

Gondos László:

SZERVEZETI SZINTŰ ÉVFORDULÓK A MAGYAR KATONAI REPÜLÉS TÖRTÉNETÉBEN

ÖSSZEFOGLALÓ: Egy nemzet, intézmény, szervezet vagy éppen katonai alakulat életében nagy jelentőséggel bírnak a jeles évfordulók és ezek különböző rendezvényekkel, megemlékezésekkel való megünneplése. Kétségtelenül ilyenkor nyílik a legjobb lehetőség arra, hogy a társadalom – sőt esetenként a külföld – figyelmét is felhívjuk az „ünneplést” történetére, hagyományaira, jelenkori tevékenységére. A szerző katonai repülésünk azon jeles eseményeit veszi sorra, melyek évfordulói okot adnak a szervezeti szintű ünneplésre. Annál is inkább fontos ezt megtennünk, mivel csakis így egyértelműsíthetjük, hogy mikor, miért és mit ünneplünk. Ráadásul, figyelembe véve a 20. századi magyar történelem és ezen belül a katonai repülés sorsfordító pillanatait, nem minden esetben könnyű rátalálni a pontos dátumokra.

KULCSSZAVAK: önálló magyar haderő, magyar katonai repülés, Magyar Légierő

A kiemelkedő évfordulóknak köszönhetően az adott nép, intézmény vagy alakulat tagjaiban is erősödik, intenzívebbé válik a történelem mélységeiben gyökerező identitástudat. Ezért különösen fontos, hogy az ünneplés alapját jelentő dátumok, melyek értelemszerűen egy-egy kiemelkedő eseményhez fűződnek, egyértelműek és közérthetőek legyenek (pl. március 15., október 23.), vagy ha ez valamilyen okból nem lehetséges, a társadalom egésze által elfogadott konszenzuson alapuljanak (pl. augusztus 20. mint az államalapítás ünnepe).

A Magyar Honvédség 2018-ban ünnepli majd, hogy 170 évvel ezelőtt, 1848-ban vetették meg az önálló magyar haderő alapjait, köszönhetően annak, hogy Kossuth Lajos 1848. május 16-án tette közzé a honvédszászlóalj felállításáról szóló kiáltványt, illetve ezen a napon javasolta az Országos Honvédelmi Bizottmány felállítását is. A magyar légierő az évtized folyamán két hasonló évfordulóról emlékezett meg: 2010-ben a magyar katonai repülés 100. évére, míg 2013-ban az önálló magyar légierő „hivatalos” megszületésének 75. évfordulójára emlékeztünk. (Megjegyzendő: a trianoni békediktátum nem engedélyezte ugyan a repülőgépek használatát, azért a „tiltott időszakban” is létezett a magyar katonai repülés.) Mindkét eseménynek a nagy tömegeket vonzó, hatalmas médiafigyelemmel kísért Kecskeméti Nemzetközi Repülőnap adott lenyűgöző keretet.

Véleményem szerint, a fenti kritériumok alapján a magyar katonai repüléssel kapcsolatosan az alábbi három kérdésre kell választ találnunk:

- Mikortól beszélhetünk magyar katonai repülésről?
- Mikor vette kezdetét az önálló magyar katonai repülés?
- Mikor vált a légierő fegyvernemmé Magyarországon?

A fenti kérdések megnyugtató tisztázásához, ha vázlatosan is, de át kell tekintenünk a magyar katonai repülés történetének idevonatkozó részeit. Meg kell állapítanunk, hogy a felmerülő dátumok közül mely kritériumok és szempontok jelölik ki egyértelműen és mindenki által elfogadható módon a magyar katonai repülés, az önálló magyar katonai repülés, valamint a fegyvernemmé válás „születésnapját”. Az első kérdés tekintetében nem is olyan egyszerű a dolgunk, mint azt képzelnénk, mivel több szempontot is figyelembe kell ven-

nünk a megfelelő dátum kijelölésekor. A második és harmadik kérdés tisztázása, szerencsés módon, lényegesen tisztább feladat.

MIKORTÓL BESZÉLHETÜNK MAGYAR KATONAI REPÜLÉSRŐL?

Ahhoz, hogy ezt a kérdést megválaszolhassuk, a 19–20. század fordulójáig kell visszanyúlunk. Habár az Osztrák–Magyar Monarchia hadvezetése rendszertelen módon korábban is alkalmazott repülőeszközöket (1849,¹ 1866²), csupán egy 1888-ban szervezett bécsi aeronautikai kiállítást követően vette komolyan fontolóra a katonai jellegű repülés intézményi keretek közé szorítását, amihez természetesen az uralkodó, I. Ferenc József támogatására is szükség volt. Miután egy, a Birodalmi Hadügyminisztérium által kijelölt négytagú katonai bizottság végigjárta a német, francia, valamint brit léghajósrészlegeket, 1890-ben a Műszaki és Adminisztratív Katonai Bizottság (Technische und Administrativen Militär-Comité) meghirdette az első, kizárólag katonák számára kiírt tanfolyamot.³ A tanfolyamot a következő évben egy újabb követte, majd 1892 őszén, a porosz és bajor léghajósrészlegek mintájára a bécsi Arzenál területén felállították a császári és királyi Katonai Aeronautikai Intézetet (k. u. k. Militär Aeronautischen Anstalt). Az első ballonrészleg (tulajdonképpen század) 1893. augusztus 20-án kezdte meg működését.⁴

Az eddig leírtak alapján egyértelműen adná magát a lehetőség, hogy 1892-t tekintsük a magyar katonai repülés születési dátumának, ennél azonban jóval bonyolultabb az ügy, mivel a Katonai Aeronautikai Intézet a közös hadsereg (k. u. k. Heer) és nem a Honvédség alárendeltségébe tartozott. Arról nem is beszélve, hogy az 1893-tól felállított alegységek, legyen szó vár- vagy tábori ballonrészlegekről, a tüzérség, azon belül is elsősorban a vár-tüzérség alárendeltségébe tartoztak.⁵ Vagyis, annak ellenére, hogy az itt szolgáló katonák vitathatatlanul levegőben látták el feladatukat,⁶ valójában szó sem volt önálló szervezettel rendelkező katonai repülésről. Jelenleg még arról sem rendelkezünk pontos információkkal, hogy az ekkor felállított alegységeknél szolgált-e magyar származású repülőkatona, és ha igen, akkor vajon mennyien voltak és milyen beosztásokat láttak el?

¹ Mivel a lövegek tüze nem érte el a várost, a Velencét ostromló osztrák hadvezetés úgy döntött, hogy ballonokra rögzített, Franz von Uchatius főhadnagy által szerkesztett „bombákkal” támadja a várost. Az eredménytelen kísérletre 1849. július 15-én került sor. Wolfram Lenotti: Ein Traum vom Fliegen – 200 Jahre Luftfahrt in Österreich. Wien, 1892. 10–16. A továbbiakban Lenotti: Ein Traum.

² Az osztrák hadvezetés a königrátrai csatavesztést követően Bécs védelmére állította fel a rövid életű Luftschiffergruppét (Léghajóscsoport). A Nordarmee alárendeltségébe tartozó csoport állományát (két tiszt, 60 katona) a 27. gyalogezredből verbuválták össze, tevékenységük azonban csúfos kudarccal zárult, mivel a rendelkezésükre bocsátott 1800 m³ térfogatú ballon egy gyakorlat során elszabadult, és soha többé nem került elő. Lenotti: Ein Traum. 17.

³ A két ballonnal (Budapest és Vater Radetzky) végrehajtott tanfolyamra április 15. és augusztus 5. között került sor. A 8 szerencsés résztvevőt (Anton Schindler százados, Josef Trieb, Herman Hoernes és Johann Sojka főhadnagyok, Joseph Watzek, Franz Eckert és Franz Hinterstoisser hadnagyok, valamint Johann Weinek tartalékos hadnagy) 65 önkéntes közül választották ki. Reinhard Karl Boromäus Desoye: Die k. u. k. Luftfahrtruppe – Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918. Diplomarbeiten Agentur, Hamburg, 1999. A továbbiakban Desoye: Die k. u. k. Luftfahrtruppe.

⁴ Desoye: Die k. u. k. Luftfahrtruppe.

⁵ A ballonrészlegeket, később -századokat csupán 1916. január 1-jén vonták ki a tüzérség állományából, hogy tevékenységüket ettől kezdve a Léghajósrészleg helyét frissiben átvevő császári és királyi Légjárócsapat (k. u. k. Luftfahrtruppe), egyszerűbben szólva az osztrák–magyar légierő keretei között folytassák tovább.

⁶ Ez elsősorban a saját tüzérség tüzének megfigyeléséből és irányításából, valamint felderítésből állt.

A következő jelentős szervezeti átalakításra 1909. október 7-én került sor, amikor a császári és királyi Katonai Aeronautikai Intézet helyét átvette a frissiben megszervezett császári és királyi Léghajósrészleg (Luftschifferabteilung).⁷ A k. u. k. Verkehrstruppenbrigade⁸ alárendeltségébe tartozó részleg bázisát Fischamendben jelölték ki, ahol az uralkodó és Conrad von Hötzendorf vezérkari főnök támogatásának köszönhetően gyors ütemben zajlott a szükséges balloncsarnokok, raktárak, műhelyek, valamint az iroda- és laktanyaépületek kiépítése. Az újonnan felálló részleg a haderő által ekkoriban megvásárolt első katonai lég-hajók⁹ és repülőgépek üzemeltetéséért, fejlesztéséért és beszerzéséért, valamint a hajózó- és műszaki állomány kiképzéséért felelt. Vagyis létrejött az első olyan önálló szervezeti egység, amely tényleges katonai repülőszolgálatot látott el.

Am a Léghajósrészleg, akárcsak a helyét 1916. január 1-jén átvevő császári és királyi Légjárócsapat szintén a közös hadsereg részét képezte, és ez így is maradt az első világháború végéig, azaz az Osztrák–Magyar Monarchia felbomlásáig. Vagyis a magyar katonai repülés szervezeti szintű megszületését nincs értelme 1918 novemberére előtt kutatni. Akkor vajon miért 2010-ben került sor az esemény 100. évfordulójára? A válasz egyszerű, az évfordulót nem egy szervezet, hanem egy bizonyos személy története jelöli ki. 1918-ig sok száz magyar származású pilóta, megfigyelőtiszt, szerelő és egyéb földi feladatot ellátó katona szolgált az osztrák–magyar légierő állományában, akik mindvégig hősiességgel és áldozatvállalással hajtották végre feladatukat. Az első világháború folyamán sokan haltak közülük hősi halált vagy szenvedtek el súlyos sebesülést, ezért nem is vitás, hogy katonai repülésünk születésnapját ahhoz a dátumhoz kell kötnünk, amikor az első magyar származású hadi-repülő kézhez vette a pilótaigazolványát. Szerencsés módon pontosan tudjuk, hogy mikor került sor erre az aktusra: nemes petróczi Petróczy István¹⁰ sikeres repülővizsgáját követően, *1910. szeptember 28-án* kapta meg az Osztrák Repülőklub (Österreichischer Aero-Club) által kiállított becses dokumentumot.

MIKOR VETTE KEZDETÉT AZ ÖNÁLLÓ MAGYAR KATONAI REPÜLÉS?

Mivel az önálló Magyar Légierő szervezése szinte a Monarchia felbomlásának pillanatában, azaz 1918 novemberében megkezdődött, a fenti kérdés megválaszolása lényegesen egyszerűbb feladat, mint amilyen az előző volt. A Magyar Repülőcsapat megalakulásáról először egy *1918. november 3-án* kelt jegyzőkönyvből szerezhetünk tudomást. A dokumentum szerint a Hadügyminisztériumban ekkor hozták létre a Légügyi Kormánybiztosságot, mely később 37. Légügyi Osztályként működött tovább Hangay Sándor tartalékos százados parancsnoksága alatt.¹¹ Ez a szervezet fogta össze a frontról hazaérkező tábori pilóták, megfigyelőtisztek, műszaki katonák állományba vételét, valamint az országban fellelhető, esetlegesen beérkező repülőtechnika összeírását. November 9-én állították fel a Magyar Repülőcsapat Parancs-

⁷ Desoye: Die k. u. k. Luftfahrtruppe.

⁸ Az 1902-ben létrehozott k. u. k. Verkehrstruppenbrigadének történő alárendelés logikus lépés volt, hiszen ide tartozott a szintén újdonságnak számító császári és királyi Automobilrészleg (Automobilabteilung) is, mely a katonai gépjárművek üzemeltetéséért felelt.

⁹ Az osztrák–magyar katonai léghajózás története alig pár éves időszakot ölel fel.

¹⁰ Petróczy István (1874–1957) nem csupán magyar, de birodalmi tekintetben is az abszolút első közé tartozott, hiszen a jeles napon a 10-es sorszámú osztrák pilótaigazolványt vehette át. Révész Tamás: A Légjáró: Petróczy István, az első magyar katonai repülő élete. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2013, 63.

¹¹ HIM. HL. PDF. HÜM. Elnk. Bk. 59/1918.

nokságot,¹² mely december 2-án, legalábbis a nyilvántartás szerint, 1195 fős állomány felett rendelkezett. A tél folyamán végrehajtott átszervezéseknek és fejlesztéseknek köszönhetően 1919. március 21-ig, a Magyarországi Tanácsköztársaság hatalomátvételéig az önálló Magyar Légierő (Repülőcsapat) a következő szervezeti formában működött:

Magyar Repülő Csoport Parancsnokság – Budapest

Magyar Repülő Anyagszertár – Mátyásföld

1. Magyar repülő osztály – Mátyásföld
2. Magyar repülő osztály – Albertfalva
3. Magyar repülő osztály – Győr
4. Magyar repülő osztály – Kaposvár
5. Különleges magyar repülő különítmény – Szombathely
6. Magyar repülő osztály – Szeged
7. Különleges magyar repülő különítmény – Kecskemét
8. Magyar repülő osztály – Békéscsaba
9. Magyar repülő osztály – Debrecen
10. Magyar repülő osztály – Rákos
11. Magyar repülőképző osztály – Szeged

Reményeim szerint a fenti felsorolás azt is jól érzékelteti, hogy milyen számottevő erőről volt szó, amit a magyarországi repülőgépgyárak (Magyar Repülőgépgyár Rt., Magyar Általános Gépgyár, Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Rt., Ganz–Fiat Magyar Repülőgépmotorgyár Rt., valamint a város megszállásáig az aradi Magyar Automobilgyár Rt.) lehetőségeikhez mérten a nyár közepéig korszerűnek számító gépparkkal is el tudtak látni. Azt is ki kell emelnem, hogy a szervezet 1945-ig egy pillanatra sem szűnt meg létezni, a Tanácsköztársaság ideje alatt Vörös Repülőcsapatként, az 1920-as és 1930-as években a már említett rejtett légierő formájában, majd magyar királyi Honvéd Légi Erőkként működött tovább.

Véleményem szerint a fent leírtak tükrében teljesen egyértelmű, hogy az önálló magyar katonai repülés 1918. november 3-án vette kezdetét, azaz 2018-ban ünnepli majd 100. születésnapját, amit minden bizonnyal, kapcsolódva a honvédség fennállásának 170. évfordulójához, számtalan rendezvénnyel és ünnepi eseménnyel tesznek majd emlékeztetéssé.

MIKOR VÁLT A LÉGIERŐ FEGYVERNEMMÉ MAGYARORSZÁGON?

A harmadik kérdésre szintén egyértelmű válasz adható: a légierő *1939. január 1-jén*, a magyar királyi Honvéd Légi Erők¹³ megalakulásával vált Magyarországon is fegyvernemmé. A szervezet felállítását a hazánk fegyverkezési egyenjogúságát elismerő, a kisantant országokkal¹⁴

¹² A parancsnokság munkáját november 15-ig Bogyay Artúr őrnagy (Bogyay 1919 és 1921 között a repülőcsapatok parancsnoka volt, és ezredesi rendfokozatot ért el), majd Petróczy István alezredes irányította. MOL. K26. ME. Res. 9221/1918.; HIM. HL. PDF. HÜM. Eln.1.a.29 601/1918.

¹³ A szervezet irányításával az egykori császári és királyi 42. vadászrepülő-század híres parancsnokát, vitéz Hány László repülő ezredest bízták meg, aki első világháborús fronttapasztalata mellett, a rejtett légierőben betöltött pozícióinak köszönhetően, jelentős rálátással bírt a magyar és az egyetemes katonai repülés ügyére, egyszóval nála alkalmasabb személyt keresve sem találhattak volna a posztra.

¹⁴ A Csehszlovákia, Románia és a Jugoszláv Királyság által alkotott kisantant jogi értelemben 1921. június 7-én jött létre.

1938. augusztus 23-án megkötött blei egyezmény tette lehetővé.¹⁵ Magyarország természetesen a fenti dátum előtt is rendelkezett repülőerőkkel, ám ezeket a trianoni békeszerződés tiltó rendelkezései miatt, Németországhoz hasonlóan, kénytelen volt titokban tartani, polgári funkciókkal és megnevezésekkel ellátni. Vagyis a pénzügyi és politikai nehézségek ellenére a katonai repülés 1945-ig egy pillanatra sem szűnt meg hazánkban. A szünet ekkor sem nyúlt túl hosszúra, hiszen az 1947. szeptember 16-án aláírt békeszerződés rendelkezéseinek megfelelően létrehozták az első repülőalakulatokat. Ekkor egy kiképző századot, egy repülő futárrajt, tíz repülőter-gondokságot és egy repülőgép-javító műhelyt állítottak fel. Ezzel egy időben a Honvéd Kossuth Akadémián beindult a tiszt- és tiszthelyettesképzés is.¹⁶

Összefoglalva tehát a leírtakat, a légierő teljes szervezetére érvényes ünnepi évfordulók dátumai a véleményem szerint a következők:

- Az első magyar katonai repülő, Petróczy István kézhez kapja pilótaigazolványát: 1910. szeptember 28.
- Az önálló magyar katonai repülés kezdete: 1918. november 3.
- A magyar királyi Honvéd Légi Erők létrejötte: 1939. január 1.

Az önálló magyar katonai repülés jövőre 100 éves történetében az említetteken túl természetesen számos más ünneplésre méltó eseményt sorolhatnánk még fel, ám ezek közvetlenül „csak” bizonyos szakágakat (pl. a sugárhajtású vagy a forgószárnyas technika magyarországi megjelenése), repülőtereket (Pápa, Szolnok, Kecskemét) vagy még kisebb szervezeti egységeket (pl. vadász-, felderítő-, szállító-, kiképzőrepülés, légiirányító-, radarfelderítő tevékenység) érintenek, ezért jelen írás, témájából fakadóan, nem foglalkozik velük. Bízom benne, hogy e rövid áttekintés segítséget nyújt a szakembereknek abban, hogy évfordulók tekintetében a jövőben elkerülhetők legyenek az esetleges félreértések.

FELHASZNÁLT IRODALOM

Desoye, Reinhard Karl Boromäus: *Die k. u. k. Luftfahrtruppe – Die Entstehung, der Aufbau und die Organisation der österreichisch-ungarischen Heeresluftwaffe 1912–1918*. Diplomarbeiten Agentur, Hamburg, 1999.

Győri János: *A magyar katonai repülés kronológiája. 1945–2008*. Zrínyi Kiadó, 2009.

HIM. HL. PDF. HÜM. Elnk. Bk. 59/1918.

Lenóti, Wolfram: *Ein Traum vom Fliegen – 200 Jahre Luftfahrt in Österreich*. Wien, 1892.

MOL. K26. ME. Res. 9221/1918.; HIM. HL. PDF. HÜM. Eln.1.a.29 601/1918.

Pritz Pál: *A kieli találkozó*. Századok, 1974. 3. szám

Révész Tamás: *A Légjáró: Petróczy István, az első magyar katonai repülő élete*. Zrínyi Kiadó, Budapest, 2013.

¹⁵ Pritz Pál: *A kieli találkozó*. Századok, 1974. 3. szám, 646–679.

¹⁶ Győri János: *A magyar katonai repülés kronológiája. 1945–2008*. Zrínyi Kiadó, 2009, 13–20.