gödöllő – Aszód – Pásztó – Salgótarján – Fülek – Losonc – Nagyszécsény – Balassagyarmat – Gödöllő (44.) <i>Balassagyarmatnál saját gépünket ellenséges géppuskák erős tűz alatt tartották. S: 6.28 L: 8.32</i>	felderítés
V. 26.	Galbavi	Zachariás		Gödöllő – Miskolc – Nagyszécsény – Gödöllő	felderítés
V. 27.	Galbavi	Örvös		Gödöllő – Jászfényszada – Gödöllő	felderítés
V. 28.	Galbavi	Örvös	161.193	Gödöllő – Szolnok – Törökszentmiklós – Fegyvernek – Kenderes – Tiszabő – Gödöllő (47.) <i>A felderítés benzinhány miatt nem volt folytatható. S: 7.20 L: 9.10</i>	felderítés
	Bauer	Bruckner		Gödöllő – Albertfalva	átrepülés
V. 29.	Bauer	Bruckner		Albertfalva – Gödöllő	átrepülés
	Kimmel	Zachariás	169.198	Gödöllő – Hatvan – Mezőcsát – Tiszaluc – Tiszadob – Tiszapolgár – Madaras – Kenderes – Gödöllő (48.) S: 7.10 L: 9.55	felderítés
V. 30.	Schwéger	Nemes		Gödöllő – Tisza – Gödöllő <i>Rossz idő miatt vissza, és géptörés Gödöllőn.</i>	felderítés
	Breier	Beregszászi		Gödöllő – Hatvan – Mezőtárkány	felderítés

				<i>Kényszerleszállás Nagyfügeden, géptörés. Megfigyelő könnyebb sérülés.</i>	
VI. 6.	Bodó	Schuff		Onga – Kassa – Sátoraljaújhely – Onga	felderítés
VI. 7.	Maurer	Örvös	161.183	Onga – Kassa – Sároskőszeg – Korompa – Onga <i>Sároskőszegről a további felderítést az alacsonyan fekvő sötét esőfelhőtől tovább folytatni nem lehetett.</i> S: 9.25 L: 10.50	felderítés
VI. 8.	Tauth	Örvös	8987/18	Onga – Tiszadob – Tiszaluc – Búdszentmihály – Tiszalök – Nyíregyháza – Rakamaz – Onga <i>Nyíregyházát elhagyva a gép három srappnell lövést kapott, amelyek 200 m-re robbantak.</i> S: 17.05 L: 18.45	felderítés
	Kimmel	Schuff	169.203	Onga – Sátoraljaújhely – Csap – Ungvár – Sátoraljaújhely – Kassa – Onga <i>Tornára benzinhány miatt nem jutott el. Az egész berepült útvonalon röpcédulákat dobtak el.</i> S: 17.05 L: 19.00	felderítés
VI. 9.	Bauer	Zachariás		Onga – Kassa – Abos – Margitfalva – Korompa – Kassatárnok – Kassabéla – Aranyida – Jászó – Szepsi – Miskolc – Onga	felderítés
VI. 10.	Bauer	Örvös	7711/18	Onga – Kassa – Kassabéla – Margitfalva – Korompa – Hernád völgye – Onga S: 6.45 L: 8.25	felderítés
	Maurer	Schuff	169.203	Onga – Ruttka – Poprád – Kassa – Onga <i>Nem érkezett vissza. Kényszerleszállt, eleje elégett.</i> S: 16.25	felderítés
VI. 11.	Breier	Kristofil		Onga – Nyíregyháza – Csap – Onga	felderítés
VI. 12.	Lipsey	Kristofil	8987/18	Onga – Sátoraljaújhely – Királyhelmet – Csap – Ungvár – Nagymihály – Köketerebes – Sátoraljaújhely – Királyhelmet – Nagymihály – Onga <i>Kedvezőtlen felhőviszonyok miatt csupán kevés megfigyelést tehetett.</i> S: 14.00 L: 16.30	felderítés
VI. 14.	Renner	Zachariás	LVG	Onga – Szerencs – Sátoraljaújhely – Ungvár – Onga (61.) <i>Alacsony felhőtakaró miatt és erősen páráz és sötét látási viszonyok miatt feladat nem végrehajtható, Szerencsnél visszafordult.</i> S: 17.50 L: 18.10	felderítés
VI. 15.	Renner	Zachariás	8987/18	Onga – Nagymihály – Ungvár – Csap – Királyhelmece – Onga (62.) S: 7.05 L: 9.25	felderítés
VI. 16.	Renner	Kristofil	8987/18	Onga – Tiszadob – Búdszentmihály – Hajdúnánás – Hajdúdorog – Hajdúböszörmény – Debrecen – Nyíregyháza – Rakamaz – Onga <i>Erősen felhős, rossz látási viszonyok.</i> S: 18.00 L: 20.30	felderítés
VI. 17.	Tauth	Reviczky	7711/18	Onga – Tiszaluc – Szederkény – (Csap – Debrecen) Kiszalud puszta – Tiszapolgár – Hajdnánás – Kiszentmihály – Rakamaz – Tiszalök – Tiszadada – Tiszadob – Onga S: 17.15	felderítés
VI. 18.	Kimmel	Schuff	8952/18	Onga – Kassa – Onga	felderítés
	Bauer	Zachariás	7711/18	Onga – Tokaj – Balsa – Karád – Szentmáramajor – Rakamaz – Onga <i>Szentmáramajornál a motor melegfutása miatt az útirány nem volt tartható, visszafordult.</i> S: 19.10 L: 20.15	felderítés
VI. 21.	Kimmel	Schuff	7711/18	Onga – Sátoraljaújhely – Töketeres – Nagymihály – Onga (68.) <i>A sűrű köd és a motor megbízhatatlansága miatt a gép visszatért, leszállásnál könnyebben megsérült.</i> S: 14.30 L: 17.30	felderítés
VI. 22.	Breier	Reviczky		Onga – Miskolc – Nagyrőce – Csetnek – Rozsnyó – Szomolnok – Szepesremete – Onga (69.) S: 6.55 L: 9.05	felderítés
VI. 23.	Maurer	Örvös	8951/18	Onga – Sátoraljaújhely – Töketeres – Gálszécs – Varannó – Nagymihály – Onga (70.) S: 16.00 L: 18.55	felderítés

VII. 1.	Bodó	Kristofil	8952/18	Onga – Taktakenéz – Tiszadada – Tiszapolgár – Csege – Balmazújváros – Debrecen – Hajdúböszörmény – Hajdúdorog – Hajdúnánás – Büdszentmihály – Tiszalök – Onga (71.) <i>Hajdúnánás déli részétől elhárító üteg tüzelt a gépre, a légsavart valószínűleg találat érte, amely elrepült és a gép Csanólos Sóstó mellett kényszerleszállást végzett. S: 10.00 L: 12.20</i>	felderítés
VII. 5.	Lipcsey	Diószeghy	8951/18	Onga – Tiszapolgár – Debrecen – Nyíregyháza – Rakamaz – Onga <i>Leszállásnál a gép összetört. S: 8.10 L: 10.10</i>	felderítés
VII. 6.	Bodó	Zachariás	7711/18	Onga – Szabolcs – Tiszafüred – Rakamaz – Csószhalom – Tiszaeszlár – Debrecen – Nyíregyháza – Balmazújváros – Orosháza – Onga (73.) S: 15.30 L: 17.15	felderítés
VII. 10.	Bauer	Schuff	7711/18	Onga – Szerencs – (Losonc –) Tokaj – Vencsellő – Tiszaeszlár – Onga (74.) S: 7.00 L: 8.32	felderítés
VII. 11.	Kimmel	Reviczky	7711/18	Onga – Tiszaeszlár – Vencsellő (Rakamaz, Királytelek) – Onga (75.) S: 7.05 L: 8.20	felderítés
VII. 12.	Maurer	Beregszászi	7711/18	Onga – Tokaj – Tímár – Szabolcsbalcsa – Királytelek – Nagyfalu – Rakamaz – Onga (76.) S: 6.35 L: 7.25	felderítés
VII. 13.	Breier	Kristofil	7711/18	Onga – Tokaj – Tímár – Rakamaz – Nagyfalu – Szederkény – Tiszaeszlár – Onga (77.) <i>Rakamaz felett erősen lőtt az elhárító üteg, 2 találat a bal szárnyfelületen. S: 7.25 L: 8.45</i>	felderítés
VII. 15.	Bodó	Diószeghy	7711/18	Onga – Tokaj – Rakamaz – Tiszaeszlár – Onga (79.) S: 5.50 L: 7.20	felderítés
	Bauer	Kristofil	7711/18	Onga – Tokaj – Rakamaz – Balsa – Tímár – Tokaj – Onga (80.) <i>Ellenséges elhárító üteg Rakamaztól keletre erősen lőtt. S: 16.20 L: 17.35</i>	felderítés
VII. 18.	Tauth	Örvös	7711/18	Onga – Rakamaz – Nyíregyháza – Debrecen – Onga (81.) <i>A távoli felderítés párák időjárás miatt nem volt elvégezhető. S: 7.30 L: 9.30</i>	felderítés
VII. 19.	Renner	Beregszászi	8966/18	Onga – Rakamaz – Tímár – Szabolcs – Balsa – Nagyfalu – Onga (82.) <i>Tokajnál az erős tüzéségi tüzelés a további felderítést, a köd a fényképezést akadályozta meg.</i>	felderítés
VII. 20.	Breier	Örvös	7711/18	Onga – Tiszapolgár – Hajdúnánás – Nyíregyháza – Balsa – Rakamaz – Onga (84.) S: 18.55 L: 20.25	felderítés
VII. 21.	Bodó	Diószeghy	8966/18	Onga – Tiszalök – Tiszadada – Hajdúnánás – Nyíregyháza – Tokaj – Onga (85.) S: 7.40 L: 9.10	felderítés
	Jäger	Antal	7711/18	Onga – Tarcal – Nagyfalu – Rakamaz – Tímár – Balsa – Vencsellő – Onga (86.) S: 10.50 L: 12.50	felderítés
	Tauth	Zachariás	7711/18	Onga – Balsa – Vencsellő – Gáva – Tiszánagyfalu – Gémeskút – Tiszaeszlár – Tiszalök – Onga (87.) S: 18.10 L: 19.10	felderítés
VII. 23.	Bauer	Örvös	7711/18	Onga – Tokaj – Rakamaz – Nagyfalu – Nyíregyháza – Kisvárdá – Csap – Onga (89.) S: 11.00 L: 13.30	felderítés
VII. 24.	Kimmel	Reviczky	7646/18	Onga – Tarcal – Újszántóhalom – Királytelek – Onga (90.) S: 17.05 L: 19.10	felderítés
	Renner	Diószeghy	7711/18	Onga – Csap – Gara – Tiszalök – Onga (91.) S: 18.30 L: 19.05	felderítés
VII. 25.	Breier	Zachariás	7711/18	Onga – Bodrogkeresztúr – Karád – Káva – Csószhalom – Rózsástanya – Onga (92.) S: 7.30 L: 8.55	felderítés
	Bodó	Örvös	7711/18	Onga – Nyíregyháza – Csap – Onga (93.) <i>Zivatar miatt sikertelen. S: 17.00 L: 17.50</i>	felderítés
VII. 28.	Tauth	Kristofil	7711/18	Onga – Dorogma – Tisza vonala – Tokaj – Onga (94.) <i>Tiszadadánál ellenséges üteg egyetlen egy lövést adott le. S: 10.30 L: 12.10</i>	felderítés
	Renner	Reviczky	7648/18	Onga – Mezöcsát – Szeged – Tisza vonala Tokajig – Onga (95.) S: 15.00 L: 16.35	felderítés
VII. 29.	Jäger	Zachariás		Onga – Takta – Párkány – Kenéz – Tiszaluc – Onga (96.) S: 7.25 L: 8.10	felderítés
	Bauer	Kristofil	7946/18	Onga – Tiszadada – Tiszaeszlár – Onga (97.) S: 7.40 L: 8.40	felderítés
	Tauth	Reviczky	7711/18	Onga – Tiszadob – Tiszadada – Taktakenéz – Szabolcs – Kenézlő – Balsa – Rakamaz – Onga (98.) S: 6.00 L: 7.15	felderítés

	Bauer	Zachariás	7646/18	Onga – Szederkény – Kisfaludipusztá – Tiszafalbomja – Tiszapolgár – Rakamaz – Onga (99.) S: 6.40 L: 7.40	felderítés
	Jäger	Zachariás	7711/18	Onga – Miskolc – Zsolca – Diósgyőr – Onga (100.) <i>Debrecen felől Onga, Miskolcon át Izsó irányába tartó repülőgép üldözésére indult. Miskolc felett a gép a felhők felett eltűnt.</i> S: 10.40(11.05) L: 11.50	ell. gép üldözése
	Bauer	Kristofil	7711/18	Onga – Tizsakies – Tisza vonala – Tokaj – Balsa – Onga (101.) S: 15.35 L: 17.15	felderítés
VII. 30.	Jäger	Zachariás	7711/18	Onga – Taktaszada – Prügy – Tokaj – Zárold – Mezőzombor – Taktaharkány – Taktakenéz – Tiszaluc – Onga S: 9.00 L: 9.50	felderítés
VII. 31.	Bauer	Kristofil	7711/18	Onga – (Tizadada – Tokaj) Taktakenéz – Prügy – Báj – Csobaj – Tardos – Tiszalök – Rakamaz – Onga S: 7.45 L: 10.00	felderítés

22.12. sz. melléklet: A 7. repülőszázad ismert repülései, 1919. április–július

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
IV. 27.	Adolf	Mátés	161.194	Abony – a Hortobágy csatorna mentén a 94-93-as pontig – Abony S: 15.45 L: 16.45	felderítés
	Bernárd	Neogrády	169.189	Abony – Tokaj – Nyíregyháza – Debrecen – Püspökladány – Karcag – Békéscsaba – Orosháza – Abony S: 16.00 L: 19.10	felderítés
IV. 30.	Vidra	Kappel	169.189	Abony – Szolnok – Törökszentmiklós – Tiszaföldvár <i>Alacsony felhők és eső miatt nem végrehajtható.</i> S: 15.40 L: 16.00	felderítés
V. 1.	Bauer	Zachariás		Abony – Szolnok – Szajol – Törökszentmiklós – Abony	felderítés
V. 7.	Szabó	Varga		Mátyásföld – Pásztó – Kisterenye – Salgótarján – Mátyásföld <i>Salgótarjától északra köd és ellenszél miatt vissza kellett fordulni.</i> S: 4.20 L: 6.15	felderítés
V. 9.	Bodó	Jakabos		Mátyásföld – Nagyzécsény – Püspökatvan – Mátyásföld	felderítés
V. 9. (V.11.)	Skokán	Pirkner	369.141	Mátyásföld – Pásztó – Salgótarján – Fülek – Rimaszombat – Losonc – Szécsény – Mátyásföld <i>Rimaszombatnál gépfegyvertűz a gépre.</i> S: 10.10 L: 13.20	felderítés
	Antal	Mathesz	369.141	Mátyásföld – Szolnok – Törökszentmiklós – Nyíregyháza – Mátyásföld <i>Kunhegyestől a szél és az alacsony felhők miatt a felderítést nem lehetett végrehajtani.</i> S: 15.15 L: 17.15	felderítés
V. 10.	Sánta	Nagy-Józsa	369.141	Mátyásföld – Szolnok – Törökszentmiklós – Kisújszállás – Püspökladány – Nyíregyháza – Mátyásföld S: 10.00 S: 14.00	felderítés
	Kreuter	Wágner	161.194	Mátyásföld – Szolnok – Törökszentmiklós – Kunszentmárton – Szentés – Csongrád – Kecskemét <i>Kevés benzin miatt a gép leszállt. Átvágódott, a megfigyelő könnyebben megsérült.</i> S: 10.06 L: 12.10	felderítés
V. 11.	Vidra	Neogrády	369.141	Mátyásföld – Szolnok – Kisújszállás – Karcag – Nádudvar – Balmazújváros – Hajdúböszörmény – Hajdúnánás – Tiszalök – Mezőkövesd – Hatvan – Mátyásföld S: 10.45 L: 13.50	felderítés
V. 13.	Fiedler	Pirkner	369.141	Mátyásföld – Szolnok – Nyíregyháza – Debrecen – Szolnok – Mátyásföld S: 10.20 L: 14.15	felderítés
V. 16.	Bernárd	Nagy-Józsa	369.141	Mátyásföld – Csongrád – Nyíregyháza – (Tiszafüred, Jászberény) – Mátyásföld	
V. 17.	Adolf	Pirkner	169.197	Mátyásföld – Szolnok – Nyíregyháza – Mátyásföld	felderítés

				<i>Kisújszállástól a felhő és eső miatt nem folytatható a megfigyelés.</i> S: 14.00 L: 15.30	
	Vidra	Varga	169.197	Mátyásföld – Diósgyőr – Sajószentpéter – Szikszó – Szerencs – Rakamaz – Büdszentmihály – Tiszapolgár – Mátyásföld S: 14.45 L: 18.20	felderítés
V. 19.	Skokán	Nagy-Józsa	169.199	Mátyásföld – Diósgyőr – Miskolc – Szikszó – Sajószentpéter – Apátfalva – Pétervására – Mátyásföld <i>Az alacsony felhők és a szél a felderítést nagyban akadályozta.</i> S: 10.15 L: 13.15	felderítés
	Szabó	Hertelendy	169.197	Mátyásföld – Cegléd – Szolnok – Albertirsa – Mátyásföld <i>Köd és zárt felhőtakaró miatt megfigyelés nem lehetséges.</i> S: 10.20 L: 11.30	felderítés
V. 21.	Miletics	Nagy-Józsa	369.141	Mátyásföld – Tiszakürt– Szolnok – Tiszafüred – Mátyásföld	
V. 22.	Sandi	Varga	169.199	Mátyásföld – Miskolc – Tiszaluc – Szerencs – Olaszliszka – Erdőbénye – Forró – Kiskinis – Szikszó – Mátyásföld S: 8.35 L: 12.35	felderítés
V. 25.	Kreuter	Neogrády	169.197	Mátyásföld – Bodva völgye Szendrőig – Hernád völgye Göncig – Szerencs – Sátoraljaújhely – Mátyásföld (28.) S: 12.15 L: 15.15	felderítés
V. 26.	Miletics	Nagy-Józsa	169.199	Mátyásföld – Rimaszombat – Rima völgye – Putnok – Sajószentpéter – Miskolc – Tiszaluc – Mátyásföld <i>Alacsony felhők és eső miatt felderítés Sajókazáig volt eszközölhető.</i> S: 17.50 L: 20.35	felderítés
V. 27.	Miletics	Nagy-Józsa	169.199	Mátyásföld – Rimaszombat – Putnok – Mátyásföld S: 5.50 L: 8.35	felderítés
V. 28.	Fiedler	Varga	169.199	Mátyásföld – Rimaszombat – Rima völgye – Sajószentpéter – Szikszó – Tiszaluc – Mátyásföld <i>Az erős és fád felhők miatt Salgótarjától délre 4 km-re visszafordult.</i> S: 9.40 L: 11.00	felderítés
V. 29.	Sánta	Hertelendy	169.199	<i>Mezőtárkányon a start után lezuhant. Pilóta és megfigyelő meghalt.</i> S: 10.30	felderítés
	Antal	Varga	169.197	Mezőtárkány – Sajókara – Tiszaluc (Sarkadposta, Hernádnémeti, Taktaharkány, Sajószentpéter) – Mezőtárkány S: 14.00 L: 15.50	felderítés
	Bernárd	Nagy-Józsa	369.141	Mátyásföld – Mezőtárkány S: 10.30	átrepülés
	Bernárd	???	161.???	<i>A pilóta Miskolc környékén légvédelmi találatot kapott és megsérült.</i>	felderítés
V. 31.	Dózsa	Nagy-Józsa	161.???	Mezőtárkány – Hernádnémeti (Borsodnyék, Emőd) – Mezőtárkány S: 18.00	felderítés
VI.1.	Dózsa	Pirkner	161.186	<i>Mezőtárkányon a start után egy szélroham miatt lecsúszott és lezuhant. Pilóta koponyatörést és súlyos belső sérüléseket, megfigyelő felsőcomb-törést szenvedett.</i> S: 18.00	felderítés
VII.6.	Skokán	Varga		Rákos – Tiszafüred – Bivalyhalom – Karcag – Szolnok – Tiszaroff – Kisújszállás – Rákos S: 15.25 L: 17.45	felderítés
VII.19.	Sandy	Kecskés	269.78	Rákos – Szolnok – Törökszentmiklós – Fegyvernek – Abádszalók – Tiszafüred – Rákos (47.) S: 6.45 L: 9.30 (<i>kényszerleszállás</i>) S: 11.00 L: 11.45	felderítés
VII.20.	Fiedler	Wágner	169.208	Rákos – Szolnok – Törökszentmiklós – Fegyvernek – Tiszaroff – Abádszalók – Tiszafüred – Rákos (48.) S: 7.45 L: 10.55, 10.58, 11.52	
	Skokán	Kelényi	269.76		
	Vidra	Varga	269.80		
VII.23.	Miletics	Weisel	269.78	Rákos – Szolnok – Törökszentmiklós – Kisújszállás – Karcag – Püspökladány – Rákos (49.) S: 11.10 L: 14.45	felderítés
	Skokán	Kelényi	269.80	Rákos – Szolnok – Törökszentmiklós – Kisújszállás – Karcag – Püspökladány – Rákos (50.) S: 15.05 L: 19.05	felderítés
VII.30.	Sandy	Weisel	169.208	Rákos – Fegyvernek – Besenyszög – Jászládány – Szolnok – Kőtelek – Abony – Rákos (51.) S: 12.45 L: 14.50	felderítés

	Szabó	Weisel		Rákos – Tiszaalpár – Tiszakécske – Tiszatószeg – Szolnok – Fegyvernek – Rákos <i>Köd, felhős idő és eső miatt a felderítés lehetetlen. S: 18.00 L: 19.30</i>	felderítés bombázás
--	-------	--------	--	---	------------------------

22.13. sz. melléklet: A 8. harci repülőszázad ismert repülései, 1919. május–július

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Útirány	Feladat
V.28.	Újvári Keisz Hefty	--- --- ---	Mátyásföld – Hatvan – Füzesabony – Mezőtárkány	Átrepülés
V.29.	Keisz	---	Mezőtárkány – Mezőkövesd – Mezőtárkány	Elhárítás
	Újvári Keisz Hefty	--- --- ---	Mezőtárkány – Sajó torkolat – Mezőtárkány	Gyalogság támogatása
V.31.	Újvári Keisz	--- ---	Mezőtárkány – Hernád mente – Emőd – Mezőtárkány	Felderítés
	Újvári Keisz	--- ---	Mezőtárkány – Emőd – Mezőtárkány	Jelentés leadása
	Újvári Keisz	--- ---	Mezőtárkány – Tiszalúc – Szerencs – Tokaj – Mezőtárkány	Felderítés
	Újvári	---	Mezőtárkány – Miskolc – Mezőtárkány	Elhárítás
VI.1.	Újvári Keisz Hefty	--- --- ---	Mezőtárkány – Tiszalúc és környéke – Mezőtárkány	Gyalogság támogatása
	Keisz	---	Mezőtárkány – Tiszalúc – Mezőtárkány	Felderítés
	Keisz	---	Mezőtárkány – Mátyásföld	Átrepülés
VI.2.	Háry Keisz Udvardy Takács Kasza	--- --- --- --- ---	Mátyásföld – Mezőtárkány	Átrepülés
	Újvári	---	Mátyásföld – Mezőtárkány	Átrepülés
VI.3.	Újvári Keisz Takács Udvardy Kasza	--- --- --- --- ---	Mezőtárkány – Onga	Átrepülés
VI.4.	Újvári	---	Onga – Hidasnémeti – Onga	Felderítés

	Kasza	---		
	Horváth	Háry	Mátyásföld – Mezőtárkány	Átrepülés
	Horváth	Háry	Mezőtárkány – Onga	Átrepülés
	Horváth	Háry	Onga – Mezőtárkány	Átrepülés
	Horváth	Háry	Mezőtárkány – Onga	Átrepülés
	Újvári Kasza	---	Onga – Kassa – Sátoraljaújhely – Onga	Felderítés
VI.5.	Takács	---	Onga – Tokaj – Szerencs – Onga	Felderítés
	Klein	Barkász	Onga – Sátoraljaújhely – Kassa – Onga	Felderítés
	Udvardy	---	Onga – Sátoraljaújhely – Kassa – Onga	Kíséret
VI.7.	Háry	Engel	Onga – Budapest	
	Újvári	---	Onga – Tiszalúc – Tiszadob – Budszentmihály – Hajdúnánás – Tiszapolgár – Kisfaludy puszta – Szederkény – Új Tisza – Tiszadob – Onga <i>Büdszentmihály községben kb. 150 szekérből álló oszlopot menetben Tiszadob felé géppuskatűzzel szétugrasztotta. S: 12.00 L: 13.20</i>	Felderítés
	Höltzl	---	Onga – Budapest	Átrepülés
VI.8.	Storer	Engel	Onga – Budapest	Átrepülés
	Udvardy	---	Onga – Ungvár	Átrepülés
	Kirják	---	Onga – Szikszó – Onga	Elhárítás
VI.9.	Újvári	---	Onga – Szerencs – Tokaj – Onga	Reptér keresés
	Keisz	---	Onga – Rimaszombat – Onga	
	Udvardy	---		
VI.12.	Újvári Keisz	---	Onga – Szederkény – Onga	Elhárítás
	Storer	---	Onga	Berepülés
VI.13.	Storer	---	Onga – Budapest	Átrepülés
	Háry Klein	---	Budapest – Onga	Átrepülés
VI.14.	Berényi	---	Onga – Felsőszolca – Mátyásföld	Átrepülés
	Keisz	---		
	Háry	---		
	Höltzl	---		
VI.16.	Háry	---	Mátyásföld – Győr	Átrepülés
	Kasza	---		
	Höbel	---		
	Udvardy	---		
	Storer	---		
	Háry Kasza	---	Mátyásföld – Győr	Átrepülés

	Höbel Udvardy Storer	--- --- ---		
	Háry	---	Mátyásföld – Gödöllő	Szolgálati ügy
VI.17.	Klein Kasza	--- ---	Győr – Komárom – Pozsony – Győr	Elhárítás
	Horváth	Barkász	Mátyásföld – Győr	Átrepülés
	Jirasek Udvardy	--- ---	Győr – Komárom – Érsekújvár – Győr	Elhárítás
	Jirasek	---	Győr	Érkező gépek levezetése
VI.18.	Háry Újvári Udvardy Kasza	--- --- --- ---	Győr – Győrszemere	Átrepülés
	Újvári	---	Győr	Elhárítás
	Jirasek	Brull	Győr – Mátyásföld	Átrepülés
	Storer	---	Bánhida – Győrszemere	Átrepülés
VI.19.	Újváry Kasza	--- ---	Győr(szemere) – Komárom – Érsekújvár	Felderítés Üldözés
	Takács	---	Mátyásföld – Győrszemere	Átrepülés
	Klein	---	Győrszemere	Reptér bevezetés
	Jirasek	---	Mátyásföld – Győrszemere	Átrepülés
VI.20.	Szolláry	---	Mátyásföld – Szerencs	Átrepülés
	Újváry Klein	--- ---	Győr(szemere) – Érsekújvár – Talmegyer – Győr(szemere)	Felderítés
	Újvári Klein	--- ---	Győr	Elhárítás
	Kasza Kirják	--- ---	Győr	Elhárítás
	Mustos	---	Győr – Szombathely	Átrepülés
	Hefty Troján Berényi	--- --- ---	Mátyásföld – Győrszemere	Átrepülés
VI.21.	Háry Újvári	--- ---	Párkányána	Reptér keresés
	Storer	---	Győrszemere	Átrepülés
	Kirják	---	Nemesócsa	Felderítés
	Újvári	---	Győr	Elhárítás

	Klein	---		
	Jirasek	---	Győr	Átrepülés
	Újvári	---		
	Storer	---		
	Takács	---		
	Kasza	---	Győr(szemere) – Nemesócsa – Győr(szemere)	Ellenséges repülőter megtámadása
	Kirják	---		
	Klein	---		
	Szoláry	---		
	Ezer	Tüzkő		
VI.22.	Storer	---		
	Berényi	---	Győr(szemere) – Párkányána	Átrepülés
	Kirják	---		
VI.23.	Háry	---		
	Újvári	---	Győr(szemere) – Mátyásföld	Átrepülés
	Kasza	---		
	Klein	---		
VI.26.	Háry	---	Mátyásföld	Felderítés
	Újvári	---		
VI.27.	Háry	---		
	Klein	---	Mátyásföld – Vác	
	Kasza	---		
	Risztics	---		
	Kirják	---		
	Berényi	---		
	Riesz	---		
VI.28.	Háry	---		
	Klein	---	Mátyásföld – Párkányána	Átrepülés
	Kasza	---		
	Kirják	---		
	Storer	---		
VI.30.	Háry	---		
	Storer	---	Párkányána – Mátyásföld	Átrepülés
	Klein	---		
	Horváth	---		
VII.1.	Risztics	---	Budapest – Mátyásföld	Berepülés
VII.2.	Risztics	---	Mátyásföld – Albertfalva – Mátyásföld	Gépf. beépítés
	Kasza	---		

	Szoláry	---		
VII.5.	Storer	---	Mátyásföld	Gyakorlat
	Klein	---		
	Riesz	---		
	Risztics	---	Mátyásföld – Albertfalva – Mátyásföld	Szolgálat
VII.6.	Riesz	---	Mátyásföld	Gyakorlat
	Kirják	---		
	Höbel	---		
VII.7.	Keisz	---	Mátyásföld	Gyakorlat
	Troján	---		
	Ezer	---		
	Kiszentai	---		
	Berényi	---		
	Keisz	---		
	Risztics	---	Mátyásföld – Rákos – Mátyásföld	Részvét Ruttkay pilóta temetésén
	Takács	---		
	Keisz	---		
	Szoláry	---	Kispest – Mátyásföld	Géphozatal
VII.8.	Risztics	---	Mátyásföld	Berepülés
	Risztics	Barkász	Mátyásföld – Miskolc – Zsolna – Nyék – Emőd – Mátyásföld	Reptér keresés
VII.11.	Risztics	Kalmár	Mátyásföld – Albertfalva – Mátyásföld	Szolgálati ügy
	Horváth	Kalmár	Mátyásföld	Berepülés
VII.12.	Risztics	Brull	Mátyásföld – Albertfalva – Mátyásföld	Szolgálati ügy
	Höbel	Kluno és Kalmár	Mátyásföld – Albertfalva – Mátyásföld	Szolgálati ügy
VII.14.	Risztics	Király Kalmár	Mátyásföld	Berepülés
	Háry	Bicskei	Mátyásföld – Gödöllő – Albertfalva – Mátyásföld	Szolgálati ügy
	Háry	---	Mátyásföld – Újszász	Átrepülés
	Kiszentai	---		
	Storer	---		
	Kirják	---		
Ezer	---			
Höbel	Károly			
	Risztics	Kalmár		
VII.18.	Háry	---	Újszász – Cegléd – Újszász	Szolgálati ügy
	Risztics	Jakab	Újszász – Mátyásföld – Újszász	Szolgálati ügy

22.14. sz. melléklet: A 9. vízirepülő-század ismert repülései, 1919. április–június

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
V. 21.	???	???		a Duna vonalán Bajáig	felderítés
V. 24.	???	???	C.1	Baja, Apatin, Duna két partján 30 km távolságban L: 13.40	felderítés
V. 25.	Czirolnik	Éder	C.1	Baja, Apatin és Duna keleti partján kb. 30 km szélességben L: 13.00	felderítés
V. 27.	Siesz	Brooser		a Duna mentén Baja – Apatin	felderítés
V. 29.	???	???	C.1	<i>Erős esős idő miatt fényképfelvételt nem lehetett csinálni. A repülőgép motorhiba miatt kénytelen volt leszállni Nagymarosra. Ma reggel visszatért.</i> L: 5.30	felderítés
V. 29.	Siesz	Polinák	C.1	a Duna vonalán az Ipolyig L: 13.00	felderítés
	Czirolnik	Éder	K.249	Baja és Apatin, valamint a Duna 2 partján 30 km szélességben L: 15.00	felderítés
V. 31.	Molnár	Telegdy	K.249	Baja, Apatin, valamint a Duna 2 partján kb. 30 km szélességben L: 9.50	felderítés
	???	???	K.249	aknázár felderítésre Dunaföldvárra repülni S: 10.55	átrepülés
VI. 1.	Siesz	Márton	K.249	Baja, Apatin, valamint a Duna két partján kb. 30 km szélességben S: 7.30 L: 10.30	felderítés
VI. 2.	Szenes	Éder	C.1	a Duna vonalán Esztergom és Komárom között, valamint az északi part L: 13.15	felderítés
	Czirolnik	Márton	K.249	aknázár felderítése Dunaföldvárnál L: 16.15	felderítés
VI. 3.	Bükki	Polinák	K.249	az Esztergom – Komárom közötti Duna-vonal L: 10.30	felderítés
VI. 4.	Czirolnik	Brooser		a Duna vonalán Komárom és Győr között	felderítés
VI. 5.	Czirolnik	Polinák	C.1	a Duna vonalán Komáromig, a komáromi templom mellett fölállított tütegek bombázása <i>A gépen hat gépfegyvergolyó találat.</i> S: 13.45 L: 16.15	felderítés bombázás
VI. 6.	Szenes	Márton		a Duna vonalán Bajáig	felderítés
VI. 7.	Molnár	Polinák	K.249	a Duna vonalán Komárom és Győr fölé L: 13.00	felderítés
VI. 8.	Czirolnik	Brooser	C.1	a Duna vonalán Komáromig és Komárom körül L: 17.45	bombázás
VI. 10.	Grosschmid	Wollemann		a Duna vonalán Komáromig	felderítés
VI. 11.	Szenes	Telegdy		a Duna vonalán Komáromig	felderítés
VI. 12.	Szenes	Telegdy		Komárom	felderítés
	Molnár	Wollemann		„Caproni” megfigyelése Budapesten	
VI. 13.	Molnár	Brooser		a Duna vonalának felderítése 30 km szélességben Baja – Apatinig	felderítés
VI. 17.	Szenes	Kis Wollemann		Keszthely – a repülőállomás megtekintése	
	Molnár	Wollemann		Keszthely – a repülőállomás megtekintése	
	Czirolnik	Polinák		Baja	felderítés
VI. 18.	Szenes	Nemes		Pozsony – Komárom	propaganda
	Vince	Kiss			
VI. 19.	Bükki	Nemes		a Duna mentén délre	felderítés
	Szenes	Márton		Baja – Apatin irányába	felderítés
VI. 21.	Szenes	Kiss (Néveri)	C.2	Bajánál, az ellenforradalmi mozgalmak és a bajai hajóegység megfigyelése <i>Dunaföldvárnál kényszerleszállt, fogságba estek, Paks felderítése az ellenforradalmároknak.</i>	felderítés

				S: 12.50 S: 18.53 (Dunaföldvár) L: 19.40	
	Czirolnik	Brooser		Dunaradvány irányába	felderítés
VI. 26.	Molnár	Pintér		lázadó monitorok bombázása Dunapentelénél	bombázás
	Czirolnik	Brooser			
	Szenes	Polinák			
	Molnár	Éder		lázadó monitorok bombázása Paksnál	bombázás
	Szenes	Nemes			
VI. 27.	Czirolnik	Telegdy		lázadó monitorok bombázása Paksnál	bombázás
	Siesz	Nemes		lázadó monitorok bombázása Érdsnél	bombázás

22.15. sz. melléklet: A repülő kiképzőszázad ismert repülése, 1919. június

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
VI. 1.	Leitner	Szabó		Szombathely – Szentgotthárd – Lendva – Körmend – Szombathely	felderítés

22.16. sz. melléklet: A szegedi 1. repülőszázad ismert repülései, 1919. június–augusztus

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Útvonal	Feladat
VI. 29.	Hippich	Schwáger	Szeged – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Szeged	felderítés propaganda
VII. 5.	Horváth	Pálffy	Szeged – Kiskundorozsma – Kiskunhalas – Szatymaz – Szeged	felderítés propaganda
VII. 12.	Gehring	Homonnay	Szeged – Kiskunfélegyháza – Kistelek – Szeged	felderítés propaganda
VII. 20.	Gehring	Wilczek	Szeged – Kalocsa – Paks – Dunapataj – Szeged	felderítés propaganda
VII. 28.	Szendrey	Nedeczky	Szeged – Szentés – Csongrád – Mezőtúr – Hódmezővásárhely – Szeged	felderítés
	Albl	Szabó	Szeged – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Szeged	propaganda
VIII. 3.	Haág	Sanvéber	Szeged – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Szeged	felderítés
VIII. 4.	Haág	Sanvéber	Szeged – Kistelek – Kecskemét – Kiskőrös – Szeged	felderítés propaganda
VIII. 5.	Haág	Sanvéber	Szeged – Kiskunmajsa – Kecskemét – Szeged	felderítés propaganda

23. sz. melléklet: A cseh repülőszázadok harci bevetései, 1919. április–június

1. polni letecká setnina (összesen 36 harci repülés 63 óra 44 perc repülési idővel)

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Repülési idő	Távolság	Feladat
V. 19.	Forst	Doležel	4869/18	2h 10'		felderítés
V. 20.	Forst	Doležel	4869/18	3h 10'		felderítés
V. 21.	Forst	Doležel	4869/18	1h 08'		felderítés
V. 22.	Forst	Doležel	4869/18	2h 00'		felderítés
	Hrazdil	Weinert	27.88	1h 40'		felderítés
V. 23.	Hrazdil	Weinert	27.88	2h 15'		felderítés
	Hrazdil	Weinert	27.88	1h 50'		felderítés
V. 24.	Forst	Weinert	4869/18	2h 15'		felderítés
V. 25.	Forst	Doležel	4869/18	1h 50'		felderítés
	Hrazdil	Weinert	27.88	2h 10'		felderítés
	Hrazdil	Weinert	27.88	2h 05'		felderítés
V. 26.	Hrazdil	Weinert	27.88	1h 40'		felderítés; <i>leszállás közben megsérült Losoncon, javítva</i>
V. 28.	Pravda	Doležel	169.99	1h 55'		felderítés; <i>baleset Felbárnál</i>
V. 30.	Hrazdil	Weinert	27.64	3h 05'		felderítés
V. 31.	Hrazdil	Weinert	27.64	2h 03'		felderítés
	Hrazdil	Weinert	27.64	ismeretlen		felderítés
VI. 2.	Hrazdil	Skrejšovský	27.64	1h 50'	240 km	felderítés
VI. 7.	Hrazdil	Weinert	27.88	1h 45'	160 km	felderítés és Érsekújvár bombázása, <i>a bombák nem robbantak</i>
VI. 8.	Dohnal	Doležel	27.88		280 km	felderítés Érsekújvártól északra és Léva bombázása, <i>a bombák nem robbantak</i>
VI. 9.	Kalný	Skrejšovský	27.88	1h 20'	160 km	felderítés
VI. 13.	Forst	Weinert	129.18	2h 25'	200 km	felderítés és Léva bombázása, <i>4 bomba, 2 robbant</i>
VI. 16.	Vrecl	Doležel	27.64	2h 00'	150 km	felderítés és Léva bombázása
	Vrecl	Doležel	27.64	1h 40'	140 km	felderítés és Léva bombázása
	Vrecl	Skrejšovský	27.64	2h 15'	200 km	felderítés és Léva bombázása, <i>4 bomba az állomásra, 1 a városra S: 17.30 L: 19.35</i>
	Hrazdil	Weinert	129.18	1h 46'	140 km	felderítés és Léva bombázása
	Hrazdil	Weinert	129.18	1h 24'	130 km	felderítés és Léva bombázása, <i>3 bomba vonatra S: 18.30 L: 19.40</i>

	Brejla	Dostál	12868	1h 25'	190 km	felderítés és Léva bombázása
VI. 17.	Vrecl	Skrejšovský	27.64	1h 56'	280 km	felderítés és bombázás
	Vrecl	Skrejšovský	27.64	1h 40'	175 km	felderítés és bombázás
	Vrecl	Skrejšovský	27.64	1h 10'	155 km	felderítés és bombázás
	Vrecl	Skrejšovský	27.64	40'	90 km	felderítés és bombázás
	Forst	Doležel	129.18	1h 37'	195 km	felderítés és bombázás
	Forst	Doležel	129.18	1h 50'	210 km	felderítés és bombázás
VI. 22.	Vrecl	Skrejšovský	27.64	2h 15'	315 km	felderítés és Léva bombázása, 5×10 kg bomba
VI. 23.	Vrecl	Skrejšovský	27.64	1h 00'	140 km	felderítés és bombázás
	Vrecl	Skrejšovský	27.64	1h 30'	210 km	felderítés és bombázás

2. polní letecká setnina (összesen 36 harci repülés 67 óra 30 perc repülési idővel)

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Repülési idő	Távolság	Feladat
IV. 23.	Pospíšil	Braun	26.56	30'	60 km	felderítés Kassától délre
	Pospíšil	Braun	26.56	2h 5'	250 km	felderítés Kassa – Ungvár – Kassa
	Janhuber	Svoboda	26.64	1h	120 km	felderítés Kassától délre
IV. 27.	Pospíšil	Braun	26.56	1h 10'	140 km	üldözés Kassától délre
	Gabzdyl	Pašek	26.64	1h 15'	150 km	üldözés Kassától délre
IV. 28.	Pospíšil	Braun	26.56	1h 50'	220 km	felderítés Kassától délre
	Gabzdyl	Novotný	26.64	2h 55'	350 km	felderítés Kassától délre
	Šmahel	Svoboda	26.64	4h	480 km	felderítés; Kassa – Munkács – Kassa; <i>a vihar északra (Svidnikbe) sodorta, másnap sértetlenül tért vissza</i>
	Pospíšil	Braun	26.56	1h 30'	180 km	felderítés Nagykapos – Királyhelme <i>motorhiba miatt idő előtt visszatért</i>
IV. 30.	Šmahel	Braun	26.64	1h 10'	140 km	felderítés Csap – Kassa <i>a feladat kód, eső és alacsony felhőzet miatt nem teljesíthető, kényszerleszállt Bardějovban</i>
V. 3.	Šmahel	Braun	26.64	3h	360 km	felderítés Csap – Mándok – Kassa
	Janhuber	Navrátil	26.64	1h 10'	140 km	felderítés és tájékozódás a demarkációs vonal felett
V. 6.	Gabzdyl	Janáček	26.64	1h 20'	160 km	felderítés a demarkációs vonal felett
V. 8.	Šmahel	Svoboda	26.64	3h	360 km	felderítés Munkács – Ungvár – Kassa
	Janhuber	Navrátil	26.64	2h 20'	280 km	tájékozódás a demarkációs vonal felett
V. 12.	Janhuber	Novotný	26.64	1h 10'	140 km	felderítés Csap – Kassa

V. 13.	Janhuber	Braun	26.64	2h 20'	280 km	felderítés Csap – Miskolc – Kassa
V. 22.	Janhuber	Novotný	26.64	1h 35'	190 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
	Šmahel	Pašek	27.19	2h 10'	300 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
	Šmahel	Pašek	27.61	1h 30'	210 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
V. 23.	Janhuber	Novák	26.64	1h 35'	190 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
	Gabzdyl	Svoboda	27.61	2h 40'	360 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
V. 25.	Výtrzný	Svoboda	27.61	4h	520 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa <i>lelőtték, a repülőgép megsemmisült, a legénység súlyosan megsérült</i>
	Pospíšil	Braun	27.19	2h 20'	300 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
	Šmahel	Braun	27.19	2h 20'	320 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
V. 31.	Průdek	Novotný	26.56	2h 20'	280 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
	Matoušek	Navrátil	26.56	2h 00'	240 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
VI. 1.	Žárskij	Novák	46.34	1h 30'	220 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
VI. 2.	Žárskij	Novák	46.34	1h 5'	140 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
	Žárskij	Pašek	46.34	1h 20'	190 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
VI. 13.	Janhuber	Pašek	26.56	1h 30'	160 km	felderítés és bombázás Miskolc – Kassa
VI. 14.	Janhuber	Pašek	27.12	1h 10'	160 km	felderítés Kassa – Eperjes – Igló
VI. 15.	Janhuber	Pašek, mjr. Moršadt	27.12	2h 15'	300 km	felderítés és átrepülés Igló – Kassa – Ungvár <i>viharban, esőben és ködben végrehajtott repülés, kényszerleszállás Eperjestől keletre, ellenséges területen</i>
VI. 19.	Janhuber	Pašek, franc. kapitán	27.12	1h 45'	240 km	felderítés és átrepülés Igló – Kassa – Ungvár
VI. 20.	Janhuber	Pašek, franc. kapitán	369.178	1h 10'	140 km	felderítés és átrepülés Igló – Kassa – Ungvár <i>2 millió korona szállítása Ungvárra</i>
VI. 20.	Janhuber	Vojtěch Pašek	369.178	1h 30'	180 km	felderítés és átrepülés Ungvár – Kassa – Igló

24. sz. melléklet: A francia Escadrille BR 590 bevetései, 1919. június

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Repülési idő	Feladat
VI. 5.	Lachmann	---	S 10 279	1h 30'	felderítés
VI. 7.	Lachmann	---	S 10 279	2h 25'	felderítés
	Starý	Hamšík	Br 8288	2h 30'	felderítés és bombázás, Érsekújvár
	Soubira	Adam	Br 9052	2h 30'	felderítés és bombázás, Érsekújvár
	Fogues	Gigleux	Br 9121	2h 20'	felderítés és bombázás, Érsekújvár
	Pouliquen	Coutem	Br 9068	1h 45'	felderítés és bombázás, Érsekújvár
VI. 8.	Lachmann	---	S 10 279	1h 40'	felderítés Érsekújvár – Nagysurány S: 9.50 L: 11.30
	Starý	Hamšík	Br 8288	2h 10'	felderítés Nagysurány – Verebély – Aranyosmarót – Garamkovácsi – Léva S: 9.50 L: 12.00 bombázás Léva vasútállomás (3 bomba nem robbant fel, 2 az állomás előtti síneken csapódott be)
	Roussin	Mongardien	Br 9122	2h	felderítés és bombázás
	Roussin	Mongardien	Br 9122	2h 15'	felderítés és bombázás, Udvard (bomba nem robbant fel), Léva vasútállomás (2 bomba nem robbant fel, 1 az állomás épülete előtt robbant) S: 17.00 L: 19.15
	Starý	Hamšík	Br 8288	2h	felderítés és bombázás; Udvard (3 bomba), Perbete vasútállomás (1 bomba) S: 17.00 L: 19.00
	Soubira	Adam	Br 9052	2h	felderítés és bombázás; 6 bomba egy páncélvonatra az Udvard – Parkány vonalon (4 a közelében robbant) S: 17.00 L: 19.00
VI. 9.	Fogues	Gigleux	Br 9121	4h 25'	felderítés és bombázás
	Fogues	Gigleux	Br 9121		felderítés és bombázás
	Lachmann	---	S 10 279	1h 20'	felderítés és bombázás
VI. 10.	Lachmann	---	S 10 279	1h 10'	felderítés
	Soubira	Gigleux	Br 9052	1h 20'	felderítés
	Soubira	Gigleux	Br 9052	1h 40'	felderítés
	Pouliquen	Hamšík	Br 9068	2h 45'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	1h 30'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	3h 40'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288		felderítés és bombázás
	Roussin	Mongardien	Br 9122	2h 30'	felderítés és bombázás
	Roussin	Mongardien	Br 9122	3h 40'	felderítés és bombázás
	Roussin	Mongardien	Br 9122		felderítés és bombázás

	Pouliquen	Geyer	Br 9068	3h 40'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Geyer	Br 9068		felderítés és bombázás
	Fogues	Ellner	Br 9121	5h 20'	felderítés és bombázás
	Fogues	Ellner	Br 9121		felderítés és bombázás
	Fogues	Ellner	Br 9121		felderítés és bombázás
VI. 11.	Lachmann	---	S 10 279	2h 10'	felderítés
VI. 12.	Roussin	Gigleux	Br 9122	3h 35'	felderítés és bombázás, Győr
	Roussin	Gigleux	Br 9122		felderítés és bombázás, Győr
VI. 13.	Roussin	Gigleux	Br 9122	2h 30'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	2h 45'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Coutem	Br 9068	2h 45'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	2h 30'	felderítés és bombázás
	Fogues	Ellner	Br 9121	2h 30'	felderítés és bombázás
VI. 14.	Starý	Hamšík	Br 8288	2h	felderítés és bombázás
VI. 15.	Fogues	Ellner	Br 9121	2h 30'	felderítés és bombázás
VI. 16.	Starý	Hamšík	Br 8288	2h 15'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	1h 10'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	1h 30'	felderítés és bombázás
	Soubira	Lachmann	Br 9052	1h 55'	felderítés és bombázás
	Soubira	Ellner	Br 9052	1h 05'	felderítés és bombázás
	Soubira	Ellner	Br 9052	1h 40'	felderítés és bombázás
	Soubira	Roussin	Br 9052	40'	felderítés és bombázás
VI. 17.	Roussin	Gigleux	Br 9117	2h 30'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	2h	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	1h 30'	felderítés és bombázás
	Starý	Hamšík	Br 8288	1h 15'	felderítés és bombázás
	Soubira	Gigleux	Br 9052	1h 45'	felderítés és bombázás
	Soubira	Gigleux	Br 9052	1h 50'	felderítés és bombázás
VI. 18.	Roussin	Geyer	Br 9117	1h	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Hamšík	Br 8288	1h 40'	felderítés és bombázás

	Pouliquen	Hamšík	Br 8288	1h	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Hamšík	Br 8288	1h 40'	felderítés és bombázás
	Soubira	Ellner	Br 9052	1h 45'	felderítés és bombázás
	Soubira	Ellner	Br 9052	2h 5'	felderítés és bombázás
	Roussin	Geyer	Br 9117	1h 50'	felderítés és bombázás
	Roussin	Geyer	Br 9117	1h 45'	felderítés és bombázás
VI. 19.	Pouliquen	Ellner	Br 8288	2h	felderítés és bombázás
VI. 20.	Roussin	Adam	Br 9117	30'	felderítés és bombázás
	Roussin	Adam	Br 9117	40'	felderítés és bombázás
	Roussin	Geyer	Br 9117	2h 15'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Ellner	Br 8288	1h 30'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Ellner	Br 8288	45'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Ellner	Br 8288	45'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Ellner	Br 8288	1h 30'	felderítés és bombázás
	Fogues	Comboul	Br 9121	4h 10'	felderítés és bombázás
	Fogues	Comboul	Br 9121		felderítés és bombázás
Fogues	Comboul	Br 9121	felderítés és bombázás		
VI. 21.	Soubira	Ellner	Br 9052	2h 20'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Hamšík	Br 9068	1h 30'	felderítés és bombázás
VI. 22.	Starý	Adam	Br 8288	2h	felderítés és bombázás, <i>Léva (3×20 kg bomba)</i>
	Soubira	Lachmann	Br 9052	2h 5'	felderítés és bombázás, <i>Léva (3×20 kg bomba)</i>
	Fogues	Comboul	Br 9121	1h 50'	felderítés és bombázás, <i>Léva (3×20 kg bomba)</i>
	Pouliquen	Hamšík	Br 9068	2h 30'	felderítés és bombázás, <i>Léva (3×20 kg bomba)</i>
	Roussin	Ellner	Br 9117	2h 30'	felderítés és bombázás, <i>Léva (3×20 kg bomba)</i>
	Pariset	Geyer	Br 9115	1h 30'	felderítés és bombázás, <i>Léva (5×10 kg bomba)</i>
VI. 23.	Pariset	Gigleux	Br 9115	1h 30'	felderítés és bombázás
	Pouliquen	Ellner	Br 9068	2h	felderítés és bombázás

Összesen 82 harci repülés 149 óra repülési idővel. Br = Bréguet, S = SPAD

25. sz. melléklet: A francia Escadrille BR 508 ismert bevetései, 1919. március–július

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
III. 25.	Picot	Charmette	Bréguet	Szeged – Kistelek – Kiskunfélegyháza – Vecsés – Budapest – Dömsöd – Kunszentmiklós – Kecskemét – Szeged S: 14.45 L: 17.45	felderítés
	de Moussac	Gruvel	Bréguet	Szeged – Kiskunhalas – Soltvadkert – Kiskőrös – Csengőd – Fülöpszállás – Szabadszállás – Kunszentmiklós – Szalkszentmárton – Dunavecse – Apostag – Dunaegyháza – Solt – Harta – Kiskőrös – Kiskunhalas – Szeged S: 14.45 L: 17.45	felderítés
III. 27.	de Moussac	Charmette	Bréguet	Szeged – Orosháza – Mezőberény – Békés – Sarkad – Gyula – Békéscsaba – Kétegyháza – Mezőkovácsháza – Tótkomlós – Szeged S: 9.10 L: 11.35	felderítés
	???	???		Szeged – Baja – Pécs – Szeged	felderítés
III. 28.	de Moussac	Charmette	Bréguet	Szeged – Makó – Simande – Arad – Temesvár S: 9.20 L: 11.20	felderítés
IV. 2.	Lecorps	Gruvel	Bréguet	Temesvár – Arad – Simánd – Gyula – Békéscsaba – Orosháza – Tótkomlós – Battonya – Pécska – Temesvár S: 14.30 L: 16.55	felderítés
IV. 4.	Lecorps	Charmette	Bréguet	Temesvár – Kétegyháza – Gyula – Békéscsaba – Orosháza – Hódmezővásárhely – Szeged – Makó – Temesvár S: 14.10 L: 17.00	felderítés
IV. 6.	de Moussac	Gruvel	Bréguet	Temesvár – Győrök – Agri – Ternova – Okres – Belényesújlak – Belényes – a Fekete-Kőrös völgye – a vaskohi vasúti végállomásig – a Maros völgye Berzovától Lippáig – Temesvár S: 13.30 L: 16.05	felderítés
IV. 7.	Lecorps	Charmette	Bréguet	Temesvár – Pécska – Battonya – Mezőhegyes – Tótkomlós – Orosháza – Szentes – Hódmezővásárhely – Makó – Apátfalva – Temesvár S: 14.00 L: 16.40	felderítés
IV. 15.	de Moussac	Gruvel		Temesvár – Kétegyháza – Békéscsaba – Medgyesbodzás – Mezőhegyes – Pécska – Temesvár S: 9.00 L: 11.20	felderítés
IV. 17.	Picot	Charmette		Temesvár – Hódmezővásárhely – Földeák – Makó – Temesvár S: 9.25 L: 10.55	felderítés
V. 19.	???	???		Szeged – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Szeged	felderítés
V. 20.	???	???		Szeged – Kistelek – Kecskemét – Szeged	felderítés
V. 21.	???	???	Dorand	Szeged – Kistelek – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Kiskőrös – Kiskunhalas – Szabadka – Szeged S: 15.15 L: 18.00	felderítés
V. 24.	???	???	Dorand	Szeged – Kistelek – Csány – Tisza vonala – Szeged S: 6.00 L: 10.45	felderítés
V. 31.	???	???		Szeged – a Duna vonala Baja és Dunaföldvár között – Szeged	felderítés

VI. 30.	???	???		Szeged – Kistelek – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Nagykőrös – Szolnok – Szeged	felderítés
	???	???		Szeged – Baja – Szeged (3 bevetés, nem elkülöníthető tisztán)	felderítés
VII. 5.	???	???		Szeged – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Nagykőrös – Cegléd – Szolnok – Szeged (2 bevetés reggel)	felderítés
VII. 12.	???	???		Szeged – Kistelek – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Kiskunhalas – Szeged	felderítés
VII. 13.	???	???		Szeged – Kistelek – Kiskunfélegyháza – Kecskemét – Kiskunhalas – Szeged	felderítés
VII. 18.	???	???		Szeged – Kistelek – ??? – Szeged	felderítés
VII. 19.	???	???		Szeged – Kistelek – Csongrád – Mindszent – Szeged	felderítés
VII. 20.	???	???		Szeged – Csongrád – Szolnok – Tiszaúj(?) – Kunszentmárton (Abonyból, Törökszentmiklósból) – Szeged S: 10.30 L: 12.50	felderítés
VII. 21.	???	???		Szeged – az útvonal érintette: Hódmezővásárhely, Orosháza, Tótkomlós, Maros, Apátfalva, Nagylac – Szeged S: 5.00 L: 8.00	felderítés
	???	???		S: 9.00 L: 12.00	felderítés
VII. 24.	Bernard	Regnier		Szeged – az útvonal érintette: Hódmezővásárhely, Mindszent, Szentes, Kunszentmárton, Öcsöd – Szeged Esc. BR 523	felderítés
VII. 29.	???	???		Szeged – Kiskunhalas – Kecskemét – Kiskunfélegyháza – Szeged	felderítés
VII. 31.	???	???		Szeged – Kistelek <i>kényszerleszállás</i>	felderítés