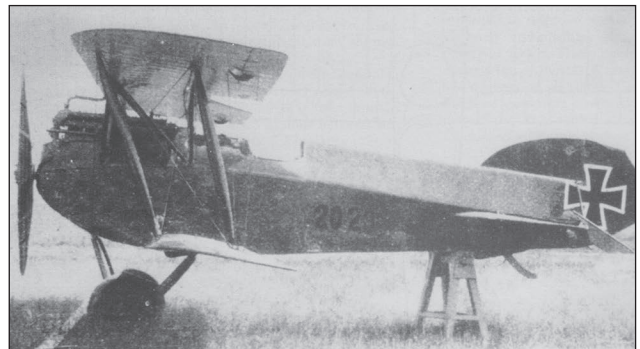


Czirók Zoltán*

A póttankos haditengerészeti vadászgépek rejtélyei

Az osztrák–magyar repülőcsapatok (k.u.k. Luftfahrtruppen) 1917-ben komolyan szenvedtek a megfelelő vadászgépek hiányától, a német tervezésű Hansa-Brandenburg D.I gépek ugyanis – szerkezeti problémáik miatt – képtelenek voltak betölteni ezt a szerepet. Az Albatros D.III licenccsere részben segítette a probléma megoldásában, ugyanakkor a Monarchia repülőgépgyárai is igyekeztek jó teljesítményű vadászgépekkel előrukkolni. Az előírt kívánalmakat az Aviatik D.I és a Phönix D.I típus tudta teljesíteni. Utóbbi – amelyet a Wien-stadlaui Phönix Flugzeugwerke A.G. gyártott – stabil, megbízható repülőgépnek bizonyult, a teljesítménye is megfelelő volt, a fordulékonyasága és mozgékonyasága azonban nem volt tökéletes. A gyár első körben további teljesítménynövelést próbált meg elérni, amelynek érdekében a 20.18 jelzésű prototípuson 130 kg-os tömegcsökkentést hajtottak végre. A könnyítésnek köszönhetően, a gép az 1917. december 19-i tesztek során 19 perc alatt érte el az 5000 méteres magasságot, szemben az októbertől sorozatban gyártott Phönix D.I-es 28 perces idejével. A repülőárzenál azonnal rendelt a vadászgépből, méghozzá nemcsak a 200 LE-s (147 kW), hanem 230 LE-s (169 kW) Hiero motorral szerelt változatból is, amelyek a Phönix D.II és D.III elnevezést

1. ábra. A Phönix 20.18-as prototípusa (Forrás: Boris Ciglić gyűjteményéből)



2. ábra. A 20.23-as prototípus az új törzskialakítással [1; 80. o.]

kapták. Magán a prototípuson 1918. január és április között további tesztek és beállításokat végeztek el, majd a kiértékeléseket követően a Phönix D.III harmadik szériájába illeszkedve a 322.09 jelzést kapta, és a Campoformidóban működő vadászpilóta-iskolába helyezték. A témával foglalkozó korábbi szakirodalmak szerint 1918 szeptemberében – immár 230 LE-s motorral ellátva – a haditengerészetekhez küldték a Phönix gyár legújabb, D.III típusú vadászgépeinek megfelelő J.32 jelzéssel. [1; 79. o.] [2; 5. o.] A 322.09-est ugyanakkor az eredeti forrás szerint csak az 1918. október 21-i parancsral küldték a Boroević hadseregcsoporthoz működő tábori repülőiskolába, de azt a parancsot – a háború befejezése miatt – már szinte biztosan nem hajtották végre. [3]

A Phönix az 1918 júliusában tervezett vadászgép-bemutatóra öt újabb prototípussal rukkolt elő, amelyek közül három a D.II/D.IIIa vázának módosításaira épült, javítva a manőverezőképeséget, a teljesítményt, valamint a pilóta kilátását a fülkéből és a beépített géppuskák elérhetőségét. A 20.22-es prototípusról tudjuk, hogy a biztató repülőtulajdonságokkal rendelkező gép a július 17-i bemutatón lezuhant, maga alá temetve pilótáját. A 20.23-as annál ígéretesebben szerepelt, a 225 LE-s (165 kW-os) Daimler-motorral és mindkét szárnyán csűrőlapokkal felszerelt gép

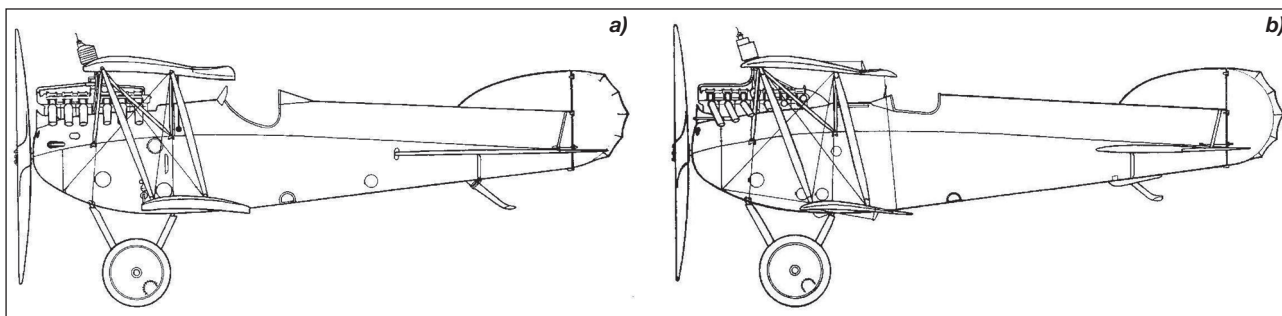
ÖSSZEFOGLALÁS: A nemzetközi repüléstörténeti szakirodalom az osztrák Phönix repülőgépgyár J.31 és J.32 jelzésű repülőgépeit mint a Phönix D.III típus egyetlen, az osztrák–magyar haditengerészet számára leszállított példányait jegyzi. A speciális póttankkal ellátott, „partvédelmi vadászok”-nak titulált gépek azonban teljesen más utat jártak be, és rövid pályafutásuk Magyarországon ért véget.

ABSTRACT: The international literature of aviation history refers to the aircraft marked J.31 and J.32 produced by the Austrian Phönix aircraft factory as the only examples of the Phönix D.III type delivered to the Austro-Hungarian Navy. However, the planes described as coastguard fighters with a special spare tank took a completely different route and got to Hungary, where their short career ended.

KULCSSZAVAK: vadászgép, Phönix, MAEFORT, katonai repülés

KEY WORDS: fighter, Phönix, MAEFORT, military aviation

* Történész; hatósági ügyintéző, Vas Megyei Kormányhivatal Szombathelyi Járási Hivatal. ORCID: 0000-0002-8467-8817



3. ábra. Az átalakulás vázrajzon: a 20.18-assal megegyező Phönix D.I-es a) ábra és D.III-as vadászgépek b) ábra

nem kisebb személyek elismerését nyerte el, mint a legenda ászok: Benno Fiala von Fernbrugg¹ és Frank Linke-Crawford² főhadnagyok. Különösen a pilótafülke kialakítása tett rájuk nagy hatást. A harmadik prototípus a 422.23 számú Phönix D.IIa vadászgép mindkét szárnyon csűrőlapokkal ellátott verziója volt, amely szintén kitűnő adottságokról tett tanúbizonyságot a bemutatón, bár még a régi géptörzssel rendelkezett. Ez a példány J.21 jelzéssel a haditengerészethez került 1918 augusztusától, és a Cattarói-öböl, valamint Durazzo kikötőjének védelmében vetették be. A sikeres bemutató után a repülőarzenál két kísérleti vadászgépet rendelt, egyesítendő a bemutatott prototípusok előnyös tulajdonságait és előkészítve az új Phönix D.III típus sorozatgyártását. Ehhez két Phönix D.II-es vadászgépet használtak fel: a 122.12-es 20.28-as számot, míg a 222.03-as a 20.29-es számozást kapta az átalakításokat követően. [1; 80., 82., 85. o.] [4] [5]

Ez utóbbi gépekről nem ismertek fotók, így azt sem tudni, hogy milyen mérvű átalakításokat hajtottak végre a géptörzson. Azok a különbségek azonban, amelyek a 20.18-as prototípus és a J.32-es vadászgép küllemében mutatkoznak, rendkívül szembeűnők. A fennmaradt források ugyanakkor nem tesznek említést a 20.18-as jelentős átalakításáról, holott ez a számozás szerepel a J.32-es törzsén – az azonosságuk tehát nehezen kérdőjelezhető meg. Azt azonban nem tudni, hogy ezek a munkálatok még a világháború alatt, vagy azt követően történtek-e. A J.31-es eredetét illetően még ennél is nehezebb kapaszkodót találni. Külsőre teljesen megegyezik a J.32-essel, vagyis az egyedi póttankos kialakítás feltételezi, hogy egy időben készültek el. Ha a gyártás még a háború alatt történt, akkor egy másik prototípusról lehet szó (20.23, esetleg 20.28 vagy 20.29), ha utána, akkor lehetett a későbbi D.III-as sorozatgyártott példányok egyike. Ennek eldöntéséhez azonban valamilyen perdöntő dokumentumra lenne szükség.

Bár a jelenlegi nézetek szerint a J.31 és J.32 jelzésű D.III-asok a haditengerészet kötelékébe kerültek és a háború végéhez közeledve két magyar pilóta, név szerint Endresz György³ és Fiedler Róbert⁴ próbálta hazarepülni őket, a fényképek és írásos dokumentumok egészen másra utalnak. Igaz, hogy a két repülőgép a haditengerészet repülőcsapatainak festését és jelzésrendszerét viseli, ám ez legfeljebb azt jelenti, hogy ott kívánták őket alkalmazni. Akár el is szállíthatták a gépeket a gyárból, és el is érthettek valamelyik haditengerészeti légitámaszpontra, de kérdés, hogy onnan miképp kerültek (volna) vissza. A két magyar pilóta közreműködését ugyanis olyan fényképekre alapozzák, amelyeken Endresz Györgyöt a J.32 pilótaülésében, illetve mellett kapták lencsevégre, ám ezek a képek szinte biztosan Magyarországon készültek 1920-ban, hiába viseli a későbbi óceánrepülő a világháborús egyenruháját. Fiedler Róbert Graz melletti kényszerleszállásáról

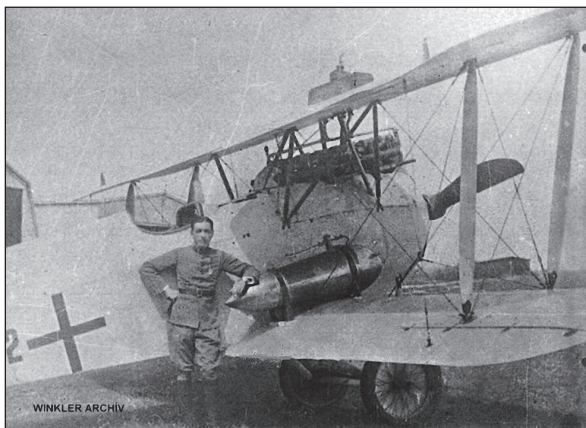
készült felvételek pedig valójában nem 1918 novemberében készültek, hanem közel két évvel később, ahogy ezt a korabeli újságcikkek bizonyítják. Emellett egyik pilóta sem szolgált a haditengerészetnél, tengerészeti gépekhez sem juthattak volna hozzá, Fiedlerrel ez különösen nem feltételezhető. Endresz a háború utolsó hónapjaiban az Albániában állomásozó 13. vadászrepülő-századnál (Flik 13/J) szolgált, Fiedler pedig az 1918 nyarán elvégzett vadászki-képzését követően a 43. vadászrepülő-századhoz (Flik 43/J) nyert beosztást, amely egység azonban soha nem került bevetésre. Mindenesre az meglehetősen bizonyossággal kijelenthető, hogy kettejük egy időben, egy helyen történő felbukkanására – méghozzá haditengerészeti bázison –, meglehetősen kis esély volt.

Kissé előreugorva az időben meg kell vizsgálnunk a magyarországi eseményeket, amelyek végül elvezethetnek a feltételezett megoldáshoz. A Tanácsköztársaság bukását, majd az ország repülőiparának kifosztását követően egy 1919. október 12-én napvilágot látott rendelettel igyekeztek szabályozni a feltámasztandó magyar repülőcsapatok rendszerét. A kellő számú pilóta, megfigyelő és kiegészítő személyzet mellett azonban az országban maradt, használható repülőgépek száma radikálisan lecsökkent, így mindössze Szegeden, Szombathelyen és Budapesten egy-egy repülőszázad (utóbbi repülőgépek nélkül), továbbá Siófokon egy repülőkülönítmény és Szegeden egy kiképzőszázad felállítására nyílt lehetőség.⁵

A Szegeden székelő ellenforradalmi kormány már 1919 nyarán intézkedéseket tett repülőgépek beszerzése érdekében a szomszédos Ausztriában, mivel az ottani repülőgépgyárak kiárusítással igyekeztek megszabadulni a készleteiktől. A Nemzeti Hadsereg repülőcsapatainak felszerelését a hadügyminiszter elképzelése szerint a likvidáló bi-

4. ábra. Endresz György a J.32 ülésében, a törzsön kivehető a 20.18-as szám (Forrás: Winkler Aero Archiv)





5. ábra. A J.32-es vadászgép Endresz Györggyel és magyar repülők csoportjával ugyanazon a repülőtéren – talán Rákoson (Forrás: Winkler Aero Archív)

zottság útján a bécsi Fliegerarsenalból lehetett volna megoldani, ennek ügyében meg is keresték az osztrák fővárosban tartózkodó gróf Bethlen Istvánt, akinek gróf Pálffy-Daun József⁶ repülő százados volt a segítségére.

A Fővezérség 1919. július 27-én kelt beadványa szerint – amelyben a beszerzendő gépállománnyal kapcsolatos kívánságait részletezi – már rendelkeztek 10 géppel, vagyis ezek beszerzése, illetve megvásárlása már sikeresen megtörtént. A további nagy ívű terveket (összesen 50-55 db repülőgép vásárlása) azonban hamar fel kellett adni, mivel már az első 10 gép hazahozatala is komoly nehézségekbe ütközött. Szeptember 1-jén Vogt Valdemár⁷ ezredes, a szegedi kormány bécsi katonai megbízottja jelentette, hogy 8 db indulásra kész repülőgép áll a Bécs melletti Hennersdorf magánrepülőterén további utasításra várva, míg kettő együléses repülőgépet a Phönix repülőgépgyártól megvásároltak, ezek építése a befejezéséhez közeledik. [6] A repülőgépek Magyarországra történő átrepülésére azonban az osztrák blokádnak miatt csak 1920 elején nyílt lehetőség. Ez a művelet természetesen hivatalos, törvényes úton nem volt kivitelezhető, így – a szükséges pénzeszközök kiutalása után – a repülőgépeket át kellett csempészni Magyarországra. A gépeket hamis útlevelel ellátott magyar pilóták titokban repülték át Szombathelyre. [7]

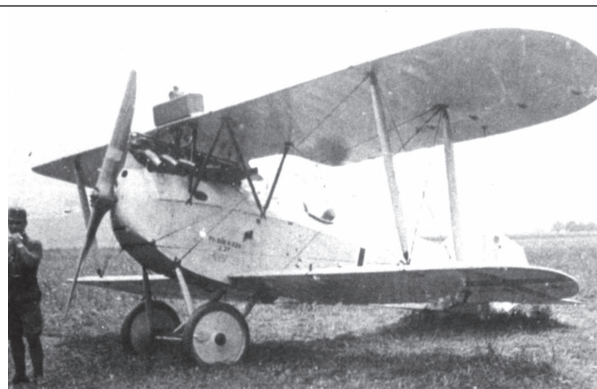
Felmerül azonban a kérdés, hogy mi lett a sorsa annak a két együléses Phönix vadászgépnek, amelyek 1919. szeptember elején még nem voltak kész állapotban. Az egyik példány sorsa minden bizonnyal ismert az osztrák sajtóból. Napokig foglalkoztatta ugyanis nyugati szomszédunk újságíróit, hogy 1920. augusztus 5-én délben egy délkelet felől érkező repülőgép kényszerleszállást végzett a grazi

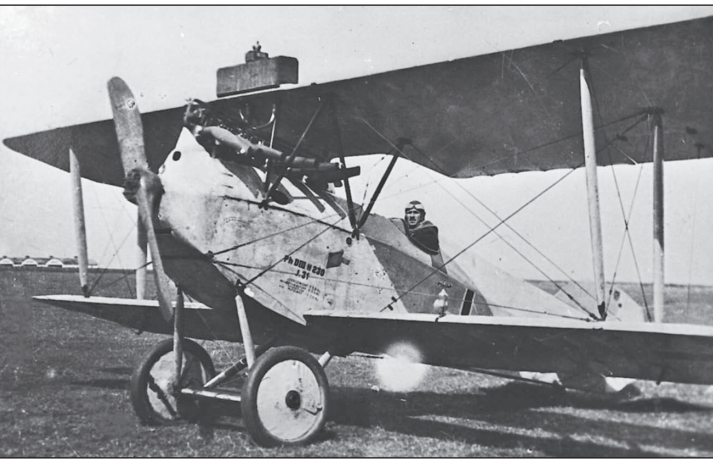
Lazarettfeld külső részén. A pilótát – aki állítólag fejfedő nélkül vezette gépét és mindössze egy hátizsák volt nála – a tüzérségi raktár őre azonnal elfogta. A rögtönzött kihallgatás során kiderült, hogy az együléses Phönix gépet Fiedler Róbert vezette, aki a papírjai szerint szegedi magánrepülő, és elmondása alapján a budapesti nemzetközi légiposta társaság kötelékében dolgozik. A magyar repülő azt állította, hogy Bruck an der Leithánál szállt fel és Szombathelyre tartott, ám a felhőben eltévedt és Graznál kötött ki. További kihallgatás céljából a rendőrségre szállították, ahonnan 7-én este elengedték, mivel rá nézve nem találtak semmilyen terhelő vagy gyanús dolgot. Fiedler végül háromnapos grazi tartózkodás után, másnap délben elhagyta a várost, és visszatérhetett az országba, miután visszakapta repülőgépét, amely az egyik újságcikk leírása szerint „a magyar felségjelzés mellett fehér alapon fekete genfi keresztet viselt”. [8]

Az eseményről készült fotók egyértelművé teszik, hogy Fiedler a J.31-est repülte át Graz mellől a magyar fővárosba, míg a másik vadászgépet már csak megérkezését követően fényképezték le Endresz Györggyel, és más repülők csoportjával.

A Fiedler Róbert által említett budapesti légiposta társaság a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) volt, amely a katonai repülés szervezetrendszerének átalakítása, illetve polgári köntösbe bújtatása után a rejtett katonai repülés szerve volt. A MAEFORT kapta azt a feladatot is a trianoni békeszerződés életbe lépésének árnyékában, hogy a tulajdonában lévő repülőgépeket és minden anyagot, amely egy repülőcsapat működtetéséhez és fenntartásához szükséges, olyan biztonságos helyekre szállítsa, ahol a

6. ábra. J.31-es a grazi kényszerleszállást követően (Forrás: Winkler Aero Archív)





7. ábra. A Phönix J.31-es vadászgép Grazban, minden bizonnyal Fiedler Róberttel a pilótaülésben (Forrás: Winkler Aero Archív)



8. ábra. A J.31-es valószínűleg a mátyásföldi repülőgéphan-gárban (Forrás: Winkler Aero Archív)

Szövetségekzi Katonai Ellenőrző Bizottság ellenőrei nem találhatják meg. Az „E-akció” néven futó rejtés folyamata a három repülési központot: a szegedi, a szombathelyi és a budapesti repülőállomást, valamint a repülőgépgyárakat és az anyagszertárakat érintette. Az itt fellelhető anyagokat kellett megmenteni egy majdan felállítandó, illetve újraformálódó repülőcsapat számára.⁸

Szegeden, a rejtés első fázisában a jó állapotban, de használaton kívül lévő együléses vadászrepülőgépeket és különféle repülőgép-motorokat szállították el a megfelelőnek ítélt rejtékhelyekre. A fennmaradt szegedi századnaplóból ismert, hogy 1921. március 1-jén 15.00-kor indult egy különítmény három repülőgéppel a javítóműhelyből a repülőtértől 19 km-re fekvő Gárgyán-majorba, a rejtési munkálatokkal 23.00-kor végeztek. Az említett napon elrejtett két másik együléses mellett a H-PD.1 jelzésű vadászgép – amely a jelölés alapján feltételezhető, hogy a Phönix által gyártott gép volt – szintén a majorba került. Ugyancsak említi a századnapló, hogy április 21-én este a korábban a Tóth-majorba rejtett hét vadászgépet a Szücs-féle pincékbe fuvarozták át, ám mivel a pince bejárata alacsonynak bizonyult, a repülőállomás tisztviselői már délelőtt leástak mintegy 90 cm-t, és egy befelé vezető rámpát építettek. A pince visszafalazásával ért véget a feladat hajnali 4.30-kor. A vadászgépek típusai: 5 db Fokker D. VII, 1 db Aviatik D. I és 1 db Phönix – vagyis itt már biztosan előkerül egy Phönix együléses. [10] Itt merül fel először és egyetlen alkalommal magyarországi írott forrásban az a tény, hogy a hazai repülőcsapatok rendelkeztek együléses Phönix vadászgéppel.

A századnapló bejegyzése alátámasztja azokat a fényképeket és egyéb információkat, hogy a J.31-es és J.32-es valóban Magyarországra kerül(het)tek.

Az eldugott repülőanyag a helytelen, illetve előnytelen tárolás miatt az évek során – a rendszeres karbantartás ellenére – olyan mértékben károsodott, és olyan rossz állapotba került, hogy a fából készült részek használhatatlanná váltak. A nehezen megszerzett és megőrzött, értékes repülőgépek tehát az enyészeté lettek, és minden bizonnyal a póttankos vadászgépek is erre a sorsra jutottak. A fennmaradt dokumentumok között, a későbbiekben már nem lehet a nyomukra bukkanni.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- [1] Grosz, Peter M., Haddow, George, Schiemer Peter. *Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One*. California: Mountain View, 1993.;
- [2] Bernhard Tötschinger – Walter Schroeder: Phönix Marine-Jagdeinsatz. ÖFH Nachrichten Sonderheft Nr. 10. Wien, 1983.;
- [3] Österreichisches Staatsarchiv-Kriegsarchiv. Luftfahrtarchiv, Tagesbefehle der k.u.k. Fliegerarsenals. (21.10.1918)
- [4] Jan Zahálka – Petr Aharon Tesař – Sigmund Tyrlík: Phönix D.I – D.III. Hradec Králové, 2005. 11–12. o.;
- [5] Peter Schupita: Die k.u.k. Seeflieger. Koblenz, 1983. 242–244. o.;
- [6] HM-HIM Hadtörténelmi Levéltár (továbbiakban: HL), Vezérkari Főnökség iratai. I. csoport. 1638/I. b. – 1919. 1. d.;
- [7] HM-HIM HL, Tanulmánygyűjtemény, 2787. *Vesztényi János: A magyar katonai repülés 1920–1945*. 39. o.;
- [8] Notlandung eines ungarischen Flugzeuges bei Graz. = Neues Grazer Tagblatt, 1920. augusztus 6., 5. o.; Zur Festnahme des ungarischen Fliegers. = Neues Grazer Abendblatt, 1920. augusztus 6., 3–4. o.; Tagesbericht. = Grazer Tagblatt, 1920. augusztus 9., 3–4. o.; Tagesbericht. = Neues Grazer Morgenblatt, 1920. augusztus 10., 1. o.; Festnahme eines ungarischen Fliegers bei Graz. = Neue Freie Presse, 1920. augusztus 8., 11. o.;
- [10] Századnapló (másolat a szerző birtokában). 1921. március 1-jei és április 21-i bejegyzések.

JEGYZETEK

- 1 Benno Anton Josef Maria Fiala Ritter von Fernbrugg (1890–1964) az Osztrák–Magyar Monarchia repülő ásza.
- 2 Frank Linke-Crawford (1893–1918) az Osztrák–Magyar Monarchia negyedik legeredményesebb vadászpilótája.
- 3 Endresz György (1893–1918) az első világháború vadászpilótája; óceánrepülő.
- 4 Fiedler Róbert (1891–?). 1. világháborús vadászpilóta, később autóversenyző és repülőoktató.
- 5 A szervezetrendszerhez és egyéb részletekhez lásd: Czirók Zoltán, „A magyar repülőcsapatok 1918–1918. évi történetéhez” *Hadtörténelmi Közlemények*, 2009/3. 603–634. o.
- 6 Teanói herceg, erdódi gróf Pálffy-Daun József (1892–1963), az 1. világháborúban tüzerbiztos, majd a repülőcsapatoknál megfigyelő.
- 7 Vogt Valdemár (?–?) 1919-ben a szegedi kormány bécsi katonai megbízottja, 1923-tól tábormok.
- 8 A rejtés folyamatának részleteihez lásd: Czirók Zoltán, „Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920–1921” *Hadtörténelmi Közlemények*, 2013/3. 791–801. o.