



HAJDU PÉTER*

A MAGYAR PHÖNIX C.I-ES REPÜLŐGÉPEK TÖRTÉNETE III. RÉSZ

14. ÁBRA. A szombathelyi nyitójárat indulása a rákosi „Aero napon”. A képen az aszódi gyártású Phönixek mindhárom motorverziója látható: a H-OP.9-es 225 LE-s Daimler, a H-OP.15-ös 200 LE-s Daimler és a H-OP.18-as 230 LE-s Hiero motorral (Forrás: Winkler Aero Archív)

A szerző cikksorozata az első két részben bemutatta a Phönix C.I repülőgép fejlesztését és magyarországi alkalmazását, kitérve az eddig ismert harci bevetésekre. A publikáció befejező részében a civil repülőgéppé átalakított Phönixek történetét ismerhetjük meg.

A LLOYD PHÖNIXEK CIVIL JELZÉSSEL

Az 1920 elején magyar kézben lévő repülőgépgyárak a megmaradt nyersanyagok és szerszámgépek segítségével legyártottak néhány repülőgépmotort, és hozzávetőleg 40 új repülőgépet [48; 793. o.]. A gyárak termelésére a dokumentumok hiányában kizárólag a repülőgépek jelzésrendszere alapján tudunk következtetni. Ezeknek kb. az egynegyede volt együléses²³ harci gép. A maradék háromnegyed rész kétüléses volt, amelyeket két repülőgépgyár állított elő. [48] [49] [50] A MARE²⁴ 1920 elejéig még összeszerelt legalább 3 db 369-es sorozatszámú Hansa-Brandenburg C.I (H-EB.1-től jelzéssel)

és 6 db UFAG C.I (H-EC.1-től jelzéssel) felderítőgépet. [48] [51] Az U.C.I-k némileg átépítve „NL sportgépként” kerültek a repülőcsapatokhoz. Ugyanis a gyárat márciusban megvette a Neuschloss-Lichtig Flugzeugwerke und Holzindustrie AG, amely elsősorban bútorgyártással foglalkozott. A „repülőgépgyártás” kifejezés alatt ezt követően már csak javításokat és néhány prototípus építését lehetett érteni.

A másik beszállító az aszódi Lloyd repülőgépgyár volt, amely még 1919 végén harci repülőgépeket ajánlott megvételre [52] a román főhadiszállásnak. Az adásvétel azonban meghiúsult a románok szerinti túl magas ár miatt. Mindez jelzi, hogy voltak még kész-félkész repülőgépek a gyárban, és a román zsákmányolás után még maradt egy minimális gyártási kapacitás. Ennek kiegészítéseként a hazai repülőmotor-gyártás is beindult a MÁG-nál és a Ganz-FIAT gyárnál, de csupán néhány darabos szériák készültek el [48; 796–800. o.]. Az új magyar azonosító számok alapján

tudunk a termelésre következtetni, például ismerjük a 1097–H 206.4 jelzésű [48] 200 LE-s Hiero motort. A román források említik, hogy a bécsi Sterzog cég budapesti képviselője repülőket, valamint 230 LE-s és 240 LE-s Hiero, illetve Austro Daimler motorokat is kínált megvételre számukra [52], de ez az üzlet is meghiúsult a túlzottan magas ár miatt. A későbbi magyar jelentésekből is kitűnik, [48; 796–800. o.] [53] [68], hogy idővel megugrott a repülőmotorok száma, ami nagyrészt a megsemmisítésre kijelölt osztrák készletekből [48; 796–800. o.] [53] származhatott. Ugyanakkor ismert az a 1920 augusztusi incidens [54] is, amikor osztrák vámosok 2 autót tartóztattak fel a határon, amelyek „aero anyagokat” hoztak volna be a Magyarországra.

Az aszódi Phönixek a jellegzetes megfigyelő körsínnel készültek [55], amiket még 1920 nyaráig megtartottak, és csak utána szerelték le és alakították át a hátsó ülést az elsővel

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

23 Az együléses repülő típusai és lajstromszámai bővebben: Haditechnika 2020/4. 66–68. o.

24 Magyar Repülőgépgyár Rt., német nevén UFAG (Ungarische Flugzeugwerke A.G.).

megegyezőre. [49] [50] [56] Lajstromszámuk H-OP.1-től²⁵ kezdődött, a legmagasabb ismert szám a H-OP.20 volt. [55] [56] Több magyar, illetve külföldi tanulmány a H-OP azonosítójú repülőket tévesen osztrák eredetűnek tartja, (míg a H-HP-t magyarnak). Ez a feltételezés azonban nem igaz, mert a géppuskakörgyűrűk, a motorlemez és a Lloyd-os gépek tipikus zárt motorfedele egyértelműen meghatározzák a gyártási helyeket. A repülők teljesen civil festést, a törzs gyárilag lakkozott fát, a hordfelületek világos lakkozott vászonborítást kaptak. A motorburkolat természetes fémszínű, a kormánysíkok fehérek, míg az azonosítószám fehér alapon fekete betűkkel látható. [57]

A legyártott aszódi Phönixeket három²⁶ különböző típusú motorral szállították le [14. ábra]. A fényképek alapján 225 LE-s Daimler-motort kaptak a H-OP.1, H-OP.4, H-OP.6, H-OP.9, H-OP.10, H-OP.11, H-OP.12, H-OP.17, H-OP.20 jelzésű példányok. Kisebb teljesítményű 200 LE-s Daimler-motort szerelték fel a H-OP.1, H-OP.15, H-OP.16, H-OP.19 repülőket. A legerősebb 230 LE-s Hiero motorral látták el a H-OP.2, H-OP.8, H-OP.18 gépeket. A H-OP.1-es használt 200 és 225 LE-s Daimler-motort

is, itt csak annyi támpontunk van, hogy egy 1920. november 19-én deklált fotón [58] 225 LE-sel szerepel, és a motorház át van festve, ami későbbi javításra utal.

A rendelkezésre álló repülőgépmotorok is több helyről származtak, például, ha megvizsgáljuk az 1919–1921-ben Magyarországon használt 230 LE-s Hiero motorok jelzéseit, nyilvánvaló, hogy a többség még a monarchia idején, a háború alatt készült. Találunk eredeti bécsi Hiero gyártásút (34230 számú), és voltak a licenszben építettek pl. a bécsi FIAT gyárból (34890, 34407 sz.), a prágai Breitfeld-Danek üzemből (35002 sz.) és a budapesti Ganz-FIAT gyárból (35212, 35213 sz.) is. A Ganz-FIAT a román kivonulás után még összeszerelt néhány új magyar jelzésű 230 LE-s Hiero motort (Hg230.8 sz) is. [59] [60] [48] [51] Ezt a változatosságot fényképek is tanúsítják, hiszen a H-OP.2-es hat kipufogócsöve egy vonalban van, ezzel szemben a H-OP.18-as kipufogói az enyhe lépcsőzetesség miatt kései szériára utalnak. A Hiero motoros aszódi repülőket egyes – nem tudományos – cikkekben már osztrák eredetűnek tartják, ami téves, hiszen az előbb említett H-OP.2-est tipikus Lloyd megfigyelő körsínnel ábrázolják.



A HASZNÁLT, JAVÍTOTT PHÖNIXEK

A H-J.xx lajstromszámú repülőgépek között is voltak Phönixek. A „J” jelzéssel ellátott – vélhetően „Javított” – repülők a korábban a monarchia, illetve a tanácsköztársaság alatt gyártott és használt gépeket takarta. [48] [51] [64] A megmaradt repülőgépeket összegyűjtötték (főleg Szegedről és Szombathelyről), és a használhatókat újra üzembe helyezték. A gépanyag újra repülőképpé tételében a főszerep a szegedi Repülőgép-javító Műhelyé volt, amely azonban csak 1920 márciusától tudott újra üzemelni. [48] [65] [72]

15. ÁBRA. A H-OP.12-es orrán, a repülőgép műszaki paramétereit között szerepel egy 60-as szám. Egyes vélemények szerint ez a gyártási sorszám (49.60?), erről azonban nincs hivatalos forrás (Forrás: Winkler Aero Archiv)

16. ÁBRA. Az egyik legismertebb kép a MAEFORT postarepülőiről. A H-OP.18-as törzse eredeti lakkozással látható, a motorlemez fémszínű. A H-OP.1-es átesett egy motorcserén, a törzsét és a motor takarólemezét már átfestették (Forrás: Winkler Aero Archiv)

25 A H-OP lajstromszámában az „O” az aszódi Lloyd gyár, a „P” Phönix C.I típusjelzése, de „P” a Postarepülőre való utalás is lehet egyben. (A többi típusjelzést abc sorrend szerint osztották ki.)

26 A motor beazonosításához támpontot adnak a [55] [61] [62] [63] forrásokban szereplő fotók és ábrák.



17. ÁBRA. Az osztrák gyártású H-J.106-ost Szegeden javították (lásd a „J” betű formáját) és átfestették. A levegőben a szintén osztrák eredetű H-HP.3-as látható (Forrás: Winkler Aero Archiv)



2. TÁBLÁZAT. A H-OP azonosítójú Phönix C.I repülőgépek rövid története (A szerző szerkesztése a birtokában lévő iratok és fényképek alapján)

Azonosító	Harcászat-technikai adatok
H-OP.1	Mátyásföld fotók. Motorcsere; Mátyásf. 1920.11.19. Ejtőernyős ugrás Úveges József; Postajárat 1920.11.11–12., és 1920.12.18–19. Bp. ↔ Szombathely.
H-OP.2	Mátyásföld jav. hangárban fotó; 1921.09.20. Mátyásföldön, fotón megsemmisítve.
H-OP.3	Szeged 1921 elején repült a KIKO-ban; tavasszal üzemén kívül.
H-OP.4	Rákos 1920.11.07. eje. ugrás Kovács Endre; fotó Szombathely kiképz. rep. között. Vonaton 1921.06.07. Szombathely → Szeged.
H-OP.5	Szeged 1921 tavasz jav. műhelyből kitolva, nem repült.
H-OP.6	Mátyásföld fotó.
H-OP.7	Szeged 1921 tavasz repült; 1921.05.25. Jányapuszta, Bonyhád, elrejtve
H-OP.8	Szeged 1921 tavasz, KIKO repült; 1921.04.09. Györffy vizsgarepülése Szeged ↔ Bp.; 1921.05.21. Gerjenmajor, Kalocsa, elrejtve. Típus átképzés Szegeden; 1921.06.13. Szegeden lezuhant Lengyel t, Pirker sér.
H-OP.9	Postajárat, 1920.11.07. Rákos → Szombathely előtt kényszerleszállt, 1920.11.12. Szombathely → Bp.; 1921.09.20. Mátyásföldön, fotón megsemmisítve.
H-OP.10	Rákos 1920.11.07. bemutató repülés. Postajárat 1920.11.09–10., Bp. Szombathely; 1920.12.17. startnál összetört.
H-OP.11	Mátyásföld fotó. Átvágódott.
H-OP.12	Postajárat, 1920.12.10. Bp. → Szombathely.
H-OP.13	–
H-OP.14	Szeged 1921 tavasz repült, 1921.05.25. Jányapuszta, Bonyhád, elrejtve.
H-OP.15	Mátyásföld fotók. Postajárat 1920.11.07. Rákos → Szombathely előtt kényszerleszállt.
H-OP.16	Mátyásföld fotók. Postajárat 1920.11.09. Szombathely → Bp.; Szeged 1921 tavasz repült; 1921.05.21. Gerjenmajor, Kalocsa, elrejtve;
H-OP.17	Mátyásföld fotó. Postajárat 1920.12.16. Bp. → Szombathely.
H-OP.18	Mátyásföld fotók. Postajáratok: 1920.11.07. Rákos → Szombathely előtt kényszerleszállt; 1920.11.09. Szombathely → Bp.; 1920.11.13. Bp. → Bp. kód miatt vissza; 1920.12.18–19. Bp. ↔ Szeged.
H-OP.19	Postajárat, 1920.11.11–13. és 1920.12.18–19., 1920.12.28. Bp. ↔ Szombathely; 1921.09.21. Miskolcon megsemmisítve.
H-OP.20	Mátyásföld fotó. Szeged 1921 tavasz repült; 1921.05.21. Gerjenmajor, Kalocsa, elrejtve.

A helyzet viszonylagos normalizálása után visszaszerezték a rejtés miatt kikölcsonzott gépeket, és az addig sikeresen megóvott több tucat géptörzs és szárny felhasználásával elkezdtek a javításokat. [48] [72] A lajstromszámok itt sem adnak pontos támpontokat, a típusok azonosítása²⁷ – az adatok hiánya miatt – szintén korlátozott. A legmagasabb szám a H-J.130-as volt, de nem valószínű, hogy minden számot kiosztottak. [48] Tudjuk azonban, hogy több gép az ismételt javítás után magasabb sorszámot kapott. [51] [64] A használt repülő jelzéseinél több fajta sablont alkalmaztak, ezért arra következtetünk, hogy a repülőgépgyárak is részt vettek a javításokban.

A jelzésrendszerről több hazai és idegen nyelvű szakirodalomban is olyan általánosítások olvashatók, amelyek az egyes repülőgépek sorsának ismerete nélkül hibás megállapítások forrásává válhatnak. [48] Az egyik ilyen elterjedt információ, hogy a H-J.101 – H-J.112 közötti példányok Phönixek voltak. [49] Ez részben igaz, ugyanis a H-J.101, H-J.102, H-J.103 biztosan U.C.I-k voltak, sőt a H-J.102 jelzése H-J.111-re, a H-J.103 száma pedig H-J.110-re változott. [51] [64] A többi között is valóban találunk bizonyítottan Phönix C.I-eseket: a H-J.104, H-J.105, és a H-J.106-ost. [65] Fényképekről tudjuk, hogy a H-J.104 és a H-J.106 osztrák gyártásúak voltak, mert a jellegzetes motorburkoló lemezek és a 230 LE-s Hiero motor jól felismerhetők. A javítás után a törzset és a motorlemezeket is valószínűleg

lefestették szürkére. További használt Phönix is lehetett még állományban, kutatás tárgya a H-J.04, H-J.41 [66], H-J.107, H-J.108 [67] jelzésű repülő. Ez a lista addig nem lehet teljes, amíg az összes H-J jelzésű gépet be nem azonosítják. Érdekesként említhető, hogy létezik egy fotó²⁸, amelyen egy 121-es gyártmányú, nem azonosítható használt repülő szerepel, a törzsén lévő „H” jelzés formája egyik ismert „Javitott” Phönix „H” jelével sem egyezik. [56]

A MAEFORT POSTAREPÜLŐI

Az elkészült és felújított repülőgépeket immár az 1920. február 11-én megalakított civil Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) kapta meg. [48] [53] [68] Az első magyar légitársaság nyilvános célja a polgári légi forgalom fejlesztése volt, de valójában a magyar katonai repülés fedőszerveként működött. A minisztériumokban és a MAEFORT-ban közel 130 fő korábbi repülőtszert alkalmaztak [48; 796–800. o.]. Novembertől légi postát, hírlapokat, ritkán utasokat is szállítottak a vidéki repülőterekre, a közbenső városokra pedig ejtőernyővel dobták le a csomagokat. A MAEFORT keretében tíz együléses, tizenkét kétüléses gép raktározása, két századnyi repülőszemélyzet alkalmazása, számukra havi 90 perc repülési idő biztosítása vált lehetővé [53; 643. o.], amely kiegészült egy repülőgépjavitó-műhellyel és anyagszertárral is. Ezzel párhuzamosan létrehozták a Kiképző Osztályt (KIKO) Szegeden, később Szombathelyen is, amelyek külön parancsnokkal települtek a forgalmi állomásokra. A kétüléses repülő zöme a „postaforgalmi” Phönixekből állt, ezekkel végezték a hagyományos kereskedelmi repülést. A szénhiány miatt ugyanis ritkán jártak a vonatok, ezért a postarepülő besegítettek a postai küldemények vidékre történő szállításába. A légitársaság 50 millió korona alaptőkével alakult meg [53; 642–647. o.], a repülőgépek és az ingatlanok különböző fiktív szerződésekkel (25 éves bérlet) jutot-

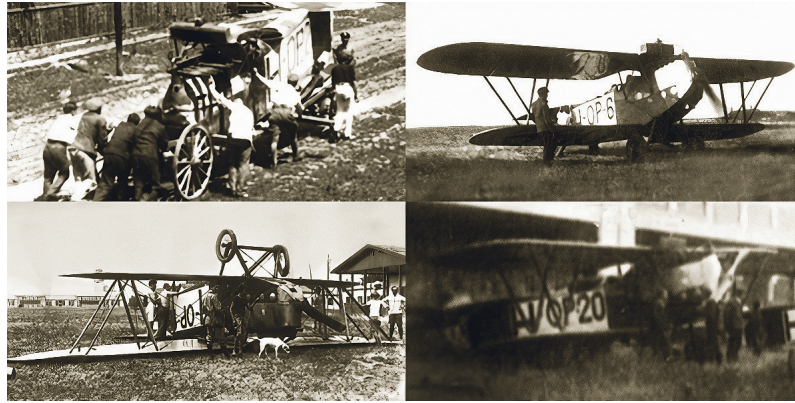
27 Különösen a repülési tilalom előtt vált zavarossá, felbukkantak a jelzés nélküli vagy lefestett azonosító számú repülő is. De érdekes a H-J.88-as azonosítószám is, amit két különböző formátumban ismerünk, az egyik egy megsemmisített roncsra volt festve, a másik egy működőképes repülőgépre, amit elrejtettek.

28 A fotót az előző (II.) részben, 13. ábraként közöltük: Haditechnika 2024/2 VIII. évf., 72. o. DOI: 10.23713/HT.58.2.12

tak a birtokukba. A vállalat látszólag magáncég volt, de erős kormányzati felügyelettel, és 10 millió koronás állami szubszenciával.

A polgári repülőterek kiépülő hálózata is katonai szempontok szerint történt. Szeged és Szombathely – a két korábbi Flek bázis, több hangárral – postaforgalmi és kiképzőállomásként is használható volt. [50] A Budapesten, Mátyásföldön a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) repülőterén (két hangárral, egyéb épületekkel, valamint a Váci út 69. szám alatti irodaházzal és anyagszertárral rendelkezett) alakították ki az első nemzetközi légikikötőt. [68] Átalakították a gázgyárral és asztalos üzemmel rendelkező világháborús légihajóbázist Székesfehérváron, (később oda költözött át a szegedi javítóműhely), de a kifutópálya rövidsége miatt még nem tudták üzemszerűen használni. [48] 1921-ben, 2 millió koronáért új repülőállomást építettek Miskolcon egy hangárral. Bár a korabeli sajtó számolt vele, de üzemben kívül maradt a debreceni repülőter. A repülőter-hálózat egyes pontjai azonosak voltak a 7 katonai körzet székhelyével, [53] (valamint Győr, Nagykanizsa), a repülőállomással nem rendelkezőknél legalább egy füves leszállóhelyet jelöltek ki.

A még bizonytalan határok miatt több incidens és erődemonstráció is történt a kisantant államok részéről. [69] Az egyik ilyen esemény a csehszlovák csapatösszevonás volt Sátoraljaújhely környékén, ugyanakkor a kisantant államok repülői – elsősorban a csehszlovák gépek – gyakran végeztek légi felderítést az ország felett. Bevetéseik néhányszor kényszerleszállással [53] végződtek, például 1920. június 7-én vagy 1921. április 6-án Miskolc térségében. Szinte rögtön a MAEFORT megalakulása után felvetődött a miskolci repülőter kialakításának kérdése, valószínűleg a csehszlovákok²⁹ törekvései miatt. A korabeli lapok 1921. február 11-én már arról tudósítottak, hogy a repülőállomás elkészült, és hamarosan egy kis Brandenburg gép (a Hansa-Brandenburg B.I típus közkedvelt változata) és 5 db UCI fog odatelepülni [70] [71] a Budapest–Miskolc légi járat beindítására. Végül postaforgalmat nem bonyolítottak onnan,



18. ÁBRA. Néhány forrás „HOP” néven is említi a típust. A H-OP.2-es törzse kocsin, a H-OP.6-os motort melegít, a H-OP.11-es átvágódva, és a H-OP.20-as a mátyásföldi hangár előtt (Forrás: Winkler Aero Archiv)

esetenként személyszállítást végeztek Budapestről. Június végén repültek át kiképzésre a H-J.04-est, majd augusztus 9-én a H-J.46-ost, ez utóbbi 3 órás repülő utat tett meg Szegedről. (A korabeli újságban [48] [66] [72] [74] [82] Phönixeknek írták le őket.)

A fő postaforgalmi repülőállomás Mátyásföldön [53] [68] volt, oda települtek az együléses „gyors postagépek” is. Valószínűleg a kis hatótávolság miatt nem végeztek szállítást, valós feladatuk a budapesti gyárak védelme volt. A tényleges postaforgalmi repülők zöme ott állomásozott. A korabeli fényképek alapján a budapesti repülőteren több Phönix is állt, leggyakrabban a H-OP.1, H-OP.15, H-OP.16, H-OP.18 és a H-OP.20 számúakat kapták lencsevégre. Ezek itt sokáig civil festéssel, de még felszerelt megfigyelő körsínnel voltak láthatók, akkor szerelhetők le azokat, amikor beindult a valódi légi forgalom. Amikor már utasúléssel rendelkeztek, sok civil érdeklődő is látható volt mellettük.

Az első hivatalos légi postajárat [65] [68] [75] május 12-én 15.30-kor indult Albertfalváról, fedélzetén 1600 darab Új Nemzedék című újsággal, Risztics János pilótával, és Barkász Emil kíséreléssel. Nagykőrösön és Kiskunfélegyházán alacsonyra ereszkedve csomagokat dobtak le, majd 16:50-kor sikeresen leszálltak Szegeden. A légi járatok egy ideig szüneteltek, hivatalosan tesztelték még a légi útvonalakat költséghatékonyság céljából, valójában intenzív kiképzés folyt a repülőgépeken.

A légi postajáratok hivatalosan 1920. november 7-én a rákosi „Aero meeting”

alkalmából, annak záró eseményeként indultak meg Szombathely végállomással [49] [50] [53] [68]. A háború utáni első repülőnapon a résztvevő 20-25 gép több mint a fele Phönix volt, fényképek alapján beazonosítani lehetett a H-OP.1, H-OP.4, H-OP.9, H-OP.10, H-OP.15, H-OP.18, H-HP.3, H-J.104, H-J.106 példányokat. A repülőnap fő eseménye a magyar repüléstörténet első repülőgépből történő hivatalos ejtőernyős ugrása volt egy Phönixből, ezért ezzel az eseménnyel részletesen foglalkozunk.

Korábban a fronton már ugrottak repülőgépből [58] magyarok ejtőernyővel, például Hefty Frigyes vagy Boksai Antal [74], és Szegeden is folyt [72] ejtőernyős oktatás, de végül a rákosi „Aero napon” történt akciót tekintjük az első hivatalos magyar ugrásnak. A Kern Dezső vezette H-OP.4-esből [68] Kovács Endre hadnagy ugrott ki 2000 méterről a lentről figyelő újságíró [81] szerint, „vagy 70 métert hirtelen zuhanással esett, akkor kinyílt az ejtőernyő s szép nagy lengésekkel jött lefelé. Két perc, 9 mp. alatt ért a földre. A szél kb. 500 méterrel vitte odébb”. Kovács Endre egy héttel később nyilatkozott a Szeged újságnak [76], ebből közlünk néhány szemelvényt, amelyből kiderül, hogy a saját nézőpontjából hogyan látta az ugrást. „... Szegeden már ötször ugrottam ejtőernyővel ...Mikor azután a magasságmérőnk 2000 métert mutatott, ... Jobblábbal az ülésre álltam, megfogtam a gép egy fix pontját és ballábammal erősen elrugaskodtam a géptől és mint a vízbe, fejjel lefelé ugrottam. A szél azonnal a hátamra fordított,

29 A csehszlovákok erőteljes tevékenységet folytattak Miskolc megszerzésére, 1919.05.02-án el is foglalták, de a magyar vörös csapatok már május 20-án visszazerték a várost. A trianoni békekötéskor is igényt tartottak rá, sőt a 2. világháború után is megpróbálták elcsatolni. [69]

19. ÁBRA. Kovács Endre hadnagy áll ejtőernyős felszerelésben a H-OP.4-es előtt. A két vékony zsinogtet már a repülőhöz rögzítették [68]



20. ÁBRA. A rákosi repülőnapon a lovaskocsiról postaszákokat raknak be a Szombathelyre induló H-OP.15-ösbe. Érdekes módon az írott forrásban H-OP.16-osnak említik a repülőt. Jobbra hátul a H-OP.18-as körvonalai, balra a messzeségben a nézők láthatók (Forrás: Winkler Aero Archiv)



majd szabályos lupíngot csináltam. Közben a lábaim lefelé kerültek s ekkor éreztem, hogy a zsinog elszakadt és kinyílt az ernyő. Mindez persze rövid másodpercek alatt... és egészen szabályosan, a tér közepén, két lábommal teljesen talppal értem földet."

A repülőnap záró akkordjaként ünnepelesen elindult a szombathelyi járat. A nagy érdeklődésre való tekintettel még további két Phönixet kellett beállítani, annyi légi küldeményt vettek fel a repülőtér ideiglenes postahivatalában. Délután 1-kor szállt fel a H-OP.9, H-OP.15 (vagy H-OP.16? [77; 76. o.]), H-OP.18 jelzésű Phönix, [14., 21. ábrák] telerakva levelekkel. Az első állomás Győr volt. Ott három ejtőernyős egy sima postaszákokat dobott le 200 méterre [78] [79] ereszkedve, majd Pápa felé vették az irányt. Szombathelyt végül nem érték el, a város előtt nagy hóviharba kerültek. Az H-OP.15 Sárváron, a H-OP.18 Vépen, a H-OP.9 motorhiba miatt Porpácon szállt le, és csak másnap érték el Szombathelyt. [78] [79] A légi-posta tevékenységről kevés információval rendelkezünk. Részben a Budapest–Szeged útvonal 1920 karácsonyának kéthetes üzemeltetéséről maradtak fent

adatok. Itt a H-HP.3, a H-J.105, a H-J.106, és a H-OP.18 [65; 49. o.] szállított közvetlen, illetve ejtőernyős postacsomagokat 2–4 naponta. Hasonló intenzitású volt a Budapest–Szombathely útvonal, november és december hónapokban ezen az útvonalon a H-HP.1, a H-HP.2, a H-HP.3, a H-OP.1, a H-OP.9, a H-OP.10, a H-OP.12, a H-OP.15, a H-OP.16, a H-OP.17, a H-OP.18 és a H-OP.19 repült [77; 76. o.]. Miskolcra azonban csak ritkán jártak. Ez alatt összesen 43 utast és 2045 kg postai küldeményt szállítottak. [68]

A MAEFORT 1920. október 11-i jegyzőkönyve alapján a légitársaság 22 forgalmi, 20 iskola- és 60 javítható repülőgéppel, valamint 150 db jó és 100 db javítható motorral rendelkezett [48; 796. o.] [68]. Megrendeltek további 15 db Phönix, és 36 db MÁG kétülékes repülőgépet, valamint 12 db új motort. Ezek azonban már nem készülhettek el. (A 15 gépes Phönix-rendelést több forrásban is az eredeti rendelésnek tartják, pedig a dátum alapján már korábban is repült bizonyíthatóan például a H-OP.18-as, sőt a H-OP.19-est 1920-as építésűnek írták egy újságban [80]). 1921 májusában a rejtett légierőhöz egy együlékes (6+4) és egy kétülékes (9+6) század, egy kiképző keretszázad, egy javítóműhely és anyagszertár [53; 651. o.] tartozott.

Az intenzív használat miatt sérült meg néhány Phönix. Ezek oldalszámát és állapotát részben fotók alapján is-

merjük: a H-HP.1 kényszerleszálláskor összetört Óbudán, a H-HP.2-es orra állt, a H-OP.10 startkor lecsúszott és összetört, a H-OP.11 átvágódott, a H-OP.15 jobb kereke [55] és a légcsonvarja eltört, a H-OP.16 farka sérült. [74] A legsúlyosabb baleset 1921. június 13-án történt Szegeden, a lezuhant repülőn elhunyt Lengyel László pilóta, társa, Pirkel Gyula szerelő sérülésekkel életben maradt. Lengyel főfelügyelő (főhadnagy) a H-OP.8-as jelzésű géppel 600 méterre emelkedett, majd onnan kikapcsolt motorral, „csigavonalban akart a repülőtérré leereszkedni. Két-száz méter alatt a spirálában ... a gép a fejét egyre mélyebbre eresztette s a körök egyre szűkebbek lettek ... 80 méter magasból egy fél dugóhúzó fordulattal a földbe fúródott” [72]. Korábban 1920. augusztus 10-én Gehring István főhadnagy meghalt, oktatója Schwagner János súlyosan megsérült egy hasonló légi balesetben. [72] Hivatalos megerősítés nincs a gép típusáról, de egy forrás Phönix C.I-est említ. Budapesten 1921. január 15-én a Szegedről érkező H-J.106-os a köd miatt visszafordult, majd a leszálláskor a nagy szél miatt lecsúszott és összetört. Horváth főfelügyelő pilóta a fején, Virágh nevű kísérője [64] a lábán szenvedett zúzódásokat.

A Kiképző Osztály állományában is találunk Phönixeket, amiket a harmadfokú kiképző repülésre használtak. Alapozáshoz 160 LE-s motoros Brandenburg B.I-eseket, a másodfokú repüléshez erősebb motorú Brandenburg B.I-eseket és C.I-eseket használtak [48] [65] [72]. Phönixekkel (pl. H-OP.8) típusátképzést [64] és vizsgarepüléseket is végeztek, volt aki Szeged–Budapest útvonalon repülte le a vizsgát, a hátsó ülésben egy szintén frissen kiképzett „kísérővel”, valójában légi megfigyelővel. A szegedi repü-

21. ÁBRA. Szegeden lezuhant H-OP.8-as, legénységéből Lengyel László pilóta elhunyt, Pirkel Gyula szerelő sérülésekkel életben maradt (Forrás: Winkler Aero Archiv)



lésekről rendelkezünk információval a fennmaradt 1921-es száznapló alapján, ebben 4677 felszállást rögzítettek. [65] [72] [64] Tavasszal az álcázott kiképző alakulatnak 45 gépe volt, amelyek jelentős részét elrejtették. A szombathelyi repülésekről szinte semmit se tudunk, de valószínű, intenzitásuk a szegedihez hasonló volt. Egy Phönix biztos tartozéka volt a repülőternek, egyik fotón a H-OP.4 áll [55] a kiképzőgépek között. Szegeden 1920-ban ejtőernyős tanfolyamot is tartottak Kovács Endre vezetésével. [72] [76] 1921 júniusára a kiképző repülések teljesen leálltak [73] [64], akit csak lehetett levizsgáztattak (főleg a volt megfigyelőkből átképzett pilótákat), ugyanis 1921 június 16-án ratifikálták a trianoni egyezményt, amely teljes repülési és gyártási tilalmat jelentett, beleértve a katonai repülőgépek megsemmisítését is.

A tilalom előtt igyekeztek eltüntetni a használható repülőgépeket, köztük a Phönixeket is. Szeged környéki tanyákon májusban a H-OP.7, a H-OP.14, a H-OP.16 és a H-OP.18 számú repülőket rejtették el [48; 795.o.]. Budapest és Miskolc környékén is tároltak repülőket, de azoknak nem ismert a lajstromszámuk. [48] Szombathelyről 15 repülő szállítottak Budapestre és Szegedre, ezek közül csak a H-OP.4-es törzséről van információ, míg a szegedi szállítmányban szereplő nevesített H-J.03-as és H-J.05-ös sárkányokat nem tudtuk azonosítani [48; 798.o.]. Valószínűleg a várható nyugat-magyarországi harcok [69] vagy a helyi királypárti erők³⁰ miatt szállították el a gépeket. A kiterjedt okmány és iratmegsemmisítés miatt nagyon kevés adattal rendelkezünk a korszak repüléséről. [48] [53]

Júliusban és augusztusban a Szövetségi Légügyi Ellenőrző Bizottság³¹ utasítására elkezdődött a megmaradt repülő megsemmisítése a magyar repülőtereken. Szegeden Phönixek nincsenek a szétbontottak között [48],

az ott lévő nem repülőképes H-OP.3-asról, a H-OP.4-esről és a H-OP.5-ösről [64] nem tudunk semmit. Miskolcon a H-OP.19-est és a korabeli újság [66] [80] szerint Phönixnek tartott H-J.04-est, H-J.46-ost szétrombolták (más forrás H-J.46-ost Brandenburg B.I-nek írja, és a H-J.04 típusa is kérdéses) [48; 798.o.]. Mátyásföldön Üveges József fényképei alapján tudjuk, hogy szétfűrészelték a H-OP.2-est és a H-OP.9-est, de a két gépen kívül még legalább 4 db nem azonosított Phönix roncs is látható volt. A MAEFORT katonai fedőtevékenységére hamar fény derült, ezért a bizottság nyomására a légitársaság 1921. december 6-án felozlatta önmagát [48; 798–800.o.]. A bizottság saját kimutatása alapján elpusztítottak 119 repülőgépet és 97 repülőmotort, ebben, a MAEFORT korabeli jelentése alapján 25–30 használható vagy javítható repülőszárkány lehetett [48; 799.o.]. A repülési tilalmat többször meghosszabbították, szoros külföldi felügyelettel csak 1923 januárjában állt vissza Magyarország légi szuverenitása.

Az elrejtett repülőket sem sikerült megmenteni. A helytelen tárolás miatt tönkrementek, a motorok időközben elavultak. [48] Pontos információ nincs arról, hogy a Phönixeket később újra üzembe helyezték volna, bár létezik olyan vélemény, hogy a H-MAAM és a H-MAAN jelzések [67] ilyen típusú gépeket takarnak. Ezt a feltételezést azonban még egyetlen mértékadó kutatás vagy forrás sem erősítette meg [49] [50] [56] [57]. Érdekes adatot tartalmaz az a 1925-ös titkos francia jelentés, amely szerint abban az időben még 12 darab Phönix van a korábbi repülőgépanyagok között Magyarországon [48; 800.o.]. Közben elkezdődött kis példányban az új fejlesztésű magyar repülő építése, és titkos csatornákon a külföldi gépek beszerzése is zajlott. [50] [57]

A néhány évvel később gyártott kétfedeles harci repülő között ismét

megjelent a „másfélzárnyú” konstrukció [49] [57], amely jól szimbolizálja a technológia fénixmadárhoz hasonló tovább élését. ■

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

HIVATKOZÁSOK

- [48] Czírók Zoltán. „Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920–1921.” *Hadtörténelmi Közlemények* 126. évf. 3. sz. (2013) pp. 791–801.;
- [49] Bonhardt Attila, Sárhidai Gyula, Winkler László. *A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete* Budapest: Zrínyi, 1992;
- [50] Csanádi Norbert, Nagyváradai Sándor, Winkler László. *A magyar repülés története*. Budapest: Műszaki, 1977;
- [51] Czírók Z. *Az UFAG C.I felderítőgép II. rész*, *Haditechnika* 2012. 5. sz. pp. 16–19.;
- [52] Valerin Avram. *A román V. repülőosztály 1919-es tevékenysége Magyarországon felett*, *Aero História*, Közl. Múzeum, Bp. 1992/okt.;
- [53] Olasz Lajos. „Lépések a honi légvédelem kiépítésére Magyarországon az 1920-as években.” *Hadtörténelmi Közlemények*, 122. évf. 3. sz. (2009) pp. 635–676.;
- [54] *Körösvidék*, 1920 (1. évfolyam) 1920-08-28 / 123. szám <https://doi.org/10.1038/scientificamerican07031920-28>;
- [55] Varriale, Paolo. *Phönix C.I* [Windsock Datafile 150], Albatros Productions Ltd., Berkhamsted UK. 2011.;
- [56] Nagyváradai Sándor, M. Szabó Miklós, Winkler László. *Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből*, Budapest Műszaki, 1986.;
- [57] Punka György, Sárhidai Gyula. *A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1920–1945*. Zrínyi. Bp. 2009.;
- [58] Fülöp Tibor. *Fél évszázados a Magyar polgári- és sportejtőernyőzés. A Közlekedési Múzeum Évkönyve* 12. 1999–2000 Bp. 2001.;
- [59] Czírók Zoltán. „Az első légi háború Magyarországon felett – 1919.” *Hadtörténelmi Közlemények* 124. évf. 2. sz. (2011). pp. 335–364.;
- [60] Czírók Zoltán. „A magyar repülőcsapatok 1918–1919. évi történetéhez” *Hadtörténelmi Közlemények*, 122. évf. 3. sz. (2009) pp. 603–634.;
- [61] Grosz, Peter M. *Phönix D.I-II* [Windsock Datafile 31], Albatros Productions Ltd., Berkhamsted UK. 1992.;
- [62] Grosz, Peter. *Austro-Hungarian Army Aircraft Of World War I*. Paladin Press, 2002.;
- [63] Zahálka, J., Tesar, P., Tyrlik, S. *Phönix D.I – D.III.*, JaPo, Praha. 2005.;
- [64] Kakuszi József. *Álom és tragédia – Száznapló, 1921*. Szeged Magyar Szárnyak, 1992. 21. évfolyam, 21. szám;
- [65] Czírók Zoltán. *A szegedi katonai repülés első világháború utáni történetéhez*. *Belvedere Meridionale*, 2006. 7–8. sz. pp. 43–51.;
- [66] *Miskolci Napló*, (21. évfolyam) 1921-09-22 / 214. szám <https://doi.org/10.1002/asna.19212142518>;
- [67] [https://www.avia-info.hu/Phoenix_C.I/](https://www.avia-info.hu/Phoenix_C.I;) (a típus azonosításához) (Letöltve: 2021.12.12.).
- [68] *100 éves a Mátyásföldi repülőter, Szerk. Zsigler Klára. Kertvárosi Helytörténelmi és Emlékezet Központ*, Bp. 2017.;
- [69] *Magyarország az Első Világháborúban*. Lexikon. Budapest Petít Real, 1999.;
- [70] *Napi Hírek*, 1921. február 1921-02-11.;
- [71] *Egri Népujság - napilap* 1920-05-06 / 104. szám;
- [72] Puszta János. *A szegedi repülés története*. *Belvedere*, Szeged 2002.;
- [73] Veszényi János. *A magyar katonai repülés 1920–1945*. HL Tanulmánygyűjtemény, 2787.;
- [74] Boksay Antal. *A felhők katonái*. Budapest: Aquila, 2001.;
- [75] *Körösvidék*, 1920 (1. évfolyam) 1920-05-15 / 37. szám;
- [76] *Szeged*, 1920. november (1. évfolyam) 1920-11-16 / 77. szám;
- [77] Czírók Zoltán. *Az első légi postajáratok Szombathelyen, 1920–1921*. in Mayer László (szerk.). *Előadások Vas megye történetéről VII.* – Archivum Comitatus Castriferrei 9. Szombathely, 2020.;
- [78] Magyar Sándor. *Álmodni mertünk*. Aero & Rádió Kft. Bp. 1991.;
- [79] *Napi Hírek*, 1920. november/1 1920-11-07.;
- [80] *Csonkamagyarország*, 1921 (1. évfolyam) 1921-09-27 / 82. szám;
- [81] *ESZTERGOM XXV. évfolyam* 1920-11-11 / 208. szám;
- [82] *Napi Hírek*, 1921. január 1921-01-14 <https://doi.org/10.25291/VR/1921-VLR-14>.

30 Ez nem volt alaptalan feltételezés, hiszen néhány pilóta részt is vett a nyugat-magyarországi felkelésben, köztük Endresz György vagy Kaszala Károly. De a királypucsnál, IV. Károly közvetlen kíséretében is több pilóta volt, például Almásy László, Fekete Örs vagy Alexay András (a szombathelyi repülőter parancsnoka).

31 Commission Aéronautique Interalliée de Controle. Az Antant részéről felügyelte a repülőgépek és a repülő alkatrészeinek megsemmisítését. Elnöke a francia Barés ezredes volt, a bizottság 19 tisztből és 79 beosztottból állt. Többségében franciákból és olaszokból, kisebb részt angolokból és japánokból állt. Hatáskörükön többször túlléptek pl. a repülőgépek gépeit is tönkretették, pedig ezekre nem vonatkozott a tilalom.