

Kenyeres Dénes ny. alezredes:

A MAGYAR LÉGIERŐ ELMÚLT SZÁZ ÉVÉRŐL

A repülésről, a repülőtechnikáról, a forgósárnyas eszközökről szóló könyvek, képes albumok megjelenése mindig eseményszámba megy a repülés szerelmesei körében. Különösen igaz ez, ha a magyar légielő százéves történetét feldolgozó reprezentatív kiadványról van szó.

A KEZDETEK...

Érdemes néhány mondatban kitérni a dátumokra és a megalakulás körülményeire. Az bizonyított tény, hogy a magyarok a levegő meghódítása kezdetén is alaposan kivették a részüket a repülésből. Gépeket terveztek, repülésre alkalmas masinákat készítettek, felszállásokat és kísérleti repüléseket végeztek a kezdetleges tákolmányaikkal. S bizony sok-sok áldozatot is követelt a kezdeti nehéz időszak: kényszerleszállások, lezuhanások, géptörések, sérülések és halálos balesetek szegélyezték a kezdeteket a 20. század legelején. De a légi balesetek sem szegték kedvüket a fanatikus kísérletezőknek! Ha összetört a gépük, építettek helyette másikat, és folytatták a levegő meghódítását.

REPÜLÉS AZ OSZTRÁK–MAGYAR MONARCHIA LÉGJÁRÓCSAPATAINÁL

A Légielőcsapatoknál kaptak lehetőséget hazánk katonafiai, hogy hódolhassanak szenvedélyüknek, illetve védjék a birodalom kijelölt légtérét az ellenséges repülőekkel szemben. A Monarchia repülőszázadait a hadtestek és a hadseregek mellé osztották be az első világháború különböző frontjain. A háború kezdetén a Monarchiának még csak 15 repülőszázada volt, a háború végén pedig már 60. Több század parancsnoka magyar nemzetiségű volt.

A hadi repülőgépeket a háború kezdetén csak légi felderítésre és tüzérségi tűzvezetésre alkalmazták, de rövidesen megkezdtek a felfegyverzésüket is. 1915-től beépítették a repülőgépekbe támadófegyverként a géppuskát. A Monarchia repülői (704 pilóta) 1466 légi győzelmet értek el az ellenséges repülő felett a Nagy Háború több mint négy éve alatt.

A repülőgép-vezetők és légi megfigyelők óriási árat fizettek az elért légi győzelmekért: a háború idején ugyanis 1565 tiszt, altiszt halt hősi halált, sebesült meg vagy esett hadifogságba – s több mint harmaduk magyar volt!

A magyar származású repülő a Monarchia idején lelkiismeretesen, a legjobb tudásuk szerint hajtották végre a kapott harcfeleadatokat. Milan Uzelac vezérőrnagy, a Légielőcsapatok parancsnoka írta 1918 elején: „Nem, már nem kisegítő fegyverek a repülőgépek, hanem jelentős harceszközzé fejlődtek. Egyenrangúak a gyalogsággal és a tüzérséggel. Azoktól viszont nem elválaszthatók; mostantól a légielő döntő jelentőséggel bír: a siker és győzelem a repülők rátermettségétől és számától függ.”

A magyarok óriási repülési tapasztalatokat szereztek a frontokon a légi felderítés és a légi harc megvívásában. Ezeket az értékes tapasztalatokat a két háború között és a második világháború idején tudták is hasznosítani.

AZ ÖNÁLLÓ MAGYAR LÉGIERŐ MEGALKULÁSA

Hazánknak a háború előtt és alatt nem volt repülőfegyverneme. A Nagy Háború befejezését követően hamar elkezdődött a légierő szervezése. Az anyagi alapját a frontokról hazamentett repülőszakanyagok és a hazai repülőgépgyárakban fellelhető gépek biztosították. A különböző frontokról hazatért pilóták, megfigyelők és a szakembergárda jelentette a szükséges személyi állományt.

1918. november 6-án alakult meg a Honvédelmi Minisztérium 37. Légügyi Ügyosztálya Hangay Sándor kormánybiztos vezetésével. Szervezőmunkája révén november 20-án már három repülőszázad jött létre. Az 1. század Mátyásföldön, a 2. Albertfalván, a 3. pedig Rákosmezőn szerveződött. Az 1. század rendelkezett leginkább harcfelelő végrehajtására alkalmas eszközökkel és állománnyal. Az 1918-as év utolsó hónapjaiban felderítőrepüléseket és röpcédulaszórást végeztek a repülőszázadok hajózái.

A demarkációs vonalak módosulásai és a környező államok ellenséges tevékenysége miatt gyakran változott a magyar repülőszázadok diszlokációja. Az 1919. február 3-án kiadott tervezet már nyolc repülőosztállyal (század) számolt. Az akkori tervben Mátyásföld, Albertfalva, Győr, Kaposvár, Szeged, Arad, Debrecen és Rákosmező szerepelt magyar katonai repülőterként.

A Tanácsköztársaság alatt a repülőszázadoknak a hadosztályok hadműveleteit kellett támogatniuk. A repülőszázadokat főleg a csehek és a románok előnyomulásakor vetették be. Légi felderítéseket végeztek, bombákat dobtak az ellenségre. Olykor pedig légi harcra is sor került.

A vörös uralom bukása után a repülőszakanyag jelentős részére a megszálló királyi román csapatok zsákmánya lett. A Párizsban, 1920. június 4-én aláírt békeszerződés megtiltotta hazánknak, hogy légierőt tartson a hadrendjében.

REPÜLÉS A TILTÁS IDŐSZAKÁBAN

A magyar állam politikai és katonai vezetése nem értett egyet a trianoni békediktátummal, ezért igyekezett kijátszani a tiltó rendelkezéseket. Magyar katonai repülést éveken keresztül titokban és különböző fedőnevű szervezetek alatt, álcázva lehetett csak végezni. 1924. április 10-én, a Kereskedelmi Minisztériumon belül létrehozták a légügyi hivatal Vassel Károly ezredes parancsnoksága alatt. Az ezredes jelentős erőfeszítéseket tett a rejtett légierő fokozott kiépítésére. A békeszerződés aláírása után, a nemzetközi tiltás ellenére Szegeden, Budapesten és Szombathelyen kezdődött meg a kiképzési repülés, több helyen pedig repülőter-gondnokságot hoztak létre.

A rejtés időszakában különböző rendeltetésű alegységeket működtettek, főleg az 1930-as évtizedben: közel- és távfelderítő, bombázó és vadász. Ezek az ország különböző helyein települtek. A fedés idején a személyi állomány nem viselhetett katonai egyenruhát, a rendfokozatok helyett pedig légügyi főigazgató, légügyi igazgató, légügyi aligazgató, légügyi főfelügyelő, légügyi felügyelő, légügyi ellenőr stb. megnevezés szerepelt a hivatalos iratokon. A Légügyi Hivatal állománya (tiszt, altiszt) 1930-tól viselhetett csak egyenruhát díszövel és dísztőrrel.

Jelentős fejlesztések és erőfeszítések eredményeként a titkos légierő állományában 1929. július 1-jén már 1174 katona teljesített szolgálatot, hét repülőszázad települt a repülőtereken. A légierő 1935–1936-os hadrendje már három közelfelderítő- és három vadászszázadot, illetve nyolc bombázószázadot tartalmazott.

MAGYAR KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐ

A kormányzó 1938. december 28-án elfogadta a katonai vezetők javaslatát, és a következő év első napjától önállósította a Magyar Királyi Honvéd Légierőt, amelynek parancsnokává vitéz Hány László ezredes nevezte ki.

Hazánk belesodródott a második világháborúba. A légierő repülőszázadait is bevetették a szovjet fronton. 1944-től a légi járművek részt vettek hazánk légterének védelmében és oltalmazásában. A statisztikák szerint a második világháború harcaiban több mint 700 repülőtiszt (altiszt) és egyéb hajózó beosztású személy halt hősi halált, túnt el, esett hadifogságba.

A Magyar Királyi Honvéd Légierő a háború végére szinte megsemmisült. A haditechnikáját, szakanyagát a harcok forgataga nyugatra sodorta. A repülőgépek egy részét felgyújtották, más része a légi harcokban megsemmisült. A személyi állomány egy része pedig fogságba esett.

A MAGYAR LÉGIERŐ ISMÉTELT FELTÁMASZTÁSA

Az 1947-ben Párizsban aláírt békeszerződés korlátozott számban engedélyezte Magyarországnak, hogy légierőt tartson a hadrendjében. Az ország nehéz anyagi helyzete miatt csak lassan haladt a demokratikus légierő felállítása.

A hidegháború időszakában, szovjet nyomásra hazánk erőteljes fegyverkezésbe kezdett: a Magyar Néphadsereg békelétszáma 1953-ra elérte a 200 ezer főt, a légierő hadrendjébe pedig két vadászadosztály és egy csatarepülő-, illetve egy bombázóadosztály tartozott. Az első években nagyon sok repülőkatasztrófa sújtotta a repülőcsapatokat. A bizalmatlanság légkörében sok tisztet és tiszthelyettest tartóztattak le a katonai elhárító szervek.

Az 1956-os forradalmi eseményekbe a légierő alakulatai is belesodródtak. Utána pedig következtek a megtorlások. A békekiképzés és az átképzések sok-sok áldozatot és technikát követeltek a személyi állománytól. 1948-tól napjainkig több mint 200 fő vesztette életét a repülőképzés alkalmával, és több mint 150 repülőgép semmisült meg.

A könyvborító belső oldalán érdekesen, tízévenkénti bontásban is megismerhetjük az eltelt száz év legfontosabb eseményeit. S tényleg, minden tíz évre esett valamilyen, az adott korszakra jellemző történet a magyar repülés világában:

- 100 évvel ezelőtt véget ért a Nagy Háború;
- 90 évvel ezelőtt hazánkba érkeztek az első angol és holland repülőgépek;
- 80 évvel ezelőtt kiutaztak a pilótajelöltek Dél-Olaszországba, tanfolyamra;
- 70 évvel ezelőtt a magyar fiatalok a párt hívó szavára jelentkeztek a légierőbe;
- 60 évvel ezelőtt a vadászpilóták túllépték a hangsebességet;
- 50 évvel ezelőtt a kijelölt hajózók részt vettek a Csehszlovákia elleni megszállás repülésbiztosításában;
- 40 évvel ezelőtt a kis hidegháború okozott izgalmakat;
- 30 évvel ezelőtt kiválasztották a vadászpilótákat űrhajósképzésre;
- 20 évvel ezelőtt megkaptuk a legkorszerűbb orosz gépeket (MiG–29);
- 10 éve Svédországba járunk éleslövészetre.

A magyar repülés száz évét összefoglaló munka nem kimondottan kronológiai felsorolásban, leírásban követi a nemzeti katonai repülés nagy eseményeit. A magyar légierő az ország hányatott sorsát is visszatükrözi. A hajózóállomány egy része megszenvedte a Szálasi-, Rákosi- és a Kádár-rendszer borzalmait és börtöneit. Sajnos volt, akiket kivégeztek, üldöztek,

másokat pedig örökre eltították a botkormánytól politikai okok vagy származásuk miatt. A légierő első parancsnoka – az első világháború tábori pilótája, a legendás Háry-repülőszázad parancsnoka –, vitéz Háry László vezérőrnagy például embertelen körülmények között vesztette életét 1953. február 13-án a kistarcsai internálótáborban.

A szerkesztő minden korszakhoz illesztett egy-egy visszaemlékezést, beszámolót a pilóták élményei, átélt eseményei kapcsán.

Szinte egyedülálló hőstettet hajtott végre dálnoki Kenyeres Miklós hadnagy, amikor leszállt 1944. február 1-jén a végtelen orosz hómezőre, hogy a kényszerszállt bajtársát felvegye a saját szűk kabinjába. Így akadályozta meg, hogy vitéz Debrődy György hadnagy, pilóta hadifogságba essen.

Megtalálhatók – sok minden más mellett – e jól szerkesztett és olvasmányos műben a MiG–29-es repülőtechnika Kecskemétre érkezésének izgalmas pillanatai, a Gripenek első leszállása hazánk kijelölt repülőterén.

A magyar katonai repülést összefoglaló jubileumi képes albumban 930 különféle fénykép található (csoportképek, pilótaigazolványok, érdekes dokumentumok, relikviák, jelvények, felvarrók, helikopterek és repülőgépek). A képek egy része első alkalommal ebben a kötetben jelent meg! A fotók felölelik a magyar katonai repülés elmúlt száz évének legfontosabb mozzanatait, eseményeit és katasztrófáit. A pazarul szerkesztett kötetben a felsoroltakon felül 50 portré, 10 térkép és két táblázat is található.

A jubileumra utaló kötet évfordulós kiadvány, a magyar katonai repülés százéves történiáját mutatja be. A könyv betekintést nyújt az olvasó részére abba a különleges világba, amelyben a magyar hadirepülők éltek (élnek) és szolgáltak (szolgálnak), s napjainkban is védik hazánk légtérének légi szuverenitását. A kétnyelvű (magyar és angol), körültekintéssel, figyelmesen szerkesztett mű, reményeink és véleményem szerint népszerű és keresett lesz hazánkban és külföldön is!

A műhöz az ajánlást Sáfár Albert dandártábornok, a Magyar Honvédség Összhaderőnemi Parancsnokság, légierő haderőnem főnöke írta.

Néhány észrevételt is teszek a szép kötetben előforduló hibákra. Az első fejezetben célszerűbb lett volna az Osztrák–Magyar Monarchia tábori pilóta (megfigyelő) jelvényét szerepeltetni a császári Németország repülőjelvénye helyett (10. oldal). Nem Hefty Frigyes szakaszvezető volt az első katona, aki ejtőernyővel kiugrott a gépéből (23. oldal), ugyanis 1918. március 23-án Boksay Antal hadnagy hagyta el elsőként a repülőgépet, az Osztrák–Magyar Monarchia Légjárócsapatok állományából. A 61. oldalon lévő fotón nem Kenyeres Miklós hadnagy, hanem Szeverényi Kálmán látható a gépe mellett. Az Il–28 a MiG–17PF-fel nem 1965. július 9-én, hanem augusztus 7-én ütközött (132. oldal). Nem 1979-ben jelent meg a csapatrepülőknél a Mi–24-es, hanem 1978 nyarán (268. oldal). A 357. oldal felső képén, a bal oldalon nem Kocsis István, hanem Kelemen István mk. alezredes, fedélzeti technikus látható.

Összefoglalva: minden fenti észrevételem ellenére Törös István szerkesztő, szakíró élvezetes és maradandó szakirodalmat, csodálatos albumot tett le a magyar repülést kedvelők és érdeklődők könyvespolcára. A reprezentatívan összeállított kötet magas színvonalon mutatja be a magyar katonai repülés eseményekben bővelkedő elmúlt száz évét. Ha az olvasó vagy érdeklődő a kezébe veszi e gazdag képanyaggal ellátott művet, maradandó élményekben lesz része. Mindazok figyelmébe ajánlom, akik szeretik a magyar repülés történiáját, s szívesen olvassák, lapozgatják, nézegetik a kötetben lévő képeket!

A magyar légierő 100 éve. 100 Years of the Hungarian Air Force. Szerkesztette: Törös István. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2018, 380 oldal, CD- és plakátmelléklettel