



HAJDU PÉTER*

A MAGYAR PHÖNIX C.I-ES REPÜLŐGÉPEK TÖRTÉNETE

II. RÉSZ

5. ÁBRA.
A mátyásföldi hangárban álló aszódi gyártású Phönixeket még a Lloyd-os géppuskakörssínnel szerelték fel
(Forrás: Winkler Aero Archiv)

A szerző cikksorozata első részében bemutatta a Phönix C.I repülőgép fejlesztését – annak részeként a Sparmann szárnyat – és a fronttapszlatok alapján végrehajtott módosításokat. Ismertette az első Magyarországra került Phönix C.I-es bevetéseit. A tanulmány második részében az aszódi gyártás, és a Nemzeti Hadsereg által vásárolt osztrák Phönixek történetét mutatja be.

A VÖRÖS CSILLAGOS LLOYD PHÖNIXEK

Az aszódi Magyar Lloyd Repülőgép és Motorgyár Rt.-t Heinrich Bier alapította, aki egyben a lipcsei Deutsche Flugzeug Werke (DFW) műszaki igazgatója is volt. A DFW leányvállalata-

ként, a magyar cég 1914 májusában az aszódi állami nevelőintézet karoszeria- és asztalos üzemébe települt [29] [41]. Kezdetben az intézet lakóival és néhány lipcsei munkással indult el a gyártás. A háború első felében a saját fejlesztésű Lloyd felderítő repülőket (C. I.–V. szériákat) gyártották, amely példányok vegyes fogadtatásra találtak a frontokon. 1917-től Aviatik C.I-es felderítő és D.I-es vadászrepülőgép licencgyártására tértek át, de meglehetősen nagy munkaráfordítással, amit az [29] [41] elkészült alacsony darabszám bizonyított (a háború alatt 400 munkás 279 repülőgépet adott át). A gyárban¹² jelentős repülőgép-fejlesztés is folyt: 20 darab prototípust építettek az évek során, de azok többnyire nem voltak sikere-

sek, ezért tértek át a bevált licencképekre gyártására [29] [37] [41] [44]. A termelést budapesti telephelyű beszállítók is segítették, köztük a benzintartályokat és a jellegzetes motorhűtőt készítő Automobil Hűtőgyár (Hefa), a Daimler-motorokat is gyártó Magyar Általános Gépgyár (MÁG) vagy a jó hatásfokú, korszerű légcsavarkat szállító Első Magyar Légcsavarogógyár. [29] [37] [41] [44]

A háború végén az aszódi Lloyd gyárban két típust gyártottak, az egyik a 225LE-s Daimler-motorral felszerelt Aviatik-Berg D.I-es vadászgép volt. A 348-as sorozatszámú gépből 70 db készült el 1918. október 31-ig, de ezek többsége motor nélkül állt a gyárban, és idővel átkerült a cinkotai repülőszertárba. Csak 10 db motoros

¹² Az aszódi Lloyd gyárról, és az ott készült repülőgépekről bővebben: Horváth Fruzsina, Moharós István, Pokorádi László, „A Magyar Lloyd Repülőgép és Motorgyár Rt. története” Haditechnika LII. évf. 2. szám (2018): 65–71. o. DOI: 10.23713/HT.52.2.14

* Repüléstörténelmi kutató, szakíró. ORCID: 0000-0002-8841-4173



példány került a vörös repülőcsapatokhoz 1919. áprilisában. [28] [29]

A másik repülőgép a Phönix C.I fel-derítő volt 49-es sorozatszám- mal, amelyből 100 darabot rendeltek, és 1918. december és 1919. március között kellett volna elkészülniük. [24] [29] Ok- tóber 31-én 20 darab gyártásáról je- lentették, hogy „folyamatban” volt, de a rendelkezésre álló forrásokban nem le- lehet fel, hogy ezek közül mennyi készült el [29]. A Lloyd gyárat 1919. áp- rilis 20-án be akarták olvasztani a má- sik két magyarországi repülőgyárba, ennek elkerülése érdekében nyers- anyagokat szereztek, és felpörgették a gyártást. A Bergek mellett további 15 új Phönixet szereltek össze. Masson

Tivadar üzemvezető visszaemlékezé- sében összesen 35 befejezett gyors- felderítőt említ [29]. Az eredeti 121-es osztrák Phönixektől a Lloyd-os 49-es sorozatúak több eltérést is mutatnak. Hiero motor helyet kisebb teljesít- ményű Daimler-motorokat használtak. A motorburkoló lemezek is eltértek¹³, azokat az osztrák gyártásokkal ellen- tétben felül is takarólemezrel látták el. [24] A megfigyelőülés géppuska- tartó körsínje is különbözik a két gyártás között [24], az aszódi oldalról is zárt lett, a légáramlást segítő rések- kel ellátott eredeti („kései”) verzióval szemben. Nem maradt fenn azonban adat arról, hogy hány példányt láttak el ténylegesen 200 vagy 225 LE-s Da-

imler-motorral [29]. Mivel néhány da- rab került ki a csapatokhoz, valószínű, hogy a Phönixek egy része is motor nélkül állhatott a gyárban vagy Cinko- tán. A rendelkezésre álló fényképeken azonban kizárólag 225 LE-s motorral voltak felszerelve.

Amivel még kitűntek a Phönixek az 1919-ben épült magyar repülőgé- pek közül, az a tereptarka festés volt [41]. Az alapszín két fajta szürke volt, a faroknál sötétebb árnyalattal, lásd 49.11-est [10. ábra]. Erre mázoltak két tónusú kamuflázst, az egyik vélemény szerint szürke-sötétszürke¹⁴ színűt, más vélemények szerint világossár- ga-középszöldet. [24] Az utóbbit erősí- ti az a vászondarab, amit egy hasonló mintázatú Phönix roncsról vágtak le az olasz fronton. [24] Az anyag zöld színű volt. Érdekeség, hogy a vörös csillag felségelet nem fehér négyzet- be mázolták – ahogy a többi gépen –, hanem a csillagot csak egy párcentis fehér színű sávval keretítették.

Néhány írott forráson kívül csak fotókra támaszkodhatunk a „vörös” Phönixek alkalmazásával kapcsolat- ban. Először a Kaposvári 1. Vörös Re- pülőszázad 1919. május 12-ei jelentésé- ben [35; 111. o.] szerepel a 49.01-es és a 49.02-es lajstromú Phönix. Ez való- színűleg csak terv volt, mert se előtte és utána sem szerepelnek a nyilván- tartásokban Phönix C.I-esek Kaposvá- ron, és a visszaemlékezők sem tesznek róluk említést.

A Rákosi 3. Vörös Repülőszázad azonban bizonyíthatóan repülte a tí- pust. Az oda beosztott Troján Gyula memoárjában [31] írja, hogy a rákosi repülőtéren „három nagy pony- va-hangár állott, tele U.C.I., Phönix és Brandenburgi típusú gépekkel”. Írásos jelentésben [30] egyszer sze- repelt, a század fényképésze, Üve- ges József által készített fotókon azonban legalább négy Phönixet használt az egység. A 49.02, 49.03, 49.05 és egy ismertelen azonosító számú „másfélszárnyú” látható a ké- peken. Az ismertelen lajstromszámú (amivel Szopkó Jenő és Bencze Ist-



6. ÁBRA. Szopkó Jenő és Bencze István által repült és balesetet szenvedett, orra állt, ismeretlen lajstromszámú gyorsfelderítő gép a rákosi repülőtéren, amit tévesen a 49.03-asként azonosítottak. A szárnyak felső részén téglalap formájú utólagos javítások a). A rákosi repülőtéren szintén orra állt a 49.03-as. Jól látható, hogy a foltozása, a csillagok nagysága eltér az a) képen látható Phönix C.I-estől b) (Forrás: Winkler Aero Archív)



¹³ A felső szárnyak törzs feletti része és a motor karbantartó nyílásai is különbözök, de az aszódiakról hiányoznak olyan „apróságok”, mint pl. az áramvo- nalas burkolatú iránytű a pilótafülke külső jobb oldalán.

¹⁴ A korabeli festéssel kapcsolatban csak egyetlen megbízható forrással rendelkezünk: a bécsi Technisches Museumban kiállított Aviatik-Berg D.I típusú 101.37-es jelzésű repülőgéppel. A megmaradt eredeti festést szerteágazó és alapos műszeres vizsgálatnak vetették alá. Az eredmények alapján a 1918- as színek hasonlítanak a következőkre, a német RAL színskála szerint: RAL 7036 platinaszürke; RAL 7012 bazaltszürke; RAL 1015 világos elefántcsont (sárga).



7. ÁBRA. A 225 LE-s Daimler-motorral felszerelt 49.05-ös. A rendelkezésre álló fotók alapján a vörös csillagos Phönixeket ezzel a motorral látták el (Forrás: Winkler Aero Archiv)

ván balesetezett) repülőgép több hazai és külföldi kiadványban [24] tévesen 49.03-asként szerepel, pedig a két gépnek eltérő a foltozása. Nem is beszélve arról, hogy a Szopkó-Bencze-féle gép a jobb szárnyára fordult (6.a ábra), míg a 49.03-as a balra (6.b ábra). A 3. század kimutatásában a Szopkó-Bencze páros csak egyszer repült együtt: 1919. 04. 29-én, Rákos – Vác – Ipoly-völgye – Pálmonostor – Rákos útvonalon felderítés-propaganda feladattal, de a repülő típusát és számát nem adták meg [31; 45. o.]. (Összehasonlításként, a konkurens UFAG C.I-ből akár 16-17 bevetésre alkalmas példány is volt egyszerre a vörös repülő századoknál, jelezve, [25] hogy a gyorsfelderítőknél melyik típus dominál.)

Május 25-én Miskolcot súlyos légitámadás érte [28], a bombázásban öt halott és nyolc sérült maradt a város utcáin. A környéken repült a csehszlovákok 27.19 jelzésű Brandenburg gépe, a 2. Letecká Setnina¹⁵ állományából. A repülőt Miskolc felett váratlanul lövedékek érték, a cseh legénység szerint a lövések egy „bolsevik Phönix típusú gépről” jöttek. [28] A megfigyelő géppuskatüzének fedezete mellett sikerült elmenekülniük. A csehszlovákok jól ismerték a 121.50 jelzésű¹⁶ Phönix C.I-est, ami az egyetlen ismert „másfél szárnyú” repülőgépként harcolt

a magyarok ellen. [28] [43; 22–27 o.] Magyar részről egyetlen bevetés [31] ismert a környéken, éppen a vörös 3. repülőszázadtól, de ismét nem jelentették le a gép lajstromszámát. Skokán János pilóta, Erthner (?) Lajos megfigyelővel 06:45-kor szállt fel és repült Rákos – Tiszaluc – Szikszó – Sajószentpéter – Miskolc – Mezőtárkány útvonalon, és végzett felderítést, valamint repülőtér-keresést. Mezőtárkányon motorhiba miatt leszálltak, javítás után, 09:45-kor ismét felszálltak, és ott landoltak 11:55-kor. Ha a bombázás időpontját – 09:15 körül – figyelembe vesszük, megvan a kokárdás Brandenburg lehetséges támadója. A Rákosi század, végül egy



8. ÁBRA. A háttérben egy nem azonosítható aszói gyorsfelderítő áll. A század fotográfusának, Üveges Józsefnek köszönhetően, kizárólag a felvételekről tudható, hogy ezek a repülők egyáltalán léteztek (Forrás: Winkler Aero Archiv)

különítménnyel Pásztóra, majd Losoncra települt [31; 40–46. o.], onnan támogatta a földi csapatok harcait.

Július 20-án a Tiszai offenzíva támogatására a [31][36][40] század nagy része – négy üzemképes repülővel – a mezőtárkányi leszállóhelyre települt, ott az egyik nem azonosított Phönixről fénykép [27] is készült. Onnan hamarosan Ongára repültek [30] át. Július 28-án történt az egyetlen dokumentált [30; 16. o.] vörös Phönix-bevetés: Kremo Ambrus pilóta és Nagy-Józsa György megfigyelő, a 49.02-sel 11:00-kor startolt Ongáról és Tiszafüred térségében végeztek felderítést, majd 12:05-kor landoltak. A megfigyelő szerint ellenséget nemigen láttak. A Tiszai front napokon belül összeomlott [36][40], a repülős

9. ÁBRA. A mezőtárkányi leszállóhelyen álló ismeretlen Lloyd Phönix. Onnan hamarosan Ongára települtek, itt a 49.02-es bevetést repült a Tisza felett (Forrás: Winkler Aero Archiv)

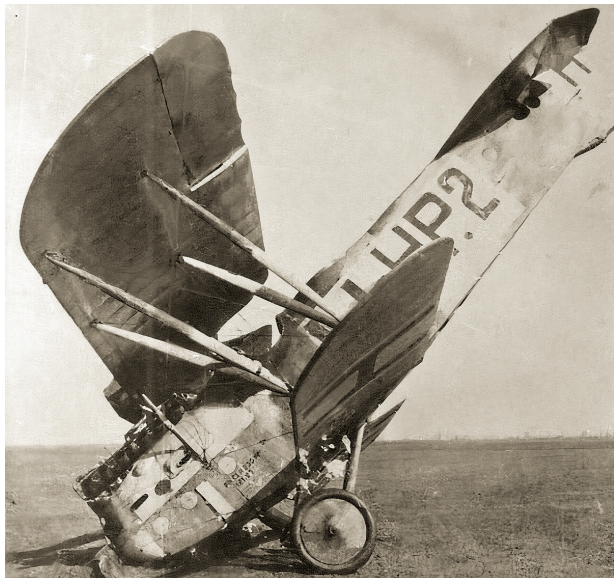
¹⁵ A csehszlovák 2. repülőszázad. Általában 2-4 bevethető repülővel rendelkeztek. 1919. 04. 12-én érkeztek a kassai repülőtérre, 06. 03-án visszatértek feltöltésre Maraticébe. Június közepén Igló repülőtérre költöztek, de 06. 20-án a vihar megrongálta a hangárt és a repülőgépeket, így gyakorlatilag kiestek a hátralévő harcokból. 33 bevetést végeztek, főleg Miskolc – Putnok – Csap térségében. [24][28][40]

¹⁶ Az 50-es az első a „kései gyártású” 121-esek közül, és abban ugyancsak első, hogy az új kétszínű, felhőszűrő árnyékolású kamuflázssal festették le (mint az aszói gyártásúakat). Rögtönözve egy régi csövázás géppuska körsínnel szerelték fel a gépet, amely 1918 decemberétől a prágai repülőszázadhoz tartozott, onnan helyezték át 1919 májusában a 2. repülőszázadhoz. Ott a V. 27., VI. 09., VI.17. állományjelentésekben szerepelt. [24][28]



10. ÁBRA.
Román tiszt áll
a 49.11-es számú gép előtt.
Megfigyelhető az üzemi
alapozó festés,
és a kis gyári szám
(Forrás: Winkler Aero Archiv)

11. ÁBRA.
A titokban vásárolt osztrák
gyártású 121.82-es a Nemzeti
Hadsereg állományában
a H-HP.2 lajstromszámot
kapta. Gyári világosszürke
vászonnal burkolták, és
Priesel géppuskakörsínnel
szerelték fel
(Forrás: Winkler Aero Archiv)



alakulatok is igyekeztek visszavonulni a Dunántúlra [28].

A július végi vesztes tisztai ütközetek után a Tanácsköztársaság Kormányzótanácsa augusztus 1-jén lemondott, majd a románok augusztus 4-én bevonultak Budapestre. Aszódon négy üzemképes repülőgép állt a gyár hangárjában [38]. A román dzsidások érkezése előtt a csillagokat fehérre festették, és az egyik gépnek sikerült az ágyútűzben felszállnia és elrepülnie. „A repülőteret átvették Olario főhadnagy vezetésével. A megmaradt három gépet lefoglalta és útrakész állapotba rendelte. Az első gépet berepülésnél a pilóta fejre állította, légcsavartórésszel, szárny sérüléssel nem mehetett útra. A második gépen a tér közepén a motorindításnál a gázosító visszavágott, a benzin meggyulladt...” [38] és csak a harmadiknak sikerült a kilátásba helyezett botozás miatt elrepülnie.

A gépek típusára nem volt utalás, de az nem életszerű, hogy magyar pilótát román kísérő nélkül engedték volna felszállni. A hivatalos HM kárjelentés [46, 45. o.] alapján az aszódi repülőgyárban 4 db kész, motorral ellátott Phönixet zsákmányoltak a románok, egyenként 190 000 korona értékben. A cinkotai anyagszertárból elvittekről nincs pontos [45] [47] adat, mert a repülőgéptípusokat nem jelölték. Román források [47; 40. o.] szerint a 49.03, 49.05, 49.10, 233.32 (?) Phönixeket zsákmányolták. Fénykép alapján tudjuk, hogy a gyári festésű 49.11 is (10. ábra) román kézbe került. Napjainkban a dokumentumok és források hiánya miatt nem tudunk pontos választ adni arra a kérdésre, hogy a közel három tucat magyar Phönixnek többségének mi lett a sorsa.

Továbbá arról sincs információ, hogy a Dunántúlra menekült repülők között voltak-e Phönixek. A vörös repülőcsapatok közül a mátyásföldi 8. harci repülőszázad (121.53-as üzemeltetője) és a győri 4. repülőszázad teljesen, a kaposvári 1. repülőszázad kis mértékben, a kecskeméti 5. repülőszázad nagyrészt át tudta menteni repülőanyagát¹⁷ és vonatját Szombathelyre [28] [46]. A rákosi 3. repülőszázad vonatszerelvényét a románok Gödöllőnél [38] [46] elfogták, de a repképes repülőket korábban sikerült [46; 41. o.] a Dunántúlra biztonságos helyre¹⁸ átrepülni. A néhány nappal korábban [27] bevetést repülő 49.02-es se szerepel a zsákmánylistában, egyike lehetett azoknak az eszközöknek, amelyeknek sikerült az átrepülés. Azt is tudjuk, hogy a rákosi repülőtéren feltöltés alatt álló 7. repülőszázad pilótái is parancsot kaptak a működőképes repülő átrepülésére [31]. Hány László parancsnok 20 évvel később [28] harminc repülőgépre emlékszik Szombathelyen, de csak kevés volt bevethető a jelentések [32] alapján.

AZ ELLENFORRADALMI ERŐK 121-ES PHÖNIXEI

A szervezkedő emigráns magyar ellenforradalmi erők – Anti Bolsevista Comité (ABC) – három helyen gyü-

lekezett 1919 nyarán: Bethlen István gróf arisztokratákból, politikusokból álló köre Bécsben, Lehár Antal ezredes különítménye a feldbachi hadifogolytáborban (Grazi csoport), és a francia megszállású Szegeden, a Károlyi Gyula ellenforradalmi kormánya által felállított, Horthy Miklós vezette Nemzeti Hadsereg. [40] Repülőgépekkel csak a szegediek rendelkeztek [33][43], itt volt Magyarország legnagyobb repülőállomása a volt 5. (Flek- Fliegerersatzkompanie) repülőpótszázaddal, és egy repülőgép-javító műhellyel. Ide sikerült részben átmenteni a korábbi Flek 9. és 15. aradi repülőit is, és további néhány gép átmenekült a lugosi és az újvidéki repülőterekről is [34]. Kiképző alakulatokról lévén szó, a repülőgépek kis teljesítményű kiképzőrepülőgépek voltak. A háború vége felé használták a frontról kivont, de ezektől némileg modernebb Brandenburg B.I-es és C.I-es repülőket is. Ez az eszköz- és pilótaállomány kiegészült a vörös uralom elől átmenekített repülőekkel, és személyzetükkel. [33][43] A június 6-án felállított szegedi 1. repülőszázad 8 db kétüléses repülővel alakult meg. A franciák engedélyével június végétől felderítő és propaganda bevetéseket végeztek az Alföld felett [33][43], nemzeti háromszínű jelzéssel, de töltetlen géppuskákkal. [39] A javítóműhely üzemszünete miatt, egyes jelentések szerint 50 db gép [33] várt javításra.

A katonai vezetés július 27-én azzal a kéréssel fordult a hadügyminiszterhez, hogy Bethlen grófon keresztül Bécsből szerezzenek be gépeket, mivel „a jelenleg rendelkezésünkre álló, illetve a közeljövőben Szegeden elkészülő csekély számú géppel (összesen 10 gép) a repülő csapatok nem lesznek képesek a rájuk háruló feladatoknak (propaganda, felderítés, harcban való részvétel, bombatámadások, összeköttetés a csapatok között stb.) megfelelni”. [33; 47. o.] Öt repülőszázad felállítását tervezve, 40-45 repülőgép megvásárlását

¹⁷ Ezekből 3 db átrepült Szombathelyre, a nem repképeseket vasúton szállították. (Népszava, 1979. 03. 21).

¹⁸ Bár augusztus 4-én Budapestet elfoglalták a román csapatok, Vácon és Nagymaroson még augusztus 6-án is keltek át a Dunán jelentős magyar csapatrészek, és lehettek köztük a repülő alakulatokhoz tartozó személyek, illetve alegységek is. Csak a Székely Dandár 3600 fővel, 8 üteggel, 1200 málhás állattal érte el a Dunántúlt [38] (Visegrádról távirón kapcsolatba léptek a Nemzeti Hadsereggel).



12. ÁBRA.
A miskolci repülőterre telepített H-OP.19-esről már leszerelték a géppuskakörsínt. A repülőállomást a politikai helyzet alakulása miatt építették ki (Forrás: Winkler Aero Archiv)

tartották szükségesnek. Egy héttel később már csökkentek az igények, eszerint: „...a közeljövőben bekövetkező hadműveletek végrehajtásához Bécsből sürgősen Szegedre küldendő ... lehetőleg nagyszámú, de legalább 12 repülőgép, 600 km-t felülmúló akciórádiusszal, a gépek nagyobb részének a pilótán kívül megfigyelő befogadására is alkalmasnak kell lennie...”. [33;47. o.] Az anyagi források rendelkezésre álltak, ugyanis korábban az ABC-hez tartozó tisztek egy csoportja Magyarország (Tanácsköztársaság) bécsi nagykövetségéről 1919. május 2-án jelentős mennyiségű pénzt rabolt el [40]. Ebből a pénzből finanszírozta Bethlen köre az ABC működési és propagandatevékenységét (röplapok, Pester Lloyd újság) és a fegyvervásárlásokat. A szervezkedő ellenforradalmi katonai erőknek puskákat, löszert, teherautókat, rádióállomásokat, repülőket vásárol-

tak, amely eszközöket titkos raktárakban tároltak [40].

Szeptember 1-jén Vogt Valdemár ezredes, a szegedi kormány bécsi katonai megbízottja jelentette, hogy nyolc – indulásra kész – repülőgép áll a Bécs melletti Hennersdorf magánrepülőterén további utasításra várva, és két javítás alatt álló együléses¹⁹ repülőgépet a Phönix repülőgépgyártól megvásároltak [32]. A Hennersdorfban álló repülőgépek osztrák gyártású, Phönix C.I kétüléses gyorsfelderítők voltak. [26] [35] Ezek hazahozatalára azonban csak 1920 elején került sor, valószínűleg a fehérterrortól érkező hírek hatására a szociáldemokrata osztrák vezetés visszatarthatta a gépeket. [35]

A Dunántúlra 1919 augusztus elején bevonuló Nemzeti Hadsereg szétverte az ellenálló vörös alakulatokat²⁰, de a katonák többsége – köztük a megmaradt repülőegységek –, átállt hozzájuk. Szombathelyen a repülőgépek

csillagait fehérre mázolták, rájuk pedig fekete „H” betűt festettek. [28] [35] [40]. Augusztus 13-án a fővezérség Siófokra²¹ költözött, ahol 2-3 egykori győri repülőgépből, a szegediekkel való kapcsolattartás céljából repülőkülönítményt alakítottak. A gépek néhány röpcédulaszóráson kívül főleg futárszolgálatot végeztek a különböző repülőterek között [33].

November 14–16. között a Nemzeti Hadsereg bevonult Budapestre. Siófokról és Szombathelyről nyolc repülőgépet Bicskére telepítettek át, a művelet légi támogatására. [36] Ezekkel a gépekkel töltötték fel a korábban megalkotott budapesti repülőszázadot. A Szombathelyen maradt század további két működőképes Fokkert jelentett decemberben. [36] A siófoki különítmény és a szegedi két század (egyik kiképző) is hasonlóan csak néhány bevethető géppel rendelkezett [33]. Egy 1919. december 28-i keltezésű ki-

¹⁹ A Phönix D.I-es vadászrepülőkről bővebben: Czirók Zoltán. „A póttankos haditengerészeti vadászgépek rejtélyei” Haditechnika LVI. évf. 1. szám (2022): 72–75. o. DOI: 10.23713/HT.56.1.15

²⁰ Több településen polgárháborús helyzet alakult ki, például Székesfehérváron csak páncélvonatok bevetésével tudták a helyi vöröskatonákat lefegyverezni. Harci repülőket bevetéséről nem tudunk, ennek egyik oka lehet, hogy szigorú repülési tilalmat rendelt el a Nemzeti Hadsereg parancsnoksága.

²¹ A Nemzeti Hadsereg vonulását Szegedről repülőgépek is biztosították: augusztus 3-án, 4-én és 5-én Haág Ágoston pilóta és Sanweber József megfigyelő a Dél-Alföld felett végzett felderítéseket, majd augusztus 13-án Cserich Ferenc egy Brandenburg repülőgéppel Horthy Miklóst repülte át Siófokra.

13. ÁBRA.

A festése és a betűk formája alapján a H-HP.3-asz Azsodon polgárisították. A jobbra lévő korábbi 121-es azonban Szegeden alakíthatták át, a kis „H” felségjele egyik ismert „javított” Phönixszel megegyezik
(Forrás: Winkler Aero Archiv)



HIVATKOZÁSOK

- [24] Varriale, Paolo. Phönix C.I [Windsock Datafile 150], Albatros Productions Ltd., Berkhamsted UK. 2011.;
- [25] Czírók Zoltán. „Az UFAG C.I felderítőgép I. rész”, Haditechnika 2012. 4. sz. pp. 16–21.
- [26] Bonhardt Attila, Sárhídi Gyula, Winkler László. A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete Budapest: Zrínyi Kiadó, 1992;
- [27] Czírók Zoltán. Katonai repülő Mezőtárkányon – 1919. A Heves Megyei Levéltár közleményei 19., Eger 2010. pp. 177–190.;
- [28] Czírók Zoltán. „Az első légi háború Magyarországon felett – 1919.” Hadtörténelmi Közlemények 124. évf. 2. sz. (2011). pp. 335–364;
- [29] Czírók Zoltán. „A magyar repülőcsapatok 1918–1919. évi történetéhez” Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. 3. sz. (2009) pp. 603–634.;
- [30] Czírók Zoltán. „Repülőszázadok Ongán – 1919” 4. rész. Ongai Kékdaru. 2010. február pp. 10–11. <http://www.okeonga.hu/kekdaru/1002> (Letöltve: 2020.2.12);
- [31] Czírók Zoltán. „Hadirepülő Rákoson (1918–1919).” Magyar Repüléstörténelmi Társaság évkönyve, 2011. pp. 33–48.;
- [32] Czírók Zoltán. „Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920–1921.” Hadtörténelmi Közlemények 126. évf. 3. sz. (2013) pp. 791–801.;
- [33] Czírók Zoltán. A szegedi katonai repülés első világháború utáni történetéhez. Belvedere Meridionale, 2006. 7–8. sz. pp. 43–51.;
- [34] Czírók Zoltán. A Monarchia öröksége. Repüléstörténelmi Konferencia Közleményei, 2006. pp. 5–14.;
- [35] Csanádi Norbert, Nagyváradai Sándor, Winkler László. A magyar repülés története. Budapest: Műszaki, 1977;
- [36] Hajdu Péter. „A magyar Fokker D.VII-es vadászrepülőgépek története II. rész” Haditechnika, 2020/4. <https://doi.org/10.23713/HT.54.4.14>;
- [37] Gellért Tibor. Adalékok a magyar polgári demokratikus forradalom és a Tanácsköztársaság légierjének történetéhez. Hadtörténelmi Közlemények, 1965. 3. sz. pp. 502–523.;
- [38] Horváth Lajos. Katonák a Rákos és a Galga mentén 1918–1919-ben. Gödöllő: műv. kp., 1989.;
- [39] Magyar Sándor. Álmodni mertünk. Aero & Rádió Kft. Bp. 1991.;
- [40] Magyarország az első világháborúban. Lexikon. Budapest Petit Real, 1999.;
- [41] Nagyváradai Sándor, M. Szabó Miklós, Winkler László. Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből, Budapest: Műszaki, 1986.;
- [42] Olasz Lajos. „Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években.” Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. 3. sz. (2009) pp. 635–676.;
- [43] Pusztai János. A szegedi repülés története. Belvedere, Szeged 2002.;
- [44] Vajdáné Csizmarik Irén. A Magyar Tanácsköztársaság légierje. Hadtörténelmi Közlemények, 1969. 2. sz. pp. 350–387.;
- [45] 100 éves a Mátyaszentlégyen repülőter, Szerk. Czigler Klára. Kertvárosi Helytörténelmi és Emlékezet Központ, Bp. 2017.;
- [46] Bernád D., A Román Királyi Légierő első magyarországi hadjárata 3., Aero História, Közl. Múzeum, Bp. 1991/aug.,
- [47] Valerin Avram. A román V. repülőosztály 1919-es tevékenysége Magyarországon felett, Aero História, Közl. Múzeum, Bp. 1992/okt.

mutatás szerint, amely közölte a román megszállás utáni „visszamaradt repülőanyagok” mennyiségét, a következők álltak a magyar repülőcsapatok rendelkezésére: 55 használt repülőgép (sárkány) javításra szoruló állapotban, 11 használt repülőgépmotor javításra szoruló állapotban, 36 repülőgéproncs, 12 motorroncs, valamint különböző mennyiségű propellerek, szárnyak, repülőgép-alkatrészek. [32][42] A kis számú bevethető repülőgép létszámát növelni kellett, hiszen a Tiszántúl román, a Dél-Dunántúl (a Pécs – Baja vonal) még szerb megszállás alatt volt. [40]

1920. január 20-án Kenese Valdemár százados jelentette, hogy a Hengersdorffban tárolt repülőgépeket el lehet hozni. Mivel Ausztria blokád alatt tartotta Magyarországot, és a két országban jelentős számú antant katonai misszió is tartózkodott, ezért csak illegális úton lehetett a gépeket hazarepíteni. A pilóták hamis útlevéllel utaztak ki és csempészték haza a Phönix repülőgépeket. Cserich Ferenc főhadnagy egymaga 3 gépet repült át Szombathelyre. A beérkezett nyolc darab 230 LE-s Hiero motoros Phönix C.I-es a 121-es széria kései gyártású példányai voltak. A repülő megfigyelésén a géppuska körsíne még felszerelt állapotban volt, a törzs világozószerűen22 vászonnal burkolták. Nincs pontos adatunk a gyári azonosító számokról, de azt tudjuk, hogy a gépek nem egymást követő gyártási számúak voltak. A 121.82 számú, ami a magyar H-HP.2 számot kapta, azt feltételezi, hogy a 121.81-től kaptak a gépeket. Ennek azonban ellentmond, hogy a 121.81 és a 121.85 számúak még korábban, az olasz fronton semmisültek meg. [24] Arra sem található utalás

a 121.82 számúról, hogy miért a korai gyártásúakra jellemző Priesel géppuskakörsínnel szerelték fel [24; 28. o.]. Az osztrák eredetű Phönixek egy ideig Szombathelyen állomásoztak. Az elkövetkező néhány hónapban – amíg a repülőgépgyárakat újra üzembe tudták helyezni –, ezek a „másfél szárnyúak” alkották a bevethető gépek gerincét.

Az 1919 szeptemberi osztrák, és az 1920 januárjában a Németországot sújtó rendelkezések híre eljutott a magyar kormányhoz, nyilvánvalóvá vált, hogy a teljes katonai repülés és gyártás megszüntetésével kell számolni. [32][35][42][45] Ennek nyomán a Honvédelmi Minisztérium 37. (légügyi) osztálya megkezdte a várható békediktátum kijátszásának szervezését. A repüléssel kapcsolatos ügyeket sürgősen a Kereskedelmi Minisztérium hatáskörébe utalták. A katonai repülőgépeket polgárisították, fegyvereiket leszerelték, néhányba például sportülést is szereltek, míg a repülőkre civil betűlajstromozást festettek (fehér sávra feltűnően nagy betűket, számokat). [24][26][35] Az osztrák eredetű Phönix repülőgépeket H-HP.1-től – H-HP.8-ig vették nyilvántartásba. [24] Idővel az aszódi gyárban a megfigyelő géppuskakörsínjét leszerelték, a hátsó ülést is utasülésre cserélték, és az aszódi gyártásúakhoz hasonló polgári festést kaptak. [35] Aszódi átépítésről árulkodik az újra festett lajstromszám formája is – ami megegyezik a Lloyd építésűekkel –, közös sablont használtak rajzolták fel a repülőkre. (13. ábra) ■

(Folytatjuk)

Köszönet ifj. Winkler Lászlónak, hogy hozzájárult a képek publikálásához.

²² A festés nem hasonlít a 121-es korai példányok foltos álcafestésére, és a kései gyártásúak kétszínű, felhőszerű árnyékolású kamuflázsára se. Akkoriban több országban is a szürke színt kezdték használni a polgári repülőgépek festéseiként.