

A Magyar Királyi Honvéd Légierő harci alkalmazása a második világháborúban (1939-1945)

Témavezető:

Dr. Ormos Mária

akadémikus, egyetemi tanár

Készítette:

Becze Csaba

PTE BTK

Tartalomjegyzék

Előszó.....	4
Bevezetés.....	6
I. A légi erő a területi revízió időszakában (1938-1941).....	10
1. A célpont: Csehszlovákia.....	14
2. Románia ellen.....	18
3. A jugoszláv hadjárat.....	20
II. Megkezdődik az igazi háború (1941 nyara).....	24
1. Belépés a Szovjetunió elleni háborúba.....	26
2. Az I. gyorshadtest repülőcsoportja a Szovjetunióban.....	34
3. Az 1941-es év háborús tapasztalatai a keleti hadszíntéren.....	67
III. Magyar repülők a Donnál (1942).....	71
1. Az 1. repülőcsoport felállítása és első harcai 1942-ben.....	73
2. A repülőcsoport részvétele a magyar 2. hadsereg nyári hídfőcsatáiban.....	80
3. Az 1. repülőcsoport (októbertől 2. repülődandár) átszervezése, átképzésének megkezdése korszerű német repülőgépanyagra.....	101
4. Az 1942-es év háborús tapasztalatai a keleti hadszíntéren.....	109
IV. A fordulat éve (1943).....	112
1. Két kemény hónap: a 2. repülődandár harcai 1943. január-február folyamán.....	114
2. Az erőgyűjtés időszaka, illetve a harctéren bevetett alakulatok teljes átképzése német repülőgépanyagra.....	122
3. A magyar 2. repülődandár a kurszki csatában.....	137
4. Folyamatos visszavonulásban.....	158
5. Az 1943-as év háborús tapasztalatai a keleti hadszíntéren.....	168
V. Az elveszett illúziók éve (1944).....	171
1. Két újabb kemény hónap: a 2. repülődandár harcai 1944. január-februárban.....	173
2. 1944 tavasza és nyara – az utolsó magyar erőfeszítések Ukrajna és Kelet-Lengyelország felett.....	180
3. 1944 ősze – Magyarország hadműveleti területté válik.....	204
4. Az 1944-es év háborús tapasztalatai.....	229
VI. Harc a keserű végkifejletig (1945).....	232

1. A magyar légierő harcai a német dunántúli offenzívák (Konrad 1-3, Frühlingserwachen) támogatása során.....	233
2. Az utolsó harcok Ausztria felett.....	250
3. Az 1945-ös év háborús tapasztalatai.....	254
VII. Összegzés.....	256
Felhasznált források.....	262
Mellékletek.....	267

„...*Levert avagy győztes legyen a katona*

»*Hős*« *legyen emléke, bármely nemzet fia!*”

(Ferenczy János)

Előszó

Doktori disszertációm témájaként a magyar királyi honvéd légierő második világháborús harci alkalmazásának történetét választottam. A témaválasztás adott volt, hiszen ez a téma gyerekkoromtól rendkívül intenzíven érdekelt.

Azért szűkítettem és koncentráltam a légierő történetén belül annak harci alkalmazására, mert a légierőnél a tárgyidőszakban zajlott szervezeti változásokat, illetve technikai fejlesztéseket többen, többször körbejárták már. A légierővel kapcsolatos publikációk közül messze kiemelkedik M. Szabó Miklós 1982-ben befejezett doktori disszertációja, mely 1987-ben jelent meg könyv formában (majd 1999-ben ismét, átdolgozva, kibővítve). Gyakorlatilag máig ez az egyetlen, tudományos igénnyel megírt monográfia a légierő második világháborús történetéről.

Terjedelmi korlátok miatt egy egész, viszonylag könnyen elválasztható fejezetet kivágtam a műből: a honi légvédelem amerikai légitámadások elleni harcát 1944 tavaszáról és nyaráról, mivel ezeket nagy részben már mások is feldolgozták (elsősorban a Pataky-Rozsos-Sárhidai szerzőtrío Légi háború Magyarország felett című kétkötetes monográfiájára gondolok).

Mint látható, az anyag kissé aránytalan: 1941 és 1942 története sokkal részletesebb, holott a légierő ezekben az években jóval kevesebb bevetést repült, mint később. Ennek oka részben az, hogy amikor konkrétan a magyar földi alakulatokat támogatta a légierő, akkor annak részletezését fontosnak tartottam – mert például 1943. elejétől 1944. tavaszáig magyar szárazföldi alakulatok nem voltak a hadműveleti területen az első vonalban, így a légierő a német csapatok harcát támogatta, de ez volt a helyzet gyakorlatilag 1944. nyarán is Délkelet Lengyelországban -, másrészt pedig egyszerűen az, hogy a háború későbbi időszakából még a korábbiakhoz képest is elenyészően kevés forrás maradt fenn.

Emiatt - a téma szépsége ellenére - rendkívül nehéz feladatra vállalkozik az, aki a magyar repülőalakulatok harci alkalmazását tudományos igénnyel akarja feldolgozni. Nemcsak ezen alakulatok összefüggő korabeli iratanyaga veszett el szinte teljesen, hanem a magánkézben lévő anyagok jelentős része is megsemmisült (házkutatások az ötvenes években, emigrációba kényszerült repülők hátrahagyott dolgai, családok kihalása, stb). Több

mint egy évtizedes – részben rendkívül intenzív – kutatómunka eredményeként is azt kell mondanom: egyes alakulatok történetében olyan nagy lyukak tátonganak, melyeket valószínűleg sohasem tudunk már kitölteni.

Ezért különösen hálás vagyok a magyar légierő alábbi veteránjainak, akik visszaemlékezéseikkel, megmaradt irataikkal és egyéb anyagaikkal segítették munkámat:

Balogh József, Béres Antal, Bogáti Péter, Bogdándy Sándor, dr. Czehe János, Cseraljai József, Cserny Miklós, Csóka István, Dániel László, dr. Farkas Jenő, Frankó Tibor, Garlathy Szilárd, Gersy Tamás, Ghyczy Tihamér, Holéczy Dániel, Honthegyi József, Horváth Sándor, Karátsonyi Mihály, Kertész Ferenc, Kishady Gábor Richárd, Kökény Imre, Krasznai Oszkár, Lakos Imre, Lehoczky László, Mándy Tibor, Máthé László, Mátyás János, Michna György, Micskey Miklós, Molnár Jenő, Németh István, Nyemecz Pál, Palkó László, Palotás József, Parcsami József, Pálos Géza, Péterdi Adolf János, Pintér Gyula, Purity Mátyás, Pocsikai János, Póth Nándor, Sági László, Sipos Lajos, Somody Ferenc, Sörlei Kázmér, Suttai Koppány János, Sűrű Béla, Szabady Tibor, Szentiványi János, Székely Sándor (az ejtőernyős), Székely Sándor (az egyik pilóta), Szilaj Varga Gyula, Takács Ferenc, Tanács Sándor, Tariczky György, Tarlós József, Terray Emil, Tobak Tibor, Varga Imre, Vargha Lajos, Varjas Tibor, Zimmermann József.

Emellett köszönettel tartozom a következő német, amerikai és orosz veteránoknak, akik a magyarokkal együtt, illetve ellenük harcolva, velük kapcsolatos emlékeiket megosztották velem:

Morris Barker, Hans-Ekkehard Bob, Sighart Dinkel, Arthur Fiedler, James Graham, dr. Heinz Lange, Jack Lenox, George G. Loving, Peter Spoden, Manfred Tangelst, Robert Goebel, Vaszilij Pavlovics Mihajlev.

Rajtuk kívül nagyon sok segítséget kaptam a következő tudományos intézmények munkatársaitól: Hadtörténelmi Intézet és Múzeum (Budapest), Bundesarchiv-Militärarchiv (Freiburg) és Bundesarchiv-Bildarchiv (Koblenz), Air Force Historical Research Agency (Maxwell AFB).

Természetesen nagy hálával tartozom annak a több száz repülő hozzátartozónak, barátoknak és ismerősnek, illetve kutatóknak is, akiktől különböző anyagokat kaptam a légierővel kapcsolatban. Az ő felsorolásuk olyan hosszú listát eredményezne, hogy ettől el kell tekintenem.

Bevezetés

A magyar katonai repülés kezdetei 1911-re tehetőek, mikor Bécsújhelyen megalakult az Osztrák-Magyar Monarchia első katonai repülőiskolája, ahol magyar tisztet is képeztek. Még ebben az évben sor került több sikeres felderítő repülésre is a hadgyakorlatok során. A következő néhány évben azonban a repülőcsapatok intenzív fejlesztését elmulasztották, így a háború kitörésekor is csak 36 katonai repülőgépe volt a monarchiának és ezek jó része sem volt alkalmas az eléjük tűzött feladatok megoldására. A háború első két évében ez még nem jelentett kivédhetetlen problémát, de mikor a monarchia „nyugati” harctere, az olasz arcvonal fölött nagy számban jelentek meg az olaszok mellett angol, amerikai és francia gépek, illetve alakulatok is, a késve és lassan fejlesztett osztrák-magyar repülőcsapatok igen nehéz helyzetbe kerültek. Ennek ellenére a háború második felében a már specializált, külön bombázó, felderítő és vadász repülőgéptípusok egész sorával rendelkezett a monarchia is és a többiek mellett magyar pilótái is kimagaslóan helytálltak.

Az első világháborúban elszenvedett vereség és ennek eredményeként az 1920. június 4-én aláírt trianoni békeszerződés az első világháborúban a monarchia égisze alatt hatalmasat fejlődött magyar katonai repülésnek is a végét jelentette, a magyar katonai repülés ezután teljes tilalom alá esett. A tiltás ellenőrzésére Szövetségi Katonai Ellenőrző Bizottság jött létre, a közvetlen katonai ellenőrzés 1927-ig tartott.

Az 1920-as évek elején újraindult a pilótaképzés Szegeden Hány László, Szombathelyen pedig Kenese Waldemár vezetésével azokkal az elrejtett gépekkel, melyek megúszták az antant ellenőrök pusztítását, akik nagyon sok, a monarchia volt repülőcsapataitól megörökölt harci repülőgépet megsemmisítettek. A légierő parancsnoksága a titkos időszakban az 1924-ben létrehozott Légügyi Hivatal (LÜH) volt, melyet a Kereskedelmi Minisztérium alárendeltségében állítottak fel.

A második világháború előestéjéig terjedő időszakot a légierő vonatkozásában a számba jöhető ellenfelek, a kisantant országok elsőprő fölénye jellemezte. Ezt az is súlyosbította, hogy az ország fő katonai és ipari jellegű célpontjai az új határokhoz nagyon közel kerültek, levegőből néhány perc alatt megközelíthetővé váltak, emiatt rendkívül sebezhetőek voltak.

A két háború közötti időszakra nem térnek ki bővebben, részben a területi korlátok miatt, részben pedig azért, mert ebből az időszakból a titkos légierő történetét részleteiben feldolgozta Veszényi János százados, volt repülőtiszt.¹

Ezen időszak eseményeinek részletezése helyett néhány általános gondolatot fejtenék ki arról, miért is volt a légierő a legdrágább fegyvernem, illetve milyen problémákat jelentett fenntartása és fejlesztése.

A fejlesztés nehézségeivel kapcsolatban kiemelném, hogy a légierő fegyverzetét mindig is rendkívül drága, gyorsan avuló és elhasználódó haditechnikai eszközök alkották. Ráadásul békeidőben is rengeteg volt a súlyos, halálos áldozatokkal járó baleset illetve az olyan, amikor csak maguk a repülőgépek semmisültek meg.

Az 1920-as, 1930-as években, illetve a háborús időszakban a fejlesztéssel kapcsolatos problémákat - az ország általános anyagi helyzete mellett - súlyosbította, hogy külföldi beszerzés csak német-olasz vonalról volt lehetséges az antant ellenőrzés lazultával, illetve megszűntével, illetve esetleg saját fejlesztésből. A külföldi beszerzésekkel kapcsolatban azonban probléma volt, hogy a németek - akiknél a számukra szintén sokáig tiltott légierő komolyabb fejlesztése a harmincas években futott fel - korszerű típusaikat nem nagyon akarták eladni, illetve politikai nyomásgyakorlásra használták a fegyverszállításaikat is: nekik kedvező politikai lépésektől tették függővé azokat. Az olasz gyártmányok a német ipar termékeinél általában jóval korszerűtlenebbek voltak és alapvető minőségi problémák is sorozatban jelentkeztek az olasz repülőgéptípusoknál.

A saját típusok fejlesztése rendkívül drága és időigényes volt. A trianoni tiltás következtében az I. világháború végére igen jelentős és korszerű magyar repülőgépipar részben megszűnt, illetve elsorvadt. Saját típusok kifejlesztése mellett a honi repülőgépipar számára volt még egy lehetőség, külföldi repülőgépicencek vásárlása és azok itthoni gyártása, azonban a licencvásárlás lehetőségei is ugyanolyan behatároltak voltak, mint a kész repülőgépek vásárlása. Emellett a magyar repülőgépipar számára rendkívül nagy problémát jelentett az új típusok gyártása is, a trianoni tiltás miatt kimaradt hosszú idő során eltelt technikai fejlődés követése.

Saját fejlesztésű komolyabb harci repülőgépként – ha a futárgépeket nem számítjuk – egyetlen típus került sorozatgyártásra a háború idején: a WM 21 Sólyom, egy kétfedelű közelfelderítő gép, melyből 128 darabot gyártottak és a háború elején, 1939-től a magyar közelfelderítő századok fő típusát alkotta. Később, a háború folyamán a magyar repülőgépipar licenc alapján három komolyabb harci repülőgépet is gyártott nagyobb sorozatban, az olasz

¹ Veszényinek az adott időszakot felölelő sokszáz oldalas, rendkívül részletes munkája több helyütt is hozzáférhető, például a Hadtörténelmi Levéltár (továbbiakban HL) is őriz belőle egy példányt Tanulmánygyűjteményében (továbbiakban Tgy), a 2787-es számon.

Re 2000 vadászgépet, a német Messerschmitt Bf 109 vadászgépet és a Messerschmitt Me 210 többfeladatos repülőgépet.²

A háború idején beindult rohamos fejlődést jól érzékelteti, hogy a WM 21 1941 után már nem volt alkalmas első vonalbeli szolgálatra és mire a nálunk kissé áttervezett Re 2000 sorozatgyártásra került, igazából ez is csak kiképzőgépként volt alkalmazható (bár szükségképpen még bevetésre került 1944. áprilisában).

A külföldi gépbeszerzések közül az 1936-tól meginduló gépvásárlások a németektől - Heinkel He 46-os közelfelderítők, Heinkel He 70 távolfelderítők, Junkers Ju 86 bombázók - illetve az olaszoktól vásárolt Fiat CR 32 vadászok voltak az említésre méltók. Ezekkel a típusokkal voltak felszerelve az első vonalbeli magyar alakulatok jobbra 1941 végéig, de a He 46-osok még 1942 nyarán, a Don mellett is alkalmazásra kerültek eredeti feladatkörükben. A németektől 1937-ben beszerezett jelentős mennyiségű repülőgép vásárlásakor azonban a vétel csak a repülőgépekre és csekély mennyiségű tartalékanyagra terjedt ki: a 66 Ju 86-os bombázó közül például 63 volt harci és mindössze 3 kétkormányos gyakorló és a gépek közül csak 18-hoz vették meg a légzőkészülékeket.³

A pilótakiképzésnek is megvoltak a maga nehézségei: ez egy több fokozatú, igen hosszú, nagyon drága folyamat volt, szükség volt hozzá - a harci gépek mellett - jelentős számú külön iskola- és gyakorlógépre is. A harmincas évek végéig első-, másod-, majd harmadfokú kiképzést kaptak a pilóták régebbi típusú biplánokkal. Az iskolagépek cseréje korszerű német típusokra nagyjából a világháború kitörésekor történt: első fokú kiképzőgépként a rendkívül jóindulatú repülőtulajdonságokkal rendelkező Bücker Bü 131-es kis biplánokat rendszeresítették, harmadfokú kiképzőgépként pedig a modern Arado Ar 96-ost.⁴

A pilóták kiképzése és gyakorlatban tartása is igen drága volt, már a kiképzések és később a gyakorlórepülések során is rengeteg volt a baleset.

A balesetek ügyét ismét kiemelném és hogy érzékeltessem, milyen jelentős tétel volt ez a légierőnél, hozzátenném, hogy 1939 és 1945 között a magyar légierőnek több pilótája, illetve több főnyi hajózállomány halt meg repülőbalesetben, mint ellenséges behatásra. Ennek az oka természetesen részben abban keresendő, hogy a háború első felében a magyar

² A Me 210 nálunk gyorsbombázóként, nehéz vadászgépként és éjszakai vadászgépként állt szolgálatban, de távol-, illetve közelfelderítő változatai is kifejlesztésre kerültek, bár ez utóbbiakat nem rendszeresítették.

³ Hány László: A m. kir. honvéd légierők repülő baleseteinek kiértékelése a légierők parancsnoka által. 1935-1940. In: Magyar Szárnyak Évkönyv (továbbiakban M. Sz. Évk.) 1991. 26. o. Akkoriban egyébként a mai gyakorlattal ellentétben a kétkormányos gépeket csak típusátképzésre használták, a gyakorlórepüléseket általában az egykormányos, harci gépekkel repülték, ezért került nem sokkal a bombázópilóták Ju 86-os átképzése után a három kétkormányos Ju 86-os a távolfelderítőkhöz, ahol fotófelderítő feladatokra alakították át őket.

⁴ A korábbi Heinkel HD 22 másodfokú kiképző biplán kiselejtezésével új másodfokú kiképzőgépet nem rendszeresítettek; bár a másodfok megmaradt, de azt elsőfokú kiképzőgépekkel, Bü 131-esekkel repülték.

légierő csak kis erővel vett részt a harcban, míg a repülőbalesetek ezen időszakban és később is folyamatosak voltak.

A sok baleset természetesen nem magyar sajátosság volt, minden hadviselő országnál rengeteg volt a szerencsés, illetve tragikus kimenetelű repülőesemény.

A pilótahiány orvoslására két fontos kezdeményezés emelendő ki a háború előestéjéről. Az első egy nagyobb pilótacsoport teljes kiképzése volt egy külföldi állam által. Halovány próbálkozás történt ez ügyben Svédország felé, azonban a svédek – valószínűleg semlegességük megőrzésének okán – erre nem voltak hajlandók. Németországot maga Horthy Miklós kormányzó nem akarta felkérni mert félt, hogy a fiatal pilótákra rossz hatással lesz a náci propaganda. Maradt Mussolini Olaszországa, mely vállalta is 200 növendék teljes körű kiképzését 1938-ban. Ez volt a dél-olasz repülő tanfolyam (DRT), mely Taranto mellett, Grottaglie repülőterén zajlott. A tanfolyam 1940-ben zárult és hogy mekkora volt a jelentősége, azt talán azzal lehet legjobban érzékeltetni, hogy az 1941-ben bevetett harci pilóták 20-25%-a DRT-t végzett repülő volt.

A másik fontos lépésként a pilótakiképzés honi bázisának megteremtése, kibővítése érdekében 1938-ban létrehozták a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapot (HMNRA) állami költségvetésből és példaértékű társadalmi adakozásból finanszírozva. Célja a fiatalok haderőn kívüli motoros alapkiképzése volt Bücker Bü 131-es gépekkel Budapesten több helyen is, valamint vidéki bázisokon az ország minden részén, így például Pécsen, Szegeden, Kassán, Debrecenben, Győrött, később Marosvásárhelyen is.

Bár a HMNRA gépein a fiatalok még úgy kapták alapkiképzésüket, hogy nem tartoztak a légierő, illetve a honvédség kötelékébe, a HMNRA alapkiképzése után egyenes út vezetett számukra a légierő Repülőgépvezető Iskolájára (REGVI) Szombathelyre, ahol már mint katonák szerepeltek és innen kerültek tovább később a különböző harci iskolákhoz, illetve alakulatokhoz.

I. A légi erő a területi revízió időszakában (1938-1941)

Az 1938-as év magyar szempontból első legfontosabb külpolitikai eseménye Ausztria bekebelezése volt a náci Németország által március közepén. Az ausztriai eseményekkel párhuzamosan a nyugati határszélen állomásozó egyes magyar katonai alakulatokat is riadókészültségbe helyeztek rövid időre (ami bizonyára a német elhárítás figyelmét sem kerülte el).

Ez az eset jól példázza, hogy bár a magyar katonai felső vezetés ekkorra nyilvánvalóan tisztában volt azzal, hogy a trianoni békeszerződés során elvesztett területek valamekkora részét csak német segítséggel szerezhették vissza, korántsem mindenki örült a rendkívül expanzív külpolitikát folytató Harmadik Birodalom megjelenésének a magyar határon. Természetesen Ausztriának Ostmark néven a III. Birodalomba való betagolásával az I. világháború után Ausztriához került magyar területek visszaszerzésének még a gondolatáról is le kellett mondania a magyar politikai és katonai vezetésnek.

Magyar szempontból a következő fontos esemény a kisantanttal kötött bledi egyezmény volt 1938. augusztusában, mely feltételes megegyezés során a kisantant elismerte Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát, ha a magyarok cserében lemondanak az erőszak alkalmazásáról. Ez utóbbi passzus hamarosan időszerűvé is vált Csehszlovákiával szemben.

Az 1938. szeptember 29-i müncheni egyezmény nyomán – amely négyhatalmi döntőbíráskodást írt elő, ha Magyarország és Lengyelország három hónapon belül nem tudja rendezni a vitáját Csehszlovákiával – meginduló csehszlovák-magyar komáromi tárgyalások Ipolyság és Sátoraljaújhely szlovák felének október 11-ei átengedése ellenére eredménytelenek maradtak. A nagyhatalmak döntőbíráskodását Magyarország kérte huszadikán, ezt Csehszlovákia is elfogadta hat nappal később. 27-én Anglia és Franciaország lemondott a döntéshozatalban való jogáról, így abban csak Németország és Olaszország külügyminisztere vett részt. Az 1938. november 2-án kihirdetett első bécsi döntéssel 11 927 km² terület került vissza Magyarországhoz a Felvidék és Kárpátalja déli részéből. A Magyarországhoz visszatérő 1 058 000 lakos 86,5%-a magyar nemzetiségű volt.⁵

A magyar belpolitika legfontosabb eseménye az 1939-es évben – február közepén - Imrédy Béla miniszterelnök lemondása volt, helyére a kormányzó gróf Teleki Pált nevezte ki. A magyar revíziós törekvések következő célpontja Kárpátalja volt, melynek visszaszerzésére 1939. márciusában nyílt lehetőség, párhuzamosan Csehszlovákia felbomlásával. A magyar csapatok 1939. március 14-ről 15-re virradóra indultak meg és 3-4 nap alatt foglalták el Kárpátalját, szórványos harcok során. Március 23-án Kelet-Szlovákiába is benyomultak a

⁵ Magyarország a második világháborúban (lexikon). Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 1996. 94. o.

magyar csapatok az Ung völgyében kialakítandó védhetőbb határ érdekében és itt újra összecsapásokra került sor az immár önálló Szlovákia fegyveres erőivel. Márciusban a volt Csehszlovákiától további 12171 km² terület került vissza Magyarországhoz, ebből 12061 km² jutott Kárpátaljára, 110 km² pedig Kelet-Szlovákiára. Az így Magyarországhoz került 670 000 főnyi lakosságnak azonban csak 22,7%-a volt magyar (többségük ruszin).

1939. szeptember 1-én Németország és Szlovákia megtámadta Lengyelországot, kitért a II. világháború. Magyarország a konfliktusban semleges maradt, bár a lengyelek iránti szimpátiáját egyértelműen kifejezésre juttatta mind azzal, hogy Németország és Szlovákia arra vonatkozó kérését, hogy engedélyezze egy magyar vasútvonal lengyelek elleni katonai felhasználását rendkívül erélyes - és a szlovákokkal szemben fenyegető - hangnemben elutasította⁶, mind pedig azzal, hogy Lengyelország veresége után nagyszámú menekülő lengyel katonát fogadott be, akik távozását is lehetővé tette nyugati szövetségeseikhez, a németek rosszállását is kiváltva ezzel.

A náci Németország 1940 tavaszán, illetve kora nyarán Nyugat-Európában folytatta terjeszkedését, mégpedig megdöbbentő sikerrel: miután áprilisban Dániát és Norvégiát is megszállta 1940. május 10-én nagyszabású offenzívát indított Hollandia, Belgium és Franciaország ellen. A kisebb országok mellett Franciaország is néhány hét alatt összeomlott: 1940. júniusára az Európai kontinens középső és nyugati felének túlnyomó részén vagy a németek, vagy velük rokonszenvező, illetve nekik behódoló kormányok voltak hatalmon.

A magyar kormány 1940. nyarán látta meg annak lehetőségét, hogy Romániától a hozzájuk került magyar területeket visszaszerezze, párhuzamosan a Szovjetunió Románia elleni fellépésével. A szovjet kormány június 26-án ultimátumot küldött a románoknak, melyben visszakövetelték Besszarábiát, illetve ezen terület 22 éves román megszállásának kompenzációjaként Észak-Bukovinát is (Európa keleti felében 1939-40-ben a Szovjetunió a németekéhez hasonló expanzív külpolitikát folytatott).

A magyar minisztertanács június 27-én kimondta, hogy ha a Szovjetunió területi igényeit kielégítik a románok, akkor Magyarország is ki fogja azt kényszeríteni Erdéllyel kapcsolatban és még aznap mozgósították a Honvédséget.

A románok elleni fellépését azonban a magyar vezérkar nem tudta a szovjetekkel összehangolni, akik nem igazán mutattak érdeklődést egy a magyarokkal való közös akcióra hiszen jól tudták, hogy saját erőből is bármit el tudnak érni Romániával szemben, mint ahogy ez meg is történt júniusban az ultimátumuk nyomán.

Az erős német politikai nyomás hatására – mivel a III. Birodalom érdekeivel szöges ellentétben állt két potenciális szövetségük fegyveres konfliktusa - Magyarország és

⁶ Dombrády Lóránd: Hadsereg és politika Magyarországon 1938-1944. Kossuth, Budapest, 1986. 52-53. o.

Románia tárgyalásokat kezdett a helyzet békés megoldására augusztus folyamán Turnu Severinben. Az augusztus 16. és augusztus 24. között lefolyt tárgyalások azonban nem vezettek eredményre, sőt a magyar kormány augusztus 26-án határozatot hozott Románia megtámadásáról.⁷

Az igencsak kockázatos katonai akció – a román haderő sokkal nagyobb volt a magyarnál és különösképpen fölényben volt páncélosok és repülőgépek tekintetében – végül elmaradt, mivel augusztus 27-én Románia német-olasz döntőbíráskodást kért.

Az 1940. augusztus 30-án meghozott II. bécsi döntéssel 43 104 km² terület – a Székelyföld, valamint Erdély és a Partium északi része – került vissza Magyarországhoz, az 1941-es magyar népszámlálás adatai szerint a 2633000 millió lakos közül 51,4% magyar, 42% román, 3,7% német volt.⁸

A német befolyás növekedésnek egyik következményeként 1940. november 20-án Magyarország – elsőként - csatlakozott a háromhatalmi egyezményhez.⁹

A Jugoszláviával kapcsolatos magyar területi igények realizálására azután kerülhetett sor, hogy Belgrádban – az ország néhány nappal korábbi, háromhatalmi egyezményhez történő csatlakozása után – március 27-én angolbarát katonai puccs történt, melynek következményeként Hitler még aznap elrendelte Jugoszlávia megtámadását. Egyidejűleg részben elismerte Magyarország területi igényeit is és kérte a német csapatok átvonulásának biztosítását, illetve a Honvédség részvételét a katonai akcióban. A Legfelső Honvédelmi Tanács április 1-én a magyar részvételt három feltételhez kötötte: Magyarország akkor csatlakozik, ha Jugoszlávia, mint állam felbomlik, az ottani magyar kisebbséget atrocitások érik, illetve ha a német előrenyomulás következtében a magyarlakta területek a senki földjévé válnak. Másnap magyar támadás esetén Nagy-Britannia hadüzenetet helyezett kilátásba. Ennek következményeképp a lelkiismereti válságba jutó magyar miniszterelnök, gróf Teleki Pál – aki egyébként egy még nem ratifikált örök barátsági szerződést is aláírt a korábbi jugoszláv kormánnyal 1940. december 12-én - április 3-án öngyilkosságot követett el (pozícióját Bárdossy László kapta meg).¹⁰

A német-olasz támadás április 6-án indult meg Jugoszlávia ellen, a magyar csapatok ehhez április 11-én – egy nappal Horvátország függetlenségének kinyilvánítása után – csatlakoztak és néhány nap alatt megszállták a Bácskát, Muraközt, Muravidéket és a baranyai háromszöget.

⁷ Dombrády: i. m. 133-140. o., Lexikon 298. o.

⁸ Dombrády: i. m. 147. o., Lexikon 299. o.

⁹ Dombrády: i. m. 171. o.

¹⁰ Uo. 202-203. o.

Jugoszláviától 11 417 km² terület került vissza Magyarországhoz, 102 5508 lakossal, közülük 36,6% volt magyar, 19% német és 16% szerb.¹¹

¹¹ Lexikon 78. o.

1. A célpont: Csehszlovákia

A magyar királyi honvéd légierő első, részleges felriasztására 1938. március 13-án éjjel került sor, az Anschluss-al kapcsolatban: a Szombathelyen állomásozó bombázógépeket feltöltötték bombával, de másnap délután lefújták a riadót.¹²

A nyár folyamán, a kisantanttal Bledben történt megegyezés nyomán az addig titkos légierő kezdett a nyilvánosság elé lépni. Szeptember közepén született a honvéd vezérkar főnökének egy utasítása, melynek értelmében a harci repülőgépekre a korábbi civil jelzések helyett ék alakú, nemzetiszínű felségjelek, illetve egyéni jelzéseként a gép két oldalán egy latin nagybetű és folytatólagosan arab számok kerültek rendszeresítésre (pl. V.201).¹³

A honvéd vezérkar főnökének 1938. szeptember 27-én kiadott harcértékjelentése szerint a hadihasználatban lévő (első vonalbeli) harci repülőgépek száma ekkor 196 db volt, tartalék, hadihasználaton kívüli 10 db.¹⁴

Az érvényes hadrend szerint ekkor 25 repülőszázad állt rendelkezésre: 6 vadász, 10 bombázó, 7 közel-, és 2 távolfelderítő, a következő elosztásban:

1. vadászrezred hat repülőszázaddal,
I-VII. közelfelderítő századok,
2. bombázórezred öt repülőszázaddal,
3. bombázórezred öt repülőszázaddal,
1. önálló távolfelderítő osztály két repülőszázaddal.¹⁵

1938. szeptemberében a Csehszlovákiával fokozatosan elmérgesedő helyzet miatt a légierőt – az Anschluss után immár másodszor - ismét részlegesen riadó készültségbe helyezték. A feszült helyzetben főleg határmenti járőrözésre került sor mindkét légierő részéről, illetve néhány felderítő repülésre is. A járőröző vadászok – mind a csehszlovákok, mind a magyarok – több alkalommal berepültek a másik ország légterébe, a legsúlyosabb incidenst azonban egy rendkívül harcias magyar pilóta okozta: október 25-én az 1/2. vadászszázad pilótája, Pongrácz László főhadnagy szlovák légtérben, Hodzovo (Hodzafava) felett megtámadta a csehszlovák 10. felderítőszázad egyik Letov Š-328-as kétüléses gépét és lelőtte: a gép égve kényszerleszállt, pilótája, Ján Kello tizedes megsebesült, a megfigyelő, Jaromír Šotola őrvezető viszont életét veszítette.¹⁶

¹² Vattay Ferenc: Repülő emlékeim. In: M. Sz. Évk. 1989. 88. o.

¹³ HL Vkf. Eln. I. 3283/1938.

¹⁴ HL Vkf. Eln. I. 3268/1938.

¹⁵ HL Vkf. Eln. I. 3343/1938. A közelfelderítő századok azért római számot kaptak arab helyett, mert ekkor még közvetlenül a gyalogság alárendeltségében voltak, a gyalogoshadtestek római hadrendi számait viselve.

¹⁶ Petrík, Ján: Spišská tragédia. Matica slovenská, Matin, 1999. 10. o.

Az 1938. november 2-án meghozott első bécsi döntés után a viszony továbbra is feszült maradt a két ország között. Részben ennek volt „köszönhető” a magyar légierő történetében az első teljes téli repülőüzem 1938-39 telén, amikor ugyanúgy folytatódtak a repülések, mint jó időjárási körülmények között.¹⁷

A kormányzó döntése nyomán 1939. január 1-jével lett önálló fegyvernem a légierő, parancsnoka ekkor a rendkívül népszerű és nagy tekintélynek örvendő Hány László ezredes volt, aki az első világháborúban az olasz harctéren egy vadászrepülő századot vezetett.¹⁸

A légierő harmadik felriasztása és gyakorlatilag tűzkeresztsége is 1939. márciusában zajlott, Kárpátalja megszállása során, illetve az azt követő, Szlovákia ellen vívott gyors „határháborúban”.¹⁹

A magyar akció támogatására ekkor több kisebb felderítő alegység mellett az 1/I. vadászrepülő osztály és a 3/II. bombázó osztály is kitelepült K, ÉK magyarországi hadirepülőterekre.

Bár a Kárpátalja megszállására meginduló magyar csapatokat támogató jó néhány alkalommal bevetésre kerültek a repülők, szinte csak a felderítők kerültek alkalmazásra a hó közepén. A légierő szempontjából fontosabb periódusra Kárpátalja megszállását követően került sor: a magyar katonai vezetés március 23-án hajnalban az Ung völgyében – jobban védhető határ elérése érdekében – benyomult szlovák területre és több települést elfoglalt. A szlovák légierő már e napon bevetésre került az előrenyomuló magyar csapatok ellen, bár igen kis határfokkal. Másnap, március 24-én a magyar légierő harci kötelékei is beavatkoztak a harcban: az 1/I. vadászrepülő század CR 32-es vadászai két légi harcban saját veszteség nélkül hét szlovák repülőgépet lőttek le, míg a bevetett bombázók hatásosan rombolták a szlovákiai Igló (Spišská Nová Ves) repülőterét, ahonnan a szlovák gépek a magyar csapatok ellen felszálltak.²⁰

A földön ezután néhány napig voltak még szórványos összecsapások, de a légierők már nem kerültek egymás elleni bevetésre. Március 26-án erőteljes német sűrűítésre megkötötték a fegyverszünetet és március 31-én a végleges határszerződést is aláírták.

Bár a rövid konfliktusban a magyar légierő teljesítménye igen figyelemreméltó volt, különös tekintettel a vadászokra, akik a sokkal korszerűbb gépekkel repülő szlovákokat valósággal leiskolázták, ebből a rövid golyóváltásból messzemenő következtetéseket nem lehet levonni. A kormányzó és a magyar katonai felső vezetés mindenesetre elégedett volt a

¹⁷ Korábban telente a fokozott balesetveszély miatt ritkán repültek.

¹⁸ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1938-1945. Zrínyi, Budapest, 1999. 24. o., ill. 86. o.

¹⁹ A magyar szakirodalom ezt a rövid határvillongást Kárpátalja megszállásával együtt tárgyalja - bár részletes feldolgozása máig nem történt meg - és a közvéleménnyel együtt nem szentel neki túl nagy figyelmet. Szlovák oldalról a közvélemény máig háborúnak tekinti a rövid konfliktust.

²⁰ A konfliktusról lásd bővebben Becze Csaba: Tűzkeresztség. Aero Magazin, 2001. március. 65-69. o.

légierő teljesítményével, mint ahogy erről az alábbi, március 25-én kiadott, v. Keresztes-Fischer Lajos altábornagy, főhadsegéd által szignált „légierők rendkívüli tiszti parancsa” is tanúskodik:

„Folyó hó 24-én történt először, hogy a magyar légierők egyes vadász- és bombázókötelékei harc feladatok megoldására lettek bevetve. A vadászerek az általuk megtámadott ellenséges repülőköteléket megsemmisítették, a bombázók feladatukat – az eddig befutott hírek szerint – »borzalmas« hatással oldották meg s mindezt – dacára az ellenséges ellenhatásnak – anélkül, hogy a saját kötelékek akár személyi, akár anyagi veszteséget szenvedtek volna.

A Kormányzó Úr Ő Főméltósága büszke örömmel és meglelégedéssel vette tudomásul az ezen eseményekről befutó híreket, melyek neki bizonytságot szolgáltatnak fiatal légi fegyvernemünk kimagasló értékéről.

Ő Főméltósága ezért megbízni kegyeskedett, hogy a légierők parancsnoksága útján legmagasabb meglelégedését és őszinte köszönetét hozzam mindazoknak tudomására, akik a légierők 24-iki kitűnő harci cselekményeit vezették, vagy azokban személyesen részt vettek, de egyben azoknak is, akik a kiképzés irányításában és végrehajtásában közreműködve, vagy az anyagi felszerelés állandó javítása körül tevékenykedve a 24-iki kiváló eredményekhez hozzájárultak.”²¹

1939. nyarával kapcsolatos említésre méltó intézkedés volt az LFKCs (Légi Fényképező és Kiértékelő Csoport) létrehozása. Az egységet katonai és civil feladatok teljesítésére állították fel. Bár személyi állománya és gépanyaga a távolfelderítőktől származott és katonai felségjelű gépekkel repültek, az egység nem szerepelt a légierő hadrendjében, nem volt a légierő parancsnokságának alárendelve. Feladata fotófelderítés volt, fényképek készítése saját légtérben ipari építési munkálatokhoz, régészeti kutatásokhoz, elavult térképanyag kiegészítéséhez, katonai célpontok rejtésének ellenőrzéséhez, a Kárpátokban kiépítendő erődvonal tervezéséhez, stb. Idegen (ellenséges) légtérben katonai térképészeti feladatokat végeztek (jugoszláv, román és szovjet légtérben). A már akkoriban is szigorúan titkos alakulat iratanyaga teljes egészében elveszett, alkalmazásáról csak néhány volt tagjának visszaemlékezéseiből maradtak meg konkrétumok.²²

A második világháború kitörését követő 1939. szeptemberi lengyel vereség konkrétan a magyar légierőt érintő vonatkozásai azok voltak, hogy a megmaradt lengyel harci repülőgépek nagy része Romániába repült át az ország veresége után, ahol a gépek a

²¹ HL Vkf. Eln. I. 3859/1939.

²² Lásd erről: Péterdi A. János (szerk.): Távolfelderítőink. A szerző kiadása, Budapest, 1998. című művében Dákay Ferenc és Kelemen Antal visszaemlékezéseit. Péterdi János a Magyar Szárnyak Évkönyvek számaiban megjelent távolfelderítő visszaemlékezéseket gyűjtötte egy csokorba és jelentette meg külön, kijavítva közben az eredeti cikkekben előforduló hibák túlnyomó többségét, így a távolfelderítőkkal kapcsolatos forrásként ezt a könyvet használtam, nem az M. Sz. Évk. eredeti anyagait.

számunkra potenciális ellenfél román légierő állományába kerültek és azt erősítették (több, mint 100 harci repülőgépről, tehát jelentős erőről volt szó).

A következő hónap elsejével került sor az ejtőernyős század felállítására, mely a magyar légierő legfiatalabb csapatneme lett és melyet a háború végéig ezred erőre fejlesztettek fel.²³

Ezen év utolsó, a légierő szempontjából említésre méltó eseményére 1939. november 5-én került sor Kassán, ahol felavatták a „Horthy Miklós” Honvéd Repülő Akadémiát, mely a fiatal repülőtisztai nemzedék Alma Matere lett az elkövetkezendő néhány évben.

²³ Az ejtőernyősök alárendeltségi viszonyai többször változtak, volt, mikor a légierő, de volt, mikor a szárazföldi erők alárendeltségébe kerültek. A földi harcokba bevetett ejtőernyős, illetve repülőkatona alkalmazására hely hiánya miatt nem térnek ki részleteiben, az ejtőernyősök történetéről egyébként készült már egy jól használható monográfia (Huszár János: Honvéd ejtőernyősök Pápán 1939-1945. Jókai Kör, Pápa, 1994).

2. Románia ellen

A Románia ellen tervezett katonai akció támogatására 1940 nyarán a honvédség egyéb alakulatai mellett a légierő kivonuló része, az 1. repülődandár is mozgósításra került, majd július elején kitelepült kelet-magyarországi hadirepülőtereire.²⁴

A szovjet ultimátumot követő, párhuzamos akcióról azonban a magyar haderő lemaradt, így a repülőalakulatok is július közepén - rövid időre - visszatelepültek békehelyőrségeikbe. Augusztusban a helyzet kiéleződésével a repülődandár ismét kitelepült a hadirepülőterekre, a kecskeméti 1. távolfelderítő osztály Heinkel He 70K típusú gépeivel pedig folyamatosan repült Erdély felett és fényképezte a stratégiai fontosságú területeket, illetve a román csapatösszevonásokat. A románok a gyors, nagy magasságban repülő felderítők elfogására augusztus 21-én Kolozsvár-Szamosfalva repülőterére helyezték át a Heinkel He 112-es korszerű vadászgépekkel felszerelt 5. vadászosztály 51. századát, de a román vadászok képtelenek voltak elfogni a magyar felderítőket.

A román vadászpilótákat minden bizonnyal nagyon bősztette, hogy a magyar felderítők büntetlenül repülhetnek felettük - bár megjegyzem: a román felderítők is számos alkalommal berepültek magyar légtérbe - és valószínűleg ez volt az oka az augusztus 27-ei súlyos incidensnek is, bár pont e napon rendelte el a honvéd vezérkar főnöke a határon túli felderítőrepülések beszüntetését. E napon a román 51. vadászszázad egyik pilótája, Nicolae Polizu főhadnagy He 112B típusú vadászgépével berepült Debrecen légterébe és megtámadta a 3/III. könnyűbombázó osztály egy ott 3000 m-es magasságban a pályaudvar felett gyakorlórepülést végrehajtó Ca 135-ös bombázóját és megrongálta azt. A román pilótát egyébként másnap Kolozsváron kitüntették a „határsértő” magyar bombázógép „lelövéséért”, ugyanis Polizu azt jelentette, hogy román légtérben támadta meg a gépet, ami nyilvánvaló hazugság volt.²⁵

A magyar repülők között a román akció nagy megdöbbenést keltett, eredménye az lett, hogy másnap Gyenes János százados, az ungvári VIII. közelfelderítő század parancsnoka megfigyelőjével egy WM 21 Súlyom géppel felszállva megtámadta Szatmárnémeti repülőterét, azonban az általa nagyon alacsonyról ledobott bombák repeszeitől megsérült gépének olajhűtője. A sérült olajhűtő miatt az olaj elfolyt és a Súlyom motorja még román terület felett leállt, ezért a személyzet egy tarlóra szállt le a trianoni magyar határ közelében, a gépet felgyújtotta és fogságba esett (később román kémekre cserélték ki őket).²⁶

²⁴ Németh János vezérkari őrnagy hadinaplója (másolat a szerző birtokában).

²⁵ HL Vkf. Eln. I. 4510/1940.

²⁶ Balogh József: Gyenes „Janika”. In: M. Sz. Évk. 1991. 215. o., HL Vkf. Eln. I. 4528/1940 és 4538/1940.

A legrosszabbkor bekövetkező incidens némi bonyodalmat is okozott a románok által végül elfogadott német-olasz döntőbírótság tárgyalása során, de végül 1940. augusztus 30-án második bécsi döntéssel harc nélkül került vissza Magyarországhoz Észak-Erdély, illetve a Partium északi része.²⁷

Az 1940-es év a légierő szempontjából egy fontos személyi változással zárult: Hány László ezredes, a légierő parancsnoka, miután a kormányzótól nem kapta meg azt a támogatást, amit a légierő fejlesztésével kapcsolatosan remélt, benyújtotta lemondását, melyet a kormányzó elfogadott. Hány lemondása után ismét Kenese Waldemár altábornagyot hívták vissza a nyugdíjból, hogy a repülőerők parancsnoka legyen.

Hány László távozásával a tárgyidőszak messze legnépszerűbb vezetője távozott a légierő éléről, Hány „Tata” az első világháborús császári és királyi repülőcsapatok hagyományain felnövő fiatal repülőnemzedék egyik példaképe volt, az ifjú repülők valósággal istenítték.

²⁷ Lexikon i. m. 299. o.

3. A jugoszláv hadjárat

Az első „igazi”, nemzetközi szinten is háborúnak, illetve hadjáratnak tekintett konfliktus, melyben a magyar légierő részt vett, a Jugoszlávia elleni villámháború volt 1941. áprilisában.

A Belgrádban, 1941. március 27-én lezajlott angolszász orientációjú katonai puccs következményeként Hitler azonnal elrendelte Jugoszlávia megtámadását és Magyarország katonai segítségét is kérte, illetve elismerte a magyar területi igényeket Jugoszláviával szemben.

Az április 6-án megindított német támadást követően másnap jugoszláv bombázók több hullámban támadtak magyarországi célpontokat, közöttük Pécs és Szeged reptereit. A már április 4-étől mozgósított magyar légierőnek azonban ezek a támadások semmilyen kárt nem okoztak.

A honvédség földi erőinek támogatására hivatott 1. repülődandár ideiglenes parancsnoka Gyiresy Sándor alezredes lett, vezérkari főnöke pedig Németh János vk. őrnagy.

Az 1. repülődandár egységeinek elhelyezkedése a következő volt a magyar hadműveletek április 11-ei megindulása előtt:

3/5. önálló bombázószázad (Ca 135) Hajdúböszörmény,

4/3. és 4/4. bombázószázadok (Ju 86) Székesfehérvár,

1/1. és 1/2. vadászszázadok (CR 32) Pécs,

1/3. és 1/4. vadászszázadok (CR 42) Szeged,

2/3. és 2/4. vadászszázadok (CR 42) Kecskemét.

Kecskeméten települt a dandár parancsnoksága is.²⁸

Rajtuk kívül alkalmazásra került még a III. és IV. közelfelderítő század is főleg Pécsről, illetve Kaposvárról, ezek az alakulatok azonban közvetlenül a földi alakulatok alárendeltségében tevékenykedtek.

A magyar szárazföldi erők április 11-én indultak meg, ezen a napon a légierő csak néhány felderítő bevetést repült.

Április 12-én repülte a légierő a legfontosabb bevetéseit a jugoszláv hadjárat során. A folyamatosan bevetésre kerülő felderítők mellett a vadász kísérettel bevetett bombázók a határ menti jugoszláv erődök ellen kerültek alkalmazásra, amely azonban ekkorra már ki volt ürítve és az előrenyomuló szárazföldi alakulatok is nagyon megközelítették. A bombatámadást lefűjő parancsot rádión adták le a résztvevő kötelékeknek, azonban nem mindenki vette az adást. A 10h 15-kor ledobott bombák részben a magyar élegységekre estek. Szerencsére csak

²⁸ HL. Vkf. Eln. I. 5161/7/1941.

három ló sérült meg. A rövid bombadobásban az is szerepet játszott, hogy a legtöbb saját egység nem jelezte az első vonalakat sem.²⁹

Tomor László százados vezetésével az 1/3. vadászszázad kilenc gépe oltalmazta a bombázókat, majd a bombatámadás után Zombor felé portyáztak tovább és a jugoszláv csapatok ellen alacsony támadást hajtottak végre.

Késő délután az ejtőernyősök bevetésére is sor került, feladatuk lett volna Újverbász és Szenttamás térségében földet érni és a Ferenc-csatornán átívelő szenttamási hidat elfoglalni, megakadályozva felrobbantását, majd tartani a gyorscsapatok megérkezéséig.

Az ejtőernyős szállítószázad parancsnoka, Kelemen Károly százados nem vállalta a nagyon felázott, mély talajú pápai repülőtérről - az ejtőernyősök bázisáról - a szállítógépek indítását, így a szállítógépeket üresen repülték át a köves talajú, szárazabb veszprémi repülőterre, míg az ejtőernyősök gépkocsival mentek át Veszprémbe.

Kelemen a túlterhelést elkerülendő a gépeket csak félig töltette fel üzemanyaggal, amely mennyiség így is bőven elegendő kellett, hogy legyen.³⁰

Veszprémből a harci bevetésre 17:40-kor startolt el a vezérgép, de a trimmelő olajhidraulikájának hibája miatt felszállás után lezuhant.

A gép személyzetéből hősi halált halt Kelemen Károly százados, az ejtőernyős szállítószázad parancsnoka, Bene László főhadnagy másodpilóta, Petri János őrmester, Döbör János szakaszvezető, az utasok közül Bertalan Árpád őrnagy, az ejtőernyős zászlóalj parancsnoka, valamint 15 ejtőernyős:

Horváth Gyula és Kerekes Imre szakaszvezetők, Koscsó Lajos tizedes, Auth Károly, Molnár András, Németh János és Szabó György őrzetők, Czakó Mihály, Fejes József, Horváth Mihály, Pados Géza, Pomázi Imre, Radványi Mihály, Sándor Sándor és Varga Gyula ejtőernyősök.³¹

A súlyos tragédia ellenére a bevetésre kijelölt tisztek közül harcképesen megmaradt rangidős parancsnok, Kiss Zoltán főhadnagy mindenképpen kérte a bevetés végrehajtását, morális okokból. 19:00 után megjött a honvéd vezérkar főnökének engedélye, hogy végrehajtsák az akciót. Kiss Zoltán főhadnagy parancsnoksága alatt 3 gép startolt el. Néhány embert Kiss levetetett a gépekről, de nem a túlterhelés miatt, hanem azokat, akiket nagyon megviselt idegileg a katasztrófa. Az éjszakai ugrás során azonban vaklárma miatt a célpont előtt 20 km-rel előbb ugrott le embereivel és a földi gyorscsapatokkal együtt érte el a hidat.³²

²⁹ HL. Vkf. Eln. I. 5161/33/1941 és 5161/41/1941.

³⁰ Szokolay Tamás: A magyar ejtőernyősök lovagkora. 1938-1941. In: M. Sz. Évk. 1987. 53. o.

³¹ Szokolay: i. m. 54. o.

³² Uo.

A légierő érdemleges harctevékenysége ezzel gyakorlatilag be is fejeződött, mivel a magyar csapatok a baranyai háromszöget 12-én estig, a Duna-Tisza közét 13-án estig teljesen elfoglalták, ezzel a Délvidék visszafoglalása befejeződött (a Muraközt még 11-én estig ellenállás nélkül szállták meg).³³

A magyar légierőnek a rövid jugoszláv hadjáratlal kapcsolatos események során mintegy fél tucat repülőgépe semmisült meg, valamennyi balesetben. A veszprémi ejtőernyős katasztrófán kívül egyetlen halálos baleset történt, egy CR 32-es pilótája halt meg a gépe lezuhanásakor, azonban a veszprémi katasztrófa magában is éppen elég súlyos volt: ez volt a második világháború során a legsúlyosabb, legtöbb áldozattal járó repülőgép-szerencsétlenség a légierő történetében, sőt, sem korábban, sem szerencsére azóta, máig sem halt meg ennyi magyar katona egyetlen repülőbalesetben sem.

A repülőgépállományban bekövetkezett veszteségeket egyébként némileg kompenzálta, hogy több jugoszláv repülőgépet zsákmányolt a magyar légierő, melyeket részben használatba is vett.

A légierő délvidéki alkalmazásával kapcsolatos tapasztalatokat érdemes hosszabban ecsetelni annak ellenére, hogy kevés bevetést repültek és nem kényszerültek komoly erőpróbara.

A gépek minimális mennyiségű harci bevetést repültek: április 11-től a vadászszázadok egyenként átlagban hatszor, a bombázószázadok egyenként átlagban háromszor voltak bevetve. A bombázók összesen 84 db bombát dobtak le - valószínűleg többségében 50 kg-osakat -, míg a vadászok esetében az 1/3. század alacsonytámadása volt az egyetlen eset, mikor géppuskáikat használták.

A logisztikai problémákkal kapcsolatban kiemelendő, hogy a Honvédelmi Minisztériumnál nem voltak hozzászokva a légierő méreteihez, anyagfogyasztásához. Az, hogy egy bombázószázad napi két bevetéssel több üzemanyagot és bombát fogyaszt, mint egy gyalogdandár teljes lőszerjavadalmazása, nehezen volt megemészthető számukra.

Hátrányosnak bizonyultak az elhelyezéssel kapcsolatos megoldások is, mert nem egy helyen volt a 3. hadsereg és a neki alárendelt 1. repülődandár törzsszállása, továbbá a dandár repülőalakulatai nagyon szét voltak szórva térben az öt reptéren. Az alárendeltségi viszonyok sem voltak a legtökéletesebbek, hiszen egységes repülőparancsnokság helyett a távolfelderítők a vezérkarnak, a III. közelfelderítő század az I. gyorshadtestnek, míg a IV. közelfelderítő század valószínűleg a repülődandár megkerülésével egyenesen a magyar 3.

³³ Barabás Emil - Barabás Miklós: Balkán. Német-olasz-magyar villámháború. Szenko, Budapest, 1941. 181-187. o. Bár a kiadványban hivatalosan ezek a dátumok szerepelnek, a Duna-Tisza közén néhány napig még eltartott a terület teljes elfoglalása és a szétszóródott jugoszláv csapatöredékek felszámolása.

hadseregnek volt alárendelve, így a repülőcsoport gyakorlatilag egyetlen felderítő alakulattal sem rendelkezett közvetlenül. Véleményem szerint egyébként ez volt a legnagyobb hiba.

A magyar 3. hadsereg parancsnokságán komoly gondok voltak a repülőátmozgató igénylésével: háromszor rendelték el a bombázók bevetését, de mindháromszor visszavonták a parancsot az indulási időpont után és a kötelékeket a levegőből kellett visszahívni, ami csak részben sikerült.

Az első vonal jelzésére szolgáló fehér repülőjelek sem lettek kiosztva a gyalogságnak. Ezen sátorponyvák, térképek, zsebkendők, illetve tanyákról elkért ingek és lepedők(!) használatával próbáltak segíteni.

A gépek közül leginkább az erősen elavult és nagyon elhasználódott CR 32-esekkel voltak problémák, melyek műszaki állapotuk miatt már szinte semmilyen harci feladat elvégzésére sem voltak alkalmasak. Panasz érte a gyorsadtestnek alárendelt futárrepülő raj Bucker Bü 131-es futárgépeit is: a zárt kabinú, igen rövid le- és felszállási úthosszal is megelégedő Fi 156 rendszeresítését javasolták helyette, azonban ebből a korszerű német típusból a már korábban megrendelt példányok közül az elsők csak a szovjet hadjárat megindulása után érkeztek meg.

Gondok voltak a ruházattal is: a 2/I. vadászrepülő osztálynál az egyenruhák hiánya miatt 35 fő légénységi állományú katona civil ruhában volt kénytelen szolgálatát ellátni.³⁴

Egy fennmaradt részletes jelentés segítségével érdemes áttekinteni a légierő repülőgéphelyzetét a jugoszláv hadjáratot követően, de az igazi erőpróba, a Szovjetunió elleni háború kezdete előtt.

A légierő gépállománya 1941. május 6-án a következő volt:

Iskolagépek I-III. fokú kiképzéshez: 146 db.

Gyakorlógépek: 27 db (ebből 15 bombázó és 12 vadászgyakorló).

Célvontató: 5 db.

Ejtőernyős szállító: 4 db.

Távolfelderítő: 13 db.

Közelfelderítő: 123 db.

Bombázó: 56 db.

Vadász: 162 db.

Összesen 363 db harci gép, valamint 173 iskola- és gyakorlógép, mind összesen 536 db repülőgép.³⁵

³⁴ HL. Vkf. Eln. I. 5161/7, 15, 25, 33, 41/1941.

³⁵ HL. Vkf. Eln. I. 54.657/1941 2. sz. mell.

II. Megkezdődik az igazi háború (1941 nyara)

1941. június 22-én hajnalban a Wehrmacht - és a román haderő - megindította támadását a Szovjetunió ellen, kezdetét vette a Barbarossa hadművelet. A németek a Szovjetunió elleni hadjáratban eredetileg nem számoltak magyar részvétellel, a magyar katonai és politikai vezetés egyes tagjai viszont – félve, hogy az ország hátrányba kerül a románokkal szemben és így kedvezőtlen elbírálás alá esik a németeknél az esetleges további, területi revíziós igények tekintetében – szerettek volna csatlakozni az akcióhoz.

A magyar hadba lépés – legfőképpen Werth Henrik honvéd vezérkari főnök által szorgalmazott - ügye június 26-án váratlanul „megoldódott”: három, egyértelműen szovjet vadászgép 12:40-kor megtámadta a Kőrösmező-Budapest vonalon futó gyorsvonatot, majd 13:07-kor három nem felismerhető felségjelű és típusú kétmotoros bombázó 29 bombát dobott Kassára.³⁶

A kassai támadással kapcsolatban véleményem szerint a konkrét technikai és egyéb közvetett bizonyítékok csakis a szovjet – téves – támadás verzióját támasztják alá. Mindenesetre ez a bombázás jó indok volt a hadba lépést szorgalmazók számára.

A támadás következményeként az Országgyűlés Képviselőházában Bárdossy László miniszterelnök 1941. június 27-én 10 óra 30 perckor jelentette be, hogy az előző napi, magyar célpontokat ért légitámadások miatt *"Magyarország és a Szovjetunió között a hadiállapot beállott"*.³⁷

A magyar csapatok – a Kárpát-csoport – július elsején indították meg támadásukat a Szovjetunió ellen. Július 9-én a Kárpát-csoportból kiváló gyorshadtest két gépkocsizó- és egy lovasdandára folytatta az előrenyomulást Ukrajna területén, míg a csoport másik két dandára megszálló feladatokra rendezkedett be.

A heves harcokat vívó gyorshadtest idővel 2200 km mélyen benyomult a Szovjetunió területére, egészen a Donyec menti Izjumig. Az első vonalból történő kivonásuk november végére befejeződött, azonban öt, megszálló feladatokat ellátó dandár Ukrajnában maradt. A Szovjetunió erőteljes nyomására szövetségese, Nagy-Britannia november 5-én ultimátumot juttatott el Magyarországra, melynek értelmében ha december ötödikéig a magyarok nem vonják ki csapataikat a szovjet területekről, az a hadiállapotot jelenti számukra a brit birodalommal. A magyar kormány – a német megszállás veszélyére hivatkozva – ezt

³⁶ HL. Vkf. Eln. I. 5617/1941.

³⁷ Dombrády: i. m. 242-246. o., Magyarország és a második világháború. Kossuth, Budapest, 1959. 349. o. A honvédség második világháborús hadműveleteivel kapcsolatban általánosságban lásd még Dombrády Lóránd-Tóth Sándor: A magyar királyi honvédség 1919-1945. Zrínyi, Budapest, 1987. című művét is.

visszautasította, ennek következtében az ultimátum lejártával hadiállapotba került Nagy-Britanniával.³⁸

1941. december 7-én a japánok meglepetésszerű támadást indítottak Pearl Harborban az amerikai csendes-óceáni flotta ellen, ezzel a konfliktus valóban világméretűvé szélesedett ki. Miután december 11-én a német, olasz és japán megbízottak egyezményt írtak alá a közös hadviselésről, Adolf Hitler hadat üzent az Amerikai Egyesült Államoknak. Ehhez az akcióhoz másnap a magyar miniszterelnök – kapkodó és súlyosan elítélendő önhatalmú akcióval – „csatlakozott” amikor a budapesti amerikai nagykövetnek a kormány véleményének kikérése nélkül bejelentette, hogy a két ország hadban áll. A magyar hadüzenetet az USA kormánya nem vette komolyan, azt mint német nyomásra bekövetkezett diplomáciai aktust, nem fogadta el.³⁹

³⁸ Lexikon 264. o.

³⁹ Uo. 262-263. o.

1. Belépés a Szovjetunió elleni háborúba

A magyar katonai felső vezetés egyes - jó német kapcsolatokkal rendelkező - tagjai számára a tervezett német támadás 1941 kora nyarán már nem volt titok. A légierőnél Keksz Edgár alezredes volt az, aki kellőképpen tájékozott volt ilyen téren és el is rendelte az LFKCs gépeinek június elejétől a szovjet határmenti területek felderítését.⁴⁰

A közelfelderítő alakulatok közül június folyamán a VIII. közelfelderítő század végzett Sóllyom gépeivel határellenőrző repüléseket a szovjet határ mentén – az ellenséges légtérbe be nem repülve -, szemfelderítéssel.⁴¹

A magyar légierő alakulatai közül az elkövetkezendő néhány napban a 2/3. vadászszázad Bustyaházára, a 2/4. vadászszázad Miskolcra települt; a szolnoki 1/1. és 1/2. vadászszázadok pedig Felsőábrányból (ma Bükkábrány) látták el a diósgyőri ipartelepek oltalmazását. A vadászok mellett a X. közelfelderítő század az előző napon megkapott parancs alapján június 23-án települt ki Ungvárról a hadirepülőterére, a Kárpátalján Munkácstól K-re lévő, Borsava patak melletti Kereckére.⁴²

Történt még egy érdekes incidens a kora délután folyamán: 14 h-kor a Bustyaházán állomásozó 2/3. vadászszázad készülségi rajának parancsnoka, Nyemecz Pál zászlós – idegen repülőgépmotor hangot hallva – elrendelte a felszállást. Két ismeretlen típusú kétmotoros gépet láttak, de a rajparancsnok gépe késve indult, kísérője megvárta, így egyetlen gép, Balogh János szakaszvezető tudta megközelíteni néhány száz méterre a gépeket, mielőtt azok eltűntek a felhőkben (a kassai bombázásról egyébként ők ekkor még nem is tudtak, mert a századhoz nem volt kivezetve telefon, az legközelebb a bustyaházai postán volt).⁴³

Sokan próbálják ezeket a gépeket a kassai támadással összekapcsolni, de a gépek nem valószínű, hogy a Kassát támadó bombázók voltak, mivel azok a gépek utazósebességgel repülve is ennél jóval messzebbre kellett volna, hogy jussanak ennyi idő alatt.⁴⁴

A magyar légierő mindenesetre gyorsan reagált: délután Sztrij, Sztanyiaszlav, Kolomea térségében felderített egy He 70K távolfelderítőgép és megkezdődött egy megtorló légicsapás előkészítése Sztanyiszlav ellen.

A támadásra a Ju 86-osokkal felszerelt 4/I és 4/II. bombázóosztályokat, illetve a Ca 135-ösökkel felszerelt 3/III. bombázó osztályt jelölték ki, a támadást Debrecenből tervezték

⁴⁰ Az LFKCs-ról mint szervezetről és egyéb akcióiról, mélyen ellenséges területekre való berepüléseiről korábban már szó volt említés szintjén, itt nem térnek ki erre.

⁴¹ Platthy Árpád: Így kezdődött... 1941. júniusában. In: M. Sz. Évk. 1980. 2. o.

⁴² HL. Vkf. Eln. I. 5813/1941., Vermes László: i. m. 39-42. o.

⁴³ Nyemecz Pál szíves közlése.

⁴⁴ Ormay József: A bustyaházai incidens. In: M. Sz. Évk. 1984. 71-72. o.

végrehajtani, ahol a Caproni osztály állomásozott. A tapolcai (4/I. osztály) és a veszprémi (4/II. osztály) egységek június 27-én hajnalban, 4:30-ra települtek át Debrecenbe.

Június 27-én hajnalban összesen 24 Ju 86-os és 7 Caproni került bevetésre, 7:15-kor 2500 méteren Huszt térségében vették fel a vadászkíséret, a 2/3. század kilenc CR-42-esét. 7:45-kor mértek csapást Sztanyiszlav katonai célpontjaira (üzemanyagtartályok, laktanya, teherautógyülekezés, reptér).⁴⁵

A reptéren, jelentős károk keletkeztek.⁴⁶ A 4/3. bombázó század B-344-es jelű Ju 86-osa a vezérgép jobbkísérője volt. A reptérre történő bombacsapás után hat I-153-as szovjet vadászgép bukkant fel mögöttük. Az egyik szovjet vadászgép megtámadta a magyar bombázót. A második rácsapása során a gép szerelőlövésze, Polán Károly szakaszvezető egy hosszú sorozattal eltalálta a vörös csillagos vadász motorját, ami kigyulladt – a szovjet pilóta ejtőernyővel menekült égő gépéből.⁴⁷

A roncsot később az előrenyomuló magyar csapatok megtalálták és a lelövést igazolták. Ez volt a Magyar Királyi Honvéd Légierő első légi győzelme a VVS (szovjet légierő) gépei felett. Polán Károlyt a Magyar Bronz Vitézségi Éremmel tüntették ki.

A harcban a magyar gép is 42 géppuskatalálatot kapott és a kilyukadt üzemanyagtartályok miatt, melyekből elfolyt a benzin, idő előtt kényszerleszállást kellett végrehajtania Szatmárnémeti mellett. A pilóta kiengedett futóművekkkel, szállt le, hogy ne sérüljön meg a gép a hasraszálláskor, de a főfutók a lejtős réten így is megsérültek – a gép összességében 40%-os törést szenvedett.⁴⁸

A bombatámadás alatt az oltalmazó vadászszázad néhány gépe alacsony támadásokat hajtott végre, hogy lefogja az erős légvédelmi tüzérést a város térségében.⁴⁹ Kázár László zászlós a szovjet légvédelmi tüzerekre való „vadászatba” belefeledkezve lemaradt századától. A pilóta a felhős időben iránytűhiba miatt elkeveredett kicsit és igyekezett a pilóták klasszikus módszerével tájékozódni – megpróbálta egy vasútállomás nevét leolvasni. Mint később kiderült, Kuty bukovinai városkánál járt. A légvédelem itt is tüzet nyitott rá. A pilóta alacsony támadást hajtott végre egy gépágyúra, de közben egy másiktól motortalálatot kapott és kényszerleszállást kellett végrehajtania Ukavec mellett, a majdani erdőnél. CR 42-esét felgyújtotta, majd a fogságba esést sikeresen elkerülve ukrán nacionalisták segítségével

⁴⁵ Járomy Árpád: Csatarepülők. Stádium, Budapest, 1943. 12. o.

⁴⁶ Raczkó Lajos – Jánosy István: i. m. 77-78. o. Látogatás a bombázóink által szétrombolt, leégett sztanyiszlai repülőtéren. In: M. Sz. 1941. aug. 1. 16. o.

⁴⁷ Járomy: i.m. 39-40. o.

⁴⁸ HL. Vkf. Eln. I. 5813/1941., Járomy: i.m. 41-42.o., Légierőnk visszavág. In: M. Sz. 1941. júl. 1. 14. o.

⁴⁹ Járomy: i.m. 15-16.o.

bujkált az erdőkben, míg július 13-án az előretörő román csapatokkal nem találkozott Vijnit faluban.⁵⁰

Kertész Árpád őrmester visszaútja is kalandosra sikerült: a felhőkben kissé elkeveredett és egy pontosan nem azonosított típusú szovjet kétfedelű géppel akadt össze, melyet megtámadott és lelőtt. Nem sokkal a gép lelövése után üzemanyaghiány miatt román területen kényszerleszállást kellett végrehajtania, másfél hétbe telt, mire vissza tudott térni repülőterére.⁵¹

Reggel a VIII. és X. közelfelderítő századok is levegőbe emelkedtek, hogy határ menti szovjet célokat támadjanak WM 21-es Sólyom típusú gépeikkel. A VIII. század kilencgépes kötelékéből egy gép a felszállásnál startbalesetet szenvedett, így nyolc géppel bombáztak és alacsonyították vasúti és katonai objektumokat - Kun Emil hadnagy gépe például Lavocsne vasútállomását, a mellette lévő fatelepet és álcázott gépjárműveket támadott. A 7:45-kor felszálló X. közelfelderítő század a Prut völgyében lévő Vorohta és Mikulicsiny községekben lévő szovjet csapatösszevonások megtámadására kapott parancsot. A század gépeinek jó része a Kárpátok felett uralkodó rendkívül rossz időjárási körülmények miatt visszafordulni kényszerült, csak a második raj három gép hajtotta végre a feladatot bombavetés után szintén alacsonyították is végrehatva.⁵²

Platthy Árpád százados VIII. közelfelderítő százada a következő néhány nap folyamán csak néhány felderítő feladatot kapott, komolyabb harcban már nem vett részt.⁵³

A szovjetek elleni háború megindulása után nem sokkal Gyiressy Sándor alezredest és Eszenyi Dénes századost mint összekötőtisztet, illetve annak segéd tisztjét kirendelték a német 4. légiflottához (Luftflotte 4 - ekkor még nem volt szoros együttműködés a németekkel).⁵⁴ Június 28-án a Ju-86-osok teljesen áttelepültek Debrecenbe, hogy a célpontokhoz közelebb kerüljenek. A nap folyamán egyedül a X. közelfelderítő század néhány bevetéséről maradtak fenn adatok.⁵⁵

Június 29-én hajtotta végre a második megtorló bombatámadást a magyar légierő, ezúttal Sztrij ellen, 25 bombázógéppel. 6:30-kor Munkács felett vették fel a kísérő 2/3. vadászszázad gépeit, majd a 2000 méteres felhőalap alól mértek csapást a városra.

⁵⁰ HL. Vkf. Eln. I. 5813/1941., Járomy: i.m. 13-26.o., ill. Tizenhat napi bujdosás az orosz erdőkben. In: M. Sz. 1943. április 1. 11-14. o.

⁵¹ Raczkó Lajos – Jánosi István: i. m. 66-68. o.

⁵² HL Vkf. Eln. I. 5813/1941., HL Vkf. Eln. I. Napi helyzetjelentések (a továbbiakban Nhj). 1941/21-23., Platthy Árpád: Így kezdődött... 1941. júniusában. In: M. Sz. Évk. 1980. 2-3. o., Vermes: i. m. 44-46. o., Kun Emil: Háborús emlékeim. In: M. Sz. Évk. 1988. 113. o.

⁵³ Platthy Árpád: Így kezdődött... 1941. júniusában. In: M. Sz. Évk. 1980. 3. o., Kun Emil: Háborús emlékeim. In: M. Sz. Évk. 1988. 113-114. o.

⁵⁴ Eszenyi Dénes: Amíg eljutottam odáig... In: M. Sz. Évk. 1989. 70. o.

⁵⁵ Járomy: i.m. 27. o., Vermes: i. m. 48. o.

A légvédelmi tüzérségi tűz bár erős és jól célzott volt, de egy magyar bombázó sem sérült meg. A magyar bombázók többsége egyébként igen alacsonyról, 1400-1500 méterről hajtotta végre a támadást, pontos találatokat elérve többek között a reptéren, illetve a pályaudvaron, ahol egy szerelvényt is felgyújtottak.⁵⁶

A rendkívül rossz időjárási viszonyok mellett két gép is eltévedt, és üzemanyaghiány miatt szlovák területen szállt le: kora délelőtt egy közelfelderítő WM 21 Sólyom, majd néhány órával később a 4/3. bombázó század Nyárády Lajos főhadnagy vezette Ju 86-os bombázója Poprád közelében hajtott végre kényszerleszállást. Pótlólagos üzemanyagfelvétel után mindkét gép visszarepült támaszpontjára. Egy további gép Kárpátalján hajtott végre kényszerleszállást: a 2/3. vadászszázad elsőtisztje, Pottyondy László főhadnagy egy CR-42-vel motorhiba miatt Tiszasásvár mellett kényszerült a földre. A gép átvágódott és 50%-os törést szenvedett.⁵⁷

Az országos légoltalmi központ jelentése szerint 11 óra 25 perckor 7 szovjet bombázó támadta Csapot, amelyek közül hármat lelőttek a magyar vadászok: az egyedüli lehetséges jelölt a 2/3. század lenne.⁵⁸

Sajnos ez a jelentés – mint annyi más a Vkf anyagokban – véleményem szerint erősen hibás. Semmilyen más adat nem támasztja alá ezt az állítólagos „információt”, melyet a nyíregyházi légoltalmi központ jelentett először, de hogy ez félrehallás, vagy téves tájékoztatás alapján került-e a Vkf jelentésbe így szó szerint, arra nem találtam magyarázatot, mindenesetre valószínűleg nem valós, a vadászok vonaláról ennek semmi nyoma sincs.⁵⁹

Délután fél háromkor a bombázók ismét bevetésre kerültek Debrecenből. Ez alkalommal a gépek egyesével szálltak fel és a saját maguk által felderített, szabadon választott célokat kellett támadniuk, egyedül a hidak támadását tiltották meg nekik, mert azokra szüksége volt a saját erőknél az előrenyomuláshoz. Szakonyi István főhadnagy pilóta gépe a parancs ellenére lebombázta a Prut egyik hídját, mert ellentámadásra gyülekező erős szovjet csapatkoncentrációt észlelt mellette. Az ellenkező értelmű parancs ellenére végrehajtott akcióért végül dicséretet kaptak, nem fenyítést.⁶⁰

A nap sajnos tragédiát is tartogatott a magyar repülők számára: a X. közelfelderítő század egyik WM 21-es gépe Bánya László főhadnagy megfigyelővel és Sallai István zászlós pilótával Zielona térségében – Kolomeától 50 km-re NY-ra – végrehajtandó útfelderítésre

⁵⁶ Légierőnk visszavág. In: M. Sz. 1941. júl. 1. 13-16. o.

⁵⁷ Rajnivec, Juraj: i. m. 105-106. o., HL Vkf. Eln. I. 5813/1941.

⁵⁸ HL Nhj. 1941/36.

⁵⁹ A század pilótái közül egyedül Kárpáti őrmester írt bombázólelővésekről, de valószínűleg az időközben a téves jelentésen alapuló publikációk hatására. Lásd erről Kárpáti István: Részletek a mátyásföldi 1/1., majd később kolozsvári 2/3. vadászszázad történetéből. In: M. Sz. Évk. 1990. 116. o.

⁶⁰ Szakonyi István: Egy bevetés története. In: M. Sz. Évk. 1982. 61-63. o.

szállt fel, melyből nem tért vissza: a gép a célterület körzetében lezuhant, a személyzet hősi halált halt. Ők voltak a magyar királyi honvéd légierő első hősi halottai a Szovjetunió elleni háborúban.⁶¹

1941. július 1-én reggel hétkor indult meg a Kárpát-csoport támadása, ezért előtte hajnalban két bombázószázad egyenként 3 rajjal, vadász kíséret mellett a jablonkai völgyben lévő célokat támadta, leginkább Dora és Gyelatyin körzetében. A vadászok alacsony támadást hajtottak végre.⁶²

A nap folyamán egy gépveszteség is bekövetkezett: a Németh Endre hadnagy megfigyelő, Torbágyi Gyula zászlós pilóta, Kiss Róbert tizedes hajózó távirász személyzet He 70-ese Sztrij fölött légvédelmi találatot kapott a motorjába. A gép a Kárpátokban, Kőrösmező közelében hajtott végre kényszerleszállást és összetört. Németh hadnagy bokazúzódást szenvedett, Torbágyi zászlós hat fogát verte ki.⁶³

A távolfelderítők egy másik He 70-ese a Gorogyenka – Sztanyiszlav – Sztrij – Szambor térségben visszavonuló ellenséges erők felderítésére kapott parancsot. A lelkes személyzet – Speer János zászlós megfigyelő, Várhalmi Márton őrmester pilóta és Rusznák Ferenc szakaszvezető hajózó távirász – az erre a célra tökéletesen alkalmatlan géppel⁶⁴ alacsony támadást is végrehajtott.

Ezen a napon települt ki a miskolci VII. közelfelderítő század is Aknaszlatina tábori repülőterére, ahonnan másnap megkezdték felderítő bevetéseiket.⁶⁵

Július 2-án 9 db Ju 86-os Orosz Béla alezredes, a 4. bombázóezred parancsnokának vezetésével Jablonka és Mikulicsiny bombázására szállt fel. Az akció során Nyárády főhadnagy gépe a Kárpátok felett annyira eljegesedett, hogy kormányozhatatlanná vált, dugóhúzóba esett és közel 2000 métert zuhantak, míg a jég lerobbant róluk és egy völgy felett kiestek a felhőkből, kis híján a hegyoldalba ütközve. A gép jobb szárnya deformálódott, oldala beszakadt és a magassági kormány is megsérült (15%-os törés). Ebből a gépből esett ki Pasiczra felett, még szovjet területen a bekötetlen Kovács Gábor tizedes szerelő-lövész, aki kisebb zúzódásokat szenvedett, majd a fogságba esést elkerülve szerencsésen hazatért.⁶⁶

Valószínűleg ugyanazon célokra Ca-135-ös bombázókat is bevetettek, melyek közül az egyik a bombatámadás végrehajtása után – minden bizonnyal üzemanyaghiány, vagy

⁶¹ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941., Nagy László: Így kezdődött. In: M. Sz. 1981. 39. o., Bús János - Szabó Péter: Béke poraikra... I. kötet Varietas, Budapest, 1999. 310., 361., 670. o., Vermes: i. m. 48. o.

⁶² Szilas-Steff: i. m. 190-200., 215-218. o.

⁶³ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941.

⁶⁴ A Heinkel He 70K típusú gépek fegyverzete mindössze két 8 mm-es Gebauer géppuska volt, ebből egy hátra, felfelé, illetve a másik hátra, lefelé tüzelt. Ezzel a fegyverzettel földi célokat támadni csak igen kis hatásfokkal lehetett.

⁶⁵ Kemendy Gyula visszaemlékezése. In: M. Sz. Évk. 1991. 170. o.

⁶⁶ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941., Járomy: i. m. 52. o., Egy bombázógépből „kipottyant” géppuska-lövész kalandos visszatérése szovjetföldről. In: M. Sz. 1941. aug. 1. 20.-21. o.

kisebb műszaki hiba miatt – Szatmárnémeti mellett hajtott végre kényszerleszállást, de még aznap délután visszarepülték a gépet Debrecenbe.⁶⁷

Július 3-án a magyar repülők elérték a visszavonuló ellenséges zömöt. A távolfelderítők a Dnyeszter és a Prut között igen élénk északi irányú közúti és vasúti forgalmat figyeltek meg, de a bombázók a bevetés tervezésekor úgy ítélték meg, hogy a visszavonulók zöme keleti irányba tart és ennek szellemében adták ki a parancsokat: először Telbisz Lóránd százados 4/3. bombázó százada került bevetésre kora délután 9 tonna bombával, akik miután a Szeret és a Zbrucs között ledobták bombáikat, a visszavonuló ellenséges oszlopok zömét Kamenyec Podolszkij térségében találták meg, mint ahogy ezt 16 h-kor, visszatértükkor jelentették. Bár már elég későre járt az idő, a 4/4. század Ju 86-osai – közel hatótávolságuk határán -, illetve a 3/5. bombázó század Ca 135-ösei mégis bevetésre kerültek és 18 h körül igen sikeresen támadták a szovjet oszlopokat összesen 17 tonna bomba ledobásával a hotini és kamenyec-podolszkiji műúton, több ellenséges páncélost és gépjárművet telitalálatokkal megsemmisítve, továbbá sikeresen támadták a Kamenyec Podolszkij főterén összetorlódott ellenséges csapatokat is és a város pályaudvarát is, ahol több vasúti kocsit teljesen elégett.⁶⁸

Az egyik Ju 86-os az 1000 méteres magasságból sikeresen végrehajtott bombacsapás után a túl kevés üzemanyag miatt Kolomea repterén szállt le, mert a személyzet azt a helyzetközlést kapta reggel, hogy a település már a saját erők kezén van. A város azonban ekkor még a szovjet csapatok birtokában volt és gyorsan fel kellett szállniuk a gépet megtámadó három páncélos és mintegy 50 főnyi gyalogság elöl – a szerelőnek szerencsére sikerült a leállított motorokat a belső akkumulátorról elindítani. Támadóikra két alacsonytámadást hajtottak végre és az összes lőszerüket kilőtték rájuk, majd Gyelatyinig repültek, mely már valóban saját kézben volt és itt egy vízenyős réten végképp le kellett szállniuk. Másnap reggel hátrahagyott szovjet benzinnel – 25 perces motorpróba után – felszálltak, de az egyik motor leállt és a másik sem vette fel a kellő teljesítményt, így kényszerleszállást kellett végrehajtaniuk egy mocsaras réten, ahol a gép orra billenve állt meg. Összetört az orrgondola, megsérült a jobb szárny vége és kicsit a főfutók lemezei is megsérültek. A helyszínen nagyjából kijavított gépet végül magyar repülőbenzinnel 13-án késő délután repülték vissza Debrecenbe.⁶⁹

Július harmadikán több felderítő bevetést repült a X. közelfelderítő század is. A Vermes - Török személyzet a Gyelatyin és Kolomea közötti úton lévő utat, továbbá a Kolomea környékét derítette fel. A visszaúton a Kárpátok felett viharba kerültek és

⁶⁷ Döbrössi Ernő Repülő Leírása.

⁶⁸ Orosz Béla: A magyar légierők teljesítményei a Kárpátoktól a Dnyeperig. I. In: M. Sz. Évk. 1992. 163-164. o.

⁶⁹ Járomy: i.m. 61-76. o., Keszthelyi Károly: És mégis visszajöttünk! In: M. Sz. 1942. nov. 1. 10-12. o.

kényszerleszállást kellett végrehajtaniuk. A pilóta egy mindössze 100 méter hosszú kertben szállt le egy falu szélén anélkül, hogy a gép megsérült volna. A század egy másik gépe nem volt ilyen szerencsés. A Tamáska István zászlós megfigyelő és Láng Kornél hadapród őrmester pilóta személyzettel Aknaszlatinánál a felázott talaj miatt 90%-os törést szenvedett. A személyzetnek nem esett baja.⁷⁰

Július 4-én a Kárpát-csoport elérte Sztanyiszlaut és közeledett Kolomea felé. A kolomeai repülőteret ekkorra már ki is szemelte magának a magyar légierő, mivel az első vonalak túlságosan eltávolodtak a honi bázisokról operáló magyar gépektől, egyébként is a bombázók a határhoz közelebbi részben kicsi, részben vizes tábori repülőtereken le sem tudtak szállni, csak a távolabbi Hajdúböszörményben és Debrecenben.⁷¹

A nagy távolságok és a gyorsan mozgó ellenséges gépesített oszlopok miatt a bombázók ekkortól elkezdtek fegyveres felderítéseket repülni, így próbálták meg elérni, hogy a célterületek körzetében mozgó ellenséges gépesített oszlopokat felderítés – észlelés – után azonnal bombázhassák is.⁷²

E napon a 101/1. távolfelderítő század egyik He 70-ese, mely a Kuty - Csernovic - Kamenyec Podolszkij - Csorkov térségbe indult felderítő feladattal, eltűnt. A távolfelderítők az előző néhány nap során is több vadásztámadást, illetve támadási kísérletet jelentettek, melyek elől azonban ki tudtak térni. E napon azonban nem volt szerencsésük: feladatvégrehajtás közben a gépet három I-16-os támadta meg Kamenyec Podolszkij térségében. A távirász hiába védekezett kétségbeesetten egyetlen 8 mm-es Gebauer géppuskájával: a gép feltűnően sok találatot kapott, még a levegőben kigyulladt és lezuhant. A teljes személyzet: Fülöp Sándor hadnagy megfigyelő, Várhalmi Márton őrmester pilóta és Rusznák Ferenc szakaszvezető hajózó távirász hősi halált halt. A gép elveszte után a He 70-eseket azonnali hatállyal letiltották a bevetésekről.⁷³

A He 70-esek leállítását után már csak a Budaörsön állomásozó két Heinkel He 111-es repült távolfelderítő bevetéseket Kelemen Antal és Mersich Adorján pilótákkal.

Július 5-én 9 Ju 86-os került bevetésre a Dnyeszter vonalában visszavonuló szovjet egységek ellen. Ez volt a 4. bombázó ezred utolsó bevetése a honi bázisokról.

Ezen a napon kapta meg Tomor László százados mátyásföldi 1/3. vadászszázada az indulási parancsot, nekik már a Kárpátokon túlra kellett kitelepülniük.⁷⁴

Július 6-án a X. közelfelderítő század légi része is áttelepült Kolomeába.⁷⁵

⁷⁰ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941., Vermes: i. m. 55-59. o.

⁷¹ Orosz Béla: i. m. 164. o.

⁷² Uo.

⁷³ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941.

⁷⁴ Tomor László: Harcok az orosz égen. Stádium, Budapest, 1942. 12. o.

⁷⁵ Vermes: i. m. 60. o.

Ezen a napon a Ca 135-ösök végrehajtottak még egy bevetést. Döbrössi Ernő őrmester személyzete az igen távol lévő célok miatt 185 percet töltött a levegőben – jómagam nem ismerek ennél hosszabb időtartalmú Caproni bevetést a háború alatt.⁷⁶

Egy összefoglaló jelentés szerint: június 27. és július 7. között a 4. bombázó ezred és a 3/III. Caproni osztály 145 gépbevetést hajtott végre, 187 865 liter üzemanyagot fogyasztott el és 113 165 kg bombát dobott le. Ebből a Ju 86-osok 106 bombázó, nyolc felderítő, öt szállító bevetést repültek, 66 800 kg bomba ledobásával.⁷⁷

Július 6-án a távolfelderítők egyik Heinkel He 111-ese, mely a Kamenyec-Podolszkijtól É-ra eső területen, súlyl a Proszkurov felé vezető vasútvonalon végzett felderítést, súlyos légi harcba keveredett három feltűnően gyors, modern szovjet vadászgéppel, valószínűleg MiG-3-assal, melyek közül az egyik lelövését jelentették. A légi harcban a magyar gép is megsérült: a támadók átlótták a gép jobb szárnyát és az abban lévő benzintankot, a hidraulikavezeték is találatot kapott, a törzs öt helyen felszakadt és a törzs két merevítő bordája is megsérült, ennek ellenére a He 111-es simán leszállt Budaörsön.⁷⁸

Ezen a napon a Hehs Ákos mérnök százados vezette mozgó repülőgépjavitó műhely egyik Ca 101-ese Balogh József főhadnagy pilótával lőszert is szállított az egyik első vonalban lévő magyar alakulat számára. Hehs százados egysége, melyet csak „mozgó műhely”-ként emlegettek, fontos szerepet játszott a továbbiakban a kisebb sérüléseket szenvedett gépek javításával, a kitelepült repülőszázadok harcértékének fenntartásával.⁷⁹

Július 7-én kapta Orosz Béla alezredes a parancsot, hogy törzsével induljon Kolomeába a kitelepülő repülőerők parancsnokságát átvenni. Ezen a napon lépett ki a gyorshadtest a Kárpát-csoport alárendeltségéből és Mihalcénál átkelt a Dnyeszteren.⁸⁰

Ekkorra a magyar légierő leállt a támadó bevetésekkel, részben a honi bázisoktól való nagy távolság, részben pedig a németek nyomatékos kérésének hatására, akik félték, hogy a DNY Lengyelországból DK-i irányban előrenyomuló csapataikat érik tévedésből magyar légicsapások. Fokozott ütemben indult meg a földi csapatok harcának támogatására kijelölt magyar repülőalakulatok áttelepülése a Kárpátokon túlra.

⁷⁶ Döbrössi Ernő őrm. Repülő Leírása.

⁷⁷ Orosz Béla: i. m. 165. o.

⁷⁸ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941., Raczkó Lajos – Jánosy István: i. m. 88-90.o., „Jobbszárnyunkból füst tör elő és a tartályból ömlik a benzin” In: M. Sz. 1942. feb. 15. 17. o.

⁷⁹ Balogh József: Eseteim a Caproni Ca 101-essel. In: M. Sz. Évk. 1996. 195. o.

⁸⁰ Orosz Béla: i. m. 165. o.

2. Az I. gyorshadtest repülőcsoportja a Szovjetunióban

A gyorshadtestet támogató repülőcsoport parancsnoka július 7-től Orosz Béla alezredes lett, a 4. bombázóezred korábbi parancsnoka, segédtsztje pedig Inokai András százados, aki eddig a 4/4. bombázószázad első tisztje volt.⁸¹

A gyorshadtest a Heeresgruppe Süd alárendeltségébe került, a következő néhány hétben Carl Heinrich von Stülpnagel gyalogsági tábornok vezette német 17. hadsereggel szoros együttműködésben.

Eleinte a gyorshadtest közvetlen repülőerők az alábbiak voltak: VII. és X. közelfelderítő századok és a 2/3 vadászszázad, továbbá a repülőcsoport állományába tartozott még három légvédelmi gépágyús félszakasz, egy légvédelmi ágyús üteg, két gépkocsioszlop és a mozgó repülőgépjavító műhely.⁸²

Július 7-én érkezett meg Kolomeába a VII. közelfelderítő század és a X. közelfelderítő század földi része is délután, illetve az esti órákban. A nap folyamán a VIII. közelfelderítő század egyik Sólýma motorhiba miatt Dolinánál kényszerleszállt. A gép 80%-os törést szenvedett, a személyzet sértetlen maradt.⁸³

Július 8-án egy túlságosan előretört magyar alegységet a szovjetek bekerítették és ezek támogatására a Bustyaházán állomásozó egész 2/II. vadászosztály bevetésre került. A Kárpátok felett uralkodó rendkívül rossz idő miatt azonban a bevetett 21 gép kénytelen volt visszafordulni. Hamarosan jött azonban az újabb sürgető géptávirat a repülők támogatását kérve, így a 2/4. század elsőtisztje, Irányi Pál hadnagy ismét bevetésre került rajával, az erőltetett bevetés azonban tragédiába torkollt, mindhárom gép megsemmisült: Irányi hadnagy gépe hegyoldalba ütközött, a pilóta agyrázkódást és könnyebb arcsérülést szenvedett, gépe 100%-osan összetört, a közelben vonuló magyar hegyivadászok mentették ki szorult helyzetéből. Nébli Antal szakaszvezető gépével Dora községtől NY-ra hegyoldalnak repült, a pilóta meghalt, a gép 100%-osan összetört. Bajcsi Endre szakaszvezető gépéből felhőben kiugrott, melynek során a pilóta a vezérsíknak ütközött, nyílt jobb combcsonttörést szenvedett, gépe 100%-osan összetört. A magatehetetlenül az erdőben fekvő Bajcsit ukrán nacionalisták találták meg, akik elvitték magukkal és kirakták egy útra, melyet a magyar csapatok használtak, az életét mentve meg ezzel.

Délután a 2/3. vadászszázad is áttelepült Bustyaházáról Kolomeába. A gépek feltankolása után azonnal egy bevetést is repültek: a X. közelfelderítő század egy gépét oltalmazták, mely a Zalescsikitől Zvancsikig terjedő térségben végzett felderítést. A 2/4.

⁸¹ Inokai András: Így kezdődött... In: M. Sz. Évk. 1982. 7. o.

⁸² Orosz Béla: i. m. 165. o.

⁸³ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941., Vermes: i. m. 61. o.

század az e napon elszenvedett súlyos veszteségek miatt már nem települt előre a testvérszázaddal a Kárpátokon túlra és hamarosan visszarepültek Kolozsvárra.⁸⁴

Július 9-én a X. közelfelderítő század egyik raja áttelepült Jezierzanyba.⁸⁵

E napon Vári mellett lezuhant a 4/II. bombázó osztály egyik Bü 131-ese futárszolgálat közben, pilótahiba miatt. A gépen lévő két fő közül Dobó Elek zászlós súlyosan megsebesült, míg Makos József zászlós életét vesztette.⁸⁶

Július 10-én a X. közelfelderítő század teljes légi és földi része áttelepült Jezierzanyba. A 2/3. század két raja is itt szállt le, hamarosan követte őket a VII. közelfelderítő század is.⁸⁷

Július 10-én a 2/3. vadászszázad 14 órakor kapta a parancsot, hogy oltalmazza a gyorsadtest smotriczi folyóátkelését, mert a magyar csapatok ellen a szovjet I-16-osok több alacsony támadást hajtottak végre. Az első hullámban a század 3. raja indult 14 óra 15 perckor, Vámos Győző hadnagy vezetésével. Ezzel egy időben a századparancsnok átrepült az 1. és 2. rajjal Jezierzanyba, hogy a bevetési területhez közelebb települve több időt tölthessenek a biztosítandó légtérben. 16 órakor indult a második raj Pottyondy László főhadnagy vezetésével. Közben Vámos raja 2-3000 méteres magasságban repülve oltalmazta a magyar csapatokat, de ellenséges gépet sehol sem láttak. Mikor a bevetési légtérben töltendő idejük lejárt, igen hatásos alacsony támadást hajtottak végre egy kelet felé visszavonuló szovjet oszlopra. Eközben öt I-16-os bukkant fel. A kialakult rövid küzdelemben Vámos hadnagy lelőtte az egyik gépet és egy másikat is alaposan eltaláltak, mire a szovjet gépek félbeszakították a légiharcot és kelet felé elrepültek. A magyar raj lőszer-, és üzemanyaghiány miatt nem üldözte őket, 17 óra 20-kor szálltak le Kolomeában. Ezen a napon indultak el a mátyásföldi 1/3. vadászszázad alegységei a harctérre.⁸⁸

Július 11-én a gyorsadtest Kamenyec Podolszkij térségéből széles arcvonalon támadt Dunajevcire. Késő délután érdekes szituáció alakult ki: a VII. közelfelderítő század egyik gépe egy erős ellenséges gépesített oszlopot jelentett visszavonulóban, a német közelfelderítők viszont ugyanerről az oszlopról azt állították, hogy nem visszavonul, hanem előrenyomul: az ellentétes jelentések oka, hogy néha nem könnyű az oszlopok haladási irányát a levegőből megállapítani. Zavar alakult ki és bizonytalanná vált, hogy vajon csak visszavonulókról van-e szó, vagy jelentős erők akarják átkarolni a gyorsadtest bal szárnyát, de szerencsére a megismételt felderítőbevetés tisztázta, hogy a németek ez esetben tévedtek és

⁸⁴ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941., Irányi Pál visszaemlékezése. In: M. Sz. Évk. 1991. 233. o., Dinka Tibor: Egy különös bevetés története. In: M. Sz. Évk. 1996. 93-96. o., Járomy: i.m. 82. o., Vermes: i. m. 61-62. o.

⁸⁵ Vermes: i. m. 62. o.

⁸⁶ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941.

⁸⁷ Vermes: i. m. 63. o.

⁸⁸ Járomy: i.m. 87-88. o. (más adat szerint a fentebbi események 11-én történtek), illetve A M. Kir. Honvéd 1/3. vadász repülőszázad hadinaplója 1941. júl. 10-nov 26. 3. o. (másolat a szerző birtokában – a továbbiakban: 1/3. vadászszázad naplója).

visszavonulókról volt szó. Körülbelül e naptól indult meg a rendszeres futárrepülő járat Budaörs és Kolomea között hétfő-szerda-pénteki napokon, mely még aznap vissza is repült.⁸⁹

A gyorshadtest csapatainak gyors térnyerése miatt, a Zbrucs folyó elérése után Orosz alezredes a VII. közelfelderítő és a 2/3. vadászszázadokat Jezirezany repülőterére telepítette át a nap folyamán, de egyelőre csak a légi részekkel tudtak áttelepülni, mert a földi részek beérkezését a megáradt Dnyeszter akadályozta.⁹⁰

A légierők parancsnoksága ekkor jelezte a kint lévő alakulatoknak a már korábban meghozott döntést, hogy a két közelfelderítő századot az I. és a III. közelfelderítő század, a vadászszázadot pedig az 1/3. vadászszázad fogja felváltani.⁹¹

E napon Sztanyiszlavnál a 2/3. vadászszázad egyik CR 42-ese Dikó Béla hadapród őrmester pilótával motorhiba miatt kényszerleszállt és átvágódott. A pilóta könnyebben megsérült.⁹²

Az I. közelfelderítő század földi része - mely Zábó Dezső százados parancsnoksága alatt július hetedikén, éjfél után indult el - július 11-én érte el Jezierzany repterét.⁹³

Július 12-én reggel a felderítők megállapították, hogy Dunajevciről és Zvancsikról Minkovci irányába összefüggő ellenséges gépkocsizó és fogatolt oszlopok vonulnak vissza. A gyorshadtest parancsnoka, Miklós Béla tábornok ezek ellen haladéktalanul elrendelte a repülő bevetését. A feladatra – bombázóerők hiányában – a Jezierzanyban lévő VII. közelfelderítő század gépei lettek kirendelve, az ellenséges légi aktivitás miatt a 2/3. vadászszázad gépeinek oltalmazásával.⁹⁴

12-én reggel az egyik közelfelderítő gép jelentette, hogy a Zvancsik és Novaja Usica közötti két úton hatalmas szovjet oszlopok vonulnak kelet felé (Zvancsik NY). A gyorshadtest repülőparancsnoka azonnal parancsot adott az oszlop megtámadására a két felderítőszázadnak, a kíséretet a 2/3. vadászszázad 5 vadászgépe adta – a századparancsnok a maga három gépes rajával és Pottyondy főhadnagy kísérelőjével, Soós Péter szakaszvezetővel. A magyar kötelék 10 órakor szállt fel Kolomeából. A Kamenyec-Podolszkijt és Dunajevcit összekötő műút felett átrepülve három szovjet SzB bombázóval és az azokat kísérő hét I-16-ossal találkoztak. Az ezt követő heves légiharcra a vadászszázad parancsnoka, Szobránczy Aladár százados így emlékezett:

„... feltűnik előttünk három apró pont. Erősen figyelek. A három pont rohamosan nő és már jól kivehető a formájuk is. Kétmotoros bombázó gépek (A 132. sbap gépei – B. Cs.).

⁸⁹ Orosz Béla: i. m. 166. o.

⁹⁰ Uo.

⁹¹ Uo.

⁹² HL Vkf. Eln. I. 5813/1941.

⁹³ Zábó Dezső: Hadak útján jártunk. A Vitézi Rend Zrínyi csoportja, Budapest, 1942. 8-16. o.

⁹⁴ Orosz Béla: i. m. 166. o.

Bekapcsolom puskáimat, figyelmeztető jelet adok kísérőimnek és most csak az alkalmas pillanatot várom, hogy rácsaphassak az orosz bombázókra. Magassági fölényünk alig 100 méter.

A bombázók nagy sebességgel siklanak alánk, szárnyélre állítom gépemet és már támadom is a hozzám legközelebb esőt. Ebben a pillanatban hét orosz vadász tűnik elő a bombázók alatt, akik nagy lendülettel fordulnak felénk, hogy támadásunkat elhárítsák. A kötelékek széthullanak és megkezdődik a hét Rata és az öt Cr. 42-es között az egyenlőtlen párharc. Mindenütt gépek cikáznak kaotikus összevisszaságban és az égbolt szinte sakkáblaszerű az egymást keresztező foszforcsíkoktól. A motorok bömbölnek, a géppuskák kelepelnek és a levegő megtelik a nyomjelző lövedékek kénes szagával.

A Cr-42-esek, függőlegesen fölhúzott fordulóikkal aránylag rövid idő alatt jelentős magassági fölénybe jutnak. Az egymásra akaszkodott gépek elképesztő közelségben válnak szét. Mindkét fél igen elszántan veti magát a harcba.

Mindezt csak félszemmel látom, mert engem is leköt saját ellenfelem. Érzem, hogy én vagyok fölényben, de sorozataim – úgy látszik – vitális részt még nem találtak el. Most hosszan szólnak géppuskáim és a Rata pilótaiülése csak úgy nyeli a foszforcsíkokat. A gép mind meredekebb siklásba kezd, füst tör elő a törzséből és bőgő motorral, iszonyú sebességgel belevágódik a földbe.

Visszafordítom gépemet és most már csak négy orosz vadászt látok a Cr-42-esekkel viaskodni, ezek közül is az egyik hirtelen kigyullad és égő máglyaként zuhan lefelé.

Alig rögzítem ezt a képet, amikor azt látom, hogy két gép egymással szembe repülve mintegy 2-300 méterről tüzet nyit egymásra. Szörnyű sebességgel közelednek egymás felé. Kíváncsian figyelem, melyik rántja fel a gépét előbb, de a következő pillanatban elborzadva látom, hogy a két ellenfél egymásba rohan. Nagy csattanás és már csak a levegőben szállongó gépalkatrészek jelzik a tragédia helyét és a két harcos elszántságát.”⁹⁵

Az ütközés során megsemmisült magyar CR-42-es Vámos Győző hadnagy gépe volt. Miután a heves fordulóharcban szembetámadták egymást egy I-16-ossal, a - talán Pottyondy főhadnagy lövedékeitől már sebesült - szovjet pilóta nem akart kifordulni és Vámos csak az utolsó pillanatban rántotta fel a gépét de elkésett, mert összeütköztek és a CR 42-es bal futóműve szabályosan lefejezte a szovjet gép pilótáját. A hatalmas erejű ütközéstől Vámos gépének bal szárnya is leszakadt és a gép dugóhúzóba perdült. A magyar pilóta erősen beütötte a fejét és több bordája is eltörött, de hatalmas erőfeszítéssel ki tudott ugrani a gépből, az ejtőernyőn való leereszkedés közben azonban már elvesztette az eszméletét.

⁹⁵ Járomy: i.m. 89-90. o.

Szobráczy százados, a példás parancsnok beosztott pilótájának kiugrását látva habozás nélkül leszállt az első vonalak között a senki földjén és a gyorshadtest katonáinak segítségével megkereste és biztonságba helyezte sebesült pilótáját.⁹⁶

A nehéz küzdelemben a magyar CR 42-esek öt szovjet vadászgépet semmisítettek meg, a saját veszteség egyedül Vámos gépe volt, pedig, ahogy az egyik pilóta nem sokkal a légi harc után megjegyezte a szovjet gépekről: „*Tűzerejük nagyobb volt, sebességük nagyobb, kétszeresen kellett tehát dolgozni és figyelni, hogy mi maradjunk felül.*”⁹⁷

Késő délután Zvancsiktól NY-ra nagy ellenséges harcokösszpontosítást észleltek, bombázók hiányában ismét a közelfelderítők kerültek bevetésre ellenük. Másnap reggel a támadást megismételték, ez utóbbi volt a X. közelfelderítő század utolsó bevetése. Ezekben az akciókban egy Sólyom elpusztult – a személyzete megmenekült – míg egy további közelfelderítő gép 20%-os törést szenvedett.⁹⁸

A mátyásföldi I. közelfelderítő század (pk. Bibithy-Horváth László százados) légi része 13-án érkezett meg Jezierzany repülőterére, ahol már a földi személyzetük is kitért, így ettől a naptól fogva kezdték meg a tulajdonképpeni „hadimunkát”.⁹⁹

13-án reggel települt át az 1/3. vadászszázad is Jezierzanyba és még aznap bevetésre is kerültek, átesve a tűzkeresztségen: a két közelfelderítő század közös kötelékben végrehajtott bombatámadását biztosították tizenegy géppel. A következő két napon a vadászszázad nem került bevetésre.¹⁰⁰

Július 14-én a beérkezett felváltó alakulatokkal megkezdődött az eddig a harcokban részt vevő századok lépcsőzetes felváltása. Ezen furcsa döntéseknek - hogy ilyen sűrűn cserélgették a századokat -, az volt az oka, hogy a magyar katonai vezetés gyors lefolyású villámháborúra számított és azt szerette volna elérni, hogy minél több alakulat hajózállománya szerezzen harci tapasztalatokat.¹⁰¹

A 2/3. vadászszázad hajózáói egyébként a valamivel több, mint kéthetes hadiszolgálatuk alatt pilótánként átlag 19 harci bevetést repültek, ebből számos alacsony támadást.¹⁰²

A WM-21 Sólyom típusú gépekkel felszerelt III. közelfelderítő század repülő része Csegezy József százados parancsnoksága alatt 1941. július 13-án indult a harctérre

⁹⁶ Raczkó Lajos – Jánosi István: i. m. 69-72.o., A „Ricsi” vadász-század hősi élete a szovjet fronton. In: M. Sz. 1941. aug. 1. 14. o., A bajtársi szellem legszebb emléke. In: M. Sz. 1942. ápr. 15. 20. o., Járomy: i.m. 90-93. o.

⁹⁷ A „Ricsi” vadász-század hősi élete a szovjet fronton. In: M. Sz. 1941. aug. 1. 11. o.

⁹⁸ Orosz Béla: i. m. 167. o.

⁹⁹ Zámbo Dezső: i.m. 38. o.

¹⁰⁰ Tomor: i. m. 18-22. o., 1/3. vadászszázad naplója 3. o. Tomor százados 9 gépet említ, a századnapló 11-et, név szerint megnevezve a bevetetteket. Több esetben szerepel eltérő dátum egyes eseményekkel kapcsolatban a századnaplóban és Tomor százados könyvében - ezen esetekben a századnapló adatait használtam.

¹⁰¹ Orosz Béla: i. m. 167. o.

¹⁰² A „Ricsi” vadász-század hősi élete a szovjet fronton. In: M. Sz. 1941. aug. 1. 10. o.

anyarepteréről, Szombathelyről. 13h-kor Kocsordnál a Mezey Hubert hadnagy megfigyelő - Takács László szakaszvezető pilóta személyzet gépének motorja műszaki hiba folytán leállt. A Sólyom kényszerleszállt a falu mellett egy mezőn, de egy meredek falú gödörbe gurulva átvágódott és a megfigyelő a plexi szélvédőbe ütve torkát olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy életét veszítette. A pilóta nem sérült meg, a gép viszont súlyosan megrongálódott, 70-80%-os törést szenvedett, selejtezésre került.¹⁰³

Július 14-én rendelték vissza Miskolcra a VII. közelfelderítő századot is.¹⁰⁴

Július 15-én érkezett ki a hadműveleti területre az 1/3. vadászszázad földi része Ujszászy György főhadnagy elsőtiszt vezetésével, a század gyakorlatilag ettől fogva volt ütőképes és bevethető.¹⁰⁵

Július 17-én hajnalban és koraeste is bevetésre került egy-egy közelfelderítő gép, mindkét esetben 4-4 vadász kíséretében. A koraeste bevetett közelfelderítőgép üzemanyaghiány miatt, sérülés nélkül kényszerleszállt a repülőtér elérése előtt. A következő két napon a rossz idő miatt nem volt bevetés.¹⁰⁶

Július 18-ától 8 halottat, 3 súlyosan és 7 könnyen sebesült hajózót, továbbá 9 db 100%-osan, 4 db 50-90%-osan, 11 db 1-50%-osan és 4 meg nem állapított mértékben sérült gépet vesztett a magyar légierő a hadműveletek során, jórészt balesetekben. A nagyszámú géptörés okát 50%-ban motorhiba következményének adja meg egy későbbi jelentés.¹⁰⁷

Ekkorra már az is világossá vált, hogy minél előbb szükséges bombázóalakulatok kitelepítése is, mert ahogy a repülőcsoport parancsnoka fogalmazott: *„Az eddigi harcok folyamán a bombázó erőkre váró feladatokat a KF. szd-okkal voltam kénytelen megoldatni, mert ezek még jóval gyengébb hatásfoka dacára is az oroszok a rep. beavatkozásra nagy érzékenységet mutatnak.*”¹⁰⁸

Július 20-án reggel a vadászok egy közelfelderítőgépet kísértek négy géppel, erős légvédelmi tűzben, majd délután a légi rész áttelepült Bar repülőterére. A század földi része és az I. közelfelderítő század, 21-én érkezett meg Bar repterére.¹⁰⁹

Bar kicsiny, de nagyon jó talajú reptere egyébként nem volt üres: ott már az Avia B.534-es vadászokkal felszerelt szlovák 12. vadászszázad és az általuk kísért német, 32. felderítőcsoportba tartozó Hs-126 B-1 típusú gépekkel felszerelt közelfelderítő század is állomásozott.¹¹⁰ A szlovák Avia század parancsnoka Jozef Páleníček főhadnagy volt, *„aki a*

¹⁰³ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941.

¹⁰⁴ Kemendy Gyula visszaemlékezése. In: M. Sz. Évk. 1991. 170. o.

¹⁰⁵ 1/3. vadászszázad naplója 3. o.

¹⁰⁶ Uo.

¹⁰⁷ HL Vkf. Eln. I. 5813/1941. és 5998/1941.

¹⁰⁸ HL Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. júl. 18.

¹⁰⁹ 1/3. vadászszázad naplója 3-4. o., Zámbó: i. m. 46. o.

¹¹⁰ Tomor: i. m. 24-25. o., Rajnec: i. m. 114. o.

szobranci légiharcból a felhőbe bújva megmenekült. Nem nagyon volt barátságos velünk.” jegyzi meg maliciózan a századnaplót vezető Ujszászy főhadnagy.¹¹¹

Július 22-én délelőtt a vadászszázad azt a parancsot kapta, hogy a még be nem rendezkedett felderítőszázad helyett hajtson végre erőszakos felderítést Dzurin-Tulcsin térségében. Az öt gépet a századparancsnok vezette. Az erősen felhős időben végrehajtott bevetés során először nagy szovjet visszavonuló oszlopok ellen hajtottak végre alacsonytámadást, majd a magas gabonában az előrenyomuló magyar csapatokat leszállásban váró szovjet harcokocsiszázadra bukkantak. A vadászok igyekeztek felhívni a magyar élegységek figyelmét a szovjet harcokocsik jelenlétére és alacsonytámadást hajtottak végre ellenük, a körülöttük lévő gabonát felgyújtva. Ezután a mindössze 400 m-es felhőalap alatt 100 méterrel berepültek Tulcsin légterébe. A város felett rendkívül heves légvédelmi tűz fogadta a köteléket. Tomor százados gépének jobb külső szárnykitámasztó dúcán robbant egy 37 mm-es légvédelmi gépágyú gránátja, mintegy 160 apró szilánkkal teleszórva a gépet és öt helyen könnyebben megsebesítve karjain és lábán a pilótát is. A kötelék még három gépe szenvedett kisebb sérülést a légvédelmi tűzben. Tomor százados sebesülése miatt három napig nem repült; a gépet, a V-206-ost a mozgó javítóműhely augusztus elejére kijavította.¹¹²

Július 23-án délelőtt a vadászszázad áttelepült Szutyiszkára, de nem a kijelölt rossz talajú, kicsi szükségrepülőterre, hanem a településtől É-ra lévő jó talajú és nagy méretű épülő szovjet reptérre. Még ezen a napon követte ide a III. közelfelderítő század is, míg az I. közelfelderítő század még Bar repülőterén maradt.¹¹³

Július 24-én 16:30-kor négy Sólyom hat CR 42-es kíséretében az ivangorodi repülőter megtámadására kapott parancsot, azonban a Sólymok a rendkívül erős légvédelmi tűz miatt szétszóródtak és bombáikat máshova dobták le, a vadászok pedig a légvédelmi tüzeiket alacsonytámadták. Három másik CR 42-es ezalatt a Tulcsin - Bersad útvonal felett repült felderítést. Valamennyi magyar gép sértetlenül tért vissza a bevetésről.¹¹⁴

Július 25-én délelőtt zuhogott az eső, délután a kicsit kitisztuló időben szállt fel Tomor százados Pettendi hadnagy kíséretében az annopoli repülőter szemrevételezésére, közben felderítést is végezve. Másnap a vadászoknál nem volt bevetés.¹¹⁵

Valószínűleg ezen a napon érkeztek ki a bombázók is: kilenc Ju 86-os szállt le Proszkurovban. Kezdetben azonban mindegyikben csak annyi bomba volt, amennyit kivittek

¹¹¹ 1/3. vadászszázad naplója 4. o.

¹¹² 1/3. vadászszázad naplója 4. o., Így végeztünk öt ratával néhány perc alatt. In: M. Sz. 1941. szept. 15. 11. o., Zámbo: i.m. 46. o., Tomor: i. m. 28-34. o. Tomor a könyvében 23-át írt, a századnapló 22-ét.

¹¹³ 1/3. vadászszázad naplója 5. o., Tomor: i. m. 34-39. o.

¹¹⁴ 1/3. vadászszázad naplója 5. o., Tomor: i. m. 38. o.

¹¹⁵ 1/3. vadászszázad naplója 5. o.

magukkal, mert a földi oszlopaik lemaradtak, így ekkor még nem voltak ütőképesen bevethetők.¹¹⁶

Július 27-én kerültek először bevetésre a bombázók: a szintén kikerkezett Caproni Ca 135-ösök egy raja 6 tonna bombával támadta a 2. gépkocsizó dandár előtt, Bersadtól K-re egy erdei szorosban a visszavonuló szovjet páncélosokat mindössze 600 m-es magasságból, érzékeny veszteségeket okozva nekik. E napon kapták meg a parancsot a vadászok az annopoli áttelepülésre, de az elinduló földi rész is visszafordult a napok óta tartó esőzés miatt járhatatlan utakon és a repülőket elrendelt bevetését is lefűjték a szakadó eső miatt. A napok óta tartó esőzés és a sűrű áttelepülések egyébként a földi lépcsőket nehéz próbatételek elé állították: eddig a napig például a vadászok Bar-ból elindult utolsó lépcsője még el sem érte Szutyiszkát, mikor a többieknek már tovább kellett menniük Annapolba. Ezen a napon rakodott ki Kőrösmezőnél és hagyta el az ország területét a 4/1. és 4/3. bombázószázadokból és a 4/3. légvédelmi gépágyús ütegből alakított csoport, a Ju 86-osok földi része.¹¹⁷

Július 28-án reggel - a szakadó eső ellenére - a vadászszázad földi lépcsője ismét elindult. A közelfelderítők vadász kísérettel tervezett alacsony támadása a szakadó eső miatt elmaradt, azonban dél felé kiderült az idő és a vadászok át tudtak repülni Annapolba, ahol azonnal bevetési parancsot is kaptak és hat géppel kísérték bombázókat. Az I. közelfelderítő század földi része Barból szintén előretelepült Annapolba, a He 46-osok másnap követték őket. E naptól a rendszeresen közlekedő futárgép menetvonala is meghosszabbodott Bar-ig.¹¹⁸ Július 29-én Tyrlavonál 37 mm-es gépágyútalálatot kapott Vereczkey Elemér szakaszvezető pilóta He 46-os gépe az I. közelfelderítő századból. A találat másfél négyzetméteres darabot szakított ki a jobb szárnyból – a hátsó főtartó teljesen kettétört, erősen megsérült az első főtartó is és hasznavehetetlenné vált a jobb csűrőkormány, valamint a jobb futómű is megsérült. A pilóta repülőtudásának köszönhetően 20 perces repülés után elérte a repteret a gép, leszálláskor viszont a sérült futómű kitörött. A század egyébként e napon a Bugon való átkelés előkészítéséhez légi fényképezéssel területfelvételt készített a Gajvoron és Juszefpol közötti folyószakaszról. *„A fényképfelvételek, melyek szakszempontról kimagasló értéket jelentettek, még aznap a csap-ok rendelkezésére állottak a Bug-on való átkelés előkészítéséhez. A felderítő kötelékek igen erős légi és földi elhárítás közben folyamatosan a vezetés kívánalmai szerint oldják meg feladatukat.”* Írta erről Orosz alezredes.¹¹⁹

¹¹⁶ Orosz Béla: A magyar légierők teljesítményei a Kárpátoktól a Dnyeperig. II. In: M. Sz. Évk. 1993/1994. 78-79. o.

¹¹⁷ Uo. 79. o., 1/3. vadászszázad naplója 5-6. o., Tomor: i. m. 40-41. o., HL Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. júl. 27.

¹¹⁸ 1/3. vadászszázad naplója 6. o., Tomor: i. m. 38-39. o., Zámbó: i.m. 47-51. o. HL Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. júl. 25.

¹¹⁹ Hazajött egy felderítőszázadunk. In: M. Sz. 1941. nov. 15. 8-9. o., Zámbó Dezső: i.m. 53. o., HL Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. aug. 8.

Késő délután a Ju 86-os bombázók is bevetésre kerültek: a német 17. hadsereg kérésére egy visszavonuló, részben lőszerszállító gépjárműoszlopot bombáztak sikeresen Gruskánál. A CR 42-es vadászkiéretet a vadászreptér felett áthúzza kellett volna felvenniük, de más útvonalon repültek, így a CR 42-esek hiába várták őket másfél órán át járó motorokkal. 17 óra után nem sokkal, már visszatérés közben a vadászkiéret nélkül repülő Ju 86-osok közül a lemaradó B.330-ast két azonosítatlan, feltűnően gyors vadászgép támadta meg. A magyar bombázó már az első rácsapás során kigyulladt és mindkét lövész megsebesült, sőt Vadas Károly szakaszvezető állkapocslövessel harcképtelenné vált. A pilóta, Koncz László őrmester a gép helyzetét reménytelennek ítélte így felszólította társait az ugrásra. A két lövész, Németh Károly őrmester és Vadas szakaszvezető simán el tudta hagyni a gépet, bár a földön sérülése miatt Vadas elvesztette az eszméletét. Ezután Barabás László hadnagy ugrott ki, a gép megfigyelője, az orrból ugró gépparancsnoknak azonban mindkét lábát levágta térden alul az egyik légcsavar és Vadashoz hasonlóan eszméletlen állapotban ért földet. Utolsónak Koncz őrmester ugrott, probléma nélkül. Az ejtőernyővel kiugrottak és az égő roncs is Trosztjanec közelében ért földet, ahol a sebesülteket beszállították a 2. gépkocsizó dandár egészségügyi oszlopához Trosztjanecbe, ahol azonban már nem tudtak Barabás László hadnagyon segíteni, aki a nagy vérvesztés következtében hősi halált halt.

Július 30-án reggel hatkor egy közelfelderítő került bevetésre három CR 42-es kíséretében. Délután 13:45-kor indult 10 vadászgép hat Ju 86-os kíséretére, melyek német kérésre Jozefovkától K-re, a Jozefovka-Golovanyevszk úton vonuló szovjet csapatokra, illetve az ettől délre lévő erdőre mértek csapást, rendkívül jó hatással. A Kelemen János főhadnagy vezette kötelék a Golovanyevszktől NY-ra az erdőn keresztül vezető műúton szovjet gépkocsioszlopokat, illetve a műúttól D-re lévő erdőben csapatgyülekezéseket támadott. A bombázók megfigyelőinek jelentése szerint az erdő közepén lévő nagy tisztáson két rádióállomás volt felállítva, a tisztás szélén személygépkocsik, sátrak, különféle megrakott járművek, melyek valószínűleg magasabb parancsnokság harcálláspontjára utaltak. A gépenkénti 16, összesen 96 db ledobott 50 kg-os bombából hat a tisztásra, a többi az erdőben megfigyelt csapatgyülekezésekre, illetve a műúton vonuló gépjárműoszlopokra hullott.

Az erős légvédelmi tűzben az egyik bombázó 27 repesztalálatot kapott. Az I. közelfelderítő század e napon áttelepült Annapolba.¹²⁰

Július 31-én reggel az I. közelfelderítő század egy gépe látás általi út-, vasút- és területfelderítést végzett Gajvoron és Golovanyevszk légterében, a jelentést Bersagyon, a gyorshadtest parancsnokságának ledobóhelyén dobta le. 14h-kor hat vadászt riasztottak

¹²⁰ 1/3. vadászszázad naplója 6-7. o., Tomor: i. m. 43. o. Bogáti Péter: Az I. közelfelderítő század részvétele a második világháborúban. In: M. Sz. Évk. 1991. 158. o., Orosz Béla: i. m. II. rész. 80. o., HL Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. aug. 8.

berepülő szovjet gépekre, de a CR 42-esek nem találkoztak ellenséges gépekkel. Ugyanekkor öt másik vadász a gyorsadtest csapatait oltalmazta és a felettük való járőrözést két másik ötös kötelékkel, folyamatos váltásokkal kora estig folytatták, az utolsó vadászok 20 h-kor szálltak le.¹²¹

Augusztus 1-én a légierő új parancsnokot kapott. A betegeskedő Kenese Waldemár helyére állítandó tiszt kiválasztásakor Werth Henrik vezérezredes, a honvéd vezérkar főnöke először Magyarosy Sándor vezérőrnagyra gondolt gondolt, de Magyarosy - ekkor még - nem akarta elvállalni a beosztást, ezért kérte orvosi felülvizsgálatát, amely ideiglenes szolgálatképtelenséget állapított meg nála, így egy évre szolgálaton kívüli viszonyba helyezték. Így a légierők új parancsnokául Rákosi Béla altábornagyot nevezte ki Werth, vezérkari főnökéül pedig Vörös Géza vezérkari ezredest. Rákosi tüzér volt eredetileg és repülőügyekben azonnal megnyilvánuló dilettantizmusa hamarosan néhány durva tréfa céltáblájává tette.¹²²

Augusztus elején érkezett ki a Capronik szutyiszkai repülőterére András Sándor vezérkari ezredes vezetésével egy bizottság a Ca 135-ös típus hadihasználhatóságának kiértékelésére, a bizottság további tagjai: Eszenyi Dénes, Heinrich István és Marosszéky Jenő századosok, valamint Mérey Imre hmtk. százados voltak.¹²³

A magyar repülőkötelékeknek e napon egy jelentősebb akciója volt: 17h után három Ju 86-os bombázó tíz CR 42-es kíséretében a Savran falunál védelemre berendezkedő szovjet csapatok ellen igen pontos bombatámadást hajtott végre.¹²⁴

Augusztus 2-án reggel 5h-kor a III. közelfelderítő század egy gépe került bevetésre három CR 42-es kíséretében. Az I. közelfelderítő század a nap folyamán három felderítő bevetést repült Pervomajszk térségében, míg a bombázók e napra tervezett bevetése elmaradt.¹²⁵

Augusztus 3-án 8:30-kor riadóztatták a vadászokat, mert szovjet gépek a gyorsadtest éleit alacsony támadták a Puskovo-Olviopol úton. Seres hadnagy raja került bevetésre a szovjet gépek ellen, de mire odaértek, az ellenséges gépekkel már nem találkoztak. Ennek ellenére a három CR 42-es ebben a légtérben maradt biztosítani. A délutánra tervezett bombázóbevetés ismét elmaradt. A vadászszázad este megkapta az áttelepülési parancsot Bersadba, közel 100 km-rel keletebbre, a földi rész néhány autója el is indult még ezen a napon.¹²⁶

¹²¹ 1/3. vadászszázad naplója 7. o., Zámbó: i.m. 54-60. o.

¹²² Magyarosy Sándor: Emlékirataim. In: M. Sz. Évk. 1984. 17-18. o.

¹²³ Eszenyi Dénes: A Nikolajev-i bombatámadás 46-ik évfordulójára. In: M. Sz. Évk. 1987. 102. o.

¹²⁴ 1/3. vadászszázad naplója 7. o., Tomor: i. m. 44. o.

¹²⁵ 1/3. vadászszázad naplója 7. o., Zámbó: i.m. 63-66. o.

¹²⁶ 1/3. vadászszázad naplója 8. o.

Augusztus 4-én a vadászszázad légi-, és földi része Annapolból áttelepült Bersad repülőterére és az áttelepüléssel járó feladatok ellenére a nap folyamán hat esetben is bevetésre kerültek. Hajnalban a CR 42-esek két közelfelderítőt kísértek 2-2 géppel Pervomajszk illetve Savran térségébe. A Savran felett járt géppár már Bersadban szállt le és innen még két ízben került bevetésre napközben az Olviopol területén harcoló magyar csapatok biztosítására. Délután három Ca 135-ös bombázó kíséretére szállt fel négy CR 42-es: a bombázók Olviopoltól D-re (Pervomajszk DK) mértek csapást a szovjet erőkre egy barakktábor, gépkocsigyülekezéseket és légvédelmi ütegeket támadva hatásosan, első ízben zsákmányolt szovjet bombákkal. Végül kora este került bevetésre három vadászgép, ismét az Olviopolban harcoló saját csapatok oltalmazására.¹²⁷

Itt már olyan messze voltak a honi bázisoktól, hogy az utánszállítás rendkívül nagy gondot jelentett. Szerencsére a legfajsúlyosabb kérdésekben segítséget kaptak: a németek az üzemanyag-utánpótlásban segítettek, illetve a német gyártmányú bombákat használó Ju 86-osokhoz korlátlan mennyiségben bocsátottak a magyar repülők rendelkezésére bombákat. Az olasz bombaanyagot használó Capronikon - akaratukon kívül - maguk a szovjetek segítettek: augusztus elején a magyar repülők felfedezték, hogy a nagy mennyiségben hátramaradt 50 és 100 kg-os szovjet repülőbombák átalakítás nélkül felhasználhatók a Capronik bombatárjaiban.¹²⁸

Augusztus 5-én kora délelőtt a vadászok négy géppel biztosították a saját csapatok átkelését Olviopolnál a Szinjusa folyón. Visszaérkezés után, délben sürgős parancsot kaptak a német 17. hadsereg repülőparancsnokától, mely szerint a német felderítők észlelték, hogy előző éjjel az umanyi katlanban, Podviszokoje falu északi szegélyénél egy szovjet szállítógép szállt le, melyet meg kell semmisíteni.

Délben hat CR 42-es indult a feladat végrehajtására a századparancsnok vezetésével. Először 2000 m magasságban köröztek a célterület felett, de az igen jól álcázott gépet ekkor még nem vették észre. A századparancsnok a helyszínt jól szemügyre véve a szovjet parancsnokság feltételezett helye felett zuhanásba ment át. Az eddig hallgató erős légvédelem erre tüzelni kezdett. A magyar gépek alacsonyabbról már észrevették a búzakévékkel ügyesen álcázott hárommotoros szállítógépet és sikerült is felgyújtaniuk, amely ezután teljesen elégett. Sikeresen támadták a parancsnokság épületeit és gépjárműveit is, viszont a rendkívül erős elhárítótűzben négy gép megsérült. Ezek közül két CR 42-es könnyebb találatot kapott, a harmadik sérült vadász, Göcsei szakaszvezető gépének csűrőkormány huzalját érte találat és ezért inkább a nagyobb annopoli reptéren szállt le, a negyedik találatot kapott géppel viszont

¹²⁷ 1/3. vadászszázad naplója 8. o., Tomor: i. m. 48. o., HL Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. aug. 5., BA-MA RH 20/17/33.

¹²⁸ Orosz Béla: i. m. II. rész. 80. o.

Pettendi János hadnagy, rajparancsnok eltűnt. A háború előtti évek ismert sportrepülője nyilvánvalóan a szovjet légvédelmi tűznek esett áldozatul. Gépének roncsa, ill. a pilóta holtteste soha nem került elő, bár keresték századtársai és az I. közelfelderítő század egyik gépe is; valamint a németeket is megkérdezték ez ügyben.¹²⁹

Augusztus 7-én egész délután zuhogott az eső, a nap folyamán csak a közelfelderítők kerültek bevetésre, akik jelentették, hogy az umanyi katlanban a szovjetek ellenállása megtört, sok már a hadifogoly.¹³⁰

Augusztus 8-án érkezett ki Szutyiszka repülőterére Gyenes László százados - az 1/2. vadászszázad parancsnoka - hét Re 2000 vadászgéppel, ez a kötelék a típus harci körülmények közötti kipróbálására érkezett a harctérre. Délután Tomor százados átrepült Pervomajszkba, a repülőteret szemrevételezni és este meg is jött a parancs a másnapi áttelepülésre. Az I. közelfelderítő század már ezen a napon áttelepült Annopolból Pervomajszkba.¹³¹

Augusztus 9-én 9:15-kor indult a vadászszázad légi része, Gajvoron felett felvették a gyorshadtest parancsnokságának két Fw 58-asát és Pervomajszkba kísérték őket, ugyanis Miklós Béla vezérőrnagy, a gyorshadtest parancsnoka szintén Pervomajszkban ütötte fel főhadiszállását. E napon települt át az I. közelfelderítő század is a nagy pervomajszki reptérre. E naptól ideiglenesen Ewald von Kleist vezérezredes 1. páncéloscsoportja alá rendelték a magyar gyorshadtestet és repülőerőit.¹³²

Augusztus 10-én reggel, majd délután az I. közelfelderítő század két-két He 46-osa végzett látás általi út-, vasút- és helységfelderítést Krivoje Ozero, Ljubosevata, Trojukoje, Nyikolajevka és Domarovka területén. Mind a négy felderítőgépet egy-egy vadászgéppár biztosította útján. Délelőtt Gyenes százados Héja köteléke is megérkezett Pervomajszkba de csak hat géppel, mert a hetedik a reptértől nem messze motorhiba miatt kényszerleszállt. Este még egy riasztásra került sor a vadászoknál és négy CR 42-es emelkedett fel a jelentett szovjet gépek ellen, de nem találkoztak az ellenséggel.¹³³

E napon indult vissza Kolomeából egy Caproni Ca 135-ös a 3/5. bombázó század egyik személyzetével, mely néhány nappal korábban vitte ki Tanos Béla vezérkari ezredes, a HM 3/c. osztályának vezetőjét a hadműveleti területre. A Kárpátok feletti nagyon rossz idő – borús, alacsony felhőzet – miatt a gép tapasztalt vakrepülő pilótája, Telepy Károly hadnagy el akarta halasztani az indulást, de Tanos vezérkari ezredes saját felelősségére parancsot adott a startra. A nehezen emelkedő - talán motorhibával is küszködő - gép a Kárpátok átrepülése

¹²⁹ 1/3. vadászszázad naplója 8. o., Zámbo Dezső: i. m. 106. o., Tomor: i. m. 49-54. o.

¹³⁰ 1/3. vadászszázad naplója 9. o.

¹³¹ Bogáti Péter: Az I. közelfelderítő század részvétele a második világháborúban. In: M. Sz. Évk. 1991. 158. o.

¹³² 1/3. vadászszázad naplója 9. o., Zámbo Dezső: i. m. 75-77. o.

¹³³ 1/3. vadászszázad naplója 10. o., Tomor: i. m. 63. o., Zámbo Dezső: i. m. 77. o.

közben viharba került és valószínűleg jegesedés következtében 12 óra körül a Nagypietrosz csúcsának ütközött, majd felrobbant. A lezuhant gépben életét vesztette a gép teljes személyzete: Borsos Béla hadnagy, Telepy Károly hadnagy, Viszkei Ferenc szakaszvezető és Zeltner István szakaszvezető, továbbá a két utas: Tanos Béla vk. ezredes és Miklovicz Béla törzsőrmester. A gépen volt egyébként egy 100 kg-os FAB-100 típusú szovjet zsákmányból származó légibomba is, amelyet a HTI számára akartak hazaszállítani miután nyilvánvalóvá vált, hogy a zsákmányolt szovjet bombák átalakítás nélkül felhasználhatók a Ca-135-ösökön, továbbá Tanos ezredesnél volt augusztus ötödikéig bezárólag a gyorsadtest iratanyagának jelentős része: helyzettérképek, parancsok, jelentések, rengeteg fotó: pótolhatatlan anyagok, melyek most a géppel együtt megsemmisültek.¹³⁴

Augusztus 11-én az erősen védett Nyikolajev, a Bug tölcserőszakolatánál fekvő nagyváros volt a magyar bombázógépek célpontja. A fő cél a Bug folyón átívelő 2 km-es közúti híd volt, a kiegészítő célok a város vasúti pályaudvara és állomásépülete, továbbá a helység ÉK-i részében fekvő nagy kiterjedésű laktanyaépületek és egy útvilla. A támadó kötelékbe a várható erős vadászelhárítás miatt csak a gyorsabb Caproni bombázók közül hatot osztottak be, a Ju 86-osok ezúttal a földön maradtak. Két gépnek kellett volna támadnia a hidat, kettőnek a vasútállomást és további kettőnek egy fontos útvillát.

Bombateherként minden gépbe 12 - más adat szerint 8 - darab zsákmányolt, 100 kg-os szovjet repülőbombát raktak. A megközelítési magasság 2500, míg a vetési magasság 1800 m volt. A bombázókat hat CR-42-es és hat Héja biztosította, a vadászkíséretet 6:30-kor kellett felvennie a bombázóknak Pervomajszk légterében.¹³⁵

A terv szerint miután a kísérő vadászokat Pervomajszknál felvették, Nyikolajev előtt 30 km-rel DK-i irányba kirepülnek a tenger fölé, hogy meglepetésszerűen hátulról tudjanak a városra támadni. A bombázók 5:45-kor indultak, startnál azonban a 2. raj harmadik gépe motorhiba miatt a földön maradt és nem tudott részt venni a bevetésben, míg az első raj egyik gépe a sárba ragadt, így csak négy gép startolt el.¹³⁶

Ezért gyorsan áttervezték a bevetés célpontjait: az útvilla kimaradt és csak a hidat és a vasútállomást támadták. Az első rajjal repülő Szakonyi főhadnagy a vasútállomást választotta célul, kiemelve annak fontosságát, így a második raj feladata volt a Bug közúti hídjának megsemmisítése.¹³⁷

¹³⁴ HL Vkf. Eln. I. 5993/1941., 6039/1941., Nhj. 1941. aug. 14., Telepy Miklós szíves közlése.

¹³⁵ Eszenyi Dénes: A Nikolajev-i bombatámadás 46-ik évfordulójára. In: M. Sz. Évk. 1987. 103. o., Tomor: i. m. 64-65. o.

¹³⁶ Uo. 104. o.

¹³⁷ Uo. 103. o., Raczkó Lajos – Jánosi István: i. m. 135. o.

A köteléket rendkívül erős légvédelmi tűz fogadta a város felett, emiatt a legtöbb bombázó a tervezettnél kissé magasabbról oldotta ki bombáit. A magyar gépeket a város fölé érkezükkor azonnal mintegy tucatnyi I-16-os és egy romboló is megtámadta.¹³⁸

A közúti hidat támadó Capronin – melynek személyzete: Boór Győző zászlós megfigyelő, Lékay Walter hadnagy pilóta, Farádi László őrmester hajózó távirász, Tóth Gyula őrmester hajózó szerelő volt – utasként részt vett a bevetésen Eszenyi Dénes százados is a Caproni-bizottságból.¹³⁹

Eszenyi gépén a megfigyelő összdobással ledobta bombáinak többségét és több telitalálatot ért el a hídon, ami a folyóba omlott. A bombavetés után a gépet három szovjet vadászgép támadta meg, melyből egyet a távirász lövész, Farádi őrmester lelőtt. A szovjet gép füstölve lezuhant.¹⁴⁰

Alexander Löhr vezérezredes, a Luftflotte 4 parancsnoka másnap személyesen gratulált az eredményes hajózóknak és megtekintette a „csodagépet”, amely eltalálta a hidat.¹⁴¹

Szakonyi István főhadnagy – akinek gépén szintén utasként vett részt a bevetésen a Caproni-bizottság vezetője, András Sándor vk. ezredes – Ca-135-ösének jobb motorja megsérült a légvédelmi tűzben és a lelassuló gép lemaradt a köteléktől. A vasútállomásra mért bombacsapás után a felhőkbe emelkedni képtelen gépet számos szovjet I-16-os vadászgép támadta meg. Ezek közül a lövészek heves légi harcban három lelövését jelentették.¹⁴²

A harcban megsérült magyar gép Pervomajszkban szállt le. A kötelék végét biztosító két vadászpilóta, Baranyai és Szőnyi zászlósok szintén részt vettek a gépet támadó szovjet vadászok elleni harcban: Baranyai egy a Capronit támadó I-16-ost vett tűz alá, míg Szőnyi a Baranyai gépet célba vevő I-16-ost támadta meg. A két szovjet vadász hiába próbálta orsóval és zuhanással lerázni a magyarokat, a két CR-42-es ragadt rájuk és közben folyamatosan tűz alatt tartotta őket. Az alacsony magasságig tartó üldözés során előbb Baranyai, majd Szőnyi ellenfele csapódott a földre, egyik szovjet pilóta sem tudott kiugrani. Az előrébb biztosító többi CR 42-es további három I-16-os lelövését jelentette.¹⁴³

A magyar kötelék egyetlen gépet veszített: Lasztóczi Gyula főhadnagy V.420 jelű Héja vadászgépe nem tért vissza a bevetésről. Utoljára a Bug tölcsértorkolata felett alacsonyan

¹³⁸ Zámbo Dezső: i. m. 81. o.

¹³⁹ Eszenyi Dénes: i. m. 103. o.

¹⁴⁰ Bognár István (szerk): A győzelmes repülés titkai. Budapest, 1942. 141. o., Raczkó Lajos – Jánosy István: i. m. 129. o.

¹⁴¹ Eszenyi Dénes: i. m. 104. o.

¹⁴² Raczkó Lajos – Jánosy István: i. m. 140-142. o., „Bombáztuk Nikolajevet” In: M. Sz. 1942. márc. 15. 11-13. o.

¹⁴³ Raczkó Lajos – Jánosy István: i. m. 144. o., Tomor: i. m. 74-75. o.

repülve látták az egyik bombázó mögött és azt valószínűsítették, hogy a légvédelmi tüzérség lőhet le. A gép roncsa és a pilóta holtteste soha nem került elő.

Az éppen egy hónapja a hadműveleti területen tartózkodó 1/3. vadászszázad a századparancsnok összesítése szerint e nap estéjéig 35 kötelék-, azon belül 151 gépbevetést repült és öt légi győzelmet aratott. A veszteség egy gép és pilótája – Pettendi hadnagy –, további kilenc gép sérült meg légvédelmi tűzben és a századparancsnok sebesült meg könnyebben légvédelmi repeszektől. Hét esetben települtek előre és légvonalban 900 km-re jutottak anyarepülőterüktől, Mátyásföldről.¹⁴⁴

Augusztus 12-én reggel egy vadászraj Voznyeszenszk repterére települt ki, hogy a saját élek elleni támadásokra gyorsabban reagálhassanak. A raj egész nap készségben volt, de riasztást nem kapott.

A Pervomajszkban maradt CR 42-esek közül 6h-kor hat gép emelkedett fel 3 Ju 86-os kíséretére, melyek fegyveres felderítést végeztek a Novaja Ogyessza – Sebino - Szuhoj Jelanyec térségében, a Bug mellett erős légvédelmi tűzben. Ezzel egyidőben 3 másik Ju 86-os öt Héja kíséretében nagyjából ugyanezen a területen került bevetésre. Visszatérés és újratöltés után újból három Ju 86-os repült fegyveres felderítést a Novaja Ogyessza - Konstantinovka úton vonuló szovjet erők, majd az Ingulka folyó völgye fölött, végig erős légvédelmi tűzben. Délután 14h-kor újra bevetésre került három Ju 86-os, három CR 42-es kíséretében, melyek a Novaja Ogyessza - Nyikolajev úton visszavonuló szovjet csapatokat bombázták. Az egyik Ju 86-os rajnak sikerült több találattal megszakítania a Trihati - Peski között épülő ellenséges nehéz hadihidat is.¹⁴⁵

Augusztus 13-án reggel az I. közelfelderítő század egyik gépe a nyikolajevi légtérben repült: fényképezte a Mala Korehina D-en a Bug delta jobb partján a szovjet repülőteret, továbbá megfigyelte a Bug hajó-, valamint a Novaja Ogyessza - Nyikolajev közötti műút gépjárműforgalmát. A gép jelentése szerint Peskinél egy szovjet hadihajó volt menetben É felé a Bugon, mely a német csapatokat hatásos tűz alatt tartotta. A jelentés ledobása után a gyorsadtest repülőparancsnoka a hajó megtámadására utasította az I. közelfelderítő századot és a vadászokat.¹⁴⁶

Az F-316-os He 46 kapta a parancsot a támadásra - Csura László főhadnagy megfigyelővel és Tóth József szakaszvezető pilótával -, egy CR 42-es kíséretében. A magyar He 46-os a felhők védelme alatt közelítette meg a hajót, majd zuhanórepülésben csapott le rá 11:45-kor. Először a pilóta lőtte végig géppuskáival a hajót, majd a gép felrántásakor a megfigyelő oldotta ki 12 db 10 kg-os repeszbombáját.

¹⁴⁴ 1/3. vadászszázad naplója 10. o., Tomor: i. m. 76. o.

¹⁴⁵ 1/3. vadászszázad naplója 11. o., Orosz Béla: i. m. II. rész. 82. o.

¹⁴⁶ Bognár: i.m. 172-173. o.

Ölveczky Ferenc zászlós vadászpilóta kísérte a He 46-ost és alacsonytámadást hajtott végre a szovjet hajó ellen, hogy a légvédelem tüzét megossza, illetve semlegesítse. 10 méteres magasságban húzott el a hajó felett és alaposan végiglőtte nehézgéppuskáival a vízi jármű fedélzetét, a legénység egy részét megölve, illetve vízbe ugrasztva.¹⁴⁷

17h után öt Ca 135-ös – három CR 42-es kíséretében – fegyveres felderítést végzett a Novaja Ogyessza – Nyikolajev - Ingul folyó völgye térségében erős légvédelmi tűzben.¹⁴⁸

E nap késő estéjén ismét különleges parancsot kapott az I. közelfelderítő század: a 2. gépkocsizó dandár állásai előtt, a Kaszpero Nyikolajevkától É-ra húzódó Ingul folyó völgyében 4-5 zászlóalj és üteg erejű ellenséges erő ellentámadáshoz gyülekezett, tüzérsége a saját erőket heves tűz alatt tartotta. A század azt a parancsot kapta, hogy sötétedés után kötelékben, két rajjal hajtson végre bombatámadást az ellenséges erők ellen. A rajoknak a támadás után Novaja Ogyessza légterében kellett gyülekezniük. Az indulást 20 óra 40 percre tűzték ki.

Bár a század nem volt éjjeli bevetésekre kiképezve, a hat gépes akciót sikerrel hajtották végre.¹⁴⁹

Augusztus 14-én reggel három Ca 135-ösnek kellett volna Héják kíséretében a Szuhoj Jelanyec - Nyikolajev térségben bombázni, de a megbeszélte időpontnál jóval később, 8:45-kor értek a vadászok reptere fölé, mikorra a Héjának már le kellett szállniuk üzemanyaghiány miatt és így három CR 42-es szállt fel öntevékenyen és kísérte el a bombázókat. Este 20:30-kor 10 CR 42-es lett riasztva É-ÉNY irányából berepülő szovjet gépekre, de nem bukkantak az ellenségre.¹⁵⁰

Augusztus 15-én hajnalban a III. közelfelderítő század gépei azt a parancsot kapták, hogy 2-3 rajjal bombázzanak, majd hajtsanak végre alacsonytámadást Nyikolajevtől ÉK-re 20 km-re az ott ellentámadáshoz gyülekező szovjet erőkre, különös tekintettel a tüzérségi ütegekre. Reggel először egy Sólýom felderítette a célterületet, majd a század kilenc gépet indított, melyek 400 méterre leereszkedve kioldották bombáikat, azután pedig alacsonytámadást hajtottak végre. A támadás után, - mivel ez már a repülő sávhatárától, az Ingul folyótól K-re történt – a gyorsadtest német összekötőtisztje szemrehányást tett a magyaroknak, mert ÉK-ről újabb német oszlopok érkeztek a térségbe és azt hitte, őket érte a magyar légitámadás. Hamarosan azonban kiderült, hogy a magyarok jól látták a célokat és kelet felé kitörő szovjet erőkről volt szó, azokat érte a légicsapás. Négy gép könnyebben, egy

¹⁴⁷ Egy magyar vadász-század harci naplója a szovjet arcvonalon. In: M. Sz. 1941. okt. 1. 10. o., Tomor: i. m. 78-79. o.

¹⁴⁸ 1/3. vadászszázad naplója 11-12. o., Tomor: i. m. 79. o.

¹⁴⁹ Zábó: i.m. 89-96. o.

¹⁵⁰ 1/3. vadászszázad naplója 12. o.

súlyosan sérült a heves légvédelmi tűzben. A súlyosan sérült gépnek megsérült a benzin- és olajtartálya, valamint a főfutói is.¹⁵¹

E nap estéjén az utolsó bevetéseket a hadtest repülőerői parancsnokának repterére előrevont két bombázó hajtotta végre. A két gép 18 óra 50 perckor szállt fel az Ingulka D-en lévő szovjet ütegek megtámadására. Az egyre sötétedő időben 600 m-ig ereszkedtek és ebből a magasságból hajtották végre a bombacsapást.¹⁵²

Augusztus 16-án reggel - az előző naphoz hasonlóan - ismét áttelepült két vadászraj Voznyeszenszkre. Délután 16h-kor a századparancsnok raja Cherson két repterének felderítésére kapott parancsot. A feladatot kis magasságban, rendkívül heves légvédelmi tűzben hajtották végre, azonban az erős elhárítás ellenére az egyik repülőtér objektumai ellen alacsony támadást is végrehajtottak. A felderítés során megállapították, hogy a repterek üresek. Ujszászy főhadnagy raja kora este egy bombázórajt kísért Larjevka falu elleni támadáshoz, amely előtt a lovasdandár elakadt. Az égő falu ellen a bombacsapás után a vadászok alacsony támadást hajtottak végre, igen erős légvédelmi tűzben. Késő délután az I. közelfelderítő század egy gépe megadásra szólító röpcédulákat dobott le Nyikolajev felett.¹⁵³

Egy összesítő jelentés szerint 15-én és 16-án két felderítő és egy bombázógép sérült meg jelentősebb mértékben légvédelmi találatok, illetve kényszerleszállás során, de mindegyik repülőgép a mozgó műhely által javítható mértékben és személyzetben sem volt veszteség.¹⁵⁴

Augusztus 17-én reggel települtek vissza az előző nap késő este Voznyeszenszkre leszállt CR 42-esek Pervomajszkba. Orosz alezredestől az 1/3. vadászszázad pihenőt kapott erre a napra és a Héják voltak készültségben, majd három Caproni négy Héja oltalmazásával csapást is mért a sznigerjovkai útvillánál menetelő körülbelül egy hadosztálynyi ellenséges erőre, de 17h-kor mégis készültségbe kellett állnia egy CR 42-es rajnak, a Héják üzemképtelensége miatt.¹⁵⁵

Augusztus 18-án 8 h után nem sokkal riasztották a vadászokat berepülő szovjet gépek ellen, de a hat felemelkedő CR 42-es nem találkozott ellenséges gépekkel. Este megérkezett a parancs a vadászokhoz a Krivoj Rogba történő áttelepülésre és a földi rész első lépcsője el is indult.¹⁵⁶

¹⁵¹ Orosz Béla: i. m. II. rész. 82-83. o.

¹⁵² Pajtás László: A bombázórepülők felderítő feladatai. In: M. K. Sz. 1942/I. 565. o.

¹⁵³ 1/3. vadászszázad naplója 13. o., Tomor: i. m. 82-84. o., Zámbo: i. m. 100-104. o.

¹⁵⁴ HL Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. aug. 23.

¹⁵⁵ 1/3. vadászszázad naplója 13. o. Bogáti Péter szíves közlése, valamint Székely Sándor szíves közlése, illetve Repülő Leírása (másolat a szerző birtokában).

¹⁵⁶ 1/3. vadászszázad naplója 13-14. o.

Augusztus 19-én kora délelőtt az 1/3. vadászszázad légi része is előretelepült a Pervomajszktól 240 km-re lévő Krivoj Rogba. Az elkövetkező hat napban a CR 42-esek nem kerültek bevetésre.¹⁵⁷

Augusztus 25-én Orosz Béla alezredes helyét a gyorsadtest repülőparancsnoki beosztásában az e napon kikerkezett Gyiresy Sándor alezredes vette át, Orosz alezredes a kassai Repülőakadémia parancsnoka lett.¹⁵⁸

Augusztus 26-án a vadászrepülők ismét bevetési parancsot kaptak: a német 1. páncéloscsoport repülőparancsnoka kérte a magyar vadászok segítségét, miután egy ezredük sikeresen hídfőt képezett Dnyepetrovszktól É-ra, de a hídfőt a szovjet légierő azonnal intenzíven támadni kezdte. Ennek megfelelően az 1/3. vadászszázad váltott rajainak oltalmaznia kellett a hídfőben lévő német egységeket.

A század gépei délután kerültek bevetésre. Elsőnek Tomor százados raja járőrözött a hídfő légterében 12:25-től 13:05-ig, de ellenséges géppel nem találkoztak. Másodiknak Ujszászy főhadnagy raja került bevetésre az adott légtérben 14:40-től 15:20-ig, de ők sem láttak a légtérben szovjet gépeket. A harmadikként bevetésre kerülő Seres Albert hadnagy raja 16h-kor érkezett meg a hídfő légterébe. Hamarosan megláttak három I-16-ost, melyek mélyrepülésben húztak el alattuk a német állások felé. 1000 m-es magassági fölényüket kihasználva azonnal rájuk támadtak, és kettőt lelőttek közülük: Seres áldozata fordulóba kezdett, amit a magyar rajparancsnok levágott és addig szorította és lőtte ellenfelét, amíg az szétlőtt gépével egy fasor fáiba nem ütközött és darabokra hullott. Szőnyi Márton zászlós lőtte le a másik gépet, melynek pilótája pánikba esett és bénultan repülve a magyar pilóta sorozatai nyomán egy falu házai közé zuhant.

Baranyai zászlós eközben felfelé emelkedett, amikor hirtelen öt I-16-os között találta magát. Nem esett pánikba, megpróbálta lefordulózni ellenfeleit. Jó néhány szerencsés, jelentéktelen sérülést okozó találatot kapott, de az olajtartályát és olajvezetékét is találat érte és egy robbanólövedék szilánkjától a lábán is megsebesült. Szorongatott helyzetéből társai érkezése mentette ki, akik két gépet kilőve a támadói közül szétugrasztották a csoportot. Seres hadnagy második áldozata Podgorodnoje falu házai közé zuhant. Baranyai ekkor már megnyugodva szintén lelőtt egy I-16-ost, mely éppen előtte akart fordulót váltani.

Mire Baranyai visszatért a reptérre, motorjának olaja teljesen elfolyt. Lábsebének bekötözése után a pilóta azonban már másnap újra repült.

¹⁵⁷ Uo. 14. o., Tomor: i. m. 87. o.

¹⁵⁸ Tomor: i. m. 92. o.

A magyar vadászok teljesítményét a németek is respektálták: a vadászszázad hajózái még e nap estéjén megkapták Ewald von Kleist vezérezredes írásbeli szerencsekívánatait a légi győzelmeik alkalmából Miklós Béla tábornoktól, aki velük vacsorázott.¹⁵⁹

E nap délelőttjén egyébként otthon, Magyarországon történt egy halálos kimenetelű repülőbaleset He 46-ossal, melynek során a csűrő, majd a szárny is levált és a gép megfigyelője életét vesztette. A baleset kivizsgálásáig repülési tilalmat léptettek életbe a típusra, ez volt az oka, hogy a harcterről is idő előtt visszahívták az ezzel a típussal felszerelt I. közelfelderítő századot.¹⁶⁰

Augusztus 27-én a vadászok feladata ugyanaz volt, mint előző nap. Reggel Tomor százados átszervezte a rajok bevetési sorrendjét: mivel előző nap az utolsó raj találkozott a szovjetekkel, így e napon a saját raját írta be utolsónak a bevetések sorrendjében. Először a század elsőtisztje, Ujszászy György főhadnagy indult Szénásy Ferenc zászlós és Szobránci Sándor törzsőrmester kíséretében a német csapatok oltalmazására. 8h körül érkeztek a hídfő légterébe. Dnyepropetrovszktól K-re portyázva Uljanovka térségében jártak, amikor Szobránci törzsőrmester észrevette, hogy alatta a földön egy repülőgép árnyéka fut. Egy modern szovjet vadászgép repült nagy sebességgel egy a közelben lévő rejtett tábori repülőtérré felé. Szobránci egy rövid nyomjelzős sorozatot lőtt a többiek elé figyelmeztetőül - rádió ezekben a gépekben még nem volt -, majd azonnal ráborított a szovjet gépre. A vörös csillagos vadásznak esélye sem volt, égve csapódott a földre. A felbolyduló repülőtérről sorban emelkedett fel 8-10 további szovjet vadász. A magyar raj felvette a harcot és rátámadt az emelkedőben lévő szovjet gépekre. Ujszászy főhadnagy eltalált egy a földet éppen elhagyó szovjet vadászt, mely szétkenődött a becsapódás után. Az alacsony magasságban kifejlődött fordulóharcban a CR 42-esek fölénybe kerültek és mindhárom magyar pilóta lelőtt még egy-egy szovjet gépet. A német hírszolgálat már este igazolta a lelövéseket, szerintük öt szovjet gép biztosan, egy hatodik valószínűleg lezuhant.¹⁶¹

Másodikként Seres hadnagy raja érkezett az oltalmazandó légtérbe, 8:40-kor. 35 perces ott tartózkodás után már csak néhány perc volt hátra az oltalmazásra szánt időből, amikor két szovjet SzB bombázó tűnt fel a felhők aljához tapadva. A magyar vadászok magassági fölény nélkül nem érték utol a gyors kétmotorosokat, de egy alattuk emelkedőben lévő I-16-ost Seres hadnagy megtámadott és lelőtt. Két kísérőjét eközben a felhők közül három további I-16-os támadta meg. Baranyai fordulóharcra kényszerítette támadóját és miután beült mögé, egy fordulóváltás közben lelőtte a szovjet vadászt. Szőnyi gépe a

¹⁵⁹ 1/3. vadászszázad naplója 14-15. o., Tomor: i. m. 93-102. o.

¹⁶⁰ Egy nagy tapasztalatú He 46-os pilóta, Székely Sándor szerint ezeknél a masszív gépeknél a pilótának kellett valami nagy hibát véteni, ha ilyen baleset előfordulhatott.

¹⁶¹ 1/3. vadászszázad naplója 15. o., Egy magyar vadász-század harci naplója a szovjet arcvonalon. In: M. Sz. 1941. okt. 1. 11. o., Tomor: i. m. 106-106. o.

meglepetésszerű támadáskor valószínűleg találatot kapott. A harc befejezése után Szőnyi továbbra is a légtérben körözött, Baranyai hiába repült mellé és billegtette szárnyát a felzárkózásra jelet adva. Seres hadnagy és Baranyai zászlós a vészesen fogyó üzemanyag miatt visszafordult. Szőnyi egyedül maradt a légtérben, mikor ismét I-16-osok jelentek meg. Ezek közül lelőtt egyet, melynek pilótája is életét veszítette - ezt a lelövést társai már nem látták -, de ki kellett ugrania gépéből és szovjet fogságba esett.¹⁶²

A harmadikként bevetésre kerülő századparancsnoki raj 9:05-től volt bevetve a hídfő légtérébe, de Tomor századost megcsalta a szimatja, mert nem találtak ellenséges gépekkel.¹⁶³

A szintén bevetésre kerülő Héják közül - melyek három szovjet gépet lőttek le -, az egyiket visszatérőben, Dnyepropetrovszk felett egy német vadász I-16-osnak nézte és több gépágyútalálattal megrongálta: a pilóta, sérült bal karja ellenére visszavitte gépét Krivoj Rogba, de leszállás után a nagy vérveszteség miatt már úgy kellett kiemelni a gépből. Egyébként csak a sajátot jelző rakéta kilövése után hagyta abba a tüzelést a figyelmetlen német pilóta.

A magyar felségjel nehéz észlelhetősége ismét csaknem tragédiát okozott. Az e napi incidens adta meg a végső lökést ahhoz, hogy a felségjel megváltoztatásra kerüljön. A jó láthatóság és észlelhetőség miatt a törzsön és a szárnyakon új felségjelként egy fekete négyzetben álló fehér kereszt mellett döntöttek, a vezérsíkokon a nemzeti színek felfestésével, de még hónapokba telt, míg minden repülőgép megkapta az új hadijelet.¹⁶⁴

A repülőcsoport parancsnokának összesítése szerint a gyorsadtestet támogató magyar repülőkötelékek július 7. és augusztus 27. között 555 bevetést repültek, ezen belül 28 gép 58 alacsonytámadást. Összesen 40 tonna bombát dobtak le és 27 légi győzelmet arattak. A saját veszteség négy repülőgép volt.¹⁶⁵

A gyorsadtest Ju 86-osai július 8. és augusztus 28. között 27 alkalommal 100-nál több gépbevetést repültek, közöttük 96 bombázót, ebből 88 gép teljesítette feladatát, összesen 73 tonna bomba ledobásával.¹⁶⁶

Augusztus 28-án az 1/3. vadászszázad nem került bevetésre, csak a század parancsnoka repült Kun zászlóssal Tomakovkára - ahova a gyorsadtest parancsnokság pár napra át tervezett költözni -, hogy ott szemrevételezzen egy tábori reptérnek alkalmas

¹⁶² Szőnyi később a hadifogságban ejtőernyős partizán lett, 1944. augusztusában ledobták a Bükkben, de szeptember 7-én csendőrök lelőtték.

¹⁶³ 1/3. vadászszázad naplója 16. o.

¹⁶⁴ HL Vkf. Eln. I. 6179/1941.

¹⁶⁵ Orosz Béla: i. m. II. rész. 85. o.

¹⁶⁶ Vasváry József hozzászólása. In: M. Sz. Évk. 1991. 231. o.

területet, de nem találtak ilyet. A következő napon szintén pihent a század, nem volt náluk bevetés.¹⁶⁷

Augusztus 30-án délelőtt a vadászszázad földi része mégis áttelepült Tomakovkára, mert találtak egy repülőtéren alkalmas területet. A légi rész, mely nem települt át Tomakovkára, öt géppel közelfelderítő biztosítást repült nap közben Zaporozsjától K-re. Az ekkor már Tomakovkán állomásozó III. közelfelderítő század ellen három szovjet gép alacsonytámadást hajtott végre, melynek során az egyik Sóljom kissé megsérült.¹⁶⁸

A magyar repülőkötelékek eredményes működése – ezen belül is a vadászok 26-ai és 27-ei légi győzelmei – otthon is nagy elismerést váltottak ki. Erről tanúskodik a honvédelmi miniszter augusztus 30-án kelt elismerése a repülőknél:

„Büszke örömmel értesültem a gyorshadtest alá rendelt repülőinek különösen az utóbbi időben végrehajtott nagyszerű teljesítményeiről. Az eddigi harcokban részt vett alakulatok megmutatták, hogy ott, ahol valódi katonaszellem hatja át a csapat minden tagját, olyan eredményeket lehet elérni, melyekre gyengébb felszerelésünk mellett alig lehetett számítani. Ez a háború újból bebizonyítja, hogy az erkölcsi tényezők sokszor még a legjobb anyagnál is fontosabbak. Ezt a tételt a harcokban részt vett alakulatok teljes mértékben beigazolták, mert a kevésbé korszerű anyagot tudásukkal, bátorságukkal, harci kedvükkel és kötelességteljesítésükkel pótolják. Ezért mindenkinek, aki ezekhez az eseményekhez hozzájárult, a legfelsőbb szolgálat nevében teljes elismerésemet és köszönetemet fejezem ki.”¹⁶⁹

Augusztus 31-én délelőtt a közelfelderítők a Balki - Vasziljevka úton nagy szovjet gépkocsioszlopot észleltek, így ezek ellen a magyar gépek bombatámadást hajtottak végre 5 CR 42-es kíséretében. Az 1/3. vadászszázad délután még egyszer bevetésre került: három géppel biztosítottak egy közelfelderítőt Zaporozsje légterében. Három szovjet gép egyébként ismételen alacsonytámadást hajtott végre a tomakovkai reptér ellen, de most a reptér légvédelme mindhármat lelőtte. Sajnos a nap folyamán a III. közelfelderítő század egyik Sóljom gépe Serlei Frigyes hadnagy megfigyelővel és Hosszú József szakaszvezető pilótával bevetésre indulva közvetlenül felszállás után lezuhant és elégett, a személyzet hősi halált halt. Másnap a vadászoknak pihenőnapjuk volt.¹⁷⁰

Szeptember 2-án reggel indult meg a német 1. páncéloscsoport támadása a dnyepetrovszki hídfőből, ennek támogatására kerültek bevetésre ismét a vadászok. 9:15-től 9:45-ig járőröztek kilenc CR 42-essel Dnyepetrovszsk fölött, majd keletre fordultak,

¹⁶⁷ 1/3. vadászszázad naplója 16. o.

¹⁶⁸ Uo., Zámbó Dezső: i. m. 116. o.

¹⁶⁹ Orosz Béla: i. m. II. rész. 85. o.

¹⁷⁰ 1/3. vadászszázad naplója 16-17. o., Zámbó Dezső: i. m. 116. o.

leereszkedtek 5-10 méteres magasságba és Podgorodnojénál alacsonyítást hajtottak végre a faluban lévő szovjet páncélosokra, ütegekre és gyalogságra, igen eredményesen. Délben újra bevetésre került Tomor százados vezetésével a század öt gépe Kamenkánál: először alacsonyították a falut, majd felemelkedtek és biztosították a német csapatok légtérét, visszatérés előtt pedig ismét alacsonyították az égő falut. A következő három nap folyamán nem került bevetésre a vadászszázad, a bombázók viszont harmadikán sikeresen bombázták 16:45-kor a Kamenka területén lévő ellenséges tüzérségi állásokat.¹⁷¹

Szeptember 6-án délelőtt 10-kor egy öt gépből álló vadászraj indult alacsonyítást a zaporozsjei sziget D-i részén átkelő szovjet csapatok ellen, mely szigetet magyar csapatok védtek.¹⁷²

Délután 15:30-kor kilenc CR 42-es emelkedett fel, melyek hat Ju 86-ost kísérték a zaporozsjei sziget D-i részének bombázására. Az erős légvédelmi tűzben a bombázók pontos bombacsapást hajtottak végre.¹⁷³

Szeptember 6-án a harctérről Kolomeába visszarepült Móry Tamás főhadnagy egy sérült Re 2000-el, melyet javítás céljából kellett hazarepülni Szolnokra. Az iránytűhibás géppel a menetrend szerinti futárgép mellett akart repülni, de leszakadt tőle, eltévedt és Brassóban szállt le. Ott üzemanyag utántöltést követően egy román gép kíséretében Kolozsvár-Szamosfalvára repült át. Itt leszállt, majd egy kísérőt kért Debrecenbe. Soós Péter őrmester kíséretében elindult, de nem kértek időjárásjelentést és a nagyon felhős időben eltévedtek. Mind Móry főhadnagy a maga Héjájával, mind pedig Soós Péter őrmester a maga CR 42-esével Erdély déli részén, román területen lezuhantak és meghaltak.¹⁷⁴

Szeptember 7-én 6:30-kor hat CR 42-es emelkedett fel 3 Ju 86-os kíséretére, melyek ismét a zaporozsjei sziget D-i részét támadták. Csumaki repteréről az I. közelfelderítő század He 46-osai is bevetésre kerültek a Dnyeperen Alekszandropol NY térségében ellenséges hajók ellen.¹⁷⁵

Szeptember 8-án az I. közelfelderítő század ismét ellenséges hajókat támadott az előző napon említett körzetben. Sem ezen, sem a következő napon nem volt bevetés a vadászoknál.¹⁷⁶

Szeptember 9-én ismét súlyos repülőbaleset történt: a Budaörsről Kolomeába indult G.250 jelű Fw 58-as futárgép a Doboczanca csúcs alatt hegynek repült. A gép fedélzetén

¹⁷¹ 1/3. vadászszázad naplója 17. o., Tomor: i. m. 112-117. o., HL. Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. szept. 4.

¹⁷² Tomor: i. m. 121-122. o.

¹⁷³ 1/3. vadászszázad naplója 18. o.

¹⁷⁴ HL Vkf. Eln. I. 6240/1941., 6322/1941.

¹⁷⁵ 1/3. vadászszázad naplója 18. o. Bogáti Péter: az I. közelfelderítő század részvétele a második világháborúban. In: M. Sz. Évk. 1991. 159. o., továbbá Bogáti Péter szíves közlése.

¹⁷⁶ 1/3. vadászszázad naplója 18-19. o., Bogáti Péter szíves közlése.

tartózkodók közül mindenki: Baranyai Imre hadnagy, Schönplflug Richárd hadnagy, Pálinkás Tivadar őrmester, Maródi András honvéd és Petrákovics István honvéd repülőhalált halt.

1941-ben a futárgép egyébként a postán kívül általában 6-8 személyt, rendszerint futártiszteket is vitt magával. Hazafelé ez a gép is vitt sebesülteket.¹⁷⁷

Szeptember 10-én délelőtt a gyorshadtest repülőparancsnokság négy CR 42-est átküldött Csumaki repterére, ahonnan felszállva Seres hadnagy igen értékes adatokat szolgáltatott, amikor a Zaporozsje térségében állásban lévő szovjet tüzérségi ütegek helyzetének megállapítását kapta feladatul. A város felett a rendkívül intenzív légvédelmi tűzben 40 percet töltve 7 ellenséges üteg helyzetét állapította meg, mely után egy német Hs 126-os felderítőgép a négy magyar vadász biztosításával rádióirányítással vezette a bemért célokra a saját tüzérség tűzét. A feladat végrehajtása után a négy magyar vadászgép visszatért Krivoj Rogba. A bombázók is bevetésre kerültek és a szigetet valamint Zaporozsjét és az ott lévő légvédelmi tüzérséget támadták. A bombázók a zaporozsjei sziget elleni támadást másnap megismételték: a vadászok 11-én és 12-én nem kerültek bevetésre.¹⁷⁸

A gyorshadtest – és így a repülőcsoport is – szeptember 10-én kilépett a német 1. páncéloscsoport alárendeltségéből.¹⁷⁹

Szeptember 13-án délelőtt három CR 42-est riasztottak berepülő szovjet gépek ellen, de nem találkoztak a vörös csillagos repülőgépekkel. Kora délután három Ca 135-ös két CR 42-es géppár biztosítása mellett bombázta a szovjet légvédelmi ütegeket Zaporozsjsjében, illetve a várostól ÉK-re Krasznoarmejszkojénál a vasútvonalat támadták.¹⁸⁰

Szeptember 14-én az I. közelfelderítő század visszatelepült Pervomajszkba. Délben 4 CR 42-est riasztottak a jelentett berepülő szovjet gépek ellen, de most sem találkoztak ellenséges gépekkel.¹⁸¹

Szeptember 16-án délelőtt rossz idő volt az előző éjjeli nagy vihar miatt, a felhőalap mindössze 200-500 m magasan volt. 16 h után egy Ju 86-os bombázó is bevetésre került Zaporozsjsjénál, az erős felhőzet és rejtőzési lehetőség miatt vadászkíséret nélkül.¹⁸² A Dnyeper sziget déli részén átkelésre gyülekező két szovjet zászlóalj ellen a III. közelfelderítő század is bevetésre került. Az orosz rulettel felérő alacsony támadások ez esetben súlyos áldozatot követeltek a századtól: Csiky László főhadnagy pilóta és Gerendásy Sándor hadnagy megfigyelő gépét a szovjet légvédelem az alacsony támadás közben Zaporozsjsjtől D-re 10

¹⁷⁷ Zámbo Dezső: i. m. 100. o.

¹⁷⁸ 1/3. vadászszázad naplója 19. o., Tomor: i. m. 124-125. o.

¹⁷⁹ Tomor: i. m. 125. o.

¹⁸⁰ 1/3. vadászszázad naplója 19. o.

¹⁸¹ Bogáti Péter: az I. közelfelderítő század részvétele a második világháborúban. In: M. Sz. Évk. 1991. 158. o., 1/3. vadászszázad naplója 19. o.

¹⁸² 1/3. vadászszázad naplója 20. o.

km-re lelőtte, a két fős személyzet hősi halált halt. A szovjetek a heves légitámadás ellenére megkíséreltek átkelni, de a magyar légvédelmi és tábori tüzérség vérbe fullasztotta kísérletüket.¹⁸³

Szeptember 17-én 16:30-kor szállt fel hat CR 42-es, ebből három két olyan Ju 86-ost kísért, melyek Zaporozsjétól É-ra kb. 30 km-re és attól délre ellenséges csapatgyülekezéseket, uszályokat bombáztak, míg a másik három vadász egy magányos Ju 86-ost kísért, mely a zaporozsjei szigetet bombázta. Másnap a vadászok pihentek, nem kerültek bevetésre.¹⁸⁴

Szeptember 19-én délután Nyikopoltól D-re, a Dnyeper mocsaras árterületén bekerítésben lévő német 4. őrezred kitörését támogatta a század öt gépe alacsonytámadással. A magyar vadászok akciója után a német ezred sikeresen kijutott a bekerítésből. A következő két napon a vadászok nem kerültek bevetésre.¹⁸⁵

Szeptember 22-én dél körül egy kelet felől jelzett ellenséges gépre három CR 42-est riasztottak, de nem találkoztak szovjet géppel. Kora délután sportprogramot szerveztek a felhős időben. Az ez után történekről ezt írta az 1/3. vadászszázad hadinaplójába a napló vezetője, Ujszászy György főhadnagy, a század elsőtisztje:

„Ebéd után labdarúgó mérkőzés a vadász és bomb. szd.-ok között. Az első félidőben a bombázók vezetnek 1:0-ra, mikor 15:15-kor a kb. 1000-1500-on lévő teljesen zárt felhőrétegből K-NY irányban 5 gép bukott ki. Nem sokat törődtünk velük, először azt hittük, hogy Ju 86-osok vagy 88-asok, mikor ráfordultak a reptérre s már hullottak is a bombák. Ekkor vettük észre, hogy orosz Martin bombázók (SzB bombázók – B. Cs.). Fut mindenki fedezék felé, mikor kb. 20 kisebb-nagyobb bombák már robbannak is (sok döglött volt köztük). Az oroszok a város felé fordulnak, a lgv. csak most kezd eredménytelenül tüzelni, mi rohanunk az elég messze lévő gépeinkhez. 8 vadász emelkedik fel (Tomor, Ujszászy, Seres, Kun, Ölveczky, Szobránci, Zsámboki, Kismarosi). Úgy látszik, ezt észrevették, mert rögtön bebuktak a zárt felhőrétegbe és eltűntek. Reméltük, hogy valahol a vonalaik felé kijönnek, de sajnos nem tették, jó prédák lettek volna. A bombák a Kf. szd., a műhely részleg körletére, valamint a vadászoktól kb. 100-150 m-re üres területre estek. A Kf. szd.-nak két halott és 15 sebesült volt az áldozata. Szerencsére a sebesültek nem voltak komolyak. Két vízhordó ló is megdöglött. A bombák a gépek közé is estek, de csak a felvágott göröngyöktől voltak lényegtelen sérülések. Komoly kár a két halott katonán kívül nem volt. Így ért véget a labdarúgó mérkőzés, a második félidő későbbi időre elhalasztva.”¹⁸⁶

¹⁸³ A magyar tüzérek 11 csónakot süllyesztettek el a folyón, a szovjet csapatokat valószínűleg a magyar gép lelővése lelkesítette fel és azért indították meg az erős tüzérségi tűzben az átkelést.

¹⁸⁴ 1/3. vadászszázad naplója 20. o.

¹⁸⁵ 1/3. vadászszázad naplója 20. o., Egy vadászrepülő-század naplója az orosz arcvonalon. In: M. Sz. 1941. okt. 15. 9-10. o., Tomor: i. m. 128-129. o.

¹⁸⁶ 1/3. vadászszázad naplója 21-22. o.

A támadás gyakorlatilag teljes egészében a III. közelfelderítő századot sújtotta. Két, a Sólymok mellett készülségben lévő szerelő, Bíró Lajos és Kis-Bócz Mihály szakaszvezetők hősi halált haltak. Posztumusz mindkettőjüket őrmesterré léptették elő. Az 1/3. századnaplóban is említett 15 főnyi sebesült között szerencsére valóban nem volt súlyos – közülük egy fő volt hajózó, Varga Gyula hadnagy pilóta -, és a Sólymok közül is csak néhány szenvedett teljesen jelentéktelen sérüléseket.¹⁸⁷

Szeptember 23-án az előző napihoz hasonló felhős idő volt. A vadászok már hajnaltól készülségben voltak Krivoj Rogban. 8 h-kor riasztották őket kelet felől berepülő szovjet gépekre. 7 CR 42-es emelkedett fel és észre is vettek 3 SzB bombázót, amelyek azonban a felhőkbe húztak a vadászok elöl és nem is mertek kijönni, inkább visszafordultak. 14:30-kor emelkedett fel ismét három CR 42-es és 40 percig járőröztek a reptér légterében, esemény nélkül. 21h-kor ismét riasztották a vadászokat, mert a szovjetek a gyorsadtest parancsnokságát, Tomakovkát bombázták, de a teljes sötétben a vadászok már nem tudtak felszállni. E napon a repülőcsoport parancsnoka javaslatot terjesztett elő a légierő parancsnokságának a hadműveleti területen lévő hajózó és földi személyzetek leváltására, mellyel Miklós Béla tábornok is egyetértett, azonban ez nem valósult meg.¹⁸⁸

Szeptember 24-én ismét reggeltől készülségben voltak a vadászok. 11h körül jött az első riadó, K-ről jeleztek szovjet gépeket. Három CR 42-es szállt fel, 45 percig járőröztek a levegőben, de nem találkoztak az ellenséggel. 12:30-kor jött az újabb riadó ismét K-ről jelentettek berepülést. 3 Fiat vadász startolt el ismét, de ismét nem találkoztak szovjet gépekkel. 16 h-kor ismét riadóztatták a vadászokat K felől berepülő gépek ellen. Ismét 3 vadász szállt fel, eredmény nélkül. 17:15-kor K felől, majd öt perc múlva NY felől jelentettek berepülést. Három, majd egy negyedik CR 42 is felemelkedett a berepülőök ellen. A NY-ről érkező gépekkel hamarosan találkoztak is és azonnal felismerték, hogy szövetségesekről: olasz SM 81-es szállítógépekről van szó. Nem úgy a reptér légvédelme, mely fergeteges tüzet zúdított a lassú, nagy gépekre de nagy szerencsére egyet sem ért találat, mielőtt a halálra rémült olasz pilóták leszálltak.¹⁸⁹

Szeptember 25-én délelőtt ismét riasztották az 1/3. vadászszázad készülségi raját, de nem találkoztak ellenséges gépekkel. Az idő egész nap felhős maradt, így a meglepetések elkerülésére végig maradt a vadászoknál a készülség. A nappal kapcsolatos hír még, hogy a németek beszüntették a benzinkitűlást a gyorsadtest repülőcsapatai részére, de a magyar kérésre, hogy ez a szállítógéphiány miatt otthonról csak vasúti kiszállítással lenne megoldható

¹⁸⁷ Dr. Pagáts Pál: Egy közelfelderítő század vázlatos története (1935-1941) In: Aero História 1993. dec. 26-27. o., Tomor: i. m. 130-131. o.

¹⁸⁸ 1/3. vadászszázad naplója 22. o., Tomor: i. m. 132-134. o., HL. Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. szept. 25.

¹⁸⁹ 1/3. vadászszázad naplója 22. o.

és az sok időbe telne, végül mégis megoldódott a probléma. A magyarok egyébként kérték 5 db Ju 52-es átengedését is a németektől a szállítási problémák enyhítésére. A német válasz az volt, hogy nincs módjukban szállítógépeket átadni, de a Luftflotte 4 utasítást kapott, hogy „*esetenként a magyar szállítási igényeket a lehetőségekig elégítse ki*”.¹⁹⁰

Szeptember 26-án délelőtt ismét riasztották a CR 42-es készülségi rajt Krivoj Rogban, de nem találkoztak berepülő ellenséges gépekkel. A gyorshadtest parancsnoksága azonban bombatámadást kapott délelőtt Tomakovkában, így délután előbb egy Héja raj, majd egymás után három CR 42-es raj biztosította a körzet légterét.¹⁹¹

Szeptember 27-én igen rossz volt az idő, reggel mégis elrepült egy CR 42-es raj Tomakovka légterébe rövid ideig, biztosítani a hadtestparancsnokságot.¹⁹²

Szeptember 28-án délután riasztották a CR 42-es készülségi rajt, de a 20 perces járőrözés ismét eredménytelen maradt. Másnap a rossz idő miatt nem volt bevetés a vadászoknál.¹⁹³

Szeptember 30-án délelőtt, majd kora délután is riasztották az 1/3. vadászszázad készülségi raját, de egyik esetben sem bukkantak szovjet gépekre. Délután még két ízben kísért egy-egy CR 42-es raj bombázókat is: egyik esetben Zaporozsjétól É-ra kb. 30 km-re bombáztak szovjet ütegeket a magyar bombázók, a másik kötelék Zaporozsjétól K-re és D-re vasúti célokat támadott: a bombázók mindkét helyen megszakították a vasutat és egy menetben lévő szerelvényt is találat ért.¹⁹⁴

Szeptember hónappal kapcsolatos említésre méltó esemény volt még, hogy egy Savoia SM 75-öst Budapesten sebesültszállító géppé alakítottak át és Kelemen Antal főhadnagy vezetésével magalakult a sebesültszállító Savoia repülőreszleg Budaörsön. A sebesültszállításra átalakított hárommotoros SM 75 gép nyolc fekvő és hat ülő sebesültet tudott szállítani egy-egy útján. Egy repülőorvos és egy kísérő egészségügyi altiszt volt a gép egészségügyi személyzete.¹⁹⁵

Október első két napján nem kerültek bevetésre a vadászok.¹⁹⁶

Október 3-án dél körül öt CR 42-es került bevetésre, a már német kézen lévő Zaporozsjétól mintegy 30 km-re K-re járőröztek, de nem találkoztak szovjet gépekkel, csak a Vörös Hadsereg sietős visszavonulásának nyomaival a földön. 15 h-kor a bombázók hajtottak végre határos légicsapást Petrovszkoje község ellen. A következő hat napban Tomor százados

¹⁹⁰ HL Vkf. Eln. I. 6350/1941., 6367/1941., 1/3. vadászszázad naplója 23. o.

¹⁹¹ 1/3. vadászszázad naplója 23. o.

¹⁹² Uo.

¹⁹³ Uo.

¹⁹⁴ Uo. 24. o., HL. Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. okt. 1.

¹⁹⁵ Kelemen Antal: Igazságkeresés. In: M. Sz. Évk. 1983. 16-17. o., A légierők repülő-betegszobája nyolc fekvő és hat ülő sebesültet hoz egy-egy légiútján a harc térről. In: M. Sz. 1941. okt. 15. 7-8. o.

¹⁹⁶ 1/3. vadászszázad naplója 24. o.

vadászai nem kerültek bevetésre, részben a rossz idő, részben pedig azért, mert egyre nagyobb volt a távolság a visszavonuló szovjet erők és Krivoj Rog között, így már szóba került egy áttelepülés Dnyepropetrovszk környékére.¹⁹⁷

Október 4-én a bombázók 15:30-kor a Jancsekrokban lévő ellenséges csoportosulást, az ettől D-re az úton vonuló vegyes oszlopot, majd a Mihajlovka D-en észlelt gépkocsioszlopot támadták.¹⁹⁸

Október 6-án települt haza az I. közelfelderítő század légi része, bár a földi rész sokáig várt Pervomajszkban a vasúti kapacitás csekély volta miatt és így az alakulat zöme csak november 8-án érkezett haza.¹⁹⁹

A század sikeres harctéri periódus tudhatott maga mögött: 72 ellenség feletti bevetést repültek, összesen 115 óra idővel. A bevetéseik közül 61 volt látásáttali harc- és közelfelderítés, valamint négy fényképfelderítés. 11 alkalommal hajtottak végre bombatámadást, összesen 2 tonna romboló- és gyújtóbomba ledobásával. Valamennyi gépük hazakerült és emberveszteséget sem szenvedtek.²⁰⁰

Október 8-án Gyenes László századossal tudatták a gyorsadtest parancsnokságán, hogy a Héják hamarosan hazatérnek. Egyébként ekkor a magyar vadászok még mindig Krivoj Rogban voltak.²⁰¹

Október 9-én felkészült az áttelepülésre az 1/3. vadászszázad és 21 h-kor elindult az alakulat első földi lépcsője Dnyepropetrovszk D repterére.²⁰²

Október 10-én 10 h-kor végre elindult az 1/3. vadászszázad légi lépcsője és a még Krivoj Rogban lévő földi egységek Dnyepropetrovszk D repterére. A gépek igen rossz időben – orkánerejű szél és 500 m-es felhőalap – repültek át. A földi lépcső is megérkezett másnap, de a század vadászgépei a rossz idő – eső és hóesés, köd, sár – miatt a következő három napban nem kerültek bevetésre.²⁰³

Október 14-én megjavult az idő, a sárba ragadt gyorsadtest egységei is megkezdték az előrenyomulást. A Golubovkán települt hadtestparancsnokság parancsa alapján Tomor százados vadászai a gyorsadtest felvonuló oszlopaikat oltalmazták a Dnyepropetrovszk – Novomoszkovszk - Golubovka útvonalon 14:45-től egy háromgépes rajjal, majd 15:15-től egy ötgépes kötelékkel.²⁰⁴

¹⁹⁷ Uo. 24-25. o., HL. Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. okt. 4.

¹⁹⁸ HL. Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. okt. 5.

¹⁹⁹ Zábó Dezső: i. m. 121-122. o.

²⁰⁰ Hazajött egy felderítőszázadunk. In: M. Sz. 1941. nov. 15. 6-9. o.

²⁰¹ 1/3. vadászszázad naplója 24-25. o.

²⁰² Uo. 25. o.

²⁰³ Uo., Tomor: i. m. 136. o.

²⁰⁴ 1/3. vadászszázad naplója 25-26. o.

Október 15-én délben érkezett meg a gyorsadtest parancsnokságáról Dnyepetrovszkba Aszódy Zoltán vezérkari százados, aki felderítő repülésre ment a Pavlográd - Szamara folyó - Lozovaja térségbe, két CR 42-es géppár biztosításával. A következő két napon a vadászok nem kerültek bevetésre.²⁰⁵

Október 18-án 10:30-kor az 1/3. vadászszázad egy háromgépes raja átrepült a zsúfolt Dnyepetrovszk D-i repülőtérrel Golubovka repterére, hogy innen kísérje a magyar és német közelfelderítő gépeket. Leszállás után azonnal parancsot kaptak két közelfelderítő gép kísérésére a Krasznopavlovka - Petrovszkoje vonaltól É-ra illetve D-re. A feladatot erős légvédelmi tűzben hajtották végre. 14 h-kor egy ötös vadász kötelék startolt Dnyepetrovszkból a századparancsnok vezetésével a gyorsadtest felvonulási útvonalát biztosítani a Golubovka - Orel útvonalon. Tomor százados motorberágódás miatt Golubovkán volt kénytelen leszállni, a többiek Dnyepetrovszkba tértek vissza.²⁰⁶

Október 19-én reggel ismét átrepült egy vadászraj Golubovkára. A három CR 42-es délelőtt egy magyar közelfelderítőt kísért Lozovaja - Barvenkovo térségében, délután pedig egy német közelfelderítőt Szavinzi - Izjum térségében. Mivel már sötétben szálltak le Golubovkán, csak másnap tértek vissza Dnyepetrovszkba, amikor egyébként bevetés nem volt a rossz idő miatt.²⁰⁷

Október 21-én a rossz idő, a 150-200 m-es felhőalap ellenére a vadászszázad parancsot kapott, hogy oltalmazza a gyorsadtest egységeit Mecsebilovka légtérben. 11:45-kor startolt el öt gép, melyek egyébként heves, szerencsére eredménytelen légvédelmi tüzet kaptak a saját csapatoktól, hiába lötték ki az azonosító jelzőrakétaikat többször is. 12:45-kor indult a következő öt gép, ellenséggel egyik kötelék sem találkozott. A század naplóját vezető Ujszászy főhadnagy meg is jegyezte: *„Hol vannak az oroszok? Kikészültek? Már régen nem élveztük a társaságukat.”* E napon települt haza a Héja kötelék, azonban a rossz idő miatt hazafelé tartva Domby Kálmán főhadnagy Kaszómező mellett lezuhant Héjájával és életét veszítette. Másnap a vadászoknál a rossz idő miatt nem volt bevetés.²⁰⁸

Október 23-án az idő javult kicsit, kisütött a nap is. Délelőtt egy német közelfelderítő érkezett a golubovkai reptérről és vadász kíséretet kért. A gyorsadtest parancsnokság engedélyt adott a bevetésre, így öt CR 42-es startolt el Dnyepetrovszkból, de a vadászok előre jelezték, hogy a távolság olyan nagy, hogy mindenképp le kell szállniuk Lozovaján üzemanyagért, ha végig kíséretet akarnak. Lozovaja repterének talaja azonban olyan rossz

²⁰⁵ 1/3. vadászszázad naplója 26. o. Aszódy Zoltán vk. százados egyébként Árvay László vk. századost váltotta október 1-től a gyorsadtest repülőparancsnokságon, három hétig volt odavezényelve. Ezen tisztek gyors változtatása szintén a „mindenki szerezzon haditapasztalatot, aki csak teheti” elv alapján történt.

²⁰⁶ 1/3. vadászszázad naplója 26-27. o., Tomor: i. m. 141. o.

²⁰⁷ 1/3. vadászszázad naplója 27. o.

²⁰⁸ Uo.

állapotban volt, hogy a magyar vadászok nem szálltak le, így a kíséresből sem lett semmi. Ezen a napon érkezett meg Dnyepetrovszkba Mátyásföldről két CR 42-es, mert a század gépeinél sűrűsödtek a motorproblémák: egyre elhasználtabbak voltak a gépek, túl sok repült idő volt bennük és a motorok felújításra szorultak.²⁰⁹

Október 24-én déltől a vadászszázad három, egymást váltó háromgépes rajjal oltalmazta a gyorsadtest egyik dandárának élet a Grusevaha - Krasznaja Poljana útvonal és az azzal párhuzamosan, NY-ra 5 km-re futó út közötti terület felett. Az első raj 11:20-kor indult Dnyepetrovszkból, melytől egyébként az első vonalak már kb. 200 km-re voltak, így komoly bevetéseket onnan a CR 42-esek nem tudtak végrehajtani.²¹⁰

Október 25-én 10 h-kor Tomor százados vezetésével hat gép és a szükséges földi ellátószemélyzet elindult Lozovaja repülőterére, de már délután három gép visszatért onnan, mert a reptér talaja szinte hasznavehetetlen volt, a gépek azonnal beragadtak a sárba. A századparancsnok raja egyelőre ottmaradt a sárban. Ezen a napon küldték haza Dnyepetrovszkból a század két legleghasználtabb állapotban lévő CR 42-esét, melyek pótlására két nappal előtte érkezett két másik gép. A borzalmas útviszonyok miatt a földi résznek is 10 napjába telt, míg a Lozovajára vezető 100 km-es utat megtette, a század futárgépének kellett élelmiszert ledobni a részükre.²¹¹

Október 26-án délután a Dnyeprodzserzsinszkben lévő bombázók kaptak feladatot, de mivel a reptér éjszakai leszállásra nem volt alkalmas és már sötétben tértek volna vissza, így a bevetést lefújták. A Lozovajára kitelepült vadászraj, miután leszedték a kerekekről a futóburkolatot, hogy a gépek a sárba süllyedve fejre ne álljanak, délután egy német közelfelderítőt biztosított Szlovjanszk – Kramatorszkaja - Konstantinovka légterében. Este Tomor százados visszarepült Dnyepetrovszkba, a másik két gép maradt Lozovaján. Másnap a vadászoknál nem volt bevetés a rossz idő miatt.²¹²

Október 28-án is rossz volt az idő, de dél felé javult kicsit, így két vadászgép átrepült Lozovajára és felváltotta az ott lévőket. A vegyes bombázószázad légi része e napon települt át a dnyeprodzserzsinszki repülőtérre. A vadászszázad is megkapta a másnapi Dnyeprodzserzsinszkbe való áttelepülésre a parancsot, így részükre a délután csomagolással telt.²¹³

Október 29-én dél felé, a javuló időjárás, a tisztuló köd miatt a vadászszázad légi része fel tudott szállni és átrepült a dnyeprodzserzsinszki reptérre. Valószínűleg e napon települt át

²⁰⁹ Uo. 27-28. o.

²¹⁰ Uo. 28. o.

²¹¹ Uo., Tomor: i. m. 144-145. o.

²¹² 1/3. vadászszázad naplója 28-29. o., Tomor: i. m. 146. o.

²¹³ 1/3. vadászszázad naplója 29. o.

erre a repülőterre a III. közelfelderítő század légi része is. A nap további része pakolással telt. Másnap a rossz idő miatt nem volt repülés.²¹⁴

Dnyeprodzserzsinszk lett egyébként az egyre hosszabbodó útvonalú futárjárat végállomása is, azonban az ide kirendelt Ca 135-ös megbízhatatlansága miatt erre a célra is a Ju 86-os bombázók közül kellett hármat ideiglenesen kirendelni november elején a feltorlódott feladatok miatt.²¹⁵

Október 30-áig a még kint lévő három repülőszázadot: a III. közelfelderítő századot, a vegyes bombázószázadot és az 1/3. vadászszázadot – ez utóbbit a lozovajai sárba ragadt raja kivételével -, valamint a mozgó repülőgépjavító műhelyt a hadtest repülőparancsnoka Dnyeprodzserzsinszkben vonta össze, innen azonban az első vonalak 220 km-re voltak.²¹⁶

Részben a sár, részben a hideg miatt a gépek ekkor már nemigen jártak bevetésre, sőt a motorok beindítása is gondot jelentett.

Október 31-én kiderült az idő. A hadtestparancsnokságtól 10:30-kor bevetési parancs is érkezett a vadászokhoz, mely szerint 12 h-ig oltalmazniuk kell a gyorshadtest alakulatait Malaja Kamisevaha térségében. A 220 km-es távolság miatt a feladat végrehajthatatlan volt - csak az oda- és visszarepülésre lenne elegendő üzemanyaga a CR 42-eseknek -, ezt jelezte is a század, a hadtestparancsnokságnál utánaszámoltak és a parancsot hatálytalanították. Ennek ellenére 14 h-kor a parancsot megismételték, a század válasza is ugyanaz volt.

A nap krónikájához tartozik az is, hogy a teljesen a sárba ragadt lozovajai raj számára társaik a Bü 131-es futárgéppel vittek élelmet.²¹⁷

November 1-én kora délután a vadászszázad ismét megkapta az előző napi teljesíthetetlen parancsot: oltalmazniuk kellett – volna – a gyorshadtest erőit Izjumnál. Ujszászy főhadnagy dühösen rögzítette erről véleményét a századnaplóba:

*„Lehetetlen! Nem tudjuk megérteni, hogy a hdt-nél lévő vk. tiszteknek nincs annyi tudásuk, hogy a saját gépeink teljesítőképeit ismerjék.”*²¹⁸

November 2-án délben ismét parancs érkezett a hadtesttől és a tegnapi feladatot végre kellett hajtania a vadászoknak: 3 CR 42-es startolt el, de csak néhány kört repültek a terület felett és visszafordultak, mert nem akartak valahol útközben a sárban kényszerleszállni. A nap folyamán a lozovajai raj pilótái is leváltásra kerültek.²¹⁹

²¹⁴ Uo., HL. Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. nov. 13. A jelentés szerint a vadászok és a közelfelderítő század október 30-án települtek át Dnyeprodzserzsinszkbe, de a vadászszázad naplója ezt megcáfolja.

²¹⁵ HL. Vkf. I. 1941. Nhj. 1941. nov. 11.

²¹⁶ Nhj 966., Tomor: i. m. 146-147. o.

²¹⁷ 1/3. vadászszázad naplója 30. o.

²¹⁸ Uo.

²¹⁹ Uo.

November 3-án a lozovajai kihelyezett raj Izjuntól ÉK-re, Borovaja térségében biztosított egy közelfelderítőt, de már Dnyeprodzserzsinszkben szálltak le a lozovajai reptér nagyon rossz talaja miatt és a lozovajai földi részt is visszarendelték Dnyeprodzserzsinszkbe. A következő öt napon a rossz idő miatt nem volt bevetés a vadászoknál.²²⁰

November 5-én az E.105 jelű sebesültszállító SM 75-ös Budaörsön délelőtt 9 óra 10 perckor felszállás után hegynek repült és elégett. A gép személyzete: Rába Imre hadnagy pilóta, Gereben Endre szakaszvezető távirász, Nemes Nagy József tizedes hajózó szerelő, Moldrich József honvéd hajózó szerelő, dr. Juhász Ferenc orvos főhadnagy és Sudhoff László eü. őrzető, továbbá a 4 fő utas - köztük Tomm Barna repülő főhadnagy, az 1. vad. oszt. pilótája, aki a Héja kísérleti csoporttal volt kint a hadműveleti területen és Boér Ferenc karp. őrzető, az 1. távfelderítő osztály állományából - életüket veszítették. A szemtanú, Kelemen Antal főhadnagy véleménye szerint ismét a magassági trimmelő üzemképtelenné válása okozhatta a tragédiát.²²¹

November 8-án Tomor százados a futárgéppel átrepült a hadtestparancsnokságra, ahol tájékoztatták, hogy még november folyamán hazatérnek a repülők. Ez természetes következménye volt annak, hogy a közelfelderítő és a vadászszázad teljesen, míg a bombázók részben vegyes építésű repülőanyaggal rendelkeztek, mely fokozottan érzékeny volt az időjárásra, egyébként is téli felszerelés híján ekkor már szinte teljesen használhatatlan volt a légi rész.

A délután folyamán volt még egy riadó a vadászoknál, állítólagosan NY-ről közeledő szovjet gépek ellen, de az első vonaltól való nagy távolság (200 km) miatt ez annyira valószínűtlen volt, hogy fel sem szálltak.²²²

November 9-én 12 h-kor startolt el öt CR 42-es a gyorshadtest páncélos felderítő századának biztosítására, mely erős harcokban nyomult előre Mecsebilovka – Malaja Kamisevaha térségében. Mivel délelőtt több szovjet légitámadást is kaptak, a saját CR 42-eseket is tűz alá vették tévedésből néhány pillanatig a magyar élegységek, szerencsére eredménytelenül. Rövid idő múlva újabb öt CR 42-es váltotta őket a légtérben. Bár a kevés üzemanyag miatt egyik kötelék sem tudott sokáig a légtérben maradni, elérték, hogy a délután folyamán már nem érte légitámadás a magyar erőket.²²³

²²⁰ Uo. 31. o.

²²¹ HL Vkf. Eln. I. 6612/1941., Kelemen Antal: Igazságkeresés. In: M. Sz. Évk. 1983. 18. o.

²²² 1/3. vadászszázad naplója 31. o.

²²³ Uo. 31-32. o.

November 10-én délután egymást váltva két háromgépes vadászraj oltalmazta a gyorsadtest alakulatait Mecsebilovka - Grushevaha térségében. Az első raj 14:15-kor startolt el, a második 15:00-kor – ezen utóbbiak már sötétedéskor szálltak le.²²⁴

November 11-én délben megérkezett a hadtestparancsnok, - a frissen, hó elejével előléptetett - Miklós Béla altábornagy gépe a dnyeprodzserzsinszki repülőtérre. A hadtestparancsnok tudatta a repülőekkel, hogy a téli felszerelés nélküli, leharcolt gyorsadtest december 15-éig mindenképpen hazamegy. 13 h-kor indult tovább a hadtestparancsnok gépe Panjutyinora, négy CR 42-es kíséretében. A vadászok a gép leszállása után elrepültek Izjumig, ahol a saját élcsapatokat oltalmazták rövid ideig.²²⁵

November 12-én Tomor százados egy Bü 131-essel átrepült a hadtestparancsnokságra a hazamenetel megbeszélésére, de Novomoszkovszknál vizes benzin miatt kényszerleszállást kellett végrehajtania, autóval tért vissza, a Bückert két nappal később hozták vissza. 13:54-kor a hadtesttől parancs érkezett a vadászokhoz, miszerint Dolgenszkoje ellen légitámadás várható, oltalmazzák a légteret. 14:15-kor indult az első raj, 14:30-kor a második, de mindkét raj visszafordult Lozovaja környékéről a kitört hóvihár miatt – a szovjetek sem bombáztak egyébként.²²⁶

November 13-án beköszöntött az orosz tél: reggel -15°C fogadta a repülőket. Délben hiába jött parancs a hadtesttől a vadászoknak az élegységek oltalmazására: a motorokban teljesen megdermedt az olaj és így nem bírták a gépeket elindítani. Motormelegítők nélkül teljesen harcképtelenné váltak és ezeket a kályhákat maguknak kellett barkácsolniuk. Mindenesetre a vadászok – ez minden bizonnyal a többi repülőre is vonatkozott - több bevetési parancsot már nem kaptak és a következő néhány nap pakolással, szereléssel és a hazaindulásra való előkészületekkel telt. A repülőcsoport hivatalosan november 15-én kapta meg a parancsot, hogy minden anyagot hozzanak rendbe a hazatelepüléshez. Eredetileg a III. közelfelderítő század 17-én indult volna haza és a vadászok 18-án, de a 17-ei rossz idő miatt a közelfelderítők is a vadászokkal együtt, másnap indultak vissza.²²⁷

November 18-án reggel 7 h-kor indult a vadászok légi része. Pervomajszkot egy óra alatt elérték, onnan üzemanyag utántöltést követően Kolomea felé vették az irányt, de félúton az idő annyira elromlott, hogy Vinnyica felé tértek ki, azonban Vinnyica előtt 2-3 km-re is teljes, földig érő köd és hóesés fogadta őket, így Vinnyicától D-re mintegy 20 km-re Mihajlovkánál szálltak le egy tarlóra, ahol két gép kissé megsérült. Hamarosan javult kicsit az idő és öt gép, melyeknek volt még elég üzemanyaguk, átrepült Vinnyicára, míg a többi hat

²²⁴ Uo. 32. o.

²²⁵ Uo.

²²⁶ Uo. 32-33. o.

²²⁷ Uo. 33-34. o., Tomor: i. m. 148. o.

Mihajlovkán maradt. A vadászokkal együtt elindult közelfelderítő század gépei közül is kényszerleszállt négy a rossz időben, ezek közül az egyik csúnyán összetört.²²⁸

November 19-én megérkezett Mihajlovkára az üzemanyag Vinnyicáról és Szobranci törzsőrmester a mihajlovkai kovácsmester segítségével nagyjából megjavította a két sérült CR 42-est, de a napokig tartó rossz idő miatt csak 22-én tudtak átrepülni Vinnyicába, miután a helyi barátságos ukrán lakossággal köveket melegítettek és ezeket cseréltették a motorvédő gyűrűkben, hogy felmelegítsék a motorokat. A vinnyicai leszállásnál ismét megsérült egy gép, majd másnap egy újabb CR 42-esen volt olajcső törés, melynek javítása nem ment gyorsan. Ujszászy főhadnagy dühös öntudattal így kommentálta az esetet 23-án a századnaplóban: „*A munka nehezen megy, szerelő nincs, itt már a hátszágban vagyunk, vasárnap senki sem dolgozik (eszembe jut egy vers, ami igen népszerű ma odahaza: »Csak egy éjszakára küldjétek ki őket«). Sok naplopó, nem tudják, mit jelent rekkenő hőségben, meresztő hidegben, porban, sárban, mindennap az életet reszkírozva a HAZÁÉRT harcolni.*”²²⁹

November 26-ára végre kijavult az idő – a gépek javításával már két nappal korábban végeztek -, így a 11 CR 42-es elstartolt és üzemanyagtöltés miatti közbeeső kolomeai és debreceni leszállások után 16 h-ra érték el régen látott anyarepterüket, Mátyásföldet.²³⁰

Az 1/3. vadászszázad harctéri szolgálatának összesített eredményei: 114 kötelék-, azon belül 447 egyéni gépbevetés - szabad vadászat, légtérbiztosítás, közelfelderítő illetve bombázókísérés, alacsonytámadás és felderítés feladatkörökkel - 800 levegőben töltött órával. A század 17 ellenséges repülőgép lelövését jelentette – ehhez járul még Szőnyi fogságba esése előtti utolsó pillanatban aratott újabb légi győzelme és az az újabb valószínű lezuhant szovjet gép, melyet a németek pluszban jelentettek augusztus 27-én. A század vesztesége egy hősi halott és egy fogságbaesett pilóta volt, két további pilóta sebesült meg könnyebben. A gépvesztés két megsemmisült CR 42-es volt, néhány további javíthatóan sérült.²³¹

²²⁸ 1/3. vadászszázad naplója 34-35. o.

²²⁹ Uo. 36. o.

²³⁰ Uo., Tomor: i. m. 155-161. o.

²³¹ Tomor: i. m. 156. o., 1/3. vadászszázad naplója 1. o.

3. Az 1941-es év háborús tapasztalatai a keleti hadszíntéren

A honvédség első igazán komoly harci alkalmazása ismét rengeteg értékes tapasztalattal szolgált, érdemes ezekre hosszabban is kitérni.

A repülőcsoport majdnem kizárólag harcászati feladatokat kapott, szerepe a földi csapatok harcának közvetlen támogatása volt.

A kommunikációval, összeköttetéssel kapcsolatban érdemes kiemelni, hogy a repülőcsoport parancsnokság nem rendelkezett vezetékes híreszközökkel. Az R 12-es rádióik gyengének bizonyultak, mivel sokszor akár 300 km-re voltak az egyes alakulatok a parancsnokságoktól, az ekkora távolságok áthidalására ez a típusú készülék nem volt alkalmas. A vadászgépekben egyáltalán nem volt rádió, ennek hiányát nagyon érezték.

A jobb együttműködés eléréséhez nyilvánvalóvá vált, hogy repülő-összekötő tisztek rendszeresítése is kívánatos az első vonalbeli alakulatoknál és magasabb parancsnokságoknál. Egy állandóan elől lévő szállítórepülő raj rendszeresítését is nélkülözhetetlennek ítélték, mivel áttelepülésnél ezt a repülőszázadok nem nélkülözhetik.

Futárgépnek a kis fel és leszálló igényű Storchból 2 db, illetve a Weihéből egy darab rendszeresítését tartották szükségesnek a parancsnokságnál (a futárgépekkel kapcsolatos általános véleményt a jugoszláv hadjárat tapasztalataival kapcsolatban már leírtam, erre nem térnék ki ismét).

A hadjárat során alkalmazott harci repülőgéptípusokkal szerzett konkrét tapasztalatok: A jelentés szerint a Súlyom rövid repülési ideje és működési sugara, valamint kis sebessége és „igen rossz repülési tulajdonságai” (sic!) miatt komoly háborús feladatok elvégzésére nem alkalmas, könnyen prédájául esik fenti okokból kifolyólag az ellenséges légvédelemnek és vadászrepülőgépeknek. Rossz repülőtulajdonságai a háborús alkalmazásnál fokozottan jelentkeztek. A III. közelfelderítő század emiatt 3 gépet, 5 halottat és egy súlyos sérültet veszített. A hajózó személyzet éppen ezért a szovjet elleni hadműveletek alatt a típust nem szívesen repülte.

Ezek alapján a Heinkel He 46 alkalmazását javasolták a kivonuló alakulatoknál, míg más típus nem áll rendelkezésre.

A közelfelderítő gépek megfigyelő géppuskája nem vált be, mert nagy fizikai erőt igényelt a kezelése és tűzereje nem bizonyult elég nagynak. A közelfelderítő gépek bombacélzóját túl bonyolultnak értékelték, bírálták a közelfelderítő kézikamerákat is, illetve a közelfelderítők R 11 és R 11a típusú rádióit, melyek a tapasztalatok alapján bonyolult kezelésűek és nem üzembiztosak. A gégemikrofon és fejhallgató vezetékai akadályozták a hajózókat a munkában.

A személyes véleményem a jelentés ezen részéről annyi, hogy a dokumentum kicsit túlzóan sötét képet fest a Súlyomról: számos volt Súlyom pilótával beszélve, a felderítők nem voltak ilyen rossz véleménnyel a típusról, mint ez a jelentésben megfogalmazódott és a század veszteségeinek jelentős része a típus nem megfelelő(!) alkalmazásának következménye volt: mivel a magyar légierő ekkor nem rendelkezett semmilyen csatarepülőgéppel, a Súlymokat használták erre a feladatra és ez súlyos veszteségekkel járt, de ez nem a típus, vagy a hajózó személyzetek hibája volt.

A bombázók új típusáról, a Caproni Ca 135-ösről is igen kritikusan írt a jelentés. Szó szerint a következők szerepelnek benne:

„A Ca 135 típusú repülőgépek még javított formájukban is csak szükségképpen tudtak megfelelni a velük szemben támasztott csökkentett kívánalmaknak.”

A jelentés megfogalmazói szerint kívánatos e típusnak mielőbbi kivonása az első vonalbeli hadigépek sorából, hiszen jelentkezik náluk a vegyes építés minden hátránya, a rendkívül megbízhatatlan motorok, stb. Az elkövetkezendőkben csak fémszerkezetű gépek rendszeresítését tekintették kívánatosnak, ha harci repülőgépekről van szó. Újabb tapasztalat, hogy a páncélzat, gumírozott üzemanyagtartály, páncélüveg alkalmazása kívánatos az ezt követően rendszeresítendő harci gépeknél, hiszen a németeknél és a szovjeteknél is alkalmazásban vannak ezek a repülőgépek harci körülmények közötti túlélését növelő eszközök.

A Capronikról egyébként már a típus alkalmazásának elején lesújtó volt a vélemény, még a szovjet hadjárat előtt. Repüléstechnikailag a gép hossz- és keresztirányú stabilitása a Ju 86-oshoz képest nem volt kielégítő. Műszaki problémák is folyamatosan jelentkeztek: kriminális üzembiztosságúak voltak a típus Piaggio motorjai, a gép vegyes építésű, korszerűtlen volta miatt szabadban nem volt tárolható, stb. Bombakioldási és géppuskazavarok is jelentkeztek a típusnál. A Kenese Waldemár altábornagy, légierőparancsnok által már 1941. május 16-án keltezett értékelés szerint *„A kifejtett rendellenességek miatt további Ca 135bis típusú gépek megvételét nem javaslom.”*²³²

A típusból mégis rendeltek az olaszoktól egy újabb sorozatot, mert a németek ekkor még elzárkóztak korszerű gépeik átadásától és a légierőnek égető szüksége volt bármilyen bombázó repülőgépre.

Az első háborús évben a Capronik egyébként 87 bevetést hajtottak végre mintegy 90 tonna bomba ledobásával.²³³

²³² Vasváry József: Debrecen repülőmúltjából. In: M. Sz. Évk. 1990. 64. o.

²³³ Uo. 65. o.

Az öregedő Ju 86-osok bár lassúak voltak, az egy kiforrott, stabil típus volt és a gépek jól szerepeltek, de avultságuk miatt a típust 1941 végétől kivonták az első vonalból és ezután már csak mint szállító és gyakorlógépek jöhettek számításba.

A vadászok főleg CR 42-essel repültek. Bár nem volt modern építésű gép, kiváló repülőtulajdonságai jól képzett pilótákkal ekkor még veszélyes fegyverré tették és a gép a hadjárat során bevált, azonban legfőképpen kis sebessége miatt ez a típus is kivonásra került a kivonuló alakulatok hadrendjéből 1941 végével.

A Re 2000 Héjáról a jelentés azt írja, hogy „*a típus hadialkalmazásra jól bevált.*” A kapott feladatokat minden egyes esetben igen jó eredménnyel oldotta meg. Korszerű sebesség, igen jó fordulékonyság, jó emelkedőképesség jellemezte. „*Légi harcban a Héja kitűnt fölényes repülőtulajdonságaival*” (sic!) Ez esetben – véleményem szerint – a jelentés pozitív irányban esik túlzásokba: nem említi, hogy számtalan műszaki probléma adódott a típussal, mely egyébként ugyanazzal a teljesen megbízhatatlan Piaggio csillagmotor típussal volt felszerelve, mint a Capronik. Több esetben kellett kényszerleszállást végrehajtaniuk a pilótáknak műszaki hibák miatt, de az is előfordult, hogy fel sem tudtak szállni a kapott feladatra a gépek műszaki állapota miatt. A „korszerű sebesség” is relatív, hiszen bár az I-16-osoknál ugyan kissé gyorsabbnak bizonyult, de az is már egy elavult típus volt ekkorra és a valóban modern szovjet típusokkal szemben - mint a Jak-1, LaGG-3, MiG-3 – a Héja sebesség és tűzerő szempontjából is alulmaradt.

Mindenesetre a vadászok rendkívül jó mérleget mutathattak fel légi harcaikban a CR-42-esnél minden esetben korszerűbb szovjet vadászok ellen: légiharc győzelem/veszteség arányuk 24/2 volt, ami a szovjet minőségi és mennyiségi túlsúlyt tekintve egészen kiemelkedőnek számít. Ez részben a pilóták repülőtudásának köszönhető, részben annak, hogy számos esetben sikerült a gépek számára kedvezőbb fordulóharcot ráerőltetni a gyorsabb, jobb emelkedőképességű, de gyengébb fordulékonyságú gépekkel repülő szovjetekre, hasonlóan az 1/1. vadászszázad 1939. március 24-i, szlovákok elleni sikereihez. Földi csapatokkal való együttműködés:

Állandó problémaként jelentkezett, hogy a földi csapatok nem jelezték az első vonalakat, sok esetben nem voltak kijelölt ledobóhelyek a felderítők részére, mindig késve igényeltek repülőtámadást és sokszor szoros harcérintkezésben az ellenséggel igényeltek az első vonalakra bombatámadást, ami a saját csapatok veszélyeztetése nélkül nem hajtható végre (vezetés dilettantizmusa!).

A magyar gépeket saját csapataink és légvédelmünk (magyar, német) szinte sosem ismerték fel a felségjel nem megfelelő volta és a típusismeret hiánya miatt, a téves tűzmozgatók saját gépekre állandó jelenség volt.

A szovjet légierővel kapcsolatos említésre méltó tapasztalatok:

A magyar csapatok komoly felderítő tevékenységet nem észleltek.

A szovjet vadászok közül az I-16 korai, egysoros csillagmotoros változata nem bizonyult gyorsabbnak a CR 42-nél. A kétsoros csillagmotoros és az 'I-17' – a modern monoplánok, a MiG-3, a LaGG-3, Jak-1 - gyorsabbak, illetve sokkal gyorsabbak voltak. A szovjet pilóták általában magassági fölényre törekedtek és belementek a számukra kedvezőtlen fordulóharcba.

A magyarokkal szemben kevés bombázógépet vetettek be, ezek azonban gyorsak voltak, főleg a CR 42-esekkel összehasonlítva.

A szovjet légvédelem általában igen jó volt, nagyon erős tüzellel fogadta a magyar gépeket.

800 m-en alul felderítőgépeink minden alkalommal kézfegyver találatokkal tértek vissza. A szovjet szaklégvédelem 2 felderítőt lelőtt, egyet súlyosan megrongált gépágyú telitalálattal.

A magyar légierő teljesítményadatai 1941-ben a Szovjetunió ellen:

Repülőcsoport bevetései: 1454

Levegőben töltött órák száma: 2192

Alacsony támadás: 34

Lelőtt ellenséges gépek: 30

Ledobott bombasúly: 217 tonna

Veszteségek:

Meghalt 17 tiszt és 15 fő legénység. Eltűnt 4 tiszt, 2 fő legénység. Sérült vagy sebesült 10 tiszt, 18 fő legénység.

Gépekben: 56 repülőgép. Ebből eltűnt, vagy 100%-os törést szenvedett 21, a többi sérülése 20-90%. Ebből 25 felderítő, 14 vadász, 11 bombázó, 5 futár és egy szállító gép.²³⁴

Hozzátenném azonban, hogy a szovjetek ebből kb. 8 gépet pusztítottak el teljesen 1941-ben, a többi baleseti veszteség volt és a magas számokból úgy tűnik, a honi baleseteket is beleszámolták a végső adatokba, nem csak a hadműveleti területen, illetve az átrepülés közben történteket.

²³⁴ HL Vkf. Eln. I. 4338/1942.

III. Magyar repülők a Donnál (1942)

A Wehrmacht 1941 végén Moszkva alatt elszenvedett vereségét követően a németek számára jelentősen felértékelődtek a fegyvertárs országok – közöttük Magyarország – katonai lehetőségei. Ennek fényében fordult a kormányzóhoz egy levélben Adolf Hitler 1942. január 1-én. A német követelések pontosítására még január folyamán Budapesten járt a német birodalmi külügyminiszter, Joachim von Ribbentrop majd Wilhelm Keitel vezértábornagy, a német véderő főparancsnokságának főnöke is. Ezen tárgyalások eredményeként kezdődött meg februárban a magyar 2. hadsereg csapatainak mozgósítása, majd áprilistól vasúti kiszállításuk is a keleti hadszíntérre.

Március elején a magyar belpolitikában is jelentős változás történt, amikor Horthy kormányzó – miután megrendült a beléfektetett bizalma és egyes lépéseivel kompromittálta is magát - lemondatta Bárdossyt és Kállay Miklóst nevezte ki helyette miniszterelnökké. Közben 1942. június 5-én – erőteljes szovjet nyomásra – az USA is hadat üzent Magyarországnak.

Az 1942. nyári nagy német offenzívában, a június 28-án meginduló Blau hadműveletben a magyar 2. hadseregből elsőnek kiérkezett III. hadtest is részt vett a Kurszktól keletre eső térségben.

A sikeres offenzíva után a magyar hadsereg egységei július közepétől fokozatosan felzárkóztak a Don folyó egy mintegy 200 km hosszú szakaszára, Voronyesztől délre, ahol védelembe mentek át, miután az uriv-sztorozsevojei térségben július 18-án felszámolták az ott védekező szovjet csapatokat.

Augusztus 6-ától a szovjet 6. hadsereg csapatai számos hídfőt alakítottak ki a magyar hadsereg arcvonalán, ezek közül a legjelentősebb ismét az uriv-sztorozsevojei, a korotojaki és a scsucsjei voltak. Heves harcok után szeptember elejére jelentős német segítséggel sikerült felszámolni a korotojaki hídfőt, azonban a scsucsjei hídfő megmaradt a hadsereg arcvonalán és az uriv-sztorozsevojei hídfőt is többszöri próbálkozás és rendkívül súlyos veszteségek ellenére szeptember közepére csak összébb sikerült szorítani egy kissé, ez a hídfő is megmaradt. Közvetlenül a magyar hídfőcsaták előtt, illetve részben azokkal párhuzamosan a magyar hadsereg északi szomszédja, a német 2. hadsereg is igen súlyos harcokat vívott Voronyezs iparváros körzetében. 1942. szeptemberének második felétől a magyar 2. hadsereg arcvonalán közel négy hónapig hadműveleti szünet állt be, csak helyi jelentőségű harcok folytak.

Az általános katonapolitikai helyzetben azonban nagy változások történtek az őszi folyamán. A szovjetek november 19-én megindított nagyszabású ellentámadásának

következményeként a román 3. és 4. hadsereg megsemmisítő vereséget szenvedett, a német 6. hadsereg pedig Sztálingrádnál katlanba került. A december 16-án a magyar hadsereg déli szomszédja, az olasz 8. hadsereg arcvonalán indított szovjet támadó hadművelet szintén súlyos veszteségeket okozott az olaszoknak: az 1942-es év vést jóslóan ért véget a keleti hadszíntéren.²³⁵

²³⁵ A magyar 2. hadsereg felállításáról, hadműveleti területre küldéséről, a nyári hídfőcsatákban való részvételéről lásd bővebben Szabó Péter: *Don kanyar* Corvina, Budapest, 2001, illetve Becze Csaba: „A pokol tornácán...” Paktum, Budapest, 2006 című műveket, a keleti hadszíntér ezévi jelentősebb általános eseményeiről lásd Lexikon i. m. 541-545. o. ill. a Dombrády-Tóth szerzőpáros idézett művét.

1. Az 1. repülőcsoport felállítása és első harcai 1942-ben

Miután 1942 elején – erős német nyomásra – döntés született a magyar 2. hadsereg harctérre küldéséről, a hadsereg támogatására felállították az 1. repülőcsoportot is. Ennek parancsnoka András Sándor vk. alezredes lett, vezérkari főnöke pedig Németh János vk. alezredes.

A repülőcsoport kijelölt vadász részlege a szolnoki 1. vadászosztály parancsnokságából, valamint annak 1/1. „Dongó” vadászszázadából, továbbá a kolozsvári 2/1. „Keresztes pók” vadászszázadból állt. Osztályparancsnoknak Csukás Kálmán vk. őrnagyot nevezték ki, az 1/1. századot Szabó Mátyás százados, a 2/1. századot Keresztes Béla százados vezette. Az 1/1. vadászrepülő üzemi század parancsnoka Kiss István százados, az utóbbié Prónavölgyi István százados volt.²³⁶

Bombázóerőként a debreceni 4/1. „Boszorkány” bombázó repülőszázadot (parancsnok Inokai András százados) jelölték ki, az osztálytörzsszel megerősítve és a 4. bombázórepülő osztály parancsnoka, Mocsáry István őrnagy is az alakulattal tartott.

Közelfelderítő feladatokra a Trón Zoltán százados vezette kecskeméti 3/2. közelfelderítő századot sorolták be a repülőcsoportba.

A távolfelderítő feladatok ellátására értelemszerűen az egyetlen távolfelderítő alakulat, az 1. távolfelderítő repülőosztály (parancsnok Kecs Edgár alezredes) lett kijelölve, az 1/1. távolfelderítő század, a hajózó alakulat parancsnoka Hollós János százados volt. Fonáságként érdemes megjegyezni a szervezéssel kapcsolatban, hogy az üzemi századok külön századok voltak, amely így felduzzasztotta az állományt, azonban azok túlnyomó többsége nem hajózó repülőkatona volt, a repülőcsoport valós harci ereje eltörpült a hadsereg szükségleteihez képest.²³⁷

1942. tavaszával kapcsolatos fontos intézkedés volt még, hogy április 13-án elrendelték a MALÉRT, a polgári légiforgalmi társaság mozgósítását. A legtöbb pilóta tartalékos tiszti rendfokozattal, míg a hajózó- és műszaki személyzet katonai kiképzéssel rendelkezett, így az átállás zökkenőmentesen történt. A behívott pilóták: Bánhidi Antal, Berényi Attila, Gách György, Kovács Lóránd, Oszlányi Zoltán, Pirty Mátyás Stifter János tartalékos főhadnagyok, Kun Miklós, Széchenyi Tasziló és Vadas László tartalékos hadnagyok voltak.

²³⁶ Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz.Évk. 1988. 9. o.

²³⁷ A bombázóknál és vadászoknál egy üzemi és egy harci század ment ki, távolfelderítőknél egy repülő harci, egy kiértékelő és egy üzemi század, tehát a távolfelderítőknél három század szolgált ki kezdetben mindössze 4 darab repülőgépet! Azt azért hozzá kell tennem, hogy a kiértékelő század rengeteget dolgozott német felderítő alakulatok számára is, így kapacitásukat teljes mértékben kihasználták.

A MALÉRT 6 db Ju 52-esét ezüstről zöldre festették és polgári lajstromjel helyett katonai felségjelet és számozást kaptak, U-862-től kezdődően. A gépekre fegyverzet nem került. Mivel katonai alakulat volt, a MALÉRT gépekből és hajózókból létrehozott 2. - később 102/1. - szállítószázad parancsnokává Vass Ferenc századost nevezték ki, elsőtisztje Szervánszky Gábor százados lett. A gépek és személyzetek behívásával a polgári célú utasszállító repülés is megszűnt a háború végéig.²³⁸

Bár a magyar 2. hadsereg első egységei – a III. hadtestből - már 1942. áprilisában elindultak az ország területéről és májusban ki is kerültek az első vonalba Kurszktól K-re, a repülőcsoport első földi és légi lépcsői csak júniusban indultak ki a harctérre Magyarországról. A repülőcsoport egységeinek kiérkezésével a magyar repülőalakulatok jelenléte a keleti harctéren 1942. júniustól kezdve folyamatos volt a háború végéig.

A legelső kiinduló repülőalakulat a bombázók földi lépcsője volt, melynek 52 kocsiból álló vasúti szerelvénye 405 fővel - 11 tiszt, 18 tiszthelyettes és 376 főnyi legénység - június 4-én délelőtt indult el a debreceni pályaudvarról.²³⁹

Az első légi lépcső – a távolfelderítőké - június 12-én reggel ötkor indult el Budaörsről: négy He 111-es, két Ju 86-os, egy Fw 58-as és egy Bü 131-es, melyek délelőtt 11-kor értek Kolomeába és még aznap délután átrepültek Konotopba.²⁴⁰

A távolfelderítő gépek június 15-én települtek át a Kurszktól 30 km-re D-re lévő Amaszovkára, ahonnan június 20-án kezdték el bevetéseiket, a repülőcsoport alakulatai közül elsőként: a következő egy hétben a magyar hadsereg előtti területsávról, az utakról és a vasútforgalomról készítettek felvételeket.²⁴¹

A távolfelderítők felderítési területe kezdetben: Scsigri – Kasztornoje – Voronyezs – Osztrogozsszk – Volokonovka volt.²⁴²

Június 23-án indult ki a bombázók légi részének első csoportja is, 8 db Caproni 135-ös Konotopba, majd még egy gép külön. Inokai András százados bal motorjában hengerfejtrepedés miatt kénytelen volt visszafordulni és Debrecenben leszállni. Az útját folytató kötelék Proszkurovban éjjelezett és másnap repült tovább Konotopra, majd 26-án települt ki a Kurszktól D-re lévő hadirepterére.²⁴³

A velük nagyjából párhuzamosan Kecskemétről indult 3/2. közelfelderítő század légi lépcsője június 23-án érkezett meg Amaszovkára, ahol az 1. önálló távolfelderítő osztály

²³⁸ Gaál Gyula: Szárnyas Szállítók. In: M. Sz. Évk. 1981. 4. o.

²³⁹ Mónos Ferenc: Boszorkányszállítás. Stádium, Budapest, 1943. 6-7. o.

²⁴⁰ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 56. o.

²⁴¹ Uo. 56. o.

²⁴² Péterdi A. János: Hozzászólás dr. Szabó Miklós: Az 1. Repülőcsoport harcai 1942-ben a magyar források tükrében. In: M. Sz. Évk. 1986. 105. o.

²⁴³ Inokai András: Három hónap az orosz hadművelési területen Caproni 135-ös bombázón. I. In: M. Sz. Évk. 1986. 10-11. o., Döbrössi Ernő őrmester Repülő Leírása.

egységeivel alkotta a repülőcsoport felderítő osztályát (részlegét), Keksz Edgár alezredes, a távolfelderítő osztályparancsnok vezetése alatt.²⁴⁴

A repülőcsoport azonnal parancsba kapta hogy 23-ától napi rendszerességgel hajtson végre immár nem csak távol-, hanem közelfelderítő bevetéseket is a magyar arcvonaltól.²⁴⁵

Június 24-én érkezett ki az 1. futárrepülő század is az amaszovkai repülőtérről Platthy Árpád százados parancsnoksága alatt és e napon repülte a 3/2. közelfelderítő század az első bevetését egy Konotoptól 100 km-re észlelt partizáncsoport felderítésére és bombázására.²⁴⁶

Június 25-én történt a közelfelderítőknél az első sebesülés: feladatvégrehajtás közben, gépének közelében robbant légvédelmi lövedék szilánkjaitól sebesült meg jobb alkarján és jobb combján Moyzes Lajos megfigyelő főhadnagy.²⁴⁷

Június 26-án Inokai András százados is átrepült Konotopra kijavított gépével és csatlakozott az alakulatához.²⁴⁸

Június 28-án reggel indult meg az Operation Blau, a német nyári offenzíva, melyben a magyar 2. hadsereg már állásban lévő erői - III. hadtest, illetve a repülőcsoport bombázó és felderítő erői - is részt vettek. A magyar repülőcsoport mindjárt az offenzíva első pillanataiban elszenvedte első veszteségét: a 3:30-kor felszállt Frecska Zsigmond zászlós - Szily Imre főhadnagy személyzet He 46-osa nem tért vissza. Később jött a hír a földi csapatoktól, hogy a gépet látták az ellenséges vonalak mögött égve lezuhanni. Ők voltak ebben az évben a légierő első hősi halottai.²⁴⁹

Június 29-én késő délután, 17 óra tájban a távolfelderítők megszerezték a repülőcsoport első légi győzelmeit: a Hollós János százados pilóta, Jávorszky Kázmér százados megfigyelő, Molnár Jenő szakaszvezető rádiós, Mészáros Géza őrmester szerelő és Éberhardt Mihály őrmester fényképész személyzet He 111-esét mélyen szovjet terület felett ellenséges vadászok támadták meg, melyek közül egyet a fényképész, egy másikat pedig a szerelő lőtt le. A magyar gép is megsérült, a szovjet vadászok ellőtték az oldalkormány tolórúdját, a nagy tapasztalatú – korábban berepülőpilóta – Hollós százados azonban ennek ellenére második kísérletre sikeresen letette a gépet Amaszovkán.²⁵⁰

Június 30-án kapták a bombázók első bevetési parancsukat. A cél a Tyim városától délkeletre lévő Kuskino falu keleti szegélye, ahol két szovjet üteg hátráltatta a magyar

²⁴⁴ Gaál Gyula: Vadászdény Uriv felett. In: M. Sz. Évk. 1982. 51. o.

²⁴⁵ HL. 2. magyar hadsereg iratanyaga 5. doboz 64. naplómelléklet.

²⁴⁶ Gaál Gyula: Vadászdény Uriv felett. In: M. Sz. Évk. 1982. 51. o.

²⁴⁷ Wagner Károly hadnagy 1949-es nyilatkozata az eseményről az igazolóbizottság számára (másolat a szerző birtokában), özv. Moyzes Lajosné szíves közlése, ill. Moyzes főhadnagy kitüntetési anyaga.

²⁴⁸ Inokai: im. I. rész. 11. o.

²⁴⁹ Nagy Dezső: Közelfelderítőink győzelmes harcairól. In: M. Sz. 1942. okt. 15. 11-12. o. A Frecska-Szily személyzet hivatalosan eltűntként lett nyilvántartva és a hajózők holtteste sem került elő soha.

²⁵⁰ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 57. o., Molnár Jenő szíves közlése.

csapatok előrenyomulását. A támadást századkötelékben, kilenc géppel hajtották végre 4:15-kor.²⁵¹ A következő bevetésre a 4/1. bombázószázad elsőtisztje, Ghyczy Tihamér főhadnagy vezetésével 4 gép szállt fel: a Dubrovo mély melletti horhosban gyülekező szovjet erőket támadták. Ghyczynek felszállás után vissza kellett fordulnia, mert nem tudta behúzni gépének futóművét. A támadást végrehajtó 3 gép közül Sárszeghi Tibor hadapród őrmester gépe visszatéréskor a repülőtér szélére szállt le, ahol az egyik futókereke kidurrant, melynek következtében a gép beperdült és teljesen összetört. A személyzetnek nem esett baja.²⁵²

Július elsején kora reggel Ghyczy Tihamér főhadnagy bombázórajja támadta a Tyimtől DNY-ra lévő 267,7-es magaslaton beásott ellenséges csapatokat. Kora délután 4 gép Inokai százados vezetésével a Jasztrebovka - Alexandrovka útvonalon vonuló és az Alexandrovka mellett gyülekező szovjet csapatokat támadta. Késő délután Ghyczy főhadnagy vezetésével 4 gép támadta a Kamenka NY-on húzódó horhosban a gyülekező szovjet erőket.²⁵³

Július elejétől a távolfelderítők bevetési területe: Kasztornoje – Jelec – Lipeck – Micsurinszk – Tambov – Boriszoglebszk – Urjupinszk – Kalacs – Bogucsar. A németek is sokszor hitetlenkedtek, hogy ilyen kis gépállománnyal a magyar távolfelderítők milyen alapos fényképanyagot produkáltak a területről.²⁵⁴

Július elején indult meg a rendszeres futárjárat is a Budapest (Budaörs) – Ungvár – Lemberg – Kijev - Kurszk vonalon, augusztustól a végállomás Sztarij Oszkol, majd Ilovszkoje lett. Rendszerint hetente háromszor, de néha többször is repültek. A Budaörsről reggel indult gépek az 1800 kilométeres út után kora délután értek Ilovszkojére. Éjjelezésre – a szórványos szovjet éjszakai légitámadások miatt - Harkovba repültek át, majd másnap indultak vissza.

A szállítmányok az első időben főleg futár és tábori postából álltak (1300 kg utanként), hazafelé pedig néhány szerencsésebb szabadságos katonát szállítottak.²⁵⁵

Július 2-án délután a bombázóktól öt gép egyes bevetéssel egymást folyamatosan váltva, saját célfelderítéssel támogatta az üldözésbe átmenő magyar csapatokat és a szovjet utóvédeket illetve ellenállási góccokat bombázta, főleg a Tyim - Sztarij Oszkol műúton. A saját földi erőkhöz közeli célok támadása kényes feladat volt, de a magyar csapatokban nem tettek kárt bombáik. A harmadiknak felszállt gép értékes felderítési adatokat hozott és Manturovonál sikeresen támadta a szovjet csapatokat, de 700 méterre csökkentett magasságban repült, mely során 37 mm-es gépágyútalálatot kapott: bombatárajtajai

²⁵¹ Mónos: i. m. 46-48. o.

²⁵² Inokai: im. I. rész. 11. o.

²⁵³ Inokai: i. m. I. rész 12. o.

²⁵⁴ Péterdi A. János: Hozzászólás dr. Szabó Miklós: Az 1. Repülőcsoport harcai 1942-ben a magyar források tükrében. In: M. Sz. Évk. 1986. 106. o.

²⁵⁵ Vermes: i. m. 72. o.

leszakadtak, valamint megsérült a törzs- és szárnyborítás is, így több napos javításra szorult. Ez volt egyébként az osztály 10. bombázófeladata.²⁵⁶

Ezen a napon a távolfelderítők egyik fontos feladata volt a délről érkező német élek megállapítása Sztarij Oszkol térségében, ahol négy szovjet gyaloghadosztály részei hamarosan zsákba kerültek. Az egyik He 111-es távolfelderítő (Kelemen Antal százados pilóta, Németh Endre főhadnagy megfigyelő, Koczka Géza őrmester távirász, Hajdufi Ádám őrmester fényképész, Halmai Nándor őrmester szerelő személyzettel) az előrenyomuló magyar csapatok előtti területek, illetve Voronyezs lefényképezését kapta feladatul, egy korábbi bombatámadás hatását leellenőrizendő. Voronyezs fölött erős légvédelmi tűz fogadta a magyar gépet, majd a visszaúton öt szovjet LaGG 3-as vadászgép támadta meg őket. Az öt támadó közül először a rádiós, majd a fényképész, végül a szerelő-lövész is lelőtt egyet-egyet, a megmaradt két támadó ezután feladta a küzdelmet.²⁵⁷

Egy másik távolfelderítő személyzet is eredményes légi harcot vívott a nap folyamán: a Péterdi Adolf főhadnagy pilóta, Hegedüs László hadnagy megfigyelő, Mészáros Károly szakaszvezető rádiós, Janni Ferenc szakaszvezető szerelő, Dömény Imre szakaszvezető fényképész személyzet gépét Sztarij Oszkoltól D-re két MiG-3-as vadászgép támadta meg, melyek közül az egyiket lelőtték és a szovjet vadász égve zuhant az orliki erdőbe.²⁵⁸

A Benkey József főhadnagy megfigyelő, Hechst László hadnagy pilóta Maróti Ferenc szakaszvezető rádiós, Katovics Jenő szakaszvezető, szerelő Kovács István szakaszvezető fényképész személyzet Péterdiék után egy órával indult és körülbelül ugyanabban a légtérben kapott vadásztámadást, mint az előző gép, azonban tőlük elpártolt a szerencse: Heinkelüket a szovjet vadászok a légiharcban Sztarij Oszkoltól D-re lelőtték, a magyar He 111-es az oxigénpalackokat ért találat miatt felrobbant a levegőben. A teljes személyzet hősi halált halt. Egy-két nap múlva az előrenyomuló magyar csapatok elfoglalták a területet és eltemették a hősi halált halt személyzetet.²⁵⁹

E nap érkeztek meg Konotopba az első vadászgépek is: kilenc Héja az 1/1 vadászszázad állományából, Csukás Kálmán vk. őrnagy vezetésével. Eredetileg hárommal több indult el Szolnokról, de egy Kolomeában leszállás közben átvágódott, míg két további kisebb javításra Kijevben maradt.²⁶⁰

²⁵⁶ Inokai: i. m. I. rész 12-13. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

²⁵⁷ HL. 2. magyar hadsereg iratanyaga 5. doboz 95/a. naplómelléklet., Amikor a felderítőkből vadászok lesznek. In: M. Sz. 1942. aug. 15. 14-15. o., Járomy: i.m. 162-166. o., Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 57. o.

²⁵⁸ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 57. o., továbbá Péterdi A. János levele a szerzőhöz.

²⁵⁹ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 57. o.

²⁶⁰ Németh János vk. alezredes hadműveleti naplója (másolat a szerző birtokában).

Szintén július 2-án a szállítók is elvesztették egyik Ju 86-osukat, mely motorhiba miatt kényszerleszállt és elégett. A személyzetből két fő megsérült, a szállított német sebesültek közül egy fő bennégett a gépben.

Július 3-án indult el Debrecenből az 5 Caproniból álló második csoportnyi bombázógép. Ezek közül azonban az egyik Rahótól É-ra műszaki hiba miatt égve lezuhant. A gép fedélzetén tartózkodó öt fő közül - Baracskai László hadnagy, Ginovszki László zászlós, Horváth Vilmos szakaszvezető, Kiss Antal őrmester, Tauber István szakaszvezető – senki sem élte túl a balesetet.²⁶¹

E napon érkeztek meg a vadászok is Kontotopból Kijev melletti hadirepülőterükre. 14:10-kor jelentette Csukás őrnagy, hogy – a két, korábban Kijevben maradt gép csatlakozásával – 11 géppel leszállt a hadirepülőtéren. Az egyik gépnek nem jött ki az egyik futóműve, így leszálláskor átvágódott, pilótája könnyebben megsebesült. Emiatt a század ekkor 10 üzemképes géppel rendelkezett.²⁶²

A magyar Héják eljövendő feladatai a következőkben főleg a közelfelderítők és bombázók kísérését jelentették, illetve a saját csapatok oltalmazását - főleg az 1. tábori páncélos hadosztályt, amely állandó szovjet alacsony támadásoknak volt kitéve -, a vadászok által legjobban kedvelt, nekik teljes szabadságot adó szabad vadászatot ritkán kaptak feladatként, a rendelkezésre álló csekély gépállomány teljes kihasználtsága miatt.²⁶³

András Sándor vk. alezredes távirón jelentette a Luftflotte 4 és a VIII. Fliegerkorps parancsnokságának a Héja kötelék megérkezését. Wolfram von Richthofen tábornoknál tett későbbi látogatása alkalmával a németek javaslatot tettek arra, hogy a vadászrepülő osztályt harcászati lag helyezzék a VIII. Fliegerkorps alá, de ehhez magyar részről nem járultak hozzá.²⁶⁴

Július 4-én a vadászok néhány tájékoztató repülést végeztek Sztarij Oszkol térségéig.²⁶⁵

Július 5-én hajnalban a 4/1. bombázószázad hét gépe kapott parancsot a Voronyezs elleni támadásra, gépenként 16 db 100 kg-os bombával. A bombázandó célok a város közepén fekvő ipartelep és a déli pályaudvar voltak. A csapást hajnali 3 óra 10 perckor kellett mérni, DK-ről ÉNY-ra történő rárepülési iránnyal, raj-oszlop alakzatban. A vadászbiztosítást a

²⁶¹ Vasváry József: Debrecen repülőmúltjából. In: M. Sz. Évk. 1990. 68. o.

²⁶² HL. 2. magyar hadsereg iratanyaga 5. doboz111/a. naplómelléklet.

²⁶³ Járomy: i.m. 189. o.

²⁶⁴ A magyar repülőcsoport vezérkara - nagyon helyesen! - igyekezett 1942. nyarán a németek olyan irányú kérései elől kitérni, hogy egyes alakulatokat - főleg a vadászokat és bombázókat - helyezzenek közvetlen német parancsnokság alá. Ennek minden bizonnyal az lett volna a következménye, hogy a gyenge minőségű olasz gépanyaggal felszerelt magyar alakulatok a németek kíméletlen, erőltetett bevetési parancsai folyamán gyorsan felörlődtek volna (a németek ekkor még nem igazán voltak tisztában, milyen óriási minőségi különbség volt a saját gépanyaguk és a magyarok rendelkezésére álló olasz bombázó és vadászgépek között).

²⁶⁵ Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10. o.

célpont légterében német Messerschmitt Bf 109-es vadászgépek adták, mivel a magyar bombázókkal egy időben a német IV. Fliegerkorps is támadást intézett a rendkívül erősen védett iparváros ellen.²⁶⁶

Két gép maradt el a köteléktől műszaki hiba miatt: az egyiknek a jobb motorjáról a célpont megközelítése közben leszakadt a légcsavar a reduktorral együtt. A gép Voronyezs előtt kioldva bombáit azonnal visszafordult, majd a repülőtértől mintegy 60 km-re kiengedett futókkal kényszerleszállt, Obojany közelében. A kényszerleszállás utáni helyszíni javításokat követően a gép öt nap múlva tért vissza a repülőterre. Ez a gép állította fel egymotoros repülésben a század rekordját: ellenséges terület felett 30, saját terület felett további 120 km-t repült egy motorral, pedig ahogy Inokai százados fanyarul megjegyezte: „*a Caproni nem szeret ám egy motorral repülni, de még kettővel sem...*”²⁶⁷

A másik hiányzó gép az osztályparancsnok gépe volt: az első vonalak átrepülése után Mocsáry őrnagy gépének jobb motorja durrogni kezdett és erősen esett a fordulatszáma - mint később kiderült, gyújtómágnés hiba miatt -, így vissza kellett fordulnia, de elérték a repteret. A feladatot végrehajtó öt gép egyébként rendkívül erős légvédelmi tűzben hajtotta végre a bombatámadást, minden gép kapott kisebb repesztalálatokat.²⁶⁸

Ugyanezen a napon történt egy halálos áldozattal járó repülőesemény is: 8:10-kor indult Kijevből Konotopba a szállító század postát hozó Ca 101-ese, azonban nem sokkal felszállás után a motorok leálltak és a gép – elég meredek szögben – földbe csapódott. A gépet vezető Fellegh Róbert százados repülőhalált halt, a fedélzeten tartózkodó többi három fő különböző fokú sérüléseket szenvedett.²⁶⁹

Július 7-én két-két vadász és közelfelderítő raj előretelepült az elég göröngyös talajú Szlaszovaja repülőterére.²⁷⁰

Július 8-án 7 magyar bombázó eredetileg a német KG 76 egy Ju 88A-4-es századával együtt Bogucsart támadta volna, de valami félreértés folytán elmaradt a találkozás, így a magyar kötelék Davidovka pályaudvarára dobta 28 db 250 kg-os bombáját. A támadás után tűz ütött ki a vasútállomáson. Késő délután egy újabb bevetést repültek a bombázók: hat Caproni támadta – öt Héja kíséretében – az uriv-sztorozsevojei térségben átkelésben lévő szovjet erőket.²⁷¹

²⁶⁶ Inokai: i. m. I. rész. 13-14. o.

²⁶⁷ Bajsa Andor: Ez is jól kezdődött... In: M. Sz. Évk. 1980. 27. o., Inokai: i. m. I. rész. 14. o.

²⁶⁸ Járomy: i.m. 150-161. o.

²⁶⁹ Szalay Márton: Háborús emlékeimből: Zuhanás egy Ca 101-essel. In: M. Sz. Évk. 1991. 157. o.

²⁷⁰ Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10. o.

²⁷¹ Inokai: i. m. I. rész. 14-15. o.

2. A repülőcsoport részvétele a magyar 2. hadsereg nyári hídfőcsatáiban

Július első hetének végétől a magyar 2. hadsereg előrenyomuló, illetve fokozatosan kikerkező egységei Voronyezstől D-re, a Don mentén mintegy 200 km hosszú védelmi vonalat foglaltak el, feladatuk ekkortól a német csapatok szárnyának biztosítása volt. Ez a szárnybiztosító feladat azonban korántsem volt problémamentes: a szovjet csapatok Uriv térségében, a Don nyugati oldalán jelentős erőket hagytak hátra és a későbbiek folyamán is részben itt, részben Korotojajknál, illetve Scsucsjénél alakítottak ki jelentősebb hídfőket a magyar csapatok arcvonalán, melyek az adott időszakban jelentős erőket kötöttek le, később pedig kiinduló bázisul szolgálhattak a további hadműveleteik számára.

Július 10-én a bombázók vadászbiztosítás mellett két ízben Urivnál a Don-hidat és a közvetlen hídfőben a járműgyülekezéseket támadta.

Aznap délben a bombázóosztály a 15. bevetése jóval rázószabb volt. A szovjet vonalak mögött 160 km-re lévő Talovaja pályaudvarát bombázták három géppel, mindössze 1800 m-es magasságból, vadászbiztosítás nélkül. A DK-ről történő rárepülés után 12:05 és 12:07 között dobták le bombáikat, melyek többsége egy nagyobb szerelvénycsoporton feküdt, ahol egy utólagos, valószínűleg lőszerrobbanást is megfigyeltek. Telitalálat érte a pályaudvart védő nehéz légvédelmi ütegek egyikét is. Az erős légvédelmi tűzben mindhárom gép könnyű repesztalálatot kapott.²⁷²

A bombázószázad ezután kétnapos műszaki pihenőt kapott a gépek karbantartására, javítására.

Július 13-án az urivi térségben kialakult súlyos helyzetre való tekintettel Pálos Géza repülő főhadnagy, hadiakadémiai hallgató - aki ekkor repülő összekötő tisztként szolgált a gyalogságnál - még az éjszakai órákban megadta a 7. könnyű hadosztály első vonalát és sürgette a magyar bombázók másnap hajnali támadását.

Az e napi első bombázó bevetést Róna János zászlós vezetésével két raj hajtotta végre a Troickoje község, az ettől ÉNY-ra lévő barakktábor és a település K-i szélé mellett beásott három üteg ellen. A hat Caproni 3:45 és 3:55 között dobta le 11 db 250 kg-os és 29 db 100 kg-os bombáját a célokra. A községbe becsapódó bombasorozatok nyomán füstképződést és erős mozgást figyeltek meg. A második bevetést az urivi hídfőben a 7. könnyű hadosztályt meglepő szovjet páncélosok, illetve az urivi híd ellen repülték szintén két rajjal, Inokai százados vezetésével. A gépek a nehezen eltalálható célok miatt 1000 m alá süllyedve, egyesével, illetve kis sorozatokban oldották a bombákat a harckocsikra, gépjárművekre és az urivi pontonhídra. A magyar bombázók több, mint 20 percet töltöttek a hídfő légtérben a

²⁷² Inokai: i. m. I. rész. 15. o., HL 2. magyar hadsereg iratanyaga 5. doboz 148. naplómelléklet.

támadás során, melynek eredményeként három – más adat szerint hét - szovjet páncélos vált harcképtelenné és több gépjármű is megsemmisült. A bevetett hat gép közül azonban kettő nem tért vissza: Veres Sándor hadnagy gépe hengerfejtrepedés miatt kiengedett futókkal, sértetlenül hajtott végre kényszerleszállást. Ez a gép motorcsere után hamarosan visszatért a századhoz, nem úgy, mint a másik eltűnt gép: Bánkuti László zászlós gépe szintén motorhiba miatt kis magasságból, teljes bombaterheléssel hasraszállt és teljesen összetört Obojany közelében. A személyzet egy sebesüléssel – Bánkuti zászlós karja tört el – megúsza a balesetet.

A következő bevetésre Róna János zászlós vezetésével négy gép szállt fel 11:00-kor, ismét az urivi légtérbe. A négy gép eredményesen támadta a hídfő körzetét és a hidat is megszakította, azonban két gép ebből a kötelékből sem tért vissza. Ennek oka az volt, hogy a négy gép visszatéréskor kis magasságban repülve az iránytűket megzavaró erős vastartalmú vidék felett É-ra tért ki, ahol német csapatok fölé kerültek. A német alakulatok a bombázótípust fel nem ismerve heves tüzet nyitottak rájuk. Az egyik gép megfigyelője, Szekeres Sándor hadnagy a német légvédelem tüzeiben kéz-, és láblövést kapott, így a gép pilótája, Ónutz József hadapród őrmester a gépet egyenesen Kurszkba repülte, ahol a megfigyelőt kórházba szállították. A gép még aznap visszatért. A másik eltűnt gép sajnos elveszett: Róna János zászlós a német első vonalaknál hajtott végre kiengedett futókkal kényszerleszállást. A térségben a németek este visszavonultak egy szovjet ellentámadás miatt és a gépparancsnok kérésére a német tüzérség szétlőtte a Capronit, hogy ne jusson az ellenség kezére.²⁷³

Július 14-én a vadászok földi részlege és hat bevethető Héja áttelepült Sztarij Oszkol NY repülőterére.²⁷⁴

Az esős, kedvezőtlen idő a következő két napon át megakadályozta a repülést.²⁷⁵

Július 16-án a bombázóknak – a 13-ai eseményeknek köszönhetően – még mindig csak 3 üzemképes gépük volt.²⁷⁶

Július 17-én egy vadászrepülő raj az uriv-sztorozsevojei hídfő elleni támadásra csoportosuló 1. tábori páncéloshadosztály felvonulását biztosította.²⁷⁷

Július 18-án reggel az urivi hídfőnél meginduló magyar támadás bevezetéseként a magyar bombázók hajnali 4:00-kor, négy géppel a troickojei szovjet ütegállásokat támadták.²⁷⁸

²⁷³ Pálos Géza visszaemlékezése (hangszalagon a szerző birtokában), valamint Inokai: i. m. I. rész 15-17. o.

²⁷⁴ Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10. o.

²⁷⁵ Uo.

²⁷⁶ Inokai: i. m. I. rész. 17. o.

²⁷⁷ Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10. o.

²⁷⁸ Inokai: i. m. I. rész. 19. o., Nagy Dezső: Közelfelderítőink győzelmes harcairól. In: M. Sz. 1942. 15. és 18. o.

A nap folyamán a vadászoktól a kormányzóhelyettes raja a páncéloshadosztályt oltalmazta az urivi hídfő fölött, illetve a tüzerrepülést végző közelfelderítőket biztosították. A páncéloshadosztályt támadni szándékozó szovjet kötelékek a magyar vadászokat észlelve kitértek a harc elől. A magyar akció sikeres volt, a hídfőt ekkor sikerült felszámolni.

Július 19-én délelőtt 10-kor a Korotojaktól É-ra lévő Szadovszkij községet és a tőle NY-ra lévő erdőparcellát támadta öt magyar Caproni, vadászbiztosítás mellett. Ez volt az osztály 20. kötelékbevetése, mely egyébként a német 75. gyaloghadosztályt támogatta.²⁷⁹

A hadseregparancsnokság Alekszejevka-Nyikolajevkára történő települése a repülőcsoportot is arra készítette, hogy annak közelében állítsa fel törzsszállását. Kiss Zoltán százados július 20-án jelentette, hogy a hadseregparancsnokságtól, Alekszejevka-Nyikolajevkától alig 10 km-re É-ra, Ilovszkojénál talált egy repülőteret, amely megfelel a teljes légi rész befogadására. Már 21-én és 22-én megkezdődött az átköltözés: a vadász, futár, közel- és távelfelderítőket is itt kívánták összevonni, egyedül a bombázók maradtak Sztarij Oszkolban.²⁸⁰

Július 23-án ismét a távelfelderítők voltak sikeresek légi harcban: a Bánhidy Gyula főhadnagy megfigyelő, Piufszich Gábor hadnagy pilóta, Jánosi István szakaszvezető rádiós, Rajnay Béla őrmester szerelő, Gerecsényi József szakaszvezető fényképész személyzet He 111-esét Voronyesztől ÉK-re két szovjet vadászgép támadta meg, melyek közül az egyiket lelőtték.²⁸¹

Július 24-én Rákosi Béla altábornagy, a légierő parancsnoka megérkezett Sztarij Oszkolba, hogy meglátogassa a harctéren lévő repülőalakulatokat.²⁸²

Július 27-én települtek át a bombázók Sztarij Oszkol repülőterére. Az áttelepülést három lépcsőben hajtották végre: először az üzemi század nagy része települt át a teljes műszaki anyaggal, majd a 9 gép teljes bombaterheléssel és végül a gépek kiszolgálására visszamaradt személyzet.²⁸³

Július 28-án elfogytak a hazulról hozott 250 kg-os olasz bombák és a 100 kg-osak is fogytán voltak. Az alakulatnak azonban nem volt szüksége otthonról kiszállítandó bombautánpótlásra, mert ezután a nagy mennyiségben zsákmányolt 50 és 100 kg-os szovjet bombákat használták.²⁸⁴

²⁷⁹ Inokai: i. m. I. rész. 19. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

²⁸⁰ Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10. o.

²⁸¹ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 57-58. o.

²⁸² Inokai: i. m. I. rész. 19. o.

²⁸³ Inokai: i. m. I. rész. 19. o.

²⁸⁴ Inokai: i. m. I. rész. 20. o.

29-én 11:50-kor érkezett meg Sztarij Oszkolba újabb 11 Héja, melyek két nappal előbb indultak Szolnokról, továbbá két Bü 131-es futárgép: eredetileg 12 vadászgép indult, de egy motorhiba miatt még Magyarországon kényszerleszállt.²⁸⁵

Július 30-án Ghyczy Tihamér főhadnagy bombázórajja támadott szovjet aknavetőállásokat Sztorozsevojeval szemben, erős légvédelmi tűzben.²⁸⁶

Július 31-én délután fél hatkor Róna János zászlós raja támadott szovjet tüzérségi állásokat, erős légvédelmi tűzben. A támadást a Róna zászlós gépén tartózkodó Németh János vk. alezredes vezette.²⁸⁷

Júliustól végétől, a megszilárduló arcvonal mentén a magyar közelfelderítők kétféle típusú bevetést repültek: a ritkább a harcászati felderítés volt, mikor a gépek 30 km mélységig berepültek a szovjet vonalak mögött, általában 1500-1600 méteres magasságban és így figyelték az első vonal felé felvonuló szovjet erőket ill. egyéb célokat. A mindennapos harcfelderítéseket 8-10 km-es mélységig hajtották végre, az előzőeknél kissé alacsonyabban. Ide tartoztak egyébként a tüzérrepülések is.²⁸⁸

Augusztus 3-án Inokai András százados bombázórajja hajtott végre támadást öt Héja kíséretében a Troickoje NY-on lévő erdőparcellában gyülekező szovjet csapatok ellen, erős, de pontatlan légvédelmi tűzben.²⁸⁹

Augusztus 4-én ismét egy távolfelderítő személyzet tüntette ki magát légiharcban. A Németh Endre főhadnagy megfigyelő, Cseh Lajos őrmester pilóta, Koczka Géza őrmester rádiós, Lőrincz Imre szakaszvezető szerelő és Hajdufy Ádám őrmester fényképész nyolc ellenséges vadászgéppel került légi harcba 35 perces légi harc során hármat lelőtt. A magyar gép is jó néhány találatot kapott.²⁹⁰

Augusztus 5-én kora délután Ghyczy Tihamér főhadnagy raja támadta a Szrednye-Ikorec NY-on lévő útkereszteződést öt Héja kíséretében. Ekkorra fejezték be egyébként teljesen a vadászok mindkét századukkal és az osztálytörzsszel az ilovszkojei repülőtérré való áttelepülést és ekkortól állandó feladatuk lett Osztrogozsszk és Kamenka vasútállomásainak védelme is. A délutáni egyik bevetésük után az egyik vadászgép futója leszálláskor összetört.²⁹¹

²⁸⁵ Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10. o., Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 88-89. o.

²⁸⁶ Inokai: i. m. I. rész. 20. o.

²⁸⁷ Uo.

²⁸⁸ Török József: Amit a közelfelderítőnek tudnia kell. In: M. K. Sz. 1943/II. 575. o.

²⁸⁹ Inokai: i. m. I. rész. 20-21. o.

²⁹⁰ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 58. o.

²⁹¹ Inokai: i. m. I. rész. 21. o., Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10. o., Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943., 89. o.

Augusztus 6-án több helyen is megindult a szovjet csapatok támadása a magyar hadsereg arcvonalán, hídfőképzési céllal: ezek közül a legfontosabbak az Urivnál, Korotojajknál és Scsucsjénél meginduló akciók voltak. Reggel 4:15-kor két közelfelderítő szállt fel egy-egy vadászgéppár biztosítása mellett a 6. és 7. könnyű hadosztályok arcvonala fölé. A felderítők, feladatuk befejezése után visszatértek repülőterükre, míg a Héják – bevett szokás szerint – visszatértek az első vonalak felé és szabad vadászatra tértek át. Az egyik Héja géppár: Horthy István főhadnagy és kísérelője, Nemeslaki Zoltán őrmester hamarosan egy 12 Il-2-esből és 24 LaGG 3-asból álló köteléket vett észre DK-ről közeledve. Horthy a vadászokra támadt és az egyiket eltalálta: a gép nyelte a lövedékeket, majd egy hirtelen rántással a saját köteléke elé perdült, de további sorsát nem tudták megfigyelni, mert a nagy túlerőben lévő szovjet vadászkoelék többi gépe rájuk támadt. A két magyar Héja kivonta magát a küzdelemből és 5:10-kor leszállt Ilovskojén. Horthy gépe nyolc találatot kapott és Nemeslakit is csupán a hátpáncél mentette meg. Bár a szovjet gép becsapódását nem tudták megfigyelni, ezt az eseményt tartották az osztály első győzelmének és 19-én igazolták is.²⁹²

Nyolc óra előtt néhány perccel a magyar bombázók három géppel, vadász kísérel mellett támadták a szovjet csapatokat Sztaraja Sevrosztanban, ahol a ledobott 24 db 100 kg-os és 24 db 50 kg-os bomba több harckocsit és gépjárművet eltalált. A migenyevói erdőben gyülekező ellenséges harckocsikat is támadták.²⁹³

A vadászok számára a bombázók kísérel – melyre 10 géppel szálltak fel, de abból kettőnek műszaki hiba miatt vissza kellett fordulnia – nem hozott eredményt, eredményes volt viszont a kora délutáni bevetésük, amikor a vadász kíséreltel repülő szovjet csatarepülőkoelékek ellen riasztották őket. Ezen a bevetésen 13:00 körül a szovjet koeléket ugyan nem tudták megakadályozni abban, hogy Urivtól É-ra ledobják bombáikat, de Vajda Ferenc zászlósna, a 2/1. század egyik pilótájána sikerült egy LaGG-3-ast meglepnie. Áldozatát szüntelen tüzeléssel követve mintegy tíz méterrel a föld fölött, lelőtte. Szerencséje ezután egy Il-2-essel hozta össze, amely az előző gép sorsára jutott.²⁹⁴

A repülőalakulatok tevékenysége számos alkalommal volt nagy hatással a szárazföldi hadműveletekre. Ez történt most a magyar 2. hadseregnél is, mégpedig negatív hatással: a hadseregarancsnokság azon döntésében, hogy a páncéloshadosztályt Korotojajknál vetik be - nem pedig az uriv-sztorozsevojei hídfőben, ahol a nagyobb szovjet erők támadtak -, szerepet

²⁹² Gaál Gyula: Vadászok a nagy kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 10-11. o., HL 2. magyar hadsereg iratanyaga 30. doboz Nemeskéri Kiss Miklós zászlós naplója. Nemeskéri a hadseregarancsnokság hadművelei osztályán dolgozott, naplója kiváló forrás melyben számos, a hadsereg iratanyagában fenn nem maradt részlet megtalálható. Nála az szerepel, hogy Horthy gépe 3 géppuskatalálatot kapott.

²⁹³ HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 6. doboz 349. naplómelléklet, Inokai: i. m. I. rész. 21. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

²⁹⁴ Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv. 1988. 11. o.

játszott a 3/2. közelfelderítő repülőszázad egy hibás jelentése is, mely szerint a Potudany völgyében erős szovjet déli irányú forgalom van, 30 harckocsi figyelhető meg, melyből 3 Averinót már elérte. Ezt a jelentést - melyet maga vitéz Trón Zoltán százados, a század parancsnoka készített - minden további nélkül elfogadták, pedig a századparancsnok itt alaposan melléfogott, mivel már korábban kilőtt illetve elhagyott szovjet járműveket vélt és jelentett üzemképesnek. Így a szovjet csapatok viszonylag könnyedén tudták kibővíteni uriv-sztorozsevojei hídfőjüket.²⁹⁵

Augusztus 7-én délelőtt indította meg a Korotojak térségébe átcsoportosított 1. tábori páncélosadosztály az ellentámadását, így ennek légtérébe szintén kellett vadászokat irányítani.

Reggel a Vajda Ferenc zászlós - Péterffy Andor hadapród őrmester géppár a páncélosadosztály légtérében összezapott egy Il-2-es köteléssel, mely után Péterffy lezuhant és hősi halált halt.²⁹⁶

Nem sokkal később történt egy kellemetlen incidens, amikor a Szpaszinszkij térségében a szovjet erőket bombázó három német He-111H-6-ost a KG 27 állományából a Csukás Kálmán vk. őrnagy – Szentgyörgyi Dezső őrmester géppár tévedésből megtámadta és Szentgyörgyi őrmester az egyik Heinkelt lelőtte. A gép saját területen Korotojajnál kényszerleszállt és 50%-os törést szenvedett. A személyzet két sebesülten megúsza az esetet (egyébként ők is azt jelentették, hogy három szovjet vadász támadta meg őket, amelyek közül egyet lelőttek). András alezredes személyes bocsánatkérésre utasította Csukást.²⁹⁷

A magyar bombázók a nap folyamán három bevetést repültek: három raj támadott a Potudany torkolatánál, Szpaszinszkij falunál egy ütegállást és csapatgyülekezéseket, illetve egy épülő hidat. Róna János zászlós gépén visszatéréskor elrepült az egyik légszár. A gép kiengedett futóval hajtott végre kényszerleszállást és motorcsere után repülték vissza Sztarij Oszkolba.²⁹⁸

Augusztus 8-án a Kázár László hadnagy – Molnár Zoltán hadapród őrmester vadászgéppár 7:15-kor indult a saját csapatok oltalmazására Alexandrovka térségében, a 9. könnyű hadosztálynál. 8:05 perckor megjelent a légtérben 12 Il-2-es, 12 LaGG-3-as

²⁹⁵ HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 6. doboz 365. naplómelléklet. Ez egyébként nem Trón százados személyes hibája volt, hanem megfigyelőjéé, aki valószínűleg a század egyik tapasztalatlan fiatal zászlósa volt. Trón Zoltán százados pilótaként repült, nem megfigyelőként és a szeme sem volt tökéletes: ez egy orvosi vizsgálat során ki is derült még évekkel korábban, hiába tanulta be a szemvizsgálaton használt falitábla betűit, de mivel a tapasztalt repülőtiszt soha sem korábban, sem később nem okozott balesetet, engedték repülni. E napi hibájuk ellenére a 3/2. közelfelderítő század teljesítményét kiválóan értékelem, a repülőcsoport alakulatai közül elavult, öreg gépekkel a legkiemelkedőbb teljesítményt nyújtották a nyár folyamán.

²⁹⁶ HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 6. doboz 395. naplómelléklet.

²⁹⁷ BA-MA RL 2 III/762/226. Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv. 1988. 11. o., Pálos Géza szíves közlése.

²⁹⁸ Inokai: i. m. I. rész. 21. o.

kíséretében, mintegy 2000 méterrel a 3500-on járőröző magyar géppár alatt. A mintaszerű rácsapás után azonban Kázár hadnagy fegyverei nem működtek és Molnár hadapród őrmester sem tudott lelőni egy ellenséges gépet sem, de azt elérték, hogy az Il-2-es kötelék bombatámadás nélkül visszafordult. Egy ezutáni bevetésen Nemeslaki őrmester motorja ellenséges terület felett leállt, de el tudott vitorlázni a saját vonalak mögé, ahol kiengedett futóval, simán kényszerleszállt. Öt nap múlva tudott csak visszatérni Ilovskojéra, ahol akkora már „leírták”. A magyar bombázók e napon Petropavlovskoje É-on mértek csapást a szovjet csapatokra Róna János zászlós rajának két gépével, a harmadik gép műszaki hiba miatt nem tudott felszállni. A vadász kíséret nélkül repülő két magyar bombázóval egy időben, velük párhuzamosan repülve hat szovjet bombázó, három vadász kíséretében Korotojakot bombázta, de a szovjet vadászok passzívok maradtak és nem támadták meg a magyar gépeket. E napon települtek át a távfelderítők is Amaszovkáról Ilovskoje repülőterére.²⁹⁹

Augusztus 9-én hajnalban, 4:10-kor hat magyar vadászgép szállt fel Keresztes Béla százados vezetésével a 7. könnyű hadosztály és az uriv-sztorozsevojei hídfő fölé, oltalmazó feladattal. 4:42 perckor az oltalmazandó területtől keletre, Anoskino és Davidovka között járőrözve a magyar gépek egy azonosítatlan vadászkoztelékot pillantottak meg maguk felett, a nap irányában, melyet a rossz láthatóság miatt először német Messerschmitteknek gondoltak. Kázár László hadnagy így emlékezett az eseményekre:

„Kilövöm jelzőrakétámat és látom, hogy az egyik gépből ugyanolyan rakétával válaszolnak. A koztelék most ér ki a nap vakító fényköréből és a látványtól hirtelen igen melegem lesz. A gépek szárnyain vörös csillag van!

A tökéletes meglepetés ámulatából még föl sem ocsúdtam, amikor az orosz koztelék megkezdi a támadást. A nagy zűrzavarban az ötlik leginkább a szemembe, hogy a tőlem jobbra repülő Tülokra (Molnár Zoltán hadapród őrmester beceneve - B. Cs.) négy torkolatból ömlik a foszforcsík. Most már villámgyorsan dolgozom. Bekapcsolom a puskákat és hirtelen felhúzott bal forduló után rácsapok a Zolit szorongató 'Spitzmaus'-ra (a hegyes orrú soros motoros szovjet vadászgépek korabeli német gúnyneve, szó szerint cickányt jelent – B. Cs.). Vörös csillagjai csak úgy virítanak a szárnyain. Tüzelésemre leválik Zoliról és menekülni próbál, de nem engedem el. Hegyes orra remekül fekszik célzókészülékem elektromos fénypontján. Élesen bedönti gépét, hogy kifordulhasson foszforcsíkjaimból. Jól elébe tartok és szüntelenül lövöm tovább.

²⁹⁹ Járomy: i.m. 191-192. o., Inokai: i. m. I. rész. 21. o., Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv. 1988. 12. o., Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 58. o.

Már a negyedik körnél tartunk, amikor mellettem is megjelennek a foszforcsíkok, hátam megbizsereg a gondolatra, hogy mögöttem egy szempár épp úgy célbavett engem, mint én az ellenfeletem.

Föl kellene rántanom a gépemet – villan át az agyamon – de áldozatomat nem tudom otthagyni. Karcsú teste tömegével nyeli nyomjelző lövedékeimet. Az orosz hirtelen fölhúzza gépét és függőlegesen felszökik az ég felé. Mozdulatát követem és szakadatlanul lövöm. Az orosz egy pillanatra szinte megáll a levegőben, a motorházból füstös láng csap ki, most megpördül és közvetlenül gépem orra előtt levágódik. Az az érzésem, hogy rámsuhan és lekapom a gázt.

Ebben a pillanatban kabinom éleset csattan a fülem mellett és a léghuzattal lőporszag csap az arcomba.

Teljes gázzal jöttem ellenfelem után és gépem a gyors gázlevétel következtében most megtorpan. Ez a szerencsém. A hátam mögött lévő orosz is teljes gázzal jött utánam, de a gázlevétellel elkésett és bár egy gépágyú találatra volt a kabinomon, most sebességét elvesztve, tehetetlenül élem 'korcsolyázik'. Alig van tőlem 50 méterre és teljes felületét mutatva, szinte megáll előttem. Pillanat az egész, de nekem elég ahhoz, hogy teljes sorozatot engedjek bele a pilótáülésbe. Lassan az oldalára dől és csigavonalú siklásba kezd. Utána buktatom gépemet, hogy tovább üldözsem, mert úgy néz ki, mintha menekülni akarna. Mégis mindinkább az az érzésem, hogy a gépet nem kormányozzák.

A vörös csillagos gép mind nagyobb sebességgel köröz a föld felé. Már egészen alacsonyan van. Bal szárnya most elkapja a földet és nagy porfelhőt kavarva maga körül, felbukfencezik. Egy teljes kört írok le ellenfelem fölött. A por lassan tovaszáll, azután nem mozdul semmi... „³⁰⁰

A hátsó géppárból a szovjetek eltalálták Takács László hadnagy gépét, aki kivált a harcból. Kísérője, Tarnay Sándor őrmester az egyik támadót lelőtte, majd 2-3 percig hat-nyolc szovjet vadász között forgolódott, de a szovjet gépek nem tudták csővégre kapni a tehetséges pilótát, gépe mindössze két találatot kapott.³⁰¹

Takács László hadnagy sebesülten, szétlőtt gépével az első vonalak előtt hasraszállt. Szétlőtt gépe a leszállásnál összetört.³⁰²

A Bánházy József hadnagy megfigyelő - Soltész József zászlós pilóta személyzet He 46-os közelfelderítője ugyanekkor, kora hajnalban az Urivtól Voronyezsig húzódó folyószakasz ellenőrzését kapta feladatul. A bevetés során a gépet két szovjet vadász támadta

³⁰⁰ Járomy: i.m. 194-195. o.

³⁰¹ Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv. 1988. 13. o., Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943., 90. o.

³⁰² Járomy: i.m. 196. o.

meg, melyek közül az egyik lelövését jelentették. A harcban a magyar gép is 22 géppuska- és két gépágyútalálalatot kapott.³⁰³

A magyar bombázók e napon három kötelékbevetést repültek: az elsőt Scsucsjé és Kolibejka magasságában a Donon átkelő vízi járművek ellen - ez volt egyébként az egyetlen bombatámadás a scsucsjei hídfőnél a nyár folyamán -, a második bevetésüket az urivi híd ellen repülték, amely során Urivtől K-re egy lőszerraktárat is felrobbantottak, majd délután hatkor három géppel az Otticsiha környéki átkelést és Sztorozsevojét támadták.³⁰⁴

Augusztus 10-én a magyar bombázók hajnali támadása Sztorozsevoje ellen nem valósult meg, mert a talajmenti köd miatt semmit sem láttak a célból. Ezért az öt gép Davidovka körzetében dobta le hattonnányi bombaterhét.³⁰⁵

A vadászoktól Irányi Pál főhadnagy raja a felhős időben, 500 m-es felhőalagnál 11:30-kor emelkedett a levegőbe, feladatuk a Korotojak és Sztorozsevoje közötti légtérben a magyar csapatok oltalmazása volt másfél órán keresztül. A légtérben töltendő idő lejártakor, 13 órakor hirtelen 12 LaGG-3-as esett ki a felhőkből a magyar gépek közelében. Irányi főhadnagy így emlékezett a kibontakozó küzdelemre:

„Töprengésre nincs idő, már fordulok is rájuk. Kezem ösztönös mozdulattal kapcsolja be az elektromos célzókészüléket. Kiszemelt 'partnerem' alacsonyabban van nálam, így süllyedve, nagy sebességgel csapok rá. A gép orra remekül fekszik célzókészülékem elektromos fénypontján. 200 méterről tüzet nyitok.

Eddig minden mozdulatom az első tűzkeresztség lámpalázában szinte ösztönös volt. Puskáim éles kattogása térít észhez ebből a szinte önkívületi állapotból. A pillanat ezredrésze alatt átvillan agyamon, hogy légiharcot csak nyugodt kézzel és hidegen számító fejjel lehet megnyerni. Rövid sorozatom után, ellenfelem gépének mindkét szárnyából vékony füstcsík tör elő. A gép hanyatt fordul, majd meredeken a föld felé zuhan. Kitörő öröm szorítja össze a szívemet; az első győzelem! Gépemet felhúzó a felhők magasságáig és fordulóából figyelem első áldozatom földre csapódását. Már alig van 200 m-re a földtől. Mindjárt felcsapódik... De mi az? Mi történt ezzel a géppel? – A már lelőttnek hitt ellenfél a föld fölött hirtelen vízszintesbe veszi gépét, már nem is füstöl és szorosán a terephez simulva menekül a Don-on át kelet felé (...) »No megállj!« és gépem orrát utána buktatom. Most nagy íven emelkedni kezd. Remek helyzet! Biztosan nem is sejti, hogy máris a nyakán ülök. Kissé még előbbre kell tartanom, így... most... lenyomom a löbillentyűt és abban a pillanatban eltűnik minden a szemeim előtt. Sűrű szürke tömeg vesz körül. Az orosz bemenekült a felhőbe és én az üldözés

³⁰³ Járomy: i.m. 179-182. o.

³⁰⁴ HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 6. doboz 439., 443. és 485. naplómellékletek, Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz, Gaál Gyula: Vadászidény Uriv felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv, 1982. 51-52. o. Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1988. 12-13. o. Inokai: i. m. II. rész. 15. o.

³⁰⁵ Inokai: i. m. II. rész 15-16. o.

izgalmában nem vettem ezt idejében észre (...) Belenyomok a magassági kormányba, hogy mielőbb kikerüljek ebből a barátságtalan, vak környezetből. Sebességem süvítve nő fel, de már kinn is vagyok. Az orosz pont az orrom előtt esik ki a felhőből. Hirtelen ráfordítok, de úgy látszik észrevett, mert ész nélkül menekül vissza a felhőbe(...) Fordulok, hogy könnyebben puskavégre kapjam, ha ismét előbújik a felhőből. Már félig visszafordultam, amikor szembe találok magam egy másik LAGG. 3-assal. Úgy látszik, ez hátulról akart rám támadni. Hanem ennek már fele sem tréfa! Két jobb teljesítményű vadász egy gyengébb ellen... Fordulómat beszőkíttem és máris 'beülök' új ellenfelem mögé. Puskáim ontják a tüzet a vöröscsillagos felé. Már minden pillanatban várom, hogy kicsapjon belőle a füst, amikor ez is eléri a felhőt és eltűnik szemeim elől. Ebben a pillanatban veszedelmes foszforcsíkok suhannak el mellettem (...) Hátratekintek és nem akarok hinni a szemeimnek. Támadóim már hárman vannak! A helyzet komolyságához nem illően elmosolyodom, amikor azt látom, hogy a három 'kolléga' majdnem összeütközik. Nagy igyekezetükben összekeverednek és kapkodva keresnek engem, ki tőlük kissé oldalt és magasabban lesem az alkalmas pillanatot, hogy egyikre rácsapjak (...) Motorom durrog, kihagy, rotyog és hirtelen leáll! Hideg fut végig a gerincemen és mintha valami megszorítaná a torkomat... »Mi lesz most?« elfogyott a benzinem... »Póttartály!« térek magamhoz dermedtségemből. Villámgyorsan cikáznak bennem a gondolatok. Gyorsan átkapcsolok póttartályra. Motorom újra beugrik és szépen jár. Föllélegzem. Nincs semmi baj... Ez még elég vagy 40 percig, addig meg csak hazajutok valahogy... Most ráfordítok a hozzám legközelebb eső oroszra. Éppen fordulóban van. Már majdnem lőtávolságba kerülök, amikor egy másik gép esik ki előttem a felhőből. »Héja!« ujjongok fel örömben. »No megálljatok, már mi is ketten vagyunk!« Most fordult... »Az áldóját neki!« ez is hegyesorrú orosz!

Már négyen vannak, de sőt, már itt az ötödik is! Közben egész közel jutottam kiszemelt ellenfelemhez. Nagyon figyelmesen célzok, csak biztosra akarok lőni.

»Ta-ta-ta-ta-ta-ta-ta« szólnak géppuskáim. Az orosz fordul, de hiába, mert lövedékeim pontosan követik. Jól előre tartva célzok. A lövedékek most a pilótakabint verik. Egy gondolattal még előbbre tartok. Jól látom, hogy foszforcsíkjaim most a motorházban végződnek. Hirtelen lángnyelv és füst csap ki a motorból. A gép megbillen, lassan az oldalára dől és zuhan, zuhan lefelé, mint egy üstökös! (...) Foszforcsíkok futnak el mellettem, fölrántom gépemet, de még most is zuhanó ellenfeletem nézem. Szinte a szadizmus extázisában várom fölcsapódását és a következő pillanatban piszkos, sötét füstoszlop csap fel a földről... »³⁰⁶

³⁰⁶ Járomy: i.m. 210-213. o.

A földi csapatok jelentették, hogy látták a Davidovka felett lezajlott légiharcot, melyben egy egyedül öt szovjet gép ellen harcoló magyar vadász lelőtt egy ellenséges gépet, így a lelövés igazolásra került.³⁰⁷

Irányi főhadnagy kísérője, Raposa Zoltán őrmester és a másik géppár ezalatt a többi szovjet vadással csapott össze, de nem tudtak értékelhető eredményt elérni.³⁰⁸

A bombázók kora délután három géppel támadtak egy szovjet ütegállást a Don keleti partján, Kosztyelnikkal szemben.³⁰⁹

Augusztus 11-én kora reggel az 1/1. vadászszázad elvesztette egyik gépét és pilótáját: Gémes Kálmán őrmester egy közelfelderítőt kísért szovjet terület felett, mikor légvédelmi gépágyútalálat érte Héjáját Szadovszkij térségében. A pilótának ugrania kellett lángoló gépéből, miközben súlyos égési sérüléseket szenvedett, majd fogságba esett.³¹⁰

A magyar bombázók e napi első bevetésüket vadászbiztosítás mellett a Petropavlovskojé D-en beásott ütegek ellen repültek, melyek a korotojaki szovjet hídfőt támogatták. A 10:11-kor induló raj balkísérő gépe – személyzet: Götz Antal hadapród őrmester megfigyelő, Ónutz József hadapród őrmester pilóta, Operhall Gyula szakaszvezető hajózó távirász, Talabér Ferenc szakaszvezető hajózó szerelő és Harsányi Gábor százados utas – nem tudta behúzni a futóművét felszállás után. Ennek ellenére a személyzet úgy döntött, hogy a bevetést végrehajtja, de 16 db 100 kg-os szovjet bombáját Korotojakra dobja, nem Petropavlovskojéjára, így nem kell átrepülniük a Dont és szinte végig saját légtérben maradhatnak. Az első két bombázó Héják kíséretében rendben végrehajtotta a bevetést és a Don északi partján megsemmisítettek egy lőszerszállító járműoszlopot is. Valószínűleg az erre a kötelékre késve riasztott három szovjet LaGG-3-assal futott össze a kiengedett futójú Caproni Korotojak fölött. A gép ledobta bombáit Korotojakra, miközben az egyik vadászgép mögéjük emelkedett, míg a másik kettő hátrébb maradt. A kibontakozó légiharcban Talabér szakaszvezető, a gép hajózó szerelője a szovjet vadászgépet egy nagyon pontos sorozattal lelőtte, a szovjet vadász lángolva zuhant le pilótájával együtt. A másik két szovjet gép erre felhagyott a támadással.³¹¹

Délután a bombázók újra bevetésre kerültek: három Caproni bombázta Korotojak ÉK-i részét, erős légvédelmi tűzben.³¹²

³⁰⁷ Uo. 216. o.

³⁰⁸ Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1988. 13-18. o.

³⁰⁹ Inokai: i. m. II. rész. 16. o.

³¹⁰ Gémes Kálmán fiának szíves adatközlése.

³¹¹ Inokai: i. m. II. rész. 16-17. o., Gaál Gyula: Kimaradt a prospektusból. In: M. Sz. Évk. 1987. 105-106. o., Dmitrij Karlenko szíves közlése. Talabér egyébként DRT-t végzett, aranyasas tábori pilóta volt.

³¹² Inokai: i. m. II. rész. 16-17. o., HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 6. doboz 482. és 485. naplómellékletek.

Augusztus 12-e folyamán a magyar bombázók vadászkíséret mellett 3-3 géppel támadták a Potudany völgyében Mosztiscsét és a Potudany átkelőhelyeit, illetve Korotojak északkeleti részét. Korotojagnál jó találatokat értek el a két templom melletti téren lévő csapatgyülekezéseken és a pályaudvaron, továbbá a várostól É-ra egy lőszerszállító oszlopon. A vadászokkal kapcsolatos hír, hogy a viszonylag kisszámú rendelkezésre álló gép ellenére, a közelmúlt légi harcai nyomán e napon elhatározták, hogy a légtérbiztosító és kísérőbevetések mellett az osztálynak lehetőséget biztosítanak szabad vadászatok repülésére is.³¹³

Augusztus 13-án a magyar bombázók ismét igen sikeresen támadták Korotojak térségét: eltalálták és megszakították a hidat, több szovjet teherautót megsemmisítettek a két templom térségében és bombasorozataik nyomán 4-5 erős utólagos robbanást is észleltek Korotojak északnyugati részén, ami nyilvánvalóan egy rejtett lőszerraktár volt.³¹⁴

A távolfelderítőktől Németh Endre főhadnagy megfigyelő személyzete (pilóta Cseh Lajos törzsőrmester, rádiós Koczka Géza őrmester, fényképész Deme János őrmester, szerelő Lőrincz Imre szakaszvezető) emelkedett fel He 111-esével a Balasov, Povorino, Talovaja, Szvoboda vasútvonal mentén a vasút-, ill. útforgalmat felderíteni és az ellenséges repülőtereket szemmel tartani. 5:00 előtt emelkedtek a levegőbe és még saját terület felett 7000 méteres magasságba emelkedtek. Először a közúti forgalmat figyelték meg, majd a nehéz cél, Povorino vasúti csomópontja felé fordultak, melyet legalább 11db 85 mm-es légvédelmi ágyús üteg és több vadászrepülő alakulat gépei is oltalmaztak. A gépet a célpont felett nyolc szovjet vadászgép támadta meg, melyek közül rendkívül súlyos légi harcban kettő lelövését jelentették, majd szitává lőtt gépüket sikeresen visszavitték Ilovskojéra, ahol hasra szálltak vele.³¹⁵

A He 111-es 13 gépágyú-, és több, mint 200 géppuskatalálatot kapott a légi harcban, de Németh főhadnagy büszkén jelenthette a bevetés végén, hogy „*a feladatot végrehajtottuk, Povorino pályaudvarát lefényképeztük és 38 perces légi harcban 8 támadó szovjet vadászgép közül kettőt lelőttünk.*”³¹⁶A súlyosan roncsolódott gépet szétszerelték és Németországba szállították, ahol a még használható elemeket kiépítették belőle újrafelhasználás céljából.³¹⁷

A szovjet távolfelderítők egyébként szintén jártak bevetésekre a magyar csapatok ellenőrizte területek fölé, illetve mögé. E napon is felküldtek egy vadászgéppárt egy szovjet

³¹³ Inokai: i. m. II. rész. 17. o., HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 6. doboz 501. naplómelléklet, Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998), Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1988. 14. o.

³¹⁴ Inokai: i. m. II. rész. 17. o., HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 6. doboz 514. naplómelléklet.

³¹⁵ Járomy: i.m. 220-226. o.

³¹⁶ Járomy: i. m. 227. o.

³¹⁷ Péterdi A. János szíves közlése. A hadsereg iratanyaga szerint javításra szállították vissza Németországba, de egy ilyen súlyosan sérült gép, melynek minden lényeges szerkezeti eleme cserére szorult, gyakorlatilag nem volt rentábilisan javítható.

felderítőgépek ellen, de hiába emelkedtek a Héják 6000 méterre, nem találták meg a gépet. A szovjet távfelderítők elleni szórványos magyar bevetések nem jártak sikerrel a nyár folyamán, részben a késve elrendelt riasztások, részben a Héják korlátozott teljesítménye miatt. Egyedül Szentgyörgyi őrmesternek sikerült egyszer lövőhelyzetbe kerülnie egy szovjet távfelderítőgép mögött 6500 méteres magasságban – a pontos dátum sajnos nem ismert -, de pillanatnyi tűzpárbaj után neki is félbe kellett szakítania a harcot, mert találat érte a légcsavarját.³¹⁸

Augusztus 14-én súlyos veszteség érte az 1. repülőcsoportot a hídfő légterében. A 4/1. bombázó század ezen a napon az urivi híd megsemmisítését kapta feladatul. 14 órakor, 2500 méter magasságból támadták a célt. A harmadik rárepülés során érte az osztályparancsnoki gépet a szovjet légvédelmi tüzéség telitalálata a jobb szárny tövéénél, melynek következtében a Caproni azonnal kigyulladt és bal dugóhúzóba esett. A gép Urivra zuhant, a földbe csapódásakor üzemanyagkészlete és még benne lévő bombái felrobbantak, számos házat felgyújtva.

A Ca-135-ös személyzetéből hősi halált halt Mocsáry István őrnagy, a 4. bombázórepülő osztály parancsnoka, továbbá Nagy Zoltán őrmester, hajózó szerelő és Piri Imre szakaszvezető, hajózó távirász. A gép megfigyelője, Orbán György főhadnagy és a gépen utasként tartózkodó Németh János vezérkari alezredes, a repülőcsoport vezérkari főnöke el tudta hagyni a gépet ejtőernyővel és a kedvező széliránynak köszönhetően a szovjet és a magyar állások közötti senki földjére ereszkedtek le, ahol Németh alezredes bokatorést szenvedett. A két ejtőernyővel kiugrott tisztért rövid, de heves harc alakult ki, végül a 14/III. zászlóalj rohamjárói be tudták őket vinni a magyar állásokba.³¹⁹

A bombázóosztály parancsnokságát Schiller József őrnagy vette át.³²⁰

Augusztus 15-én, Nagyboldogasszony napján megindult a nagyszabású támadás Korotojak ellen. Hajnalban a magyar bombázók három géppel támadták Korotojak északi részét. Ezután egy bevetés következett Uriv ellen, majd a Petropavlovskojje É-i szegélyén lévő erdőparcellát és Szeljavnojét bombázták a magyar Capronik.³²¹

A távfelderítő osztály egyik He 111-ese légvédelmi tűzben megsérült a nap folyamán és egy motorral, de minden gond nélkül tért vissza. Ezidőtájt sérült meg súlyosan az egyik, németektől frissen kapott, használt Do 215-ös gépe is a távfelderítőknek. Piufsch Gábor hadnagy Budapestről hozta vissza a gépet benzintank csere után, de az ilovszkojei repteret nem ismerő pilóta hosszúra jött ki és belegurult a reptér keleti szélén lévő erdőbe a

³¹⁸ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943., 90. o., Nagy Béla: Egy magyar vadászrepülő leküzdi a balszerencsét. In: Egyedül vagyunk. 1944. február 25. 7. o.

³¹⁹ Inokai: i. m. 17-18. o., Mónos Ferenc i. m.: 122-125. o., Járomy: i. m. 228-233. o.

³²⁰ Ghyczy Tihamér: Babonás „Boszorkány” bombázók. In: M. Sz. Évk. 1979. 63. o.

³²¹ Inokai: i. m. II. rész. 17. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

Dornierrel, mely alaposan megsérült: a gépet visszaadták a németeknek gyári nagyjavításra, sosem került vissza a magyar légierőhöz.³²²

Augusztus 17-én reggel a 3/2. közelfelderítő repülőszázad egyik He 46-osa a hídfő északi része fölött - három támadója közül - lelőtt egy szovjet LaGG-3-as vadászrepülőgépet, majd sikeresen visszatért repülőterére.³²³

A nap folyamán a magyar bombázók Szeljavnojét és Petropavlovskojét támadták, illetve Kologyezsnojénál a Don partján lévő erdőben bombázták a gyülekező ellenséges csapatokat. Egy négyes vadászraj Korotojak felett egy támadó szovjet csatarepülőszázadot szétszórt és visszatérésre kényszerített.³²⁴

Tizennyolcadikán a magyar bombázók Korotojaknak azt a részét támadták hat géppel, mely a szovjetek kezén volt: a jól megerősített templomdombot bombázták, illetve a hidat is megszakították.³²⁵

Augusztus 20-án hajnalban szokás szerint két közelfelderítő indult egy-egy vadászgéppár biztosításával az arcvonal mentén végrehajtandó feladatra. Az urivi hídfő fölé induló He 46-os kísérői Horthy István főhadnagy és állandó kísérője, Nemeslaki Zoltán őrmester voltak. 5:07-kor Horthy István kormányzóhelyettes, tartalékos repülő főhadnagy V.421-es számú Re 2000-es vadászgépével kis magasságban egy elégtelen sebességgel végrehajtott, túlhúzott fordulóból dugóhúzóba esett, lezuhant és hősi halált halt. Ezzel a balesettel kapcsolatban már nagyon sokan és sokhelyütt írtak,³²⁶ én a vadászrepülő század legnagyobb repülőtapasztalatú pilótájának, Pirity Mátyásnak a visszaemlékezését emelném ki, mely szerint a hadműveleti területre való kivonulás előtt beépített pót hátpáncélzat instabillá, dugóhúzóba perdülésre hajlamossá tette a gépet. Egyébként Pirity szerint a típus egyszerűen hadiszolgálatra alkalmatlan volt.³²⁷

Érdeemes emellett még szó szerint idézni Tarnay Sándor őrmesternek, egyik századtársának a naplóját a nappal kapcsolatban:

„Ma korán reggel bevetésre indultunk a Főméltóságú úr parancsnoksága alatt. Felszállás után a Főméltóságú úr kis sebességgel szűkítette a fordulót és a gép dugóhúzóba esett. Két perdülés után már majdnem ki tudta venni a gépet, de az utolsó pillanatban elkapta a földet a

³²² HL 2. magyar hadsereg iratanyaga Nemeskéri Kiss i. m. aug. 15-ei bejegyzés, ill. Péterdi A. János szíves közlése. Három használt Do 215-öst kaptak a magyar távolfelderítők a nyár folyamán a németektől, ebből kettő balesetben hamarosan súlyosan sérült és így csak egy került komolyabban használatba.

³²³ Gaál Gyula: Vadászydény Uriv felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv, 1982. 52-53. o.

³²⁴ Inokai: i. m. II. rész. 18. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

³²⁵ Inokai: i. m. II. rész. 18. o.

³²⁶ Lásd erről pl: M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő a második világháborúban. Zrínyi, Budapest; 1987., Horthy István repülő főhadnagy tragikus halála. Auktor, Budapest; 1992., Szabó Mátyás: Horthy István repülőtest halála. Zrínyi, Budapest; 1999., Ormay József: A kormányzóhelyettes úr halálával kapcsolatos adatgyűjtésünk eddigi eredménye. In: M. Sz. 1978. 20-33. o.

³²⁷ Pirity: i. m. 192., 199-200. o.

*gép és kigyulladva porrá égett. Isten nyugosztalja hőn szeretett Kormányzóhelyettes Urunkat. Nagyszerű pilóta volt és a legközvetlenebb bajtársiasságot érezte velünk. Vele, az ő parancsnoksága alatt mentünk valamennyien a legszívesebben feladatra. És most nincs. Szinte a helyemet sem találom, annyira fáj az elvesztése. Igen sok jóbarátom meghalt már, de egyiknek az elvesztése sem fáj annyira. Estefelé csak egy gépünk jött árván vissza. Másik bajtársamat lelőtték. Dupla nagy a gyászunk. Szegény barátom tegnap még milyen jókedvű volt.*³²⁸

A második pilóta, akit Tarnay a naplójában említ, Baltai István őrmester volt. A késő délután bevetésre került Bánlaky György főhadnagy - Baltai István őrmester géppár Korotojak térségében 17 h körül légi harcba került öt szovjet vadászgéppel, melyek lelőtték Baltai őrmester gépét, aki hősi halált halt.³²⁹

E napon a povorinoi pályaudvar felett légvédelmi telitalálatot kapott Péterdi főhadnagy Do 215-öse, szerencsére azonban a 85 mm-es gránát átütötte a törzset anélkül, hogy robbant volna. A pilóta így emlékezett a szerencsés találatra:

*”Ami a légvédelmi találatot érinti, azt bizony alig éreztük, mert az a körülöttünk lévő lövedékek robbanása zajától nem sokban különbözött, csak kissé megdobta a gépet. Sem a motorok teljesítményében, sem a gép repülhetőségében nem történt változás. Csak mikor a gépet leszállás előtt faroknehézre kellett trimmelnem, tapasztaltam, hogy a szervólap-állítás nem működik. Így bizony a gépet kilebegtetni és letenni meglehetősen izomerőt követelt, de simán földet értünk.”*³³⁰

A bombázók e napon a scsucsjei hidakat támadták, ennek a hídfőnek a légterében egyébként – kellő erő híján – a magyar repülőkötelékek aktivitása minimális maradt.³³¹

Ezidőtájt a távolfelderítőknél Dörflinger János őrmester bevetésről visszatérve Do 215-ös gépének nem tudta teljesen kiengedni a futóját, félig kinti helyzetben a főfutók beragadtak és így félig hasraszállt a géppel, mely eléggé megsérült. Az egy héttel korábban erdőbe gurult Dornierrel együtt mindkét gépet szétszedték és Németországba szállították.³³²

Augusztus 23-án délelőtt Petropavlovskoje É-on támadtak a bombázók egy erdőparcellát, vadászbiztosítás mellett. Az erős légvédelmi tűzben Róna János zászlós gépe a bal motorjába találatot kapott. A lövedék szerencsére nem robbant, de a motor üzemképtelenné vált és mivel a jobb motor ejtette a szívótérnyomást, a gép kiengedett futókkal kényszerleszállt Repjevka mellett, este repült vissza a bázisra.

³²⁸ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943., 91. o.

³²⁹ Tanai István szíves közlése.

³³⁰ Péterdi A. János levele a szerzőhöz (2003).

³³¹ Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

³³² Péterdi A. János szíves közlése.

Délután Inokai András százados raja ugyanezen a területen támadott egy erdőparcellát, melyben fogolybemondás szerint szovjet hadosztályparancsnokság volt (minden bizonnyal Karapetyan ezredes szovjet 174. lövészadosztályának parancsnoksága). Schiller őrnagy is csatlakozott a támadáshoz egy rajjal, de ez a raj a célra repülés közben észrevett egy menetben lévő gépkocsioszlopot és bombáit arra dobta le, telitalálatokat elérve.³³³

Augusztus 25-én repülte 250. bevetését a közelfelderítő század. A nap folyamán, 17:50 perckor hét Il-2-es vadász kísérettel alacsony támadást hajtott végre a bombázók sztarijoszkoli repülőtere ellen, majd 25-éről 26-ára virradó éjjel heves szovjet bombatámadás érte a repteret, de a több, mint 200 ledobott bomba gyakorlatilag nem okozott kárt. A repülőteret ezután néhány napig éjjelente kiürítették.³³⁴

Augusztus 30-án két bombázóraj támadta Scsucsje községet.³³⁵

Augusztus 31-én délután a vadászok tíz bevetésben biztosították a támadásra készülő német 336. gyalogadosztály légtérét, az egyik magyar He 46-os pedig megadásra felszólító röpcédulákat is dobott le a hídfő felett.³³⁶

Szeptember 1-én megindult a német 336. gyalogadosztály támadása a korotojaki hídfő ellen. A magyar vadászok e nap délutánján 12 bevetésben biztosították a támadó csapatok légtérét.³³⁷

Szeptember 2-án reggel 5 óra 20-kor a vadászoktól emelkedett fel két géppár: Irányi Pál főhadnagy – Raposa Zoltán őrmester, illetve Orssich Nándor hadnagy, - Molnár Zoltán hadapród őrmester, Irányi főhadnagy vezetésével a Korotojak-Szvoboda közötti légtérbe, a német 336. gyalogadosztály oltalmazására, mely súlyos harcokat vívott a korotojaki hídfő felszámolása közben. 6 óra előtt nem sokkal négy szovjet gép bukkant fel. Irányi főhadnagy így emlékezett az eseményekre:

„Helyzetünk kedvező, mert az oroszok tőlünk északnyugatra vannak és így a nap a mi hátunk mögül süt. Méghozzá ők sincsenek többen! Végre egyszer nem többszörös túlerővel állunk szemben!(...) A négy apró pont az egymás felé tartó sebességek összegével, szédítő gyorsasággal közeledik felénk. Már jól kivehető karcsú törzsük és alulhordó szárnyuk. IL-2 típusú, igen erősen páncélozott, alacsony támadó gépek. Géppuskalövédéssel úgyszólván egyedüli sebezhető részük a motor elülső, felső része. 45 fokos szögben támadok s így sajnos a motorházat lőni már nem tudom. Ahhoz közelebből és magasabbról kellett volna rácsapnom. Máris túl lapos szögben fekszem mögötte. Tűzet nyitok, hátha erre reagál és elfordulás közben sebezhetőbb felületet mutat (...) Az orosz pillanat alatt hátára fordul és

³³³ Inokai: i. m. II. rész. 19. o.

³³⁴ Uo. 20. o., Mónos: i. m. 128-131. o.

³³⁵ Inokai: i. m. II. rész. 20. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

³³⁶ BA-MA RH 26/336/14. Anlage 17.

³³⁷ Uo.

zuhan lefelé. Ezt a fogást már ismerjük és az eddig jól bevált módszer szerint nem megyek utána, hanem még magasabbra emelkedve figyelem, hogy mit fog most csinálni. Nem kell soká várnom. A zuhanást abbahagyja és pánikszerűen menekül keleti irányba. Most már én is zuhanok és géppuskáim újra megszólalnak. Az orosz hirtelen balra rántja gépét és fordulni kezd. Mögém szeretne kerülni! Gépét élesen bedönti, egész felső orra szabad. Leszűkítem fordulómat s kissé elébe lövök. Úgy látom, foszforcsíkjaim az orra körül füstölögnek. Feszülten figyelem a célzőkészülékem fénypontját és gépemet mind szűkebb ívre kényszerítem. Puskáim veszettül kelepelnek. Most egész jól látom a géporr felső részén a becsapódásokat. Hirtelen lángnyelv csap ki a motorházból, a gép megbillen és már zuhan is le, meredeken a föld felé! Útját barnás fekete füstcsík jelzi. Hatalmas, fekete por-, és füstfelhő csap ki a földből, ahol bevágódik... Sikerült. Fordulójával belerohant előretartott sorozatomba. Visszafordítom gépemet és most furcsa látvány tárul szemeim elé. Egész csomó gép kavarog a levegőben és mondanom sem kell, hogy zömmel oroszok. Ezért fordult hát olyan bátran vissza az én ellenfelem!

Az ott, tőlem balra, nagyszerű célt mutat. Már majdnem ráfordítok, amikor egy másik Héját látok rácsapni függőleges zuhanással a magasból. Az orosz kigyullad, egyet-kettőt billeg, a pilóta még gyorsan kioldja bombáit és a következő pillanatban függőleges zuhanásba kezd, hogy iszonyú sebességgel a földre vágódva, megsemmisüljön.”³³⁸

Mind Irányi főhadnagy, mind Orssich hadnagy sikeresen támadta erősen páncélozott ellenfelét, azonban a magyar kötelék is elvesztett egy gépet és pilótát: Molnár Zoltán hadapród őrmesternek egy a kabinban robbanó 20 mm-es lövedék két ujját leszakította és a combján is elég súlyosan megsebesült – később hadirokkantnak nyilvánították.³³⁹

Szeptember 3-án a vadászok 05:25-től 18:00-ig tizenhat bevetésben támogatták a német hadosztály harcait, a bombázók Petropavlovskoje község erdőparcelláját támadták kétszer három géppel, szintén a német 336. gyaloghadosztály harcát támogatandó.³⁴⁰

Szeptember 4-én a vadászok nyolc oltalmazó bevetést repültek a német 336. gyaloghadosztály felett, míg a bombázók délelőtt és délután is egy-egy háromgépes rajjal támadták Petropavlovskoje K-et. Ezzel a nappal a korotojaki hídfő gyakorlatilag felszámolásra került, a magyar légierő augusztus 31. és szeptember 4. között 18 bombázó, 68 vadász és 21 közelfelderítő bevetéssel támogatta közvetlenül a német csapatok harcát.³⁴¹

³³⁸ Járomy: i.m. 236-237. o.

³³⁹ Molnár Zoltán később zászlóssá előléptetve is katonai repülőgépvezetőként volt nyilvántartva, de sebesülése miatt harci bevetésre többé már nem került.

³⁴⁰ BA-MA RH 26/336/14. Anlage 17., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

³⁴¹ BA-MA RH 26/336/14. Anlage 17., Inokai: i. m. II. rész. 21. o.

Szeptember 4-éről 5-ére virradóra a szovjet távolsági bombázóerők támadást hajtottak végre Budapest ellen. Az akció ugyan semmilyen katonai vagy ipari kárt nem okozott, csak a civil lakosságnak voltak veszteségei, de a kívánt propagandahatást teljes mértékben elérte.

Szeptember 6-án az uriv-sztorozsevojei hídfőt támadta egy bombázóraj. Hatodikáról hetedikére virradóra ismét heves bombatámadást kapott a bombázók sztarij-oszkoli repülőtere. A harci gépekben és emberéletben nem esett kár, az osztály három Bü 131-es futárgépe közül azonban kettő alaposan megsérült.³⁴²

Szeptember 8-án Ghyczy Tihamér főhadnagy megfigyelőjét, Pajtás László hadnagyot repülő-összekötő tisztként a másnap az urivi hídfő ellen támadó földi erőkhez vezényelték. A bombázóosztály e nap estéjén kilenc üzemképes Capronit jelentett.³⁴³

Szeptember kilencedikén megindult az utolsó nagyszabású magyar-német akció az urivi hídfő felszámolására. E napon repültek a magyar bombázók az egy napra eső legtöbb bevetésüket 1942 folyamán: összesen hét kötelékbevetést repültek, ezekben összesen 30 gépbevetéssel, 480 darab, összesen 36 tonna súlyú bombával támadták Urivot, Sztorozsevojét, az otticsihai erdőt, a 187,7 és a 195,6 magassági pontokat.³⁴⁴

A közelfelderítők feladata a folyamatos felderítésen kívül az Urivval szemben a Don keleti partján lévő szovjet tüzérségi ütegek bombázással és alacsony támadással való lefogása, illetve elpusztítása volt. Ezen kívül meg kellett támadniuk a repülés közben mutatkozó kedvező földi célokat és be kellett avatkozniuk a földi harcokba ott, ahol az szükségesnek mutatkozik. A feladat végrehajtásában az egész század részt vett, hullámszerű bevetésekkel, melynek során a gépeket 5 perces időközökkel indították. A Török-Szoó kettős gépe a nap folyamán egy 37 mm-es gépágyútalálalatot kapott a törzsén.³⁴⁵

Kilencedikéről tizedikére virradóra a szovjet távolsági bombázóerő ismét támadást intézett Budapest ellen. Az otthoni bombatámadások nyomán lassan megindult az éjszakai vadászerek fejlesztése.³⁴⁶

Szeptember 10-én a magyar bombázók 20 gépbevetést repültek. Először délelőtt hat gép támadta a 185,6 és 187,7 magassági pontokat, majd délben egy raj Donyitsze falu mellett egy erdőparcellát, egy másik raj pedig Urivot. Kora délután 8 gép bombázta Uriv község délkeleti részét. A közvetlenül a Don partján fekvő falurész támadásakor az volt a

³⁴² Inokai: i. m. II. rész. 21. o.

³⁴³ Uo.

³⁴⁴ Szabó István: Egy bombázószázad harcai statisztikában. In: Magyar Szárnyak 1943. január 1. (VI. évf. 1. szám) 10. o.

³⁴⁵ Járomy: i.m. 203-204. o.

³⁴⁶ Nagy Vilmos, nagybacsoni: Végzetes esztendő 1938-1945. Körmendy, Budapest; 1945. 118-123. o. Nagy Vilmos megjegyzése, mely szerint „az orosz hadvezetés humánus voltának köszönhetjük, hogy az országot nem érte nagyobb légitámadás” természetesen nem igaz, ezt a megjegyzést a könyv kiadásának időpontja magyarázza leginkább.

benyomásuk, hogy üres területet bombáznak, mert semmilyen mozgást nem váltott ki tűzcsapásuk.³⁴⁷

Szeptember 11-én a magyar bombázók hét kötelékbevetéssel, összesen 28 gépbevetéssel támadták az uriv-sztorozsevojei hídfő körzetét, főleg az Uriv és Szeljavnoje közötti területet, illetve Uriv DK-et, többnyire közepes és erős gépágyútűzben, 1600-2000 m-es magasságból.³⁴⁸

Szeptember 12-én délután a hídfő fölött a 3/2. közelfelderítő repülőszázad egyik He-46-osa azt a feladatot kapta, hogy tisztázza az első vonalak helyzetét az uriv-sztorozsevojei hídfőnél. A gép az augusztus 17-én ugyanitt már vitézkedő Török József főhadnagy megfigyelővel és Szoó Lajos hadapród őrmester pilótával rendkívül heves légiharcot vívott 5 szovjet vadászgéppel, közülük egyet lelőtt, majd felderítő feladatát is sikeresen befejezve visszatért repülőterére. A páros az öreg, elavult felderítőgéppel egy hónapon belül már a második igazolt légi győzelmét aratta a szovjet vadászokkal szemben.

Török József főhadnagy így emlékezett a bevetésre:

„...beszállunk jó öreg Heinkel 46-osunkba és 15 óra 10 perckor elindulunk a Don felé. Alattunk iszonyú csata tombol. Egészen alacsonyra kell ereszkednünk, hogy minden apró részletet jól megfigyelhessünk.

Javában dolgozom és feladatombnak még felét sem végeztem el, amikor Matyi kelet felől ellenséges kötelék közeledését jelzi. Nagy sebességgel repülnek felénk. Már jól kivehető a formájuk is. Orosz vadászok és rombolók, mely utóbbiak bizonyára első vonalainkat fogják támadni.

Matyi szembefordul az első oroszral és megszólalnak géppuskái. Én is abbahagyom a jegyzetést és fölkészülök a légiharcra.

Az ellenség igen nagy számbeli fölényben van és mi egyedül. Matyi ügyesen forgolódik, de minden oldalra jut a támadókból sokszor kettő is.

Felderítésünk eredménye nagyon fontos és nem akarok semmit kockáztatni. Előre szólok Matyinak, hogy igyekezzen kivonni magát a légiharcból. Matyi fejre nyomja a gépet és zuhanórepüléssel sikerül lerázni támadóinkat. 10-20 méteren siklunk a Don felé, de az idő sürget és a feladatunkat minden körülmények között be kell fejeznünk.

Visszafordulunk a működésünk légterébe, de az oroszok ismét ránk támadnak. Most már mindketten dühösen vetjük magunkat a ránk kényszerített légiharcba.

³⁴⁷ Inokai: i. m. II. rész. 21. o.

³⁴⁸ Uo., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

Az oroszok szünet nélkül támadnak jobbról, balról, alulról, felülről, egyszerre ketten is, hogy alig győzöm kapkodni a fejem és forgatni a géppuskám. Az egyik orosz sorozata végigsöpri gépiünk szárnyát. A felszakadt szárnyvászson rongyosan fityeg az erős légáramlásban.

Az ellenség igen nagy túlerőben van és gépei legalább kétszer gyorsabbak a miénknél. Nehezen jutunk lőhelyzetbe. 600 méteren kezdtük a légiharcot és már 300 méterre szorítottak le bennünket.

Most egész közel húz el mellettünk az egyik támadó orosz. Gépének orra jól fekszik irányzékomban. Megnyomom a lőbillentyűt, de géppuskám 4-5 lövés után elhallgat. Akadályom van. Szitkozódva piszkálom ki a beszorult töltényt és újraismételek.

Már 50 méteren vagyunk, amikor Matyival egyszerre jutunk lőhelyzetbe. Nálam megint akadály van, de Matyi gépe füstöt okádvá belevágódik a földbe.

»Elfogyott a lőszerem« hallom Matyi hangját fejhallgatómban. Szerencsénkre a bolsevisták abbahagyják a támadást, mi pedig motorpuskáinkkal lőszer nélkül, enyémben akadállyal rendületlenül repülünk tovább kelet felé, hogy feladatunk hátralevő részét, a Don ellenőrzését befejezzük.

Az oroszokat határtalan szemtelenségünk – úgy látszik – megtéveszti, mert nem mernek ránk támadni. Talán azt hiszik, hogy gépiünk erős páncélját nem fogja a golyó? (...) Ha tudnák, hogy milliméternyi páncélunk sincs, csak éppen ők voltak az ügyetlenek...

Vagy talán nekünk volt szerencsénk...

Feladatunkat befejeztük, sőt még lelőtt áldozatunkat is lefényképeztük, hogy légi győzelmünket igazolhassuk.

*Gépiünkön nyolc rossz helyen ülő találat tanúskodik a szovjet vadászok ügyetlenségéről.*³⁴⁹

A magyar Caproni bombázók ezen a napon három kötelék-, azon belül tíz gépbevetést repültek az uriv-sztorozsevojei hídfő felett, többek között Uriv DK-et támadva. Ezen a napon vonult be a századhoz az első vonalba repülő-összekötő tisztként vezényelt Pajtás László hadnagy is.³⁵⁰

Szeptember 13-án egy bombázóraj került bevetésre Petropavlovskojénél.³⁵¹

Szeptember 14-én ismét egy bombázóraj támadta az előző napi célokat. E napon hajtotta végre a 4/1. bombázószázad a 70. kötelék-, ezen belül a 250. gépbevetési parancsot.³⁵²

Szeptember 16-ával véget ért az utolsó urivi hídfőcsata, miután az elszenvedett súlyos veszteségek ellenére sem sikerült a térségből a folyó túloldalára szorítani a szovjet erőket. Az

³⁴⁹ Járomy: i.m. 205-207. o.

³⁵⁰ Gaál Gyula: Vadászidény Uriv felett In: Magyar Szárnyak Évkönyv, 1982. 53. o., Inokai: i. m. II. rész. 21. o.

³⁵¹ Inokai: i. m. II. rész. 23. o.

³⁵² Uo. 23-24. o.

urivi és a scsucsjei hídfő is megmaradt a magyar 2. hadsereg arcvonalán és ennek 1943. januárjában igen súlyos következményei lettek.

3. Az 1. repülőcsoport (októbertől 2. repülődandár) átszervezése, átképzésének megkezdése korszerű német repülőgépanyagra

Szeptember 17-én a bombázók utoljára támadták az otticsihai erdőt. Ezen a napon érkezett meg a budaörsi repülőtérré az a sebesültszállító Ju 52-es, melyet Hitler ajándékozott Kállay Miklós miniszterelnök feleségének. A 12 fekvő sebesült szállítására alkalmas gép hamarosan szolgálatba állt: a szállítószázad ezen speciális, hetedik Ju 52-ese általában Harkovban tartózkodott és az ilovszkojei és sztarij oszkoli repülőtérről vitte a kijevei magyar kórházba, illetve néha a hátországba a súlyos sebesülteket.³⁵³

Szeptember 19-én a harmadik uriv-sztorozsevojei csata idején néhány alegységével Kasztornojéból (Sztarij Oszkol 55 km É-ÉK) többször napközben Sztarij Oszkolba áttelepülő és onnan portyázó II./JG 77 (parancsnok Anton Mader százados) Bf 109F-4 és G-2-es gépeivel végleg áttelepült a magyar bombázók repterére és a német vadászrepülő osztály november 7-ei, Észak-Afrikába történő vezényléséig itt is maradt a térség vadászvédelmét erősítve.³⁵⁴

Szeptember 21-én a Szpaszinszkijnál gyülekező ellenséges csapatok megtámadására kapott parancsot egy bombázóraj.³⁵⁵

Szeptember 25-én egy bombázóraj Davidovka pályaudvarát támadta, ahol egy 22 tengelyes szerelvény rakodott ki. Bajsa Andor hadnagy gépe telibe találta a vonatot. Néhány bombát dobtak a davidovkai repülőtérré is.³⁵⁶

Szeptember 28-án Szeljavnojében lévő szovjet csapatgyülekezéseket támadtak eredményesen a magyar bombázók nyolc géppel, erős légvédelmi tűzben. A célra való rárepülés közben a századparancsnok, Inokai András százados bal szemén megsebesült egy kisebb, lencse nagyságú alumíniumszilánktól, melyet egy közelben robbanó légvédelmi lövedék pattintott le a kabinból. A pilóta bal szemét előntötte a vér, jobb szemét a könny, így nem tudta vezetni a gépet, melyet a pilótavizsgálóval nem rendelkező megfigyelője, Tóth Dezső hadnagy vitt vissza és tett le a repülőtérré, törés nélkül. Inokai százados szeme nem sérült meg súlyosan és hamar rendbejött a gyorsan elvégzett műtét, a szilánk eltávolítása után.³⁵⁷

³⁵³ Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998), ill. Hitler sebesültszállító gépet ajándékozott a Magyar Vöröskeresztnek In: M. Sz. 1942. okt. 15. 30. o., Gaál Gyula: Szárnyas Szállítók. In: M. Sz. Évk. 1981. 4-5. o.

³⁵⁴ Prien, Jochen: Geschichte des Jagdgeschwaders 77, Teil 2, 1941-42. Struwe, Eutin, 1993. 1180-1192. o. A JG a Jagdgeschwader, azaz vadászrepülő ezred rövidítése.

³⁵⁵ Inokai: i. m. II. rész. 23. o.

³⁵⁶ Uo.

³⁵⁷ HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 7. doboz 997. naplómelléklet, Inokai: i. m. II. rész. 24. o., Ghyczy Tihamér: Babonás "Boszorkány" bombázók. In: M. Sz. Évk. 1979. 67-68. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

Szeptember 30-án a magyar bombázók Bobrov pályaudvarát, illetve a mellette lévő útkereszteződést támadták hat géppel, vadászkísérettel. Két gép bombatárajtája megsérült a légvédelmi tűzben.³⁵⁸

Szeptember végétől egy új építőalakulat, a 101/2. tábori munkásszázad lett a repülőcsoportnak alárendelve, talán a téli erődítési munkálatok elősegítésére.³⁵⁹

Szeptember végéről megmaradt a Caproni bombázókkal kapcsolatosan egy statisztika: július 1-től szeptember 30-ig 79 kötelékbevetést, ebből 75 harcászati és 4 hadászati (hadműveleti) bevetést repültek. A négy hadászati bevetésből három pályaudvarok ellen, egy pedig egy fontos ipari gócpont ellen irányult.

A 79 kötelékbevetés során 276 gépbevetést repültek. Az ellenség felett repült összidő 431 óra 30 perc volt. 320 tonna bombát dobtak le ezalatt: 50 kg-osból 1685 dbot, 100 kg-osból 2118 dbot, a 250 kg-osból pedig 101 darabot (ez egészen pontosan 50 kg híján 320 tonna).

A tűzcsapások magassága három ízben 1000 méter alatt, 25 esetben 1100-2100 méter, 49 esetben 2100-3100 méter között, két esetben 3100 m volt, ami rendkívül alacsonynak - ezért nagyon veszélyesnek - számít.

Az ellenséges szaklégvédelem 10 esetben igen erős, 21 esetben közepes, 15 esetben gyengébb tűzzel fogadta őket. A csapatlégvédelem három alkalommal volt erős, hat alkalommal közepes, míg 11 alkalommal gyenge. A 79 kötelékbevetésből 30-at vadászoltalmazással, 49-et mindennemű vadászkíséret nélkül hajtottak végre. Egyetlen vadásztámadást kaptak -augusztus 11-én -, mikor a Caproni lelőtte egyik támadóját.

Öt gép hajtott végre kényszerleszállást hengerfejleszakadás miatt, ebből három saját repülőtéren a pilóták tudásának köszönhetően. Egy további gép kiengedett futóra szállt le, míg az ötödik hasraszállt. Légcsavarleszakadás miatt két gép végzett kényszerleszállást, mindkettő kiengedett futóra. Az egyikkel 60 km-re az ellenséges vonalak mögött történt az eset (a légcsavar elvesztése). Egyéb motorhiba miatt is volt egy sima kényszerleszállás saját repülőtéren, illetve egy másik reptéren kívül. Az ellenséges légvédelmi tüzéség 3 gépet lőtt le eddig az időpontig. Ebből egy saját területen simán kényszerleszállt és könnyen javítható maradt, egy másik közvetlenül az első vonalak mögött szállt le, de a földön szétlőtték. A harmadik égve lezuhant.

Saját reptéren egy gép futókidurranás miatt összetört. 10 gép kapott könnyebb légvédelmi repesztalálatot. Végeredményben eddig csak 5 gép esett ki véglegesen.

³⁵⁸ HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 7. doboz 1014. naplómelléklet, Inokai: i. m. II. rész. 24. o., Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998).

³⁵⁹ HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 7. doboz 1017. naplómelléklet.

Július 1-től szeptember 30-ig náluk 125 légiarúdó volt a szovjet támadások miatt, ebből 50 esetben bombatámadás is történt, többször 150-160 (kis kaliberű) bomba ledobásával. Az összes veszteség két könnyebb sebesült volt a földi személyzet tagjai közül, a Capronikban nem esett kár.³⁶⁰

Szeptemberrel kapcsolatosan megemlítendő még, hogy a hónap folyamán a távolfelderítőkhöz is érkezett egy újabb használt He 111-es, mely az F-710 jelzést kapta, de ebbe nem voltak fényképező kamerák beépítve, így általában csak szállító és futárfeladatokra használták.

Október 1-én hat Caproni az otticsihai erdőben gyülekező szovjet járműveket támadta, az erős légvédelmi tűz miatt 4000 m-ről.³⁶¹

Október 2-án két Caproni kisebb sérüléseket szenvedett az éjjeli szovjet légitámadás során.³⁶²

Október 3-án Schiller őrnagy vezetett egy bombázórajt Szeljavnoje ellen.³⁶³

Október elején a vadászosztály nagy részét elvezényelték az ilovszkojei repülőtérről. A visszamaradt részleg ideiglenes parancsnoklásával Pánczél Imre hadnagyot bízták meg.³⁶⁴

Október 6-án reggel egy He 46-os a 12. könnyű hadosztály rohamvállalkozását támogatta Perejeshajánál, a scsucsjei hídfő térségében. A gép 700 méterre ereszkedve irányította a magyar tüzérség tüzeit a megfigyelt szovjet aknavetőkre, ezután zuhanórepülésben 150 méteres magasságból ledobta bombáit egy szovjet ütegre, majd 30 méterig ereszkedve folyamatos alacsonytámadásokat hajtott végre, amíg a lőszeré kitartott.³⁶⁵ E napon az ilovszkojei repülőteret hét szovjet gép támadta, de kárt nem okoztak, viszont egy támadót a reptér légvédelmi tüzérsége lelőtt.³⁶⁶

Október 7-én Inokai András századost rajának hajózóival és 12 főnyi szerelőszeméllyel Poltavára vezényelték a német IV./KG 27-hez (parancsnok Gerhard Braunschweig százados, majd december 1-től Walter Engel őrnagy), Heinkel He 111-es átképzésre. A századparancsnokságot Ghyczy Tihamér főhadnagy vette át. A He-111H-6-os átképzés néhány nap alatt véget ért, a tapasztalt személyzetek pár nappal később már éjjelnappal repültek a típust.³⁶⁷

³⁶⁰ Szabó István: Egy bombázószázad harcai statisztikában. In: M. Sz. 1943. január 1. 10. o.

³⁶¹ Ghyczy Tihamér levele a szerzőhöz (1998), Döbrössi Ernő őrmester Repülő Leírása.

³⁶² Inokai: i. m. II. rész. 24. o.

³⁶³ Uo.

³⁶⁴ Nagy Béla: Szomolnoki Pánczél Imre m. kir. repülőhadnagy. In: M. Sz. 1943. november 15. 11. o.

³⁶⁵ Felderítőfeladat tüzérbelövással. In: M. Sz. 1943. augusztus 1. 9. o.

³⁶⁶ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 93. o.

³⁶⁷ Inokai: i. m. II. rész. 24-25. o., Ghyczy Tihamér: Az első hazatérés. In: M. Sz. Évk. 1980. 12. o.

Október 8-án a távelfelderítők áttelepültek Ilovskojéről Harkovba, ahol azonnal meg is kezdődött a személyzetek átképzése a korszerű Ju 88-as típusra.³⁶⁸

Október 9-én kora délután a közelfelderítő század egyik gépe Karlányi Ervin százados megfigyelővel hajtott végre sikeres tüzerrepülést – a keresett szovjet üteget a magyar tüzerek kilőtték.

Karlányi századosnak volt egy másik kiemelendő sikeres bevetése is a hónap folyamán: az első vonalához közel, Pavlovszk D-en lévő kis szovjet gyár ellen a század egy ízben kötelékben végrehajtott bombázásra szállt fel, azonban a szeles időben a rossz ballisztikájú 1 kg-os gyújtóbombák elvétették a célt. A század egyik megfigyelője, Gellért Tivadar főhadnagy ráadásul könnyebb comblövést is kapott. Másnap a térségben felderítést repülő Karlányi százados ismét megpróbálkozott a gyár felgyújtásával: a negyedik rárepülés során eltalálta gyújtóbombáival az épületet, mely kigyulladt, és – miután az első vonalból a körzetre kért tüzérségi tűzzel megakadályozták az oltási kísérleteket – le is égett.³⁶⁹

Október 11-én Rákosi Béla altábornagy, a légierő parancsnoka látogatást tett Hermann Göringnél, a Luftwaffe parancsnokánál, hogy segítséget kérjen a magyar éjjeli vadászrepülés kifejlesztéséhez, a korábban említett szovjet éjjeli légitámadások folyamányaként, majd 13-ától mintegy 10 napig a német éjszakai vadász kiképzést tanulmányozta.³⁷⁰

Október 15-én az 1. repülőcsoport a 2. repülő dandár nevet vette fel, új parancsnoka Fráter Tibor alezredes lett, vezérkari főnöke pedig Csukás Kálmán alezredes. A vadászosztály parancsnokságát Szabó Mátyás százados vette át, bár ő, miután a vadászosztály felváltása ekkor már eldöntött tény volt, az osztálytörzsszel együtt hamarosan hazatért Szolnokra. Az 1/1. vadászszázad pilótáinak zömét Bánlaky György főhadnagy vezetésével Messerschmitt Bf 109F-4-es átképzésre vezényelték Sztarij Oszkolba az I./JG 52-höz (parancsnok Helmut Bennemann százados), majd annak befejeztével a német osztály alárendeltségében kezdték meg bevetéseiket, mint önálló magyar vadászbombázó század. A 2/1. század pilótáinak zöme hazatért. A hazatért vadászok felváltására a mátyásfüldi 5/I. vadászosztály parancsnokságát – Heppes Aladár százados vezetésével -, a Horváth Gyula százados vezette 5/2. vadászszázadot, valamint az 5/1. vadászszázad öt pilótáját jelölték ki, akik parancsnoka Ujszászy György százados volt. Ujszászyt nevezték ki az 1/1. vadászszázad parancsnokának és a magával hozott pilóták is ebbe a századba kerültek, de a felváltók csak lassan érkeztek ki november

³⁶⁸ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 58. o.

³⁶⁹ Karlányi Ervin: Tüzerrepülés az orosz harctéren. In: M. K. Sz. 1943./II. 124. o., Nagy Dezső: Mégis ég a P-i gyár. In: M. Sz. 1942. dec. 1. 11-12. o.

³⁷⁰ HL 1942. 63.316/eln. le. I. Három hónap múlva, 1943. januárjában Nagy Vilmos nyá. vezérezredes, honvédelmi miniszter megismételte a látogatást a magyar kérést nyomatékosítandó, de a segítség minimális maradt.

vége és december folyamán. Ujszászy a magával hozott négy pilótával egyelőre Sztarij Oszkolban maradt.³⁷¹

Október 19. és 24. között a vegyes építésű gépek kímélése érdekében a bombázószázad áttelepült a hangárokkal rendelkező Urazovo repülőterére.³⁷²

Október 25-én fejezte be bevetéseit a 3/2. közelfelderítő század is, egy e napon keltezett jelentés szerint „*a magyar KF rep. szd. gépeinek elhasználódása következtében működését beszüntette.*”³⁷³

Október 29-én, 30-án és 31-én mindhárom nap eredményes légiharcot vívott Pánczél Imre hadnagy négy Héjából álló Ilovszkojén visszamaradt rajával. A szovjetek mindig túlerőben voltak, de a lelőtt gépek aránya mégis 5:1 volt a magyarok javára. Ebből az öt gépből hármat Pánczél hadnagy lőtt le. A magyar kötelék vesztesége Takács István őrmester volt, aki sérült gépével súlyosan sebesülten kényszerleszállt október 31-én, de még aznap életét vesztette egy tábori kórházban.³⁷⁴

Október 31-e a bombázók számára szomorú nap volt: elvesztették egyik gépüket és annak teljes személyzetét. Ghyczy Tihamér főhadnagy így emlékezett a tragikus bevetésre:

„Október 31-ére befut utolsó bevetési parancsunk (bár elmaradt volna!), ez is csak harcászati feladat. Swoboda közelében a Don északi partján kártékony ütegállások és egy lőszerraktár bombázása. Hat üzemképes gépünk van, Schiller Móni oszt.pk. is jön a bevetésre, ő vezeti tehát az első rajt, vagyis Bandi kísérelőt, s én második hullámként 500 méternyire követem őket rajommal.

*Ők már átrepültek a Dont, amikor a jobb-kísérő Mády 'Csöpi' (hadapród-őrmester, pilóta, közel két méteres fiú) gépe egészen enyhe füstcsíkot eresztve kezd jobbra felfelé elhúzni a köteléktől, majd a következő pillanatban egy 70 méteres tűzgömbbé robban, melyből már csak a gép üres vázát és néhány szerterobbant nagyobb darabot látok lefelé zuhanni. Légvédelmi találatot kaphattak és a benzintankok robbantak. Kiugrásra idejük nem volt, de szenvedniük sem kellett, ez a robbanás azonnal végzett velük.”*³⁷⁵

³⁷¹ Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: M. Sz. Évk. 1988. 16. o., Uő: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 54. o.

³⁷² Inokai: i. m. II. rész. 24. o., Ghyczy Tihamér: Az első hazatérés. In: M. Sz. Évk. 1980. 12. o., Döbrössi Ernő őrmester Repülő Leírása. Inokai szerint 19-én, Ghyczy szerint 21-én, Döbrössi Repülő Leírásában a 24-ei dátum szerepel, valószínűleg nem egy kötelékben települtek át, bár Ghyczy Tihamér így emlékezett.

³⁷³ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 93. o., Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 54. o. HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 7. doboz 1211. naplómelléklet.

³⁷⁴ Nagy Béla: Szomolnoki Pánczél Imre m. kir. repülőhadnagy. In: M. Sz. 1943. november 15. 11. o., Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1988. 16. o.

³⁷⁵ Ghyczy Tihamér: Az első hazatérés. In: M. Sz. Évk. 1980. 12-13. o.

A gép teljes személyzete: Asztalos Ferenc zászlós megfigyelő, Mády Zoltán hadapród őrmester pilóta, Csiszár András szakaszvezető hajózó távirász, Jandrasits László szakaszvezető hajózó szerelő hősi halált halt.

Valójában azonban nem az volt az utolsó bevetése a századnak: az utolsó bevetést a magyar Capronik november 2-án repülték a Donnál Urazovoból.³⁷⁶

A közelfelderítő század hivatalosan november 3-áig volt kint a hadművelési területen. Június elejétől november elejéig, öt hónapos harctéri tartózkodásuk alatt mintegy 600 bevetést hajtottak végre. Ez hajózókra kivetítve átlagban közel 60 volt. A század kiváló teljesítményt nyújtott elavult gépeivel, melyek közül csak egyet veszített el a két fős személyzetével együtt: ezen kívül a hajózók között volt néhány könnyebb sebesülés a gépállományban pedig számos, javítható gépsérülés, de az eléjük kitűzött feladatokat maradéktalanul végre tudták hajtani és három légi győzelmet is arattak.

A magyar közelfelderítők hazatérével egy német Henschel Hs 126B-1-es gépekkel felszerelt közelfelderítő század, a 3.(H)/21 vette át a magyar alakulat feladatait a hadsereg előtti légtérben, mely szintén Ilovszkojéra települt – ők egyébként szórványosan már augusztus óta repültek a magyar hadsereg légterében is.

November hetedikén Inokai András százados átképzett He 111-es raja a IV./KG 27 kötelékében bevetést hajtott végre Konotop közelében partizánok ellen.³⁷⁷

A bombázók november 10-én megkapták a hazatelepülési parancsot, mely szerint a Poltaván He 111-es átképzésen lévő raj egy szerelőrészleggel kint marad, míg a többiek hazatérnek létszámfeltöltésre és rövid szabadságotra, majd szintén Poltavára mennek ahol ők is megkapják az átképzést a He 111-esre. Ghyczy Tihamér főhadnagy ezt írta az átképzési paranccsal kapcsolatban:

„Nem voltunk elragadtatva a He 111-esre szóló döntésről. Megbízhatóbb ugyan és nem annyira sebezhető, mint a Ca 135, de öreg és lassú típus ez is, szintén csak vízszintes vetésre alkalmas. Érthető módon mi már modernebb, gyorsabb, ütőképesebb zuhanó vagy csatarepülőgépekre vágytunk volna.”³⁷⁸

A korábban, szeptember végén említett statisztikájukhoz képest a bombázók teljesítményei nem nőttek számottevően az utolsó néhány hétben, így újabb teljesítményösszefoglalót sem írnék róluk.

November 13-án szállt fel hat Caproni Urazovoból, de a rossz idő miatt hamarosan leszállni kényszerültek Poltaván, ahol három napig várniuk kellett. Ezután egy kirovográdi közbeeső leszállással értek haza Debrecenbe, 17-én. Az utolsó két gép november végén repült

³⁷⁶ Döbrössi Ernő őrmester Repülő Leírása.

³⁷⁷ Inokai: i. m. II. rész. 25. o.

³⁷⁸ Ghyczy Tihamér: Az első hazatérés. In: M. Sz. Évk. 1980. 13-14. o.

haza Kirovográdból, de Bajsa Andor hadnagy gépében az elfogyott olaj miatt mindkét motor besült és kényszerleszállt Kunhegyesnél, törés nélkül.³⁷⁹

November elején az Ilovszkojében hátramaradt Héja raj pilótái is átkerültek Sztarij Oszkolba, ahol megkapták Messerschmitt átképzésüket. Ekkortól az év végéig gyakorlatilag csak az átképzett Messerschmitt vadászbombázó század Sztarij Oszkolból, Ilovszkojéről, illetve december elejétől Rosszosból; valamit a Ju 88-as átképzését végző távolfelderítő század Harkovból voltak azok a repülőalakulatok, melyek kint maradtak és harci bevetéseket is repültek.

A vadászbombázók – melyek általában csapatgyülekezéseket, pályaudvarokat, vasúti létesítményeket támadtak - november 28-án veszítették el első gépüket, mely műszaki hiba miatt felszállás után azonnal lezuhant, pilótája, Tarnay Sándor őrmester könnyebben megsebesült.³⁸⁰

December 6-án települtek át a magyar Messerschmittek Rosszos repülőterére és a következő néhány hétben főleg az olasz 8. hadsereg vonalai előtt hajtottak végre vadászbombázó bevetéseket.³⁸¹

A rosszosi áttelepülést követő négy nap heves harcaiban különösen kitűnt Pánczél Imre hadnagy, aki egymaga 3 mozdonyt, 17 gépjárművet, 30 lovat és számos szovjet katonát semmisített meg alacsony támadásai során. A magyar századnak sikerült egy fontos üteget is megsemmisítenie, amivel hozzájárultak a körzetben végrehajtott olasz ellentámadás sikeréhez.³⁸²

December 16-án új szovjet offenzíva indult az olasz hadsereg szakaszán. A támadók ellen sorozatos bevetéseket repülő magyar vadászbombázók ekkor szovjet gépekkel is összeakadtak, melyek közül négyet lelőttek, saját veszteség nélkül. Bánlaky György főhadnagy így emlékezett a jeles napra:

„Dél előtt Pánczél hadnaggyal, mint kísérőmmel vadászbombázó feladatra indultam ellenséges csapatgyülekezések ellen. A Don felett két Il-2 gépet vettem észre. Ők a mi térfelünkre igyekeztek, de észrevéve bennünket, hátraarcot hajtottak végre és menekülni kezdtek. Utánuk fordultunk, az ellenséges terület fölé érve bombáinkat kioldottuk, majd 30-40 méternyire megközelítve őket, megnyitottuk rájuk a tüzet. Én az egyiket, Pánczél hadnagy a másikat vette célba. Rövid gépágyú sorozatunkra a két gép egymás mellé zuhant és elégett.

³⁷⁹ Inokai: i. m. II. rész. 25. o., Ghyczy Tihamér: Az első hazatérés. In: M. Sz. Évk. 1980. 14. o., Döbrössi Ernő őrmester Repülő Leírása, Bajsa Andor: Felhóáttörés Capronival. In: M. Sz. Évk. 1987. 108-109. o.

³⁸⁰ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 94. o.

³⁸¹ Nagy Béla: Szomolnoki Pánczél Imre m. kir. repülőhadnagy. In: M. Sz. 1943. november 15. 12. o.

³⁸² HL.: 2. magyar hadsereg iratanyaga 8. doboz 1628. naplómelléklet., Nagy Béla: Szomolnoki Pánczél Imre m. kir. repülőhadnagy. In: M. Sz. 1943. november 15. 12. o.

*Ugyanezen a napon, délután teljesen hasonló körülmények között lőttünk le Pánczél hadnaggyal két másik Il-2 gépet.*³⁸³

Ezek voltak az első igazolt magyar légi győzelmek a Messerschmitt Bf 109-es típusal, melyeket még további több, mint 400 követett az elkövetkezendő közel két és fél évben.

A hazavezényelt 4/1. bombázószázad hajózái év végén elindultak ismét a keleti hadszíntérré vasúti szállítással (12 napos út). Poltaván egyesült a század ismét. A rossz idő jelentősen hátráltatta az átképzést.³⁸⁴

A felváltó 5/I. vadászosztály közvetlenül karácsony előtt érkezett Ilovskojére, a váltás a két osztályparancsnokság között kb. december 25-ére tehető. A 2/1. vadászszázad még kint lévő részei január 2-án kapták meg a hazatérési parancsot és hamarosan útnak indultak, csak az üzemi század maradt még kint, mely ott is rekedt a szovjet áttöréskor és részt vett Ilovskoje védelmében.³⁸⁵

³⁸³ Nagy Béla: Szomolnoki Pánczél Imre m. kir. repülőhadnagy. In: M. Sz. 1943. november 15. 12. o.

³⁸⁴ Ghyczy Tihamér: Zuhannak végre a Boszorkányok! In: M. Sz. Évk. 1981. 36. o.

³⁸⁵ Gaál Gyula: Vadászok a Nagy Kanyar felett. In: Magyar Szárnyak Évkönyv 1988. 16-17. o.

4. Az 1942-es év háborús tapasztalatai a keleti hadszíntéren

Az 1941-es évet követően a magyar légierővel kapcsolatban többé nem készült részletes, év végi teljesítmény-összefoglaló és értékelő jelentés, ennek dacára az 1942-es és az azt követő évek zárásaként is készítettem egy rövid összefoglalót.

Az 1. repülőcsoport, majd 2. repülődandár háborús szereplésével kapcsolatban véleményem szerint az alábbiak érdekesek a kiemelésre (anélkül, hogy a konkrét alakulatok kivonásakor említett adatok ismétlésébe bocsátkoznék).

A távolfelderítő osztály – mint az egyetlen, kivonuláskor is viszonylag korszerű repülőgépanyaggal felszerelt alakulat – az elé célként kitűzött feladatokat maradéktalanul meg tudta oldani, erejéből még arra is telt, hogy a magyar 2. hadsereg számára végrehajtott felderítő feladatok mellett a németek számára is végzett hasonló bevetéseket (ismét hangsúlyozandó: nem a magyar igények rovására). Emellett a kiértékelő század is – kapacitásának egészét kihasználva – sokszor dolgozott a németeknek.

Repülőgépanyaguk közül a Heinkel He 111-esek bár lassúak voltak és emiatt a szovjet vadászok könnyedén beérték őket, a típus rendkívül robusztus felépítésének köszönhetően légi harcaik többségét sikeresen megúszták, komolyabb személyi veszteség nélkül.

A Dornier Do 215-ös gépek már kissé gyorsabbak – és komfortosabbak - voltak a He 111-esnél. Ezzel a típussal a magyar személyzetek érdekes módon egyáltalán nem kerültek légi harcba az év folyamán.

Az 1942 őszétől megérkező Junkers Ju 88-asok jelentős minőségi ugrást jelentettek a He 111-eshez képest nagyobb sebességük és emelkedőképességük, valamint a Do 215-öshöz hasonlóan fűthető kabinjuk miatt, azonban a Ju 88-asokkal kapcsolatban el kell mondani, hogy a németek általános gyakorlatának megfelelően az először érkezett gépek csupa öreg szériából származó Ju 88D-2-esek voltak, melyek motorteljesítménye is kisebb volt a standard Ju 88D-1-es változatnál, valamint súlyos hátrányként jelentkezett, hogy a kabin hátsó részében lévő védőgéppuskákat nem védte páncélüveg, emiatt a gépek igen sebezhetőek voltak légiharcban.

A 3/2. közelfelderítő század, nagyon öreg Heinkel He 46-osaival szintén kiválóan helytállt (az első He 46-osok 1937 decemberében, míg az utolsók 1938 júliusában érkeztek Magyarországra: egy vegyes építésű, intenzív használatban lévő harci repülőgépnél az öt év hatalmas idő és kor). A jó repülőtulajdonságú, masszív gépek – jelentős részben a század kiváló, zömében tiszthelyettesi pilótaállományának köszönhetően - maradéktalanul el tudták látni a rájuk háruló közelfelderítő, tűzérrepülő és közvetlen harctámogató feladatokat, mindössze egyetlen gép veszteséggel. A magyar légierő második világháborús történetének

egyik legkiemelkedőbb teljesítményét nyújtó század kivonása után azonban a magyar 2. hadsereg kénytelen volt német közelfelderítők segítségét igénybe venni, mivel otthon nem állt rendelkezésre olyan viszonylag korszerű típus, mellyel az öreg Heinkeleket fel lehetett volna váltani (közelfelderítőink csak a következő év tavaszán, a valóban korszerű Focke-Wulf Fw 189 típusú gépekkel tértek vissza a frontra).

Az osztálytörzsszel megerősített Caproni bombázószázad teljesítményére rányomta bélyegét a típus megbízhatatlan műszaki állapota (az 1941-ben már részletezett problémákra nem térnek ki ismét). A korábbi hibák a típus intenzív alkalmazásával fokozottan jelentkeztek, a szerelőállomány minden erőfeszítése ellenére is a típus bevethetőségi rátája mindvégig alacsony maradt, legfőképpen az anyaghibából eredő meghibásodások, törések miatt (ami az eredeti olasz gyártmányú alkatrészek és részegységek rossz minőségére vezethető vissza, nem a kiváló magyar szerelőgárda hibája volt). Külön problémaként jelentkezett, hogy a hadsereg méretéhez és igényeihez képest nagyon csekély bombázóerő került a hadszíntérre és hogy az elpusztult gépek nem kerültek pótlásra. Probléma volt az is, hogy ütőképes csatarepülőgép, vagy zuhanóbombázó típus hiányában a Capronik számára kijelölt célpontok egy része csak igen kis hatásfokkal volt támadható a típus által egyedül alkalmazható horizontális vetéssel (harckocsik, hidak). Az elsőnek kijelölt váltótípus, a Heinkel He 111-es ekkorra szintén nem volt már túl korszerű gép.

A vadászok olasz gyártású Re 2000-esekkel vonultak ki: a típus műszaki problémái ellenére a hajózók a hadműveleti területre való kivonulásuk előtt úgy gondolták – részben az 1941-es harctéri tapasztalatokkal kapcsolatos indokolatlanul pozitív jelentések hatására -, hogy a Héja jól be fog válni feladatkörében (a kormányzóhelyettes is ezen a véleményen volt). Igen hamar csalatkozniuk kellett azonban, mivel az ellenük bevetett korszerű szovjet vadászgép típusok – LaGG-3, Jak-1, La-5, P-39 Airacobra – a Héjánál nagyobb sebességgel, emelkedőképességgel és tűzerővel rendelkeztek. A Re 2000-esek egyedül fordulékonyágban múlták felül ellenfeleiket, de ez édeskevés volt (nem véletlen, hogy a szintén gyors szovjet kétmotoros bombázók közül egyet sem tudtak lelőni a magyar vadászok 1942 folyamán). A rendkívül erősen páncélozott Il-2-es csatarepülőgépek ellen is jórészt hatástalannak bizonyult mindössze két, 12,7 mm-es nehézgéppuskájuk. Azt, hogy ezzel a típussal is jórészt el tudták látni oltalmazó és kísérő feladataikat, sokkal inkább köszönhető az átlag magyar vadászpilóta nagyobb tudásának és tapasztalatának szovjet ellenfeleivel szemben, mint magának a repülőgéptípusnak. A Messerschmitt Bf 109F-4-re történő átképzéssel a helyzet megváltozott: a korszerű típus sebessége és emelkedőképessége sokkal jobbnak bizonyult, fegyverzete pedig egy 2 cm-es gépágyú és két 7,9 mm-es géppuska volt. A gépágyú segítségével ezután az erősen páncélozott szovjet repülőgépeket is sokkal könnyebben tudták

lelőni. Más kérdés, hogy kezdetben az új típus még vadászbombázóként került alkalmazásra, így a magyar vadászoknak kevesebb alkalmuk nyílt a légi harcra.

Szovjet ellenfeleikkel kapcsolatban elmondható, hogy számukra a magyar 2. hadsereg szektora mellékhadszíntér volt, emiatt az általános aktivitásuk is kisebb volt a térségben. Kivételt képeztek azok az alkalmak, mikor földi csapataik támadó hadműveletit támogatták: ilyenkor erőik átcsoportosításával nagyobb kötelékeket vetettek be és általában sikerült is kivívniuk a légi fölényt a magyar hadsereg felett.

Összességében az 1942-es év folyamán az 1. repülőcsoport, majd 2. repülődandár egységei mintegy 1600-1800 harci bevetést repültek, 380 tonna bomba ledobásával, kb. 35 ellenséges gépet lőttek le és mintegy 12 saját gépvesztés következett be ellenséges behatásra. Mintegy 15 főnyi hajózó halt hősi halált, vagy tűnt el ellenséges behatásra. A légierő baleseti vesztesége – ha a hátországot is beleszámítjuk – a harci veszteséget még mindig többszörösen felülmúlta.

IV. A fordulat éve (1943)

Az 1943-as év magyar szempontból gyászosan indult: a magyar 2. hadsereg ellen január 12-én meginduló szovjet offenzíva következményeként a hadsereg rendkívül súlyos veszteségeket szenvedett (közel 100 000 fő sebesült meg, halt hősi halált vagy tűnt el néhány hét alatt). A magyar 2. hadsereg maradványai hivatalosan 1943. január 24-ével váltak ki az arcvonalból, bár egyes részei még február első két hetében is harcban álltak a szovjet csapatokkal. A hadsereg visszavonása után ez évben magyar részről csak megszálló alakulatok, illetve a légiő néhány egysége került alkalmazásra a keleti hadszíntéren.

1943. elején a keleti hadszíntér déli részén nemcsak a magyar 2. hadsereg szenvedett katasztrofális veszteségeket: a Sztálingrádnál katlanba került német 6. hadsereg utolsó, harcban álló maradványai február másodikán kapituláltak, a nagy iramban visszavonuló német csapatok pedig február első felében Kurszkot, majd Harkovot is feladták, azonban Harkovot március közepén sikerült visszafoglalniuk és a várostól északra, illetve keletre hosszabb ideig megmerevedtek az első vonalak.

A kurszki kiszögellés ellen 1943. július 5-én a Közép Hadseregcsoport északról, míg a Dél Hadseregcsoport délről indított offenzívájával, a Zitadelle hadművelettel a németek utoljára próbálták meg átvenni a hadászati kezdeményezést a keleti hadszíntéren. A német támadás sikertelennek bizonyult, némi térnyerés után megálltak csapataik, majd augusztus 3-án a déli – fontosabb – szárnyon a szovjet csapatok ellentámadásba mentek át, mely hamarosan eredménnyel járt. Harkovot, ezt a sokat szenvedett ukrán nagyvárost 1943. augusztus 22-én végleg felszabadították a Vörös Hadsereg csapatai, gyakorlatilag ezzel ért véget a kurszki csata. Az offenzívájukat folytató szovjet csapatok még ez évben, 1943. november 6-án visszafoglalták Kijevet, Ukrajna fővárosát is.

A magyarországi belpolitikai események közül ez évben katonapolitikai szempontból legfontosabbak a magyar kormány béketapogatózásai voltak a nyugati szövetségesek felé Törökországon, illetve Portugálián keresztül, melyek különösen a második félévben, az olasz eseményekkel párhuzamosan, illetve azokat követve – Mussolini fasiszta rendszerének bukása július 25-én, fegyverszünet szeptember 3-án – élénkültek fel. A fegyverszüneti feltételeket végül szeptember 9-én közölték a magyar megbízottal Isztambulban, melyek pozitív tudomásulvételét a lisszaboni követen keresztül október 10-én jelezte Londonnak Magyarország, azonban ennek realizálását már a szövetségesek 1943. november végi teheráni

tárgyalásai, a nagyszabású balkáni partraszállás ötletének elvetése lehetetlenné tette, jóval a német megszállás előtt.³⁸⁶

³⁸⁶ A magyar 2. hadsereg januári-februári harcairól lásd részleteiben Szabó Péter i. m. 185-277. o., az év általános eseményeiről Lexikon 545-551. o.

1. Két kemény hónap: a 2. repülőandár harcai 1943. január-február folyamán

Az év elején a rendkívül rossz idő rányomta bélyegét a repülők tevékenységére is, sokszor napokig képtelenek voltak felszállni a rossz idő miatt.

A vadászbombázók első bevetéseiket január 4-én repülték: egy vadászbombázó géppár került bevetésre a Novaja Kalitvától ÉK-re lévő erdőben gyülekező szovjet csoport ellen.³⁸⁷

Január 5-én három Bf 109-es ismét az előző napi célokat támadta és egy Héja géppár is bevetésre került a nap folyamán, valószínűleg oltalmazó vagy szabad vadászat feladattal.³⁸⁸

Január 8-án érkezett vissza Poltavára Debrecenből a 4/1. bombázószázad teljes személyzete (18 tiszt, 108 fő legénység) a IV./KG 27-hez.³⁸⁹

Január 10-én az 5/2. vadászszázad három Héjával repült szabad vadászatot az urivi hídfő légterében.³⁹⁰

1943. január 11-én 11 óra 30 perckor szállt fel Pánczél hadnagy kísérelésével, hogy a szovjet vonalak mögött, a Davidovka – Bobrov - Szvoboda háromszögben szabad vadászatot repüljön. Egy órai repülés után, feladatukat befejezve hazafelé indultak. Szvobodánál az alacsony felhőalap miatt mintegy 300 méteren repülték át az első vonalakat, miközben heves csapatlégvédelmi tűz fogadta őket. Kísérelésének jelentése szerint Pánczél gépe egy-két perc múlva balfordulóba kezdett és ezzel egy időben a gép alján két kis lángnyelv jelent meg, amely pillanatok alatt megerősödött és elborította a gépet. A kabintető lerepült, annak bizonyosságként, hogy megkísérelte a kiugrást, de erre a kis magasság és valószínű sebesülése miatt már nem volt ideje. A gép egyre jobban bedőlt balra és félig háthelyzetben égve a földbe csapódott – a repülőandár elvesztette egyik büszkeségét, a magyar légierő első második világháborús vadászrepülő „ászát”, a pécsi tüke Pánczél Imre hadnagyot.³⁹¹

Kísérelője, Szabó István zászlós a roncs felett körözött addig, míg az üzemanyaglámpa figyelmeztető fénye ki nem gyulladt. Ekkor elindult visszafelé, de már nem érte el a repülőteret és Repjevka mellett kényszerleszállást hajtott végre, mely után a gép átvágódott. Négy órán át lógott fejjel lefelé a gépben, míg kiszabadították. Eközben a nyakába csurgó benzin sebesre marta a vállait, így kórházba került. A nap folyamán a magyar Bf 109-esek további öt bevetést is repültek.³⁹²

³⁸⁷ Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 54. o.

³⁸⁸ Uo. 54-55. o.

³⁸⁹ Inokai: i. m. II. rész. 25. o.

³⁹⁰ Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 55. o.

³⁹¹ Nagy Béla: Szomolnoki Pánczél Imre m. kir. repülőhadnagy. In: M. Sz. 1943. november 15. 12. o.

³⁹² Pirity Máttyás: Az elfelejtett vadászszázad. In: M. Sz. 1943. június 1. 13. o., Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 55. o.

Január 12-én két Bf 109-es vadászbombázó géppár repült bevetést Szvoboda - Szeljavnoje térségében, továbbá kora délután két Héja géppár is bevetésre került szabad vadászat feladattal, illetve az Osztrogozsszkot támadó szovjet bombázók ellen, melyeket azonban nem értek el. Ezen a napon indult meg a szovjet csapatok támadása a magyar hadsereg arcvonalán, a 7. könnyű hadosztálynál az urivi hídfőből.³⁹³

Január 14-én megindult a szovjet 18. önálló lövészhadtest támadása is a 12. könnyű hadosztály ellen a scsucseji hídfőből. Ezen a napon kapta meg a parancsot a repülődandár, hogy az ilovszkojei körvédelmi vonalat azonnal meg kell szállni, közben az alekszejevka-nyikolajevkai alkörzetből a 2/1. vadászszázad üzemi századát Prónavölgyi István százados parancsnoksága alatt Ilovszkojéra tartalékba rendelték.³⁹⁴

A 2. repülődandár parancsnokság alakulataival megszállandó 12 km-es főellenállási vonal fő tűzerejét egy légvédelmi ágyús üteg és 14 légvédelmi gépágyú képezte, melyek mind harckocsi-elhárításra voltak beállítva. A repülőkatonák fegyverzete elég vegyes volt – a saját géppuskáikon, puskáikon és géppisztolyaikon kívül zsákmányolt szovjet kézfegyverek is voltak náluk. Még ezen a napon jelentős mennyiségű légvédelmi tüzérségi-, illetve gyalogsági lőszer került kiszállításra az állásokba.³⁹⁵

Kora délután három Héja Szvoboda - Kolibelka térségében repült szabad vadászatot, míg egy Bf 109-es géppár vadászbombázó feladatot hajtott végre. Ezen a napon szállítógépekkel megkezdődött az 1/1. vadászszázad anyagának Rosszosról Ilovszkojéra történő áttelepítése.³⁹⁶

Január 15-én bevonult Csukás Kálmán vk. alezredes, a 2. repülődandár vezérkari főnöke és átvette az ilovszkojei körvédelmi vonal parancsnokságát. E nap hajnalán szovjet harckocsik közelítették meg az olasz vonalak mögött lévő rosszosi repülőteret - január 14-én délről is indult egy szovjet offenzíva -, de a támadást sikerült ideiglenesen megállítani. Az 1/1. vadászszázad Messerschmittjei – egy javításban lévő magyar Bf 109-es felrobbantása után – áttelepültek Ilovszkojéra.

Heppes százados kíséreléssel igen nehéz időjárási körülmények között eljutott Korotojakig és a Héja géppár jelentette, hogy a magyar csapatok DNY-i irányba vonulnak vissza a városból. Csukás vk. alezredes parancsot adott Dósa József századosnak, hogy harcfelderítő járórével nyomuljon észak felé Afanaszjevkaig és az ott átvonuló földi csapatokból szervezzen reteszállást. Dósa százados ott Létz József vk. századossal találkozott, a 7. könnyű hadosztály vezérkari főnökével, aki két menetszázadával megszervezte a falu

³⁹³ Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 55. o.

³⁹⁴ Járomy: i.m. 246. o.

³⁹⁵ Járomy: i. m. 246-247. o.

³⁹⁶ Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 55. o.

védelmét. E napon hagyta el a magyar 2. hadsereg parancsnoksága is Alekszejvka-Nyikolajvekat és hátratelepült Novij Oszkolba. Estére Ilovzkoje már megtelt a visszavonuló magyar csapatokkal.³⁹⁷

Január 16-án reggel a kiküldött német közelfelderítő jelentette, hogy Afanaszjevkatól É-ra szovjet csapatok vannak. Mindezt megerősítette Létz vk. százados is, aki nem tudta tartani reteszállását és visszavonult Ilovzkojéra. A délelőtt folyamán Schrott őrnagy, a Luftflotte 4 összekötőtisztje közölte, hogy a német egységeket kivonják Ilovzkojéről. Az alekszejvka-nyikolajveкаи reptéren települt német közelfelderítő század légi része elhagyta a repteret, az üzemi század személyzetét és anyagának egy részét Ju 52-esekkel szállították el, a hátrahagyott nehéz anyagokat megsemmisítették. Az eddig állásban lévő 2 cm-es német légvédelmi gépágyús üteget is kivonták és nyugat felé irányították. Ezután rendelte el Fráter ezredes a magyar repülőegységek légi részének áttelepülését, így a magyar vadászszázadok is áttelepültek Urazovora. Két üzemképtelen Héját megsemmisítettek a repülőtéren, míg egy harmadik, mellyel átrepültek Urazovora, a leszállásnál összetört. Este Prónavölgyi százados harminc emberrel és két teherautóval előretört Gluhovkára és az ott lévő sebesült gyalogosokat bevitte Ilovzkojéra.³⁹⁸

Ezekben a napokban Löwe Ernő századosnak is sok dolga volt, aki amellet, hogy az 1. szállítószázad parancsnoka volt Platthy százados hazavezénylése után, Jány Gusztáv vezérezredes, a magyar 2. hadsereg parancsnokának személyi pilótájaként is repült egy Storchhal. A hadseregparancsnok ezekben a napokban állandóan az első vonalakban volt, a lassú géppel folyton a tűzvonalban, illetve a szovjet csapatok felett repült alacsonyan, beosztottjai szerint egyértelműen kereste a halált. Mikor erről személyi pilótáját kérdezték, Löwe százados rezignáltan csak annyit mondott: „*Jó, jó, az Öreg keresi a halált. De miért éppen velem?*”³⁹⁹

Január 17-én reggel az Ilovzkojéból Gluhovka irányába kiküldött 12 fős harcfelderítő járőr már erős ellenséges tűzbe ütközött és súlyos veszteségeket szenvedett. A nap folyamán a hadseregparancsnokság állandóan jelzett visszavonulásban lévő nagyobb magyar egységeket, de ezek mind Ilovzkojétól délre vonultak vissza és így tényleges erősítést nem kaptak a repülőkatónák. A légvédelmi gépágyúk ezen a napon szólaltak meg először földi célok ellen és kilóttak egy szovjet gépvontatású löveget. Ekkorra a falu már csak nyugati irányból volt megközelíthető, három oldalról bekerítésre került. A hadseregparancsnok ezen a napon

³⁹⁷ Járomy: i.m. 247-248. o., Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység. In: M. Sz. Évk. 1989. 55. o.

³⁹⁸ Járomy: i.m. 248-249. o. Ilovzkoje védelme 1943. január havában. In: M.Sz. 1944. január 1. 9-10. o.

³⁹⁹ Péterdi A. János szíves közlése.

elrendelte a IV. hadtest Bugyonnijban gyülekező erőinek, hogy váltsák le az ilovszkojei repülőegységeket, de a felváltás a nehéz helyzet miatt már nem valósult meg.⁴⁰⁰

Január 18-án a szovjetek teljesen elfoglalták Alekszejevka-Nyikolajevkát és megkezdték előrenyomulásukat az ilovszkojei repülőtér felé. Csukás Kálmán vk. alezredes, a körvédelmi vonal parancsnoka kiürítette a repülőteret és az üzemképtelen repülőgépeket, valamint az elszállíthatatlan nehéz anyagot felrobbantották. Ekkorra már teljes körülzárásba került az ilovszkojei repülőcsoport. Csukás vk. alezredes rádión engedélyt kért a kitörésre, melyet az összehívott alparancsnokokkal 18 órára beszélt meg, nyugati irányban. Nem sokkal indulás előtt azonban kisebb német egység érkezett a faluba és parancsnoka arra kérte Csukás alezredest, hogy várja meg a kitöréssel a német főerőket. Csukás elhalasztotta az akciót, de a hírközpont felrobbantása miatt kommunikációs hiányosságok következtében két csoport megindította a kitörést: a Moksony Ferenc zászlós vezette 2/1. vadász üzemi század harccsoportja sikeresen kitört és veszteség nélkül elérte Bugyonnijt, de a Keresztury főhadnagy vezette 1. repülő munkásszázad erős szovjet ellenállással találkozott és kénytelen volt visszavonulni, miközben elveszett a hozzájuk beosztott 8 cm-es légvédelmi löveg és a légvédelmi gépágyús félszakaszuk is.⁴⁰¹

Január 19-én délelőtt Alekszejevka-Nyikolajevka irányából szovjet harckocsik és gépkocsik tűntek fel. A légvédelmi tüzerek közelre bevárták őket és összpontosított tűzcsapásukkal kilőtték a három élharckocsit, valamint több teherautót, mire a szovjet oszlop visszafordult. A nagy hideg, az élelmiszer-, és kötszerhiány miatt Csukás alezredes – mivel a jelentett német erőknek még nyoma sem volt – 13 órára ismét kiadta a kitörési parancsot Podszerednye irányába. A meginduló támadásról így írt egy korabeli feldolgozás:

„Az áttörő repülőcsoport Dósa százados vezetésével a falu szélén ÉD-i irányban húzódó mély horhosban gyülekezik és a légvédelmi gépágyúk pontosan 13 órakor megnyitják a tüzet Podszerednoje községre. Már az első lövések után pár ház kigyullad és a támadóhullámok minden oldalról előrelendülnek. Sűrű puskaropogás, szólnak a géppuskák és a légvédelmi gépágyúk szünet nélkül lövik a falut. A támadás nyílt terepen folyik és alig haladt előre párszáz métert, amikor a túloldaltól megszólalnak a szovjet aknavetőök. Pokoli robbanások rázzák meg a levegőt és a támadók soraiban emeletes földgejzírek szöknek a magasba. A támadás pillanatra megtorpan, azután már ismét minden oldalról rohannak előre a levegő katonái. Az elhárító tűz nagyon erős, nagyok a veszteségek és a falu északi kijáratából most rengeteg orosz özönlik kifelé. A támadó jobbszárnyat bekerítés veszélye fenyegeti. Ezt látva a jobbszárny megáll, de a szörnyű aknavetőtüzet nem lehet egyhelyben állni, az emberek

⁴⁰⁰ Járomy: i.m. 250. o.

⁴⁰¹ Uo. 251-252. o., Ilovszkoje védelme 1943. január havában. In: M.Sz. 1944. március 1. 6. o.

egymás után szökellnek visszafelé. A fedezet nélküli nyílt terepen megakad a támadás. A géppuskák veszettük kelepelnek, fedezik a visszavonulókat, mindenki érzi, hogy a kitörés nem sikerült. Kesztyűben nem lehet jól tüzelni, viszont a meztelen kezek pillanatok alatt megfagynak. Az egyik géppuskalövész elhullott ló gőzölgő beleibe dugja megfagyott kezeit, aztán visszaugrik géppuskájához és tovább ontja sorozatait a bolsevisták felé. Dósa százados hirtelen felkiált, azután elvágódik. Nyakából erősen ömlik a vér. Nyaklövés. Ketten is húzgálják hátrafelé a kötözőhelyre. A másik géppuska mellett akna robban. Hatalmas földhányás kavarog a helyén. A göröngyök visszahullanak, a lövész megmozdul, odakúszik a felborult géppuskájához, fáradt mozdulatokkal helyreigazítja, azután megnyomja a löbillentyűt és vég nélküli sorozatokat tüzel tovább. Arca csupa korom és véres seb. Szemei csukva vannak (...) A repülő kitérési kísérlete a hatalmas szovjet túlerővel szemben alig 2-300 méterre a szovjet állások előtt összeomlik és a támadás vérbe fullad.”⁴⁰²

A repülőcsoport közel 50 halottat – köztük Csukás Kálmán alezredest, akivel aknatalálat végzett és Mátyus Béla mérnök századost –, valamint mintegy 100 sebesültet veszített. Egyedül a kitérő erők éleinek sikerült az úton áttörniük Kurucz György századosnak, a légvédelmi tüzércsoport parancsnokának vezetésével két gépágyúval. A többiek visszavonultak Ilovszkojéra, a parancsnokságot a rendkívül erélyes Heppes Aladár százados vette át és újra elfoglalták már kiürített körvédelmi állásaikat. A csoport ereje ekkor mintegy 600 fő repülőkatona, 4000 visszavonuló honvéd, 1000 sebesült - ebből 300 súlyos -, 30 teherautó és 300-400 fogatolt jármű volt. Estefelé érkezett be a faluba a már korábban jelzett, Cramer hadtesthez tartozó német 26. gyaloghadosztály (parancsnok Friedrich Wiese altábornagy) elővédje.⁴⁰³

Január 20-án a rendkívül súlyos helyzet miatt, mely a hadsereg arcvonalán kialakult, a magyar 2. hadsereg vezérkari főnökének a felderítési eredményre mindenképp szüksége volt, ezért két távolfelderítő személyzet a 100 méteres felhőalap ellenére, alacsonyrepülésben kellett, hogy bevetésre menjen. A veszélyesnek ígérkező feladatra Hollós százados részben maga ment, a másik gép parancsnoka Németh Endre főhadnagy volt. Németh főhadnagy már az ejtőernyőket sem rakatta be He-111-esébe a kis repülési magasság miatt és az oxigénpalackokat is kiüríttette, nehogy a légvédelmi tűzben az azokat ért ellenséges találat miatt bekövetkező robbanás végezzen a géppel. Németh főhadnagy így emlékezett a bevetésre:

„Beszállunk a gépbe, indulás. 25-50 m magasan repülünk kelet felé. Hamarosan elérjük az Oskol folyó völgyét, megpillantom az előttem ferdén haladó vasútvonalat és ráfordulok

⁴⁰² Járomy: i.m. 253-254. o.

⁴⁰³ Uo. 255-256. o., Ilovszkoje védelme 1943. január havában. In: M. Sz. 1944. március 15. 6. o.

Walujkire. Pilótámat utasítom, hogy olyan alacsonyan repüljön, amilyen alacsonyan csak tud és használjon ki minden kis mélyedést a rejtőzésre. Mind közelebb ereszkedünk a talajhoz és általában 1-2 méteren suhanunk át a kihaltak látszó vidék felett. Elérjük Walujkit, az utcákon semmi mozgás, de a város déli kijáratánál orosz lovas járőrt pillantok meg. Észbe sem kaphattak, máris átrepültünk a fejük fölött. Ez az előnye az alacsony repülésnek. A vasútmentén továbbrepülünk Ostrogosk felé (...) Most továbbrepülünk Korotojak felé. Egy domb mögül hirtelen bukkanunk elő és előttünk szovjet gépkocsikat látok. Megnyomom a löbbillentyűt, látom az ijedt arcokat, ahogy géppuskám tüzére szanaszét ugrálnak a gépkocsikról. De az orosz nem lehet rossz katona, mert azonnal vissza is fordulnak és pisztollyal, puskával tüzelnek felém. Valamit emelkedik a felhőalap – lehet úgy 5-600 méter körül -, de mi mégis inkább földközépen maradunk, így nehezebb észrevenni bennünket. Rászaladunk a Donra és most észak felé fordulunk, Jariw irányába irgalmatlan gépágyútűz fogad bennünket, kénytelen vagyok elfordulni az út felé, ahol szovjet gépkocsik közelednek. Az egyik gépkocsi vezetője leugrik az ülésről és puskájából tüzel ránk. Teljes dobot ráeresztek. Valószínűleg benzineskocsi lehetett, mert rögtön kigyulladt. Mindenfelé irtózatossárcok nyomait látom. Összeégett gépkocsik, elhagyott állások és rengeteg hulla mindenfelé.

Északnyugat felé fordulunk, hogy azokat a helyeket keressük fel, ahol most a harcok dúlnak. Ebben a pillanatban rádióssom – Koczka őrmester – jelenti, hogy két szovjet vadász közeledik hátulról. El sem akarom hinni. Ebben a rossz időben lehetetlennek tartottam a vadászokkal való találkozást. Nincs más hátra, mint fölhúzni, bele a felhőbe. Most döbbenek csak rá, hogy az ejtőernyőket otthon hagytuk. Igen kellemetlen érzés vesz erőt rajtam, a két vadász már támad, foszforcsíkok füstölögnek gépünk körül és két reccsenés jelzi, hogy gépünket találat érte. Óráknak tűnik az a pillanat, amíg a felhőt elérjük. Rádióssom elmondja, hogy a két szovjet vadász nagyon komolyan támadott, az egyik még a felhőben is jött utánunk egy darabig (...) Nyugati irányba repülünk, hogy az Oskol völgyénél támpontot kapjak a tájékozódáshoz, nemsokára a felhő alá merülünk és a folyóvölgytől újra kezdem a kelet felé való repülést. Ismét lemegyünk a talajig és 1-2 méteren repülve, visszatérünk oda, ahol a felderítést abbahagytuk.

A Don mentén egy körülzárt magyar csoportra bukkanunk. Rettenetes így fölülről látni az elkínzott arcokat, ahogy ebben a dermesztő hidegben, derékig érő hóban harcolnak a szörnyű túlerővel szemben. Géppuskáink állandóan szólnak, de ránk is mindenhol tüzelnek. Pisztolytól kezdve gépágyúig mindenféle tüzfegyverrel lő minket az orosz.

Sohasem fogom elfelejteni azt a megrázó jelenetet, amit az egyik körülzárt magyar csoportnál láttam. A kis csoport hős katonái talán az utolsó lőszerüket lövik el és mellettük az egyik bajtársuk sebesülten, a mély hóban, cél nélkül tántorog.”⁴⁰⁴

A magyar III. hadtest állásai felett járva szovjet gépágyútűzben a jobb motor vízhűtője megsérült és le kellett állítani, hogy ne károsodjon a Daimler-Benz motor. Cseh Lajos törzsőrmester, a gép pilótája felhúzta a Heinkelt 300 méterre és a sérült motort leállította, majd egy motorral visszafordultak és simán leszálltak Harkovban.⁴⁰⁵

A nap folyamán az ilovszkojei gyűrűben pihentek a bekerített repülőerők, mivel a főerővel beérkezett német 26. gyaloghadosztály gyakorlatilag felmentette őket.

Január 21-én hajnalra a német gyaloghadosztály - heves harcok után - sikeresen feltörte Podszerednye felé az Ilovszkojét körülvevő gyűrűt és megindult nyugatra. A magyarok közül e napon csak a súlyos sebesültek soroltak be a német oszlopba. A délelőtti órákban érkezett be Ilovszkojéra Heszlényi József altábornagy, a IV. hadtest parancsnoka, aki a következő – kicsit túldramatizált - szavakkal köszönte meg Heppes Aladárnak a repülőcsoport helytállását:

„A magyar hadtörténelem e sötét napjaiban egyetlen messze fénylő reménysugár a maroknyi repülőkatona hősi kitartása.”⁴⁰⁶

A földi harcokban nyújtott kiemelkedő repülőteljesítményekről szólva mindenképpen meg kell említeni a magyar 1. tábori páncélosadosztály gépkocsizó lövészalakulatait is, melyekben jelentős számú ejtőernyős tiszt és altiszt - akiket harci tapasztalatok szerzésére küldtek ki - vett részt az 1942/43-as harcokban, kimagasló teljesítményt nyújtva.

Január 22-én reggel 8:30-kor sorolt be oszlopával Heppes Aladár százados a német hadosztály alakulatai közé és kezdte meg a kivonulást Ilovszkojéről, utóvédként.⁴⁰⁷

Január 24-ével vonták ki hivatalosan az első vonalból a magyar 2. hadsereget, bár egyes alegységei február elejéig még részt vettek a harcban. Fontosnak tartom megjegyezni, hogy a magyar 2. hadsereg hadműveleti területéről való kivonásával csak megszálló erők maradtak a keleti hadszíntéren a repülődandár mellett és bár ezek a hátsó területeken megszálló feladatokat teljesítő alakulatok is harcérintkezésbe kerültek néha az első vonalbeli szovjet csapatokkal - illetve ők is vívták a maguk igen komoly háborúját a partizánok ellen -, az első vonalban a keleti harctéren magyar részről 1943. februártól csak a repülők voltak és ez 1944. tavaszáig így is maradt.

⁴⁰⁴ Járomy: i.m. 261-263. o.

⁴⁰⁵ Uo. 264. o.

⁴⁰⁶ Járomy: i.m. 257. o., Ilovszkoje védelme 1943. január havában. In: M. Sz. 1944. március 15. 34-36. o.

⁴⁰⁷ Járomy: i.m. 257. o.

Február 7-én a távolfelderítők Harkov kiürítése miatt Poltavára települtek át, majd innen 12-én Boriszpolba. Másnap a vadászok is visszatelepültek Poltavára.⁴⁰⁸

Február 11-én és 12-én a szállítószázad Ju 52-esei napi három fordulóval segítettek áttelepíteni a távolfelderítők anyagát Poltaváról Boriszpolba 300 főt és nagy mennyiségű anyagot átszállítva.⁴⁰⁹

A visszavonulás miatt a 4/1. bombázószázad He 111-es átképzésen lévő hajózoí 1943. február 16-án Poltaváról Vinnyicára települtek át, követve a IV./KG 27-et, de a németek hamarosan bejelentették, hogy nem érdemes folytatni az átképzést a típusra, a He 111 helyett inkább a Ju 88-ast ajánlották, melyre az átképző alakulat Dél-Franciaországban, a Marseille-től ÉNY-ra 40 km-re lévő Istresben volt. A század Magyarországon keresztül meg is indult az átképzésre. Mivel ez a típus zuhanóbombázó volt és Inokai András századost sérült szeme miatt nem engedték zuhanóbombázó kiképzésre, a század megbízott parancsnoka Ghyczy Tihamér főhadnagy lett.⁴¹⁰

Február második felében az időjárás javulásával, illetve a folyamatos visszavonulást követő megállapodás következtében a magyar légierő harci alakulatainak – a vadászbombázóknak és a távolfelderítőknek – ismét megnőtt az aktivitása. A távolfelderítők ezen időszakban négy gépet vesztek részben baleset, részben ellenséges behatás következtében, de csak egy fő hajózo veszette életét: február 20-án Satzger Keresztély százados személyzetének gépe ellenséges találat következtében kényszerleszállt és összetört, a hajózo lövész, Kardos József őrmester életét veszette.

A vadászbombázók február végén két gépüket veszítették el - 24-én és 28-án - ellenséges találat következtében, a pilóta mindkét esetben Tarnay Sándor őrmester volt, aki a lelövéseket karcolás nélkül megúsza. Második, február 28-ai lelövésére így emlékezett naplójában a pilóta:

*„Reggel elég jó időben tizenkét orosz repülőgép alacsony támadással végiggéppuskázta repülőterünket. Mindegyik ellenséges gépet lelőttük. Délután K. J. (Kőhalmy János – B. Cs.) hadnaggyal bombáztunk. Engem megint eltaláltak. Kényszerleszálltam majdnem a muszkák közé.”*⁴¹¹

⁴⁰⁸ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 80. o.

⁴⁰⁹ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 59. és 109. o., Gaál Gyula: Szárnyas Szállítók. In: M. Sz. Évk. 1981. 6. o.

⁴¹⁰ Inokai: i. m. II. rész. 25. o., Ghyczy Tihamér: Zuhannak végre a Boszorkányok! In: M. Sz. Évk. 1981. 36. o.

⁴¹¹ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 95. o.

2. Az erőgyűjtés időszaka, illetve a harctéren bevetett alakulatok teljes átképzése német repülőgépanyagra

A következő néhány hétben a németeknek sikerült visszaszorítaniuk a szovjet csapatokat, Harkovot is ismét elfoglalták és az első vonal ebben a térségben hosszú hónapokig megmerevedett.

Március 20-án ünnepelte a távfelderítő osztály a 300. bevetését. Ezek során az utóbbi hetekben több tonna bombát is ledobtak: 1943. elején vezették be náluk azt a „támadófelderítés”-nek nevezett bevetési formát, mikor a gépek külső bombafelfüggesztőkkel általában két db 250 kg-os bombát is magukkal vittek felderítő feladataikra és ezeket a mutakozó célokra kellett ledobniuk. Mivel a Ju 88-as gépek távfelderítő változatai nem rendelkeztek bombacélzó készülékkel, ezeknek a támadásoknak a hatásai is szerényeknek voltak mondhatók.⁴¹²

Március 21-én délelőtt az egyik távfelderítőgépet Kurszk közelében két szovjet vadászgép támadta meg, melyek közül a személyzet egyet lelőtt.⁴¹³

Március 25-én néhány bevetésről visszatérő magyar Bf 109-es már Harkov egyik repülőterén szállt le, de az alá volt aknázva. A gépek így ismét felemelkedtek, de mivel időközben besötétedett, Kijev mellett hasra szálltak. E napon váltotta Fráter ezredes Illy Sándor vk. ezredes a repülőandár élén.⁴¹⁴

Március 31-én a vadászok, akik a hó folyamán közel 50, többségében vadászbombázó bevetést repültek, végül átköltöztek át Harkovba, ahol a következő öt hónapot töltötték, hamarosan a távfelderítők is követték őket.⁴¹⁵

Március folyamán a szállítószázad nagyon sok bevetést repült a Harkov-Poltava-Kijev vonalon oda-vissza, a két harcoló alakulat földi részének áttelepülését segítő.⁴¹⁶

Márciussal kapcsolatos említésre méltó hír még, hogy Magyarországon keresztül haladó szerelvényükkel a 4/1. bombázószázad állománya e hónap elején ért a Marseille melletti Istresbe, Ju 88-as átképzésük színhelyére, a IV./KG 3-hoz (parancsnok Paul Breu őrnagy).

A század megfigyelőtisztjei közül 6 pilóta végzettségű is volt, így 19 pilótát (Schiller őrnagy, 12 pilóta és 6 megfigyelő) jelentettek be mint átképzendő pilótát, emellett

⁴¹² Uo. 59. o.

⁴¹³ Uo.

⁴¹⁴ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 95. o., Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység In: M. Sz. Évk. 1989. 57. o.

⁴¹⁵ Az 1/1. vadászszázad naplókivonata (másolat a szerző birtokában), Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 95. o.

⁴¹⁶ Pirity: i. m. 213-215. o.

természetesen az egész hajózó és földi állomány megkapta a típusátképzést a saját feladataikra. Az alakulat 5 gépet kapott az átképzésre. Kétnapos elméleti előkészítés után március 10-én repültek először. Április 20-áig tartott a vándorrepülésekkel tarkított átképzés a kötelékben való zuhanás begyakorlásáig. Az átképzés során egyébként a magyar személyzetek nemhogy gépet nem törtek össze, de olyan mély benyomást tettek német oktatóikra, hogy azok azt hitték, ez egy speciális repülónapi bemutató alakulat. Mindenesetre a magyar személyzetek nemcsak a repülőtudásukkal tettek mély benyomást a németekre Franciaországban, hanem azzal is, hogy a magyar kormány szigorú kikötése alapján nem voltak hajlandók a nyugati szövetségesek elleni bevetéseken részt venni, amit a németek nagyon megrökönyödve vettek tudomásul.⁴¹⁷

A magyar személyzetek egyébként az új típusal tökéletesen meg voltak elégedve, ahogy az egyik pilóta írta: „*A Ju 88 A-4-es típus az öreg Capronik után olyan volt, mint egy álom!*”⁴¹⁸

Von Mannteufel ezredes, Luftflotte 4-től a keleti harctéren bevetett magyar repülőkhöz vezényelt összekötőtörzs új parancsnoka többször is sürgette a kiképzés befejezését és a magyar század harcba vetését.⁴¹⁹

Április elejére a távolfelderítők megmaradt két, kamerákkal felszerelt He 111-esét futárszolgálatra vezényelték a repülődandárnál, így a Ju 88-ashoz képest lassú és huzatos gépek befejezték harctéri szolgálatukat a magyar távolfelderítőknél.

Április 2-án indult el vasúti szállítással egy újabb magyar bombázóalakulat a Ju 88-as átképzésre Istresbe: a Czékus Ferenc őrnagy vezette 3. bombázóosztály. Az alakulat – mivel a 3/2. bombázószázad nem volt feltöltve – gyakorlatilag a 3/1. bombázószázadot (parancsnok Sándor Béla százados) és egy osztályparancsnoki rajt küldött ki az átképzésre – összesen 15 gépszemélyzetet -, továbbá a dr. Ádám László százados által vezetett üzemi század egy részét.⁴²⁰

Az istresi kiképzéssel kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy a hajózókkal indulás előtt ez esetben is kitöltettek egy nyilatkozatot, mely szerint Franciaországban a nyugati szövetségesek ellen – ha ilyen német kérés érkezik is – nem vesznek részt bevetéseken.⁴²¹

Ujszászy György százados április 13-án repült Harkovba, hogy az 1/1. vadászszázad parancsnokságát véglegesen átvegye. Hamarosan követték átképzett pilótái is. Közben

⁴¹⁷ Ghyczy Tihamér: Zuhannak végre a Boszorkányok! In: M. Sz. Évk. 1981. 37. o., Magyar-brit titkos tárgyalások (összeáll.: Juhász Gyula) Kossuth, Budapest, 1978. 204. o.

⁴¹⁸ Bajsa Andor: Emlékezetes dátum: 1943. május 27. In: M. Sz. Évk. 1986. 70. o.

⁴¹⁹ Ghyczy Tihamér: Zuhannak végre a Boszorkányok! In: M. Sz. Évk. 1981. 38. o.

⁴²⁰ Nagymarosy Tibor-Guthy Zoltán-Homér Imre: Tovább zuhannak a „Boszorkányok”. In: M. Sz. Évk. 1987. 57. o.

⁴²¹ Dr. Czehe János szíves közlése.

Umanyan intenzíven folyt az 5/2. vadászszázad pilótáinak és műszaki személyzetének Messerschmitt Bf 109-es átképzése is. E nap kora délutánján indult el a hadműveleti területre Kecskemét vasúti pályaudvaráról a Telbisz Imre százados vezette 3/1. közelfelderítő század hajózó és földi állománya is, akik három nappal később érkeztek Proszkurovba, ahol megkezdődött átképzésük a korszerű Fw 189-es típusra.⁴²²

Áprilisban az 1/1. vadászszázad jóval több, mint 60 bevetést repült.⁴²³

A hónap végén a magyar vadászok hosszú idő után ismét találkoztak szovjet repülőgépekkel a levegőben és több légi győzelmet is arattak. Joachim Kirschner főhadnagy, az 5./JG 3 parancsnoka egy alkalommal – április 26. - magával vitte Ujszászy századost egy alkonyati bevetésre, amikor mélyen szovjet terület felett keletről megközelítettek egy ellenséges repülőteret, beálltak a leszállásban lévő gépek mögé és Kirschner lelőtte az egyiket. Ezután mindketten végiglőtték a repülőteret és visszatértek Harkovba. Április 27-én a bevetést megismételték, azzal a különbséggel, hogy most Kirschner kísérte Ujszászyt, aki lelőtt egy Il-2-est. Másnap, 28-án az akciót megismételték, Ujszászy áldozata ekkor egy La-5-ös vadászgép volt.⁴²⁴

Április 29-én reggel vadász kísérettel repülő szovjet Boston bombázók próbálták Harkovot támadni. Az ülőkészültségben lévő két magyar géppár: Bejczy József főhadnagy és kísérője, Fábián István szakaszvezető; valamint Tarnay Sándor őrmester és kísérője, Kereki Károly őrmester került bevetésre a behatólok ellen. A kelet felé emelkedő, majd északnak forduló Bejczy főhadnagyot a földön robbanó bombák, majd a légvédelmi tűz vezette egy 3000 m-en repülő bombázóra. A pilóta így emlékezett a légi harcra:

„Az orosz gép fölé emelkedtem és (...) tüzeltem rá minden fegyveremmel, de néhány pillanat múlva bosszankodva kellett tapasztalnom, hogy elszakadt gépágyúmnak a hevedere. A szovjet repülő nehéz géppuskája pedig alulról szabályszerűen lőtt rám. Most már csak azért is ott maradtam és géppuskáimmal igyekeztem viszonyozni a tüzet. Egy-két percig kitűnően feküdtek lövéseim és már-már megörültem, amikor az orosz gép bal motorja halvány csíkban füstölni kezdett. Aztán a nagytestű bombázó az orrára fordulva, zuhanásba ment át és az így felnövekvő sebességgel elmenekült. Ekkor érkezett a közelbe F. szakaszvezető, a kísérőm és ő is odasózott egy párat gépágyújával. Az biztos, hogy ez az »Iván« egyhamar nem fog a sok találat miatt légítámadásban részt venni.”⁴²⁵

Tarnay Sándor őrmester szerencsésebb volt egy másik Boston bombázóval:

⁴²² Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység In: M. Sz. Évk. 1989. 58. o., Suttai Koppány János: A „Pegazus” századdal a fronton. In: M. Sz. Évk. 1993/94. 162-163. o.

⁴²³ Az 1/1. vadászszázad naplókivonata.

⁴²⁴ Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység In: M. Sz. Évk. 1989. 58. o.

⁴²⁵ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 68-69. o.

„Amikor hallottam, hogy a szovjet gépek 6000 méternyire vannak a város fölött a felhők mögött rejtőzködve, én is felemelkedtem, amennyire meredeken csak lehetett. Mögöttem kúszott K. K. őrmester is. Ezzel a »Gurigával« (Kereki Károly őrmester beceneve – B. Cs.) egy-két szót váltottunk rádiónk segítségével és közöltük egymással, hogy egyelőre egyikünk sem lát ellenséges gépet. Fent keringve, nemsokára rátaláltam a levegőben megjelenő pamacsok, vagyis robbanó légvédelmi lövedékek közelében két szovjet repülőgépre. Az egyik bombázó volt, a másik pedig vadász.

Nyilván azok is tudomást szereztek rólunk, mert hamarosan előre nyomták az orrukat és zuhanórepüléssel odébb akartak állni. Üldözőbe vettem a testes bombázót. »Guriga« kissé hátrább biztosította a hátamat az esetleges váratlan támadás ellen. Én is zuhanásba vittem a gépemet és az eképp megnövekedett, mintegy 600 kilométeres sebességgel sikerült utolérnem az orosz bombázót. Egy jól ülő sorozattal lövedékeim elnémították a szovjet gépen hátul fönt ülő lövést és így most már a legnagyobb lelki nyugalommal céloztam meg a gépágyú és a két géppuska összpontosított tüzével a bombázó szárnyában elhelyezett benzintankot és a motort. Pár pillanat múlva az »Iván« füstölni kezdett, a füst egyre sötétebb lett és hamarosan lángba borult a motor és a fél szárny. Zuhant a gép a föld felé, mint az égből ledobott piszkos tűz. A szovjet állásoktól alig néhány méterre vágódott a földbe az égő masina.”⁴²⁶

E nap reggelén érkezett meg Harkovba a távolfelderítők egy új pilótája, Makó Tibor zászlós, aki rövid harctéri tartózkodása alatt számos „zűrös” bevetésben vett részt.⁴²⁷

A keleti hadszíntérré kiérkezett 4/1. bombázószázad május 5-től 18-áig Kalinovkán tartózkodott, ahol átvették és berepülték Ju 88-asait.⁴²⁸

Május nyolcadika a távolfelderítők számára volt rendkívül mozgalmas nap. A nap folyamán a magyar távolfelderítők hat bevetést repültek és két légi győzelmet arattak, viszont elvesztett egy személyzet és két Ju 88-as.

Elsőnek a Jakab személyzet indult 4:00 órakor, őket követték a Mersich és Gombás személyzetek 8:00 órakor. Gombás László hadnagy, megfigyelő pilótája a második bevetésére készülő Makó Tibor zászlós volt. Feladatuk az erősen védett Kupjanszk – Urazovo – Valujki - Szatrij Oszkol - Kasztornoje vasútvonal és az országút felderítése volt. Miután az első vonalaknál Csugujevnél ledobták két db 250 kg-os bombájukat egy kellemetlenkedő légvédelmi ütegre és a személyzet végrehatotta fényképező feladatát a körzetben lévő vasúti célok és repterek felett, a gép vadásztámadást kapott Kasztornoje körzetében. Gombás László hadnagy így emlékezett a nehéz percekre:

⁴²⁶ Uo. 70. o.

⁴²⁷ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 97. o.

⁴²⁸ Ghyczy Tihamér: Egy zu-bo-boszorkány élményeiből. In: M. Sz. Évk. 1982. 45. o.

„A vadászgépek gyorsan közelednek. Az egyik kikanyarodott és 2-300 méter távolságban jobbról kísér bennünket. A másik mögöttünk van, kissé magasabban repül. Izgatottan markoljuk géppuskáink agyát és várunk. Tudom, fordulónunk nem lehet, mert a jobb vadász azonnal támad, azért is repül oldalt. Jön! Megbillenti kétszer a gépet és fokozódó sebességgel támad, 200 méterre tőlünk megnyitotta a tüzet. Jól látszik gépágyúinak torkolattüze. Szinte egyszerre csattan a rádiós és az én géppuskám hangja. Rövid sorozatokban lövünk, s nyomjelző lövéseink tűzkígyói ott villognak a vadász körül. Egészen közel hozzánk kifordul, a hasát mutatja. Ezt a pillanatot kell kihasználni. »Most!« kiáltottam és pár pillanat alatt rálőttük az egész tárat. A lőporfüst mint kék köd terjed a gondolában. Két, sokat gyakorolt fogással újabb dobokat rakunk a géppuskákra. Az izgalomtól melegem van és érzem, hogy a homlokom a haube alatt izzad. Ránézek a rádiósra. Összeszorított fogaitól kifeszülnek arcán az izmok, mereven figyeli a vadászt, amely ismét mögöttünk van. Újból támad. Megint az előbbi fogadtatásban részesítjük, de most nem fordul ki, hanem beül a vezérsík mögé. Így nem tudjuk löni, mert saját gépiünket veszélyeztetjük. Alul láthatott belőle valamit a szerelő, mert ikergéppuskájának egybefolyó hangja túldörghi a motorokat is. »Húzd meg a gépet!« kiáltok a pilótának. Meghúzta, kibukkant mögöttünk a vadász alig 20 méter távolságban. Dolgoztak a géppuskáink, megszakítás nélkül lőttük, amíg egy gyors fordulóval el nem tűnt. Ezt sem próbálja meg még egyszer. Nem úszta meg szárazon ezt a támadást, az bizonyos, de sajnos mi sem. A jobb vezérsíkon tányérnyi lyuk, a kirobbant lemez úgy néz ki, mint egy salátafej. A törzsben is van találat, mondja a szerelő és a jobb tankból folyik a benzin. Ránézek az órámra. Azt hittem, fél órája harcolunk, pedig még csak öt perc telt el. »Nincs oxigénem, ellőtték« szól a pilóta, le kell menniünk alacsonyabba. Válaszolni nem tudok, mert a gép újból támad. Löni már nem tudunk, mert a pilóta fejre nyomja a gépet olyan hirtelen, hogy úgy érzem, a szívem, meg a gyomrom a torkomig felszalad. Ezt a pillanatot használta ki a másik vadász, amely eddig csak mellettünk repült. Ránk fordult. Két hatalmas csattanást hallottam a gép orrából és fagyasztó hideg, orkánszerű szél kavargott a gépben. Hátranézve látom, hogy a bombaoldó szekrény roncsai belógnak az oldalkormányig, három ablak kitört az orrban. Térképeim, ceruzák, jelzőtöltények, üres hüvelyek és mindenféle elmozdítható tárgy kavarog az 500 km-es bezúduló szélben. »Nincs semmi bajom« mondja a pilóta, de ezt már alig hallom, mert nagyot pattan a fülem, a zuhanástól beszakadt a dobhártyám. A rádiós is közbeszólt: »Megint jön!« Megmarkolom a géppuskát, olyan hideg, majdnem odafagy a kezem. A hidegtől vacogó fogakkal igyekszünk elhárítani a támadást. A jobb motorunknak vége. Találatot kapott és leállt. Azonnal vízszintesbe repülünk. »Segíts gyorsan - kiált a pilóta -, merev a lábam a hidegtől, egyedül nem tudom tartani az oldalkormányt, mert nem lehet kitrimmelni a gépet, szétlötte azt is.« Letépelem a légzőálarcomat és ülésemnek nekifeszülve, két

lábbal tartottam a kormányt. Egy motor ebben a magasságban nem bírja tartani a gépet, folyamatosan süllyedünk. Nem tudom, hol járhatunk már, de számításom szerint még legkevesebb 5 perc kell az arcvonalgig. Vajon tudjuk-e magunkat addig tartani? Támad ismét! A rádiós géppuskájának hangját elvágta egy éles csattanás.»Megsebesültem - kiált fel -, a jobb szememre nem látok!« Az előtte lévő 5 cm vastag páncélüveget szakította be egy lövés. Ahogy lenéz hozzám, látom, hogy behunyt jobb szeme, arca csupa vér. Géppuskája meggörbülve félig kifordult helyéből. Ez a vég, gondoltam magamban. Kékre-zöldre fagyunk már valamennyien, alig tudja a pilóta is megdermedt kézzel a kormányt tartani, Én sem érzem sem a kezem, sem lábaim, ujjaim nem mozognak. Fogaim összeverődnek, amint kinyitottam a számat, hogy beszéljek. 2500 méter a magasságunk. Alulról támad az egyik, jelenti a hidegtől rekedt és remegő hangon a szerelő, s a következő pillanatban már dörög is a géppuskája. Ugyanakkor felül is megszólal a géppuska. Derék rádióunk ülését átcsúsztatta az én géppuskámhoz és sebesülten, félszemmel, egy kézzel harcol tovább. Egymás után küldi a sorozatokat a támadó felé. Én már csak arra tudok gondolni, hogy fázom, még az agyamat is hidegnek érzem. De elfelejtem mindezt, amikor a rádiós felordít:»Lelőttem, ég!« Amennyire helyzetem megengedte, lenéztem a szerelő ablakához és pár pillanatra megláttam a gépet, amint fekete füsttel lángolva zuhan. Megélnékiül a szerelő is, érezni az örömet a hangjából, amint jelenti, pont egy falu mellé zuhant és felrobbant. 25 perce harcolunk, már a front felett kell lenniünk. A másik vadász még egyszer megpróbálkozott a támadással, de ez nem mer közel jönni, nem akar a párjának sorsára jutni. Kísér bennünket még egy-két percig, aztán megfordul és eltűnik. Megmenekültünk!»⁴²⁹

A súlyosan sérült Ju 88-as hasraszállt a reptéren – a ronccsá vált gépen több, mint 200 találatot számoltak meg.⁴³⁰

A Gombásékkal egyszerre felszállt Mersich Adorján százados, századparancsnok gépét is megtámadta két szovjet vadász, melyek közül az egyiket azonban a lövészek hamar lelőtték, mire a másik felhagyott a támadással. Az öt percig tartó légi harc után a személyzet folytatta félbeszakított felderítő feladatát is és azt maradéktalanul befejezve, 12:40-kor szállt le Harkovban. A magyar gép mindössze két találatot kapott a légi harcban.⁴³¹

A győztes légi harcok mellett azonban a nap tragédiát is tartogatott: a kora délután bevetésre induló egyik távolfelderítő gép Satzger Keresztély százados pilótával, Petkóczy István főhadnagy megfigyelővel, Cziczler Ferenc őrmester hajózó távirással és Gyenes Imre szakaszvezető hajózó lövésszel eltűnt. Utolsó rádiójelük a Kupjanszk és Valujki közötti szakaszcól jött. A személyzetről azóta sem érkezett semmi hír, hősi halottnak tekintendők. E

⁴²⁹ Nehéz nap a Tf. századnál. Im: M. Sz. 1944. január 1. 15-16. o.

⁴³⁰ Uo. 16. o.

⁴³¹ Uo. 77-78. o.

napon repülte első két harci bevetését a 3/1. közelfelderítő század egyik Fw 189 személyzete: a Kis Bálint Ernő főhadnagy megfigyelő, Nyakas Ferenc őrmester pilóta és Horváth Károly szakaszvezető rádióslövész személyzet repült reggel két egyórás bevetést Kijevből É felé, a Dnyeper-parti Sorokosicsi térségébe, valószínűleg az igen erős Csernyigov környéki partizán csoportok részeinek megfigyelésére.⁴³²

Május 9-én súlyos baleset történt az 1/1. vadászszázadnál: Tarnay Sándor őrmester és Gyenis Tivadar zászlós összeütközött Bjelgorod felett, miközben a Tarnayt kísérő lelkes fotós Gyenis géppárparancsnoka gépét fényképezte: a lezuhant gépekben mindketten életüket veszítették.

Május 12-én újabb személyzetet vesztek el a távolfelderítők. A Jakab Zoltán százados, Balogh Béla főhadnagy, Maloványi Sándor őrmester és Csire József őrmester személyzet gépét két szovjet vadász támadta meg ellenséges terület fölött. A hajózó távirász, Csire őrmester már az első rácsapásnál halálos fejlövést kapott és hamarosan a gép mindkét motorja is üzemképtelenné vált a kapott találatoktól, így le kellett szállniuk a szovjet vonalak mögött Sztarij Oszkoltól D-re, ahol a három túlélő néhány napos bujkálás után fogságba esett. Május 14-én a távolfelderítők arattak újabb légi győzelmet. A győztes gép pilótája, Makó Tibor zászlós ezt írta naplójába a bevetésről:

„Vitéz Cs. L. főhadnagy (Csörgey László főhadnagy – B. Cs.) megfigyelővel megyek. Borzalmas légvédelem fogad Kupjanskban. A bombákat Bjelgorodtól keletre dobjuk le. Volcsanszknál ellenséges vadászgép vesz bennünket üldözőbe. Lerázzuk magunkról. Folytatjuk feladatunkat. Mindenütt légvédelmi tűz és ismét vadászok. Hosszú ideig követnek és vadul lövöldözünk egymásra. Az egyik orosz földbe szalad. V. (valószínűleg Vargai Béla szakaszvezető hajózó szerelőről van szó – B.Cs.) lőtte le.”⁴³³

Május 16-án az eddig Umanj és Harkov között ingázó Heppes Aladár – akit május 1-vel őrnaggyá léptettek elő – végleg Harkovban maradt és az osztálytörzs is áttelepült. A hónap második felére az 5/2. vadászszázad átképzése is befejeződött: 25-én ezen század hajózoí is áttelepültek Harkovba és megkezdték bevetéseiket. Az 1/1. vadászszázad a hó folyamán 104 bevetést repült.⁴³⁴

Május 18-án ismét Makó Tibor zászlós távolfelderítőgépe került légi harcba. A pilóta ezt írta a naplójába:

„Reggel fél négykor startolunk. Eleinte szépen megy minden. A felhőzet magas, beljebb kissé alacsonyabb. Egész Kastornojéig elvégezzük a feladatot, amikor felettünk balra két vadászt

⁴³² Nyakas Ferenc őrmester Repülő Leírása (másolat a szerző birtokában).

⁴³³ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 103. o.

⁴³⁴ Az 1/1. vadászszázad naplókivonata, Gaál Gyula: Egy elpusztíthatatlan vadászegység In: M. Sz. Évk. 1989. 59. o.

*veszek észre. Ránktámadnak. Egyet a rádiós hamar lelőtt közülük. A másik veszettül jön és erősen tüzel. Megnyomom a gépet és az alattunk lévő felhőbe zuhanok. Jó nagy sebességgel ezer méterig jöttünk le és így elvesztettük az orosz vadászt. A gép elég sok találatot kapott. Nagy az öröm, mert ez a huszadik légi győzelmünk.*⁴³⁵

Május 19-én települt át a 4/1. bombázószázad a Harkov DNY-on lévő vojcsenkói repülőtérre. Ez a repülőtér a Donyec mentén húzódó arcvonaltól mindössze 40 km-re volt, így a magyar bombázóknak felszállás után először nyugat felé kellett emelkedniük, hogy saját légtérben érhessek el a kellő bevetési magasságot.⁴³⁶

Május 20-án Makó zászlós újabb nehéz bevetést abszolvált a távolfelderítőknél:
*„Délben, tizenkét órakor jön a parancs, hogy önként vállalkozó végezzen alacsonyfelderítést. Megyünk. 6500 méteren repülünk a felhők felett. Szédülést érzek kétszer is. Áttörjük a felhőt. A gépen jegesedés kezdődik. Hóvihar, eső után végre 800 méteren kikerülünk a felhőgomolyagból Ilovszkoje repülőtere fölött. Lent sok gépet látunk. Egy légvédelmi telitalálatot kapott gépünk törzse. Az akkumulátor, a vezetékek, a rádió, a fényképezőgép egész tönkrementek. A benzin folyik. Hosszú repülés után nagy nehezen érünk haza. A jó Isten megint segített. A törzsön akkora a lyuk, hogy beférünk rajta. A kevés eredményt jelentjük a parancsnokságon.*⁴³⁷

Május 22-én a távolfelderítőktől a Visnyei Gábor főhadnagy megfigyelő, Székely Sándor őrmester pilóta, Kiss Róbert szakaszvezető hajózó távirász, Vargai Béla szakaszvezető hajózó szerelő személyzetet Zaporozsjéba helyezték át a német 2.(F)/100 különleges távolfelderítő századhoz. A távolfelderítő pótosztálytól viszont érkezett egy személyzet utánpótlásként a hadművelleti területre. Ezen a napon repülték meg első hivatalos bevetéseiket a 3/1. közelfelderítő század Fw 189-es gépei szovjet terület felett Harkov-Grobli repülőtéréről. A magyar század itt a német NAGr. 6 (parancsnok Heribert Rinke százados) alárendeltségében került alkalmazásra.⁴³⁸

Május 23-án a közelfelderítők elszenvedték első veszteségüket is: a Vető Károly százados megfigyelő, Székely László főhadnagy pilóta és Lakovich Nándor őrzető hajózó távirász személyzet gépét szovjet vadászok lelőtték az ellenséges vonalak mögött: a gép kényszerleszállt, Vető százados hősi halált halt, a személyzet másik két tagja sebesülten

⁴³⁵ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 103. o.

⁴³⁶ Ghyczy Tihamér: Egy zu-bo-boszorkány élményeiből. In: M. Sz. Évk. 1982. 45. o.

⁴³⁷ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 103. o.

⁴³⁸ A korábban már említett partizán terület feletti repülések is harci bevetés minősítést kaptak, de ezek voltak az első, a Vörös Hadsereg kezében lévő terület felett végrehajtott repülések a közelfelderítőknél. A NAGr. a Nahaufklärungsguppe, azaz közelfelderítő repülőosztály rövidítése.

fogságba esett. Egy további gép komolyabban - három 37 mm-es gépágyú találattal -, míg egy harmadik kissé megsérült az ellenséges légvédelem tüzeiben.⁴³⁹

A közelfelderítő Fw 189-esek a legkülönbözőbb napszakokban repültek, de jellemző volt a hajnali bevetés, amikor a szovjetek éjszakai csapatmozgásainak, átcsoportosításainak hajnalig nyúló mozzanatait igyekeztek megfigyelni. Legtöbb bevetésükön vittek magukkal 4 db 50 kg-os repeszbombát, illetve ritkán 1 kg-os gyújtóbombákat is. A bevetések többségénél röpcédulákat is vittek, melyek leszórása nem volt túl népszerű feladat, mivel azok a levegőben felhőt képezve odacsalták az ellenséges vadászokat. A ledobott röpcédulamennyiség általában 10-20 000 db volt bevetésenként, néha több (maximum 50 000 db).⁴⁴⁰

Május 23-án repülte meg első Ju 88-as harci bevetését a 4/1. bombázószázad: szép időben, hat géppel végeztek zuhanóbombázást gyülekező szovjet páncélosokra.

Május 27-én a bombázók is elvesztették első gépüket és személyzetét a Valujki - Kupjanszk vasútvonal elleni támadásnál. A „szenvető alany”, a lelőtt gép pilótája, a harmadik Ju 88-as bevetését repülő Bajsa Andor hadnagy így emlékezett az eseményekre:

„Feladat: Valujki és Kupjansk közötti vasútvonalon szovjet páncélvonal felderítése és leküzdése. Felhőalap a célterületen 200-300 méter között, tehát alacsony támadás, robbanó- és repeszbombák felfüggesztve a törzs bombatárában. A jelzett vasútvonal kb. 80-100 km-el a front mögött, a két város közti berepülendő útvonal kb. 60 km (a két város közti távolság több, mint 100 km – B. Cs.) . Valujkinál erős légvédelem, »a várost elkerülni«- szölt a parancs. Az uralkodó időjárási viszonyok miatt csak vakrepülésben teljesen kiképzett személyzetek indultak bevetésre, 10-15 perces időközökben. Sorrend: Madarász törzsőrmester, jómagam, Pajtás Laci főhadnagy, Ghyczy Tiha százados, összesen négy gép. Személyzetemben indulás előtt változás történt, régi rádiósom, Damniczky Ernő őrmester beteget jelentett, helyette egy fiatal rádiós, Czeglédi szakaszvezető (Czeglédi József őrvezető – B. Cs.) ugrott be önkéntesen. A személyzet többi tagjai, Pataky Béla főhadnagy megfigyelő és Juhász szakaszvezető (Juhász István szakaszvezető – B. Cs.) szerelő-lövész már az egész Istres-i átképzés alatt velem együtt repültek.

Madarászné után 15 perccel mi is elstartoltunk. Még meg kell jegyeznem, hogy magamat rendszerint csak a derékhevederrel kötöttem be; ennek oka az volt, hogy vállhevederrel is bekötve nehéz volt számomra a »STUVI« (STUrzVisier= zuhanó célzóképző) célzóképzőt elérni. Ennek a könnyelműségnek súlyos következményei lettek! Start után emelkedve már 200 méteren elértük a felhőalapot, behúztunk a felhőbe és kb. 800 méteren már kint is voltunk, ragyogó napsütés időben, magas felhők nélkül. A célterületet elérve

⁴³⁹ Székely László 1948. kora őszi, Lakovich Nándor 1947. nyarán tért haza a hadifogságból.

⁴⁴⁰ Németh István főhadnagy Flugbuchja (másolat a szerző birtokában), ill. Németh István szíves közlése.

áttörtünk a felhőkön; a felhőalap itt azonban még a jelzetnél is alacsonyabb volt, 150 méterig felhőfoszlányok. A célterület pontosan alattunk volt, azonban páncélvonatnak nyomát sem láttuk. A területet jól ismertem, mert 1942-ben Urashovonál - Valujkitól délre – volt kitérő szállásunk. Így északnak fordultam, irány Valujki. Urashovot elhagyva erős légvédelmi tűzbe kerültünk és mivel Valujki is előttünk volt, ezért behúztam a felhőbe, fordulás vissza délnek. Ismét lenyomtam a gépet a felhők alá. Kibukva a felhőkből erős gépágyútűz kaptunk és már hallom is a rádiós jelentését: »Hadnagy úr, ég a bal motor!« Kinéztem: találat a motor és a benzintartály között, ami erősen égett. A következőben végrehajtottam mindazt, ami ilyen esetekben szükséges: elsősorban ki a bombákkal! A törzs-bombaajtót már a rárepülés előtt nyitottuk, így a törzsbombáktól is hamar megszabadultunk. Bal motort leállítani, légcsavar vitorlaállításba, jobb motorra teljes gáz, majd oldalirányú stabilizálás. Sajnos mindez már nem sokat segített rajtunk. Túlságosan alacsonyan voltunk a dombok között, erős gyalogsági elhárító tűzben, még mindig vidáman lángoló bal motorral, enyhe süllyedésben. Kényszerleszállás! A bejelentett kényszerleszállás nem egészen terv szerint sikerült: egy közbeeső dombra ütköztünk, húzott állapotban. Mint már említettem, csak derékhevederrel voltam bekötve, így az ütközés következtében előrebukva, fejemet a műszerfalba vertem. Nagy csendesség következett, majd arra eszméltem, hogy rádiószánk fölém hajol és segíteni akar a kiszállásban. Arra kértem, hogy először megfigyelőnk, aki előrerepült a gép orrába, vigye ki a gépből. Ezalatt próbáltam kikötni magam, de sajnos nem sokat láttam, mert fejsebemből erősen folyt a vér. Mégis sikerült a még mindig égő gépből rádiószánk segítségével kikászálódnom. Hajózó szerelőnk, szegény Juhász szakaszvezető az alsó lövészteknőben maradt, utolsó pillanatig tüzelt géppuskájával, s a kényszerleszállásnál hősi halált halt. A gép mellett megkértem Czeglédi szakaszvezetőt, hogy vegyen ki kötszert az elsősegély csomagból és kösse be fejemet, amit meg is tett és most már legalább valamit láttam. Pataky Béla megfigyelőnk kábultan feküdt a gép mellett, látszólag csak kisebb fejsérülése volt; mint később kiderült, a jobb alsókarja törött el; rádiószánk sérülés nélkül úszta meg a kényszerleszállást. Hogy most mi a teendő, azt fontolgatni már nem volt időnk: orosz géppisztoly tüzet és az »igyi szudáj«-t közvetlen közeliinkben hallottuk, menekülésről szó sem lehetett. Egy orosz járőr futva érkezett és sietve elhajtott minket az égő gép mellől.”⁴⁴¹

A bevetéssel kapcsolatban kapcsolatban meg kell említeni, hogy von Mannteufel ezredes, a német összekötőtörzs parancsnoka arra tett ígéretet, hogy amíg a század komoly gyakorlatba nem jön, addig csak jó időjárás mellett, arcvonalközelbe bevetéseket repülnek.

⁴⁴¹ Bajsa Andor: Emlékezetes dátum: 1943. május 27. In: M. Sz. Évk. 1986. 70-71. o., ill veszteségi lajstrom 9. kötet.

Ehhez képest, mint fentebb látható, már az első időkben nehéz időjárási körülmények között, egyesével, mélyen ellenséges terület fölött, vadász kíséret nélkül is bevetésre kerültek a gépek.

Az elkövetkezendő szűk kéthónapos időszakban a bombázószázad feladata többségében az ellenséges vasúti szállítás bénítása volt. A május elsejével századossá előléptetett Ghyczy Tihamér – és így általánosságban a század – által támadott célpontok július 14-éig: 11 alkalommal vasútállomások, pályaudvarok, 5 esetben nyílt pályán futó vonatszerelvény, 3 esetben repülőtér, 1 esetben lőszerraktár, 7 esetben csapatösszevonások és 3 esetben ellenséges tüzérségi megfigyelő állások voltak.⁴⁴²

Május 30-án a 4/1. bombázószázad német zuhanóbombázókkal együtt nagyszabású támadást intézett Kupjanszk pályaudvara ellen. A magyar bombázógépek először alkalmazták a nagy hatóerejű 1000 kg-os rombolóbombákat a célpont ellen.⁴⁴³

E napon a vadászosztály parancsnoka, Heppes Aladár őrnagy kettős légi győzelmet aratott.⁴⁴⁴

Június legelejével kapcsolatos hír, hogy 1-jéről 2-ára virradóra Kovács Endre alezredes, a távolfelderítő osztály parancsnoka egy szovjet légitámadás során megsebesült és hazaszállításra került. Helyét az eddigi osztályparancsnok-helyettes, Tímár Gyula őrnagy vette át.⁴⁴⁵

Június 2-án reggel a 4/1. bombázószázad egy tüzérségi figyelőállás megsemmisítését kapta feladatul. Ghyczy százados így emlékezett a bevetésre:

„Az előttünk harcállásban lévő földi csapatok igénylése alapján június 2-án reggel a következő bevetési parancsot kapjuk (idézet emlékezetből!): »Az arcvonaltól kb. 6 km-nyire fekvő Artemowka falu templomtornyában az ellenség figyelőállomást épített, jó belátással saját arcvonalunk mögötti területre. Minden megmozdulásunkat azonnali jól irányzott tüzérségi tűz bénítja. Támadásával jelzett templomtornyot rombolja le!« — Ennél egyszerűbb harcászati feladatot még nem kaptunk — gondoljuk magunkban — bőven elég erre egy raj. Leszállás után kicsit szégyenkezve jelentem Schiller Móni osztályparancsnokunknak, hogy mindhárom gép összevetése a templomtérre zuhant, azt füstbe-porba burkolta, de abból a szél hatására elsőnek a torony maga bukkant elő. Nosza rajta, ezt nem tűrhetjük: Móni vezetésével 2 rajjal megismételjük a támadást. Az eredmény változatlan, a torony áll. »Tiha, vidd az összes bevethető gépet, csak nem fog ki rajtunk ez a torony?!« parancs előzi

⁴⁴² Ghyczy Tihamér: Egy zu-bo-boszorkány élményeiből. In: M. Sz. Évk. 1982. 46. o.

⁴⁴³ Uo. 47. o.

⁴⁴⁴ Kádár Gyula: A magyar vadászrepülők harca a szovjet túlerő ellen. In: M. Sz. 1943. július 15. 15. o., Uő: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 121-122. o.

⁴⁴⁵ Mint látható, a távolfelderítők ekkor még mindig osztályszervezetként voltak kint és ez így is maradt nyár végéig, holott csak egy harci századdal rendelkeztek. A távolfelderítő osztályban a sok, bevetésre nem járó, „léhűtő” törzstiszttel a hajózóknak egyébként – visszemlékezéseik alapján - számos problémájuk akadt.

meg harmadik bevetésünket. Azután már igazán nagyon letört hangulatban jelentem, hogy a templom hajója eltűnt, az egész tér csupa bombatölcsér, a torony viszont sérülten bár, de áll! Halkan még hozzáfűzöm javaslatomat, hogy egy gépnek kellene alacsonyítamadást végrehajtania. »Vállalod?« — kérdezte Móni. — »Ha nem templomtoronyról lenne szó!« — mondom szintén halkan, szinte szégyenlősen és ennyiben is maradunk. Tudomásom szerint ez volt az egyetlen sikertelenül végrehajtott feladatunk.»⁴⁴⁶

E napon érkezett ki Harkovba vasúti szállítással Czékus Ferenc őrnagy 3. bombázóosztálya. Az alakulat itt a géphiány miatt kissé vontatottan folytatta Ju 88-as átképzését - részben a 4/1. bombázószázad gépein, azok bevetési szünetei alatt -, egészen július 13-áig.⁴⁴⁷

Június 3-án repülte meg a távolfelderítő osztály az 500. harci bevetését. A bevetéseikről készített statisztika szerint az 500 bevetés során:

1700 órát töltöttek a levegőben (71 nap),

560 000 km utat repültek be (amivel az egyenlítő vonalán 14-szer körbepülhették volna a Földet),

850 000 liter (85 vagon) üzemanyagot fogyasztottak el,

60 tonna bombát dobtak le,

20 000 db lőszert lőttek ki légi harcban,

37 000 méter filmet dolgoztak fel,

mintegy 150 000 másolatot készítettek,

1 100 000 km² ellenséges területet fényképeztek le,

17 légi győzelmet arattak.

Az alábbi kitüntetéseket kapták:

7 Magyar Bronz Vitézségi Érem,

29 Magyar Kis Ezüst Vitézségi Érem,

7 Magyar Nagy Ezüst Vitézségi Érem,

15 Kormányzói Dicsérő Elismerés a hadiszalagon kardokkal (bronz Signum Laudis),

8 Újóltagos Kormányzói Dicsérő Elismerés a hadiszalagon kardokkal (ezüst Signum Laudis),

5 Magyar Érdemrend Lovagkeresztje hadiszalagon a kardokkal,

29 német II. osztályú Vaskereszt,

10 német I. osztályú Vaskereszt.⁴⁴⁸

Ha már a statisztikáknál tartunk, érdemes a szállítóktól is egy összefoglalást idézni: 1943 kora nyaráig a szállítószázad kb. 700 000 km utat tett meg, 200 000 kg tábori postát, 100

⁴⁴⁶ Ghyczy Tihamér: Egy zu-bo-boszorkány élményeiből. In: M. Sz. Évk. 1982. 46. o.

⁴⁴⁷ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 58. o.

⁴⁴⁸ Távolfelderítőink túl az 500. bevetésen! In: M. Sz. 1943. november 1. 6. o.

000 kg katonai és 10 000 kg egészségügyi anyagot, 800 sebesültet és 1700 utast szállított 1942 késő tavasza óta.⁴⁴⁹

Június 6-án betegség miatt az orvosi vizsgálatot követően hazaküldték a távolfelderítő osztály egyik pilótáját, Makó Tibor zászlóst. Makó alig több, mint egy hónapig volt a harctéren, de ezalatt három szovjet vadászgép lelovésében vett részt bevetései során.⁴⁵⁰

Június 9-én a 4/1. bombázószázad egyik Ju 88-asa találatot kapott és saját területen, Harkovnál kényszerleszálltak. Nagy Sándor százados megfigyelő, Oskó Pál hadnagy pilóta és Veszprémi Béla tizedes hajózó távirász megsebesültek, míg Panda Pál szakaszvezető hajózó szerelő hősi halált halt.⁴⁵¹

Június 11-én a 3. bombázóosztálytól egy héttel korábban gépátvételre Kijevbe vezényelt nyolc gépszemélyzetből öt gépestől visszaérkezett Harkovba, de ebből az egyik Ju 88 leszállásnál mindjárt össze is tört. A megmaradt négy géppel folytatták a kiképzést.⁴⁵²

Június közepén érkezett meg Kijevbe a Kolozsváron megalakult 2/2. zuhanóbombázó század, Korosy Jenő százados parancsnoksága alatt. Itt kapták átkezdésüket a Ju 87 D-3 típusra. A századparancsnoknak és elsőtisztjének, Lévay Győző főhadnagynak a kolozsvári búcsúztatáskor Bánfalvy István vk. ezredes, a légierő vezérkari főnöke őszintén megmondta, hogy a századot erős német nyomásra küldik ki, személyzetbeni utánpótlásra ne számítsanak, a század mint olyan, már előre le van írva, mint veszteség, ez a harci szellemet nem éppen növelő nyilatkozat azonban különösebben nem izgatta ezt a két nagyon bátor tisztet.⁴⁵³

Június 16-án a magyar és német vadászok 24 szovjet gép lelovását jelentették a szovjet harctéren. E napon tűnt el Tóth Zoltán törzsőrmester, az 5/2. vadászszázad pilótája. Eltűnése előtt volt egy igazolt légi győzelme, melyet talán e napon aratott. A pilótát valójában légi harcban lelőtték a szovjet vonalak mögött: Tóth törzsőrmester ejtőernyővel ugrott ki égő gépéből és hadifogságba esett.⁴⁵⁴

Június 17-én Fábián István szakaszvezető, egy később nagyra hivatott vadászpilóta aratta első sikerét egy szovjet repülőgép lelovásával.⁴⁵⁵

Június 19-én reggel a 3/1. közelfelderítő század gépei Malinokától délre egy kisebb feltorlódott gépjárműoszlopot vettek észre: a szovjet katonák, az álcázás mesterei valami oknál fogva nem tudták átcsoportosításaikat/szállításaikat befejezni a biztonságos sötétség leple alatt. A század 11:45-kor kilenc gépet indított a „hálás” célok ellen, melyek

⁴⁴⁹ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 107. o.

⁴⁵⁰ Uo. 105. o.

⁴⁵¹ Veszteségi lajstrom 9. kötet.

⁴⁵² Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 58. o.

⁴⁵³ Lévay Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 25-26. o.

⁴⁵⁴ A fogságból 1947. nyarán hazatért pilóta később a Néphadseregben is repült, míg 1950. nyarán egy Jak-9-es vadászgéppel halálos repülőbalesetet nem szenvedett.

⁴⁵⁵ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 81. o.

bombatámadása nyomán több teherautó megsemmisült. A magyar gépek csak néhány jelentéktelen repeszérülést szenvedtek.⁴⁵⁶

A nap folyamán a 4/1. bombázószázad célpontja eddigi általános működési területétől északra volt, egy Prohorovkától K-re lévő kis erdőben rejtett üzemanyagraktár, melyet szintén sikeresen támadott. A bevetésre így emlékezett Ghyczy százados:

„A német időjárásjelentés és prognózis a célterületre rossz, de mert saját meteorológusunk, dr. Wagner „Ricsi” hadnagy szerint a körülményeknek a célterület fölött javulnia kell: indulás mellett döntök (...) A felhők szakadozottsága valóban elég volt támadásunkhoz, a raktárt lángba borítottuk. Hiába próbáltunk utána eliszkolni, a kemény hírű szovjet vadászok elkapnak bennünket még a felhők között is. Az nyilván tiszta véletlen, hogy személyzetemnek éppen itt sikerült egy légi győzelmet szereznie. Nagyban zajlik egész kötelékünk elhárító légiharca, amikor Mazzag hangját hallom: »Kapitány úr, nézzen jobbra!« - Mintha rossz jobb-kísérőm lenne, úgy előz lassan egy szovjet vadász bennünket. Arc kifejezését is láthatnám, ha nem lógna feje mellére ejtve. Józsi és Mazzag tüze a pilótát ölte meg. Lassú merülő fordulóval átmegy zuhanásba és földre csapódását több gép személyzete jelenti. Saját veszteség nélkül szállunk le.»⁴⁵⁷

A 3/1. közelfelderítő század az első harminc repülési napon 224 bevetést hajtott végre, melynek során 35 tonna bombát dobtak le ellenséges célokra és 1500 fényképfelvételt készítettek. Néhány bevetésükön vadász kíséretet is kaptak a JG 3 Udet Messerschmittjeitől.⁴⁵⁸ Június 25-én tért vissza a távolfelderítőkhöz a Zaporozsjéba vezényelt Visnyei-személyzet. Az ott eltöltött öt hét leforgása alatt kilenc nagy hatótávolságú felderítőbevetést hajtottak végre a német 2.(F)/100 alakulat speciális törzstankkal és elektromos vezérlésű géppuskákkal felszerelt Ju 88D-1-eseivel és D-5-öseivel többek között Batumi, Szaratov és Sztálingrád térségében.

E napon szemlélte meg a Harkovban állomásozó magyar alakulatokat a légi parancsnoka, Rákosi Béla altábornagy.⁴⁵⁹

Június 26-án Szentgyörgyi Dezső törzsőrmesternél is megtört a jég. A pilóta egyéves harctéri szolgálata alatt eddig még szinte nem is találkozott közletről a szovjet gépekkel, ami miatt nem sokkal korábban úgy el volt keseredve, hogy leváltását kérte századparancsnokától, Ujszászy századostól, aki azonban a lelkére beszélt. E nap hajnalán a 92. bevetését repülő Szentgyörgyi Fábrián István szakaszvezetővel magyar bombázókat kísért. A bevetésre nem sokkal később így emlékezett:

⁴⁵⁶ Suttai Koppány János: Szemelvények a „Pegazus” század működéséből. In: M. Sz. Évk. 1995. 203-205. o.

⁴⁵⁷ Ghyczy Tihamér: Egy zu-bo-boszorkány élményeiből. In: M. Sz. Évk. 1982. 48-49. o.

⁴⁵⁸ Kecskeméti közelfelderítők az őrvonalon. In: M. Sz. 1943. július 15. 8. o.

⁴⁵⁹ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 58. o.

„A bombázókötél az arcvonaltól körülbelül negyven kilométernyire fekvő Gresnoje repülőterét támadta. Nagyon erős légvédelmi tűz fogadta őket. A bombázás után egy-két perc múlva nyolc-tíz Jak-1 mintájú orosz vadászgép támadta meg bombázóinkat. A legelső szovjet vadászt egyik bombázónk mögül rövid légi harc után lelőttem. A pilóta ejtőernyővel kiugrott, a gép elégett. Egy másik támadó ellenséges vadászt is tűz alá fogtam és amikor az orosz éles jobb fordulóval menekülni próbált, F. szakaszvezető lövedékeivel oly tökéletesen elintézte, hogy a szovjet gép dugóhúzóba esve a pilótával együtt lezuhant. Ezután az egyik orosz vadászgép hátulról támadott meg, a szakaszvezető azonban tüzelésével elkergette.”⁴⁶⁰

Később Szentgyörgyi Dezső lett a magyar légierő legeredményesebb vadászpilótája a második világháborúban.

Július elején repülte első bevetéseit a 2/2. zuhanóbombázó század, még átképzése során, partizánok ellen: Kijevből Gomelbe áttelepülve három nap alatt 22 bevetést repültek a novoszibkovi erdőben lévő partizánok ellen cementbombákkal,⁴⁶¹ melyek igen hatásosak voltak a bozotos terepen rejtőző élőerő ellen, majd visszatelepültek Kijevbe, hogy befejezzék az átképzést.⁴⁶²

Ezidőtájt ment ki a hadműveleti területre a kassai Repülőakadémia három oktatótisztje is, Békássy Antal, Papp Tibor és Scholz Miklós főhadnagyok, akik harci tapasztalatok szerzésére kerültek ki a vadászokhoz. Rövid, egy-két felszállásból álló típusátképzés után az osztálytörzsbe kerültek beosztásra. Sajnos sok gond volt az általuk kapott, erősen lehasznált állapotú gépekkel: Scholz főhadnagynak is volt egy motorleállás miatti kényszerleszállása az átképzés közben.⁴⁶³

⁴⁶⁰ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 120. o.

⁴⁶¹ Ezek a bombák cementből voltak öntve, melybe mindenféle fémhulladék volt keverve. A bomba orrában egy háromméteres rúd volt távgyújtóként működve, így a bombák mintegy 3 m-es magasságban robbantak a föld felett és a környéket valóságos leborotválták.

⁴⁶² Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 26. o.

⁴⁶³ Visszapillantás. In: M. Sz. Évk. 1987. 98. o.

3. A magyar 2. repülődandár a kurszki csatában

1943. július 5-én megindult a „Zitadelle” hadművelet Kurszk térségében, az utolsó igazán nagy volumenű német támadó offenzíva a keleti harctéren. E napon a hajnali bevetést végző magyar közelfelderítő gép, Tömő László százados megfigyelővel, Czigány Endre zászlós pilótával és Sente Győző szakaszvezető távirással felderített egy nagyobb szovjet harcokcsiösszpontosítást. Rádión jelentve a fontos felderítési adatot, a levegőben keringve bevárták a páncélosok támadására érkező német Ju 87-es Stukákat.⁴⁶⁴

A német támadó előkészületek nem maradtak rejtve a szovjet felderítés előtt sem, így e nap hajnalán nagy erejű légitámadást hajtottak végre a Harkov térségében lévő repterek ellen, a földön próbálva megsemmisíteni a térségbe összpontosított nagyszámú német repülőgépet. Kísérletük azonban véres fiaskóba torkolt, az időben riasztott német vadászok szétverték a támadó kötelékeket. A Harkov-Grobli repülőtér közelében zajlott heves légiharcra így emlékezett a közelfelderítő század egyik pilótája, Suttai Koppány János őrmester:

„Hallottuk a szomszédos vojcsenkói repülőtér Messerschmitt Bf 109-es vadászainak startolását, majd láttuk az alakulat fölzárkózását és elvonulását Belgorod irányába. Nem sokáig kellett várni. Megérkeztek az orosz Il-2-es Sturmovikok laza kötelékben, mintegy 1500-2000 m magasságban. Príma csemegének mutatkoztak a mi vadászaink számára. Akkoriban a La 5-ösök, a Jak-7-esek és az Airacobraék már jól ismertek voltak az orosz égbolton és -gyakorlott kezekben – a mi Messerschmittjeink számára is kemény diónak bizonyultak. De ezekből bizony mi nem láttunk ott egyet sem. Ahogy megfigyeltem, a Sturmovikok vadász kíséret nélkül érkeztek. Az Il-2-esek csak jöttek, jöttek, mintha zavarta volna őket valaki. Már messziről láttuk, hogy alig értek be légterünkbe, máris távozni akartak, mert felettük megjelentek vadászaink. A magassági fölényben lévő német vadászok rájuk csaptak. Hatalmas légiharc alakult ki tőlünk mintegy 1000-1500 m-re. Hullottak az orosz csatarepülők gyors egymásutánban, egyszerre többen is. Úgy tűnt, hogy az oroszok nem voltak eléggé felkészülve és meglehetősen szervezetlenek is voltak, csupán számbeli fölényük volt nyomasztó. A szétszóródott, amúgy is laza Il-2-es kötelékek gépei most már csak egyenként tűntek fel vadászaink céltáblájaként. Menekülniük szinte lehetetlen volt. Megfigyeltük: volt olyan Messerschmitt, amelynek pilótája egy percen belül két Il-2-est is lelőtt. Összeszámoltam: a szálláskörletünk előtti nagy szántóterület fölé 38 orosz gép jött be. Ezek közül csupán egy tudott elmenekülni, 37 gép ott zuhant le, némelyik felrobbant, elégett, némelyik összetört. Talán háromnegyed órán át tartott a légiharc ott, a mi környékünkön.

⁴⁶⁴ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 6. o.

*Lassan elült a zaj, elcsendesült minden, csak a lelőtt gépek roncsai meredeztek az ég felé, vagy füstölögtek. Szomorú csatakép! – Pilótasors.*⁴⁶⁵

A Harkov-Osznova repterén állomásozó távolfelderítők hasonló mészárlásnak lehettek szemtanúi a földről: 40 szovjet gép támadta repülőterüket. Ebből a magyar vadászok hetet, a német vadászok 26-ot, míg a magyar bombázók légvédelmi gépágyús szakasza 3 gépet lőtt le.⁴⁶⁶

Az 1/1. vadászszázad 5-én közvetlen reptérbiztosításra volt rendelve. Az 5/2. század bombázóbiztosításra szállt fel hajnalban. Ezen a napon aratták első légi győzelmeiket jó néhányan az eljövendő időszak nagy „ászai” közül: Debródy György és Kenyeres Miklós hadnagyok, valamint Kovács Pál őrmester is.

3:30-kor egy vadászgéppár emelkedett a levegőbe Kálmán Elemér főhadnagy és Kenyeres Miklós hadnagy pilótákkal a magyar Ju 88-as bombázók kíséretére, melyek egy ellenséges gépkocsioszlop megtámadására szálltak fel, de a várostól északra, emelkedés közben földi rádióparanccsal visszafordították őket a megjelent négy szovjet La 5-ös ellen.

Az első légi győzelmét arató Kenyeres hadnagy így emlékezett a mozgalmas bevetésre:

*„Öcsi (Kálmán Elemér főhadnagy beceneve – B. Cs.) jobbra fordul és már látom is a négy darab Lag 5 mintájú orosz vadászt. Tőlünk jobbra repülnek, kissé felettünk. Könnyű megismerni őket szép formás alakjukról és mozgékony repülési módjukról. »Támadunk!« szolt Öcsi és emelkedve fordult felénk, hogy magassági és sebességi fölényünk legyen. Az oroszok is észrevettek bennünket és fordulékonyabb gépeiket ki akarják használni. Körözni kezdenek. Öcsi közéjük zuhan. Gépágyúja és géppuskái foszforos lángot lövellnek. Az orosz leborít, hátára fekteti gépét és behúzó. Öcsi ekkor a másodikat támadja, én mögötte lépcsőzve a hátát biztosítom, hogy meg ne lepjék támadás közben. A második vöröscsillagos zuhanófordulóval próbál menekülni. Öcsi utána, én mögötte. Elég nagy még a távolság köztünk és ezért tüzünk hatástalan. Üldözzük a földig. Az orosz fordulékonyabb, földközelen kifordít alólunk. És ekkor jön az, ami a vadász életében oly fontos: a szerencse. Ahogy az előbbi gép után fordulunk, Öcsi megpillant földközelen egy páncélozott alacsony támadó és könnyűbombázó orosz gépet, amint épp városunk felé tart. Egy forduló, gépágyúsorozat közvetlen közélről a kabinra és a motortetőre és a gépből először fehér csík, majd vörös lángnyelv csap ki és egy jobb kanyarral a földre vágódik.*⁴⁶⁷

Ezután Kálmán és Kenyeres egy a nap felé emelkedő szovjet gép után indultak, de a szembetűző fény miatt elvesztették egymást, majd Kenyeres egyedül öt percig tartó

⁴⁶⁵ Suttai Koppány János: Szemelvények a „Pegazus” század működéséből. In: M. Sz. Évk. 1995. 206. o.

⁴⁶⁶ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 126. o.

⁴⁶⁷ Uo. 115-116. o.

fordulóharcot vívott két tapasztalt szovjet vadász ellen, kölcsönösen eredménytelenül, majd elszakadt tőlük. Kenyeres visszaemlékezése így folytatódik:

„Beállok egy német vadász mellé, ő is egyedül van. Mind jó bajtársak ezek a német repülők. Jól ismerjük őket, a szomszéd repülőtéren működnek. Megtámadunk hat orosz vadászt. Rögtön szétszóródnak, eredmény nincs. Az egyik leborít, én utána, alámfordul és így elvesztetem szemem elől. Repülőterünk felett egy fehérkeresztes gép húz el egyedül. Ez saját – gondolom magamban. »Halló, tőlem balra gép, zárkózz.«. Elolvasom a gép számát: 041. Ez a Palya (Kovács Pál őrmester beceneve – B. Cs.) »Halló Palya, itt Miki, zárkózz.« »Értettem, zárkózom.«

No, most keressünk valamit. A város keleti szélén húsz-harminc méteren rengeteg légvédelmi pamacs tűnik fel. Ez a legjobb útmutató. Itt vöröscsillagos gép van. »Palya utánam, támadok« Négy orosz csatarepülőgép közeledik a város felé. Kötélidegeik vannak, az biztos. Nyugodt, zárt kötelékben repülnek a gyilkos tűz ellenére. Égő halom felett repülünk el. »Ezt én lőttem le« mondja Palya, »a másikat pedig X. falu felett« Remek, neki már két légi győzelme van. Az orosz kötelék közé csapok gépemmel. A légvédelem nyugodtan tüzel tovább. A nagy izgalomban nem számít ilyenkor a saját és az ellenséges gép közelsége. Minket sem érdekel most a légvédelmi tűz, csak a négy orosz csillag. Ekkor látom, hogy elszámítottam magam. A négy szovjet gép mögött még négy gép haladt és most a két kötelék közé zuhantam. Azonban újból rám mosolyog a szerencse. A bal szélső gép elválik a többitől és én utána. Kezdődik a hajsza. Az orosz lenyom földközelsébe és a fákat átugrálva menekül. Mi mindenütt a nyomában vagyunk. Tőlem balra három német bajtárs is üldözi. Az egyik német rácsap, de nem sikerült leszedni az orosz. Most én következem. Kicsit felhúzó és oldalról, közlelről a motor elé célzok. Még nem lövök, még messzi van. Most, most minden billentyűt nyomni. Egy szempillantás alatt felrántok, hogy össze ne ütközzünk. Kicsúsztatok jobbra. Befordulok a szovjet repülőgép bal oldalára és most felülről, hátulról a kabinját lövöm. Az orosz lövész már nem lő vissza. Most közlelről a gépágyúkkal is bele. A gép megrázkódik és jobb szárnyával nekiütődik a földnek.”⁴⁶⁸

A másodiknak felszállt vadászgéppár mindkét pilótája is – Debrődy György hadnagy és Kovács Pál őrmester – eredményes volt, Kovács őrmester fel is használta minden lőszerét a két légi győzelméhez és amikor Kenyerest kísérte, fegyverei már üresek voltak, a szovjet vadászokat legfeljebb ijesztegethette volna imitált rácsapásokkal.⁴⁶⁹

⁴⁶⁸ Uo.118-119. o.

⁴⁶⁹ Uo. 119. o.

A készültségben lévő 1/1. század pilótái irigykedve nézték a légi csatát, azonban őket – ki tudja, miért – nem vetették be.⁴⁷⁰

Július 6-án reggel Heppes őrnagy segédtszjtje, Bejczy főhadnagy kíséretében szabad vadászatra indult a Harkov és Bjelgorod közötti légtérbe. 45 percig járőröztek 1500 m-es magasságban, de nem láttak ellenséges gépeket. Félúton hazafelé, Volcsanszk térségében azonban Heppes kelet felé tartó, tág térközzel repülő Il-2-eseket vett észre maga alatt. Kiszemelte az egyik, arcvonalat keresztezni akaró csatarepülőgépet és bal zuhanófordulóval 200 méterre megközelítette. Kissé magasabban vízszintes helyzetbe hozva a gépét az Il-2-esbe engedett egy sorozatot. A meglepett lövész is tüzet nyitott, de géppuskája néhány pillanat múlva elhallgatott, valószínűleg találatot kapott. Ekkor Heppes a süllyedő szovjet gép alá nyomta Messerschmittjét és 100 méterről egy hosszú sorozatot lőtt ellenfele olajhűtőjébe. A füst megjelenésével egyidejűleg az őrnagy kísérelje, Bejczy főhadnagy észrevett egy szovjet Jak-1-es vadászt, mely az őrnagy gépét készült támadni. Rádióba kiáltott figyelmeztetésére Heppes éles fordulóba rántotta gépét, de Bejczy ekkor már beült a szovjet vadász mögé és pillanatok alatt lelőtte. Az első vonalból megerősítették Bejczy áldozatának saját, Heppesének ellenséges területre zuhanását.⁴⁷¹

Ugyanakkor a reggel az 5/2. századtól szabad vadászatra felszálló két géppár egyik gépe motorhiba miatt lezuhant, Békássy Antal százados meghalt. A másik három gép közül az egyik lelőtt egy szovjet vadászt.⁴⁷²

A három oktatótszjt, Békássy, Papp és Scholtz közül egyébként egyedül Papp Tibor töltött a hadműveleti területen jelentősebb időt, mert Scholtz Miklóst 12 bevetés után hazavezényelték és át kellett vennie egy megalakuló Henschel Hs 129-es csatarepülő század parancsnokságát, mely végül nem került felállításra, mert rövid ideig tartó kiképzés után a gépeket visszaadták a németeknek.⁴⁷³

Hetedikén az Ujszászy-Fábián géppár Kurszk felé portyázva a Donyec felett repülve 300 méterrel felettük, nyugatról mintegy fél tucat keresztbe repülő La-5-öst észlelt. Felhúzott fordulóval kedvező löhelyzetbe tornázták magukat és a meglepett szovjet vadászokra csaptak. Számos találatot értek el, megjelentek a füstcsíkok, de egy pillanat múlva a szovjet vadászok ahányan voltak, annyifelé kezdtek zuhanni és eltűntek a szemek elől. Ujszászy és Fábián biztosak voltak benne, hogy legalább 3-4 lezuhant a La-5-ösök közül, de mivel konkrét becsapódást nem láttak, biztos lelövést sem jelentettek.⁴⁷⁴

⁴⁷⁰ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 84. o.

⁴⁷¹ Uo.

⁴⁷² Uo.

⁴⁷³ Visszapillantás. In: M. Sz. Évk. 1987. 98-99. o. Papp Tibor főhadnagy az 1/1. század elsőtisztjeként, három igazolt légi győzelemmel fejezte be fronttartózkodását 1943. őszén.

⁴⁷⁴ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 85. o.

Ezzel szemben a Papp főhadnagy-Szentgyörgyi törzsőrmester géppár biztosan lelőtt egy-egy La-5-öst Bjelgorod-Volcsanszk légterében. Papp főhadnagynak ez volt a második bevetése, Szentgyörgyi törzsőrmester számára viszont ez volt a századik. A légtérbiztosító feladatra bevetett páros tagjai közül Papp főhadnagy az elsőnek felbukkant La-5-ös géppár egyik tagját lőtte le, a másodikként megjelenő szovjet vadászgéppárból pedig Szentgyörgyi lőtte ki a maga áldozatát. Szentgyörgyi áldozata egy német páncélos ék harckocsijai mellett zuhant le, akik igazolták a lelövést. A törzsőrmester következő, e napi harmadik felszállása alkalmával is légi harcba került öt Boston bombázóval és néhány kísérővadással, de üzemanyag- és lőszerhiány miatt kénytelen volt a légi harcot félbeszakítani. A másik század tevékenységéről mindössze az az adat maradt fenn, hogy Debrődy hadnagy lelőtt egy Il-2-est.⁴⁷⁵

Július 8-án mindkét vadászszázad egy-egy négygépes rajt vetett be bombázóbiztosításra. A jobboldali rajt vezető Ujszászy százados előtt egészen váratlanul mintegy 100 méterre egy fehérkeresztes Bf 109-es húzott el, melyet egy vadul tüzelő La-5-ös követett szorosán. A szorult helyzetbe került magyar gép – mint később kiderült – Kenyeres hadnagy volt a másik biztosító rajból. Ujszászy a szorult helyzetben lévő bajtársát megpillantva azonnal irányt változtatott és pillanatnyi célzás után egy hosszú sorozatot lőtt ki az üldözőre, hogy céljától eltérítse. A sorozat nagyszerűen ült a célban, a szovjet gép azonnal átfordult és lassú pörgéssel zuhanni kezdett. Ujszászy elégedetten figyelte munkája eredményét de aztán döbbenet láttá, hogy az elől repülő magyar gép is zuhanásba kezdett mintegy 75 fokos szögben, Harkov irányában. Attól tartott, hogy egy sorozattal lelőtte mindkét gépet – Kenyeres Messzerét és a Lavocskint mindössze kb. 30 méter választotta el, mikor tüzet nyitott rájuk – így szovjet áldozatát magára hagyva a Messzer után iramodott majd megkönnyebbülve látta, hogy azt pilótája mintegy 300 méteres magasságban kivette a zuhanásból és folytatta útját Harkov felé. Ujszászy ezután visszafordult a bombázók felé, azokat biztosítani. A lelőtt Lavocskin sorsát nem tudták pontosan megállapítani, így ismét egy gyakorlatilag biztos légi győzelemtől esett el a század. A másik raj is jelentett egy valószínű La-5 lelövést. Kenyeres hadnagynak egyébként igen nagy szerencséje volt, mert egy lövedék szó szerint a lába között porzott el a kabinban és mikor a földön ezt kioperálták a gépből a fegyverek megállapították, hogy ez Ujszászy fegyvereiből származott. A rosszabbodó időjárás néhány napos szünetet, illetve gyenge aktivitást hozott a vadászoknál.⁴⁷⁶

⁴⁷⁵ Uo., ill. Nagy Béla: Egy magyar vadászrepülő leküzdi a balszerencsét. In: Egyedül vagyunk. 1944. február 25. 7. o.

⁴⁷⁶ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 85. o. A továbbiakban nem térnék ki minden egyes magyar légi győzelem ismertetésére, mivel azok száma gyorsan nőtt és így a terjedelmi korlátok nem teszik lehetővé több száz hasonló eset részletezését, vagy akár csak külön említését.

Július 11-én a 4/1. bombázószázad egy bevetésén, melyet Schiller őrnagy vezetett egy lőszerraktár ellen, Szíj Lajos hadnagy személyzete került bajba. A pilóta így emlékezett:

„Gépre szervezetszerű megfigyelőm helyett egy haditudósítót ültettek be, s hogy a filmezés minél jobban sikerüljön, a mi gépünk zárta a köteléket. A rossz időjárás miatt azonban nem tudtunk gyülekezni és felzárkózni. Gépem 3500 m körüli magasságban jegesedni és traverzálni (csúszni – B. Cs.) kezdett. A rádiós – akinek ez volt az első bevetése – ijedtében ledobta a hátsó kabintetőt a két géppuskával együtt, s ugrani készült. Mivel azonban nem tudta hol vagyunk, meggondolta magát s mégsem ugrott. Mi pedig csak csúsztunk és 'ferdézünk', magasságunkat veszve, amikor 700 m magasságban a jég lepattogott, s a gép ismét kormányozhatóvá vált. Az iránytű megbolondult, a rádió nem működött, a bombákat élesítés nélkül kioldottuk.

Régi 'tábori pilóta' szokás szerint vasútvonalat és vasútállomást kezdtem keresni (a pontos földrajzi helyzet meghatározására – B. Cs.). Találtam is egy állomást, de úgy megszorva bombákkal, mint a mákostészta mákkal. Tekergés közben alám került egy cik-cakkos árokvonal, az első vonal, melytől kb. 3 km-re két repülőgépet láttam a földön. Egy He 111-est, egyik szárnyában egy hatalmas lyukkal, és mellette egy Fieseler Storchot. A terület lejtősnek tetszett, a végén egy keresztbe húzódó dombvonulattal. Rájön néha az emberre a vakmerőség – kerékre szálltunk – simán.”⁴⁷⁷

A gép a leszállóhely elsimítása után, két nappal később tért vissza repülőterére.

A nap folyamán a 3. bombázóosztály egy másik gépe összetört leszállásnál, bevetésről visszatérőben.⁴⁷⁸

Július 13-án az 1/1. vadászszázad öt gépet vetett be, ezek közül kiemelkedő volt az Ujszászy-Fábián géppár szabad vadászata Bjelgorodtól északra. A két pilóta a délről jövő német támadás legszélső pontja fölött portyázott, ahol egy német 8,8 cm-es légvédelmi ágyú volt tüzelőállásban, valószínűleg páncélelhárító feladattal, körülötte néhány teherautóval. Hirtelen öt, kötelékben repülő Il-2-es bukott ki az alacsony felhőalapból és tüzet nyitottak a lövegre. A magyar géppárnak az orra előtt felbukkanó célokkal nem volt nehéz dolga. Ujszászy százados mintegy 80 m-ről a jobb oldalit találta telibe, amely a német löveget majdnem elütve a földnek csapódott. A többi gép erre beszüntette támadását és balfordulóval igyekezett vissza a felhők biztonságába. Mielőtt azonban a felhőket elérték, Ujszászynak sikerült az utolsóba mintegy 30 méterről egy sorozatot beleereszteni. Az Iljusin bal oldalából füst csapott ki, majd eltűnt a felhők között. Ujszászy a felhőalap alá nyomta gépét és pár pillanat múlva megpillantotta második áldozatát, mely égve zuhant ki a felhőből és a földbe

⁴⁷⁷ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 58-59. o.

⁴⁷⁸ Uo. 58. o.

csapódott. Fábíán szakaszvezető közben a felhők fölé emelkedett és az ott kibukkanó három Il-2-es közül felgyújtotta az egyiket. Néhány pillanat múlva Ujszászy látta ezt is a felhőből égve kizuhanva a földre vágódni. A megmaradt két Il-2-es visszabújt a felhőkbe. A lelövéseket a német tüérek igazolták.⁴⁷⁹

Július 14-től a hó végéig az 1/1. vadászszázad 17 bevetési nap keretein belül összesen 72 egyéni bevetést repült, ebből 29-et a hónap utolsó két napján.⁴⁸⁰

Július 14-én a 4/1. bombázószázad eddigi általános működési területétől délre kapott bevetési parancsot, Izjum városának északi részén gyülekező páncélosok ellen. A bevetést négy hullámban repülték, az utolsón már a 3. bombázóosztály egyelőre egyetlen, Harkov-Osznován lévő Ju 88-asa is részt vett. A személyzet tűzkeresztségről érdemes a gépparancsnok megfigyelőt, Guthy Zoltán főhadnagyot idézni:

„15 h 30-kor megkaptam a parancsot. Indulok bevetésre. Feladat: Izjuntól K-re lévő kis falu, Kapitalovka bombázása, ahol nagyobb csapatgyülekezések vannak. Háromgépes kötelékben megyünk, pk. Ghyczy Tihamér szds. 16 h 30-kor startolunk, emelkedés először a reptér felett, majd D felé 4500 m-ig. 17h 30-kor felvesszük a biztosító vadászgéppárt és irány kelet. Az idő derült, nekem kicsit buta gondolataim vannak hozzátartozókról, túlvilágról, stb. Ez úgy látszik együtt jár az első bevetéssel. 17 h 45-kor átléptük az első vonalat, lesiklottunk 3000 m-ig Kapitalovka fölé, ott kb. 70-80°-os szögben zuhanás. Hatalmas lgv. tűz fogad, egész függöny van alattunk. Bomba kioldás 17h 48-kor és éles jobb fordulóval siklunk vissza saját terület fölé. A vezérgép kb. 500 m-el előttem zuhan, zuhanásból kivételkor légvédelmi telitalálatot kap, kigyullad, égve siklik tovább és saját területen nagy füst és lángok között földet ér. Egy ejtőernyőt láttam. A harmadik gépet nem láttam sehol. Nyugati irányban, egyedül szállunk hazafelé, a Donyectől délre. Az idő továbbra is derült, a vidék szép és élni igen jó. 18 h 30-kor szállunk le, ekkorra a harmadik gép is beérkezett: ők a vezérgép fölött köröztek és látták, hogy a személyzet kiszállt a földetért gépből. Bár úgy lenne...”⁴⁸¹

Az arcvonaltól mintegy 4 km-re kényszerleszállt vezérgép személyzetéből a megfigyelő, Sárszeghi Tibor zászlós hősi halált halt, a hajózó szerelő ernyője a kis magasság miatt az utolsó pillanatban, földre érés előtt nyílt ki, így töréseket és agyrázkódást szenvedett, míg Ghyczy Tihamér századosnak kisebb arcsérülései voltak.⁴⁸²

Július 15-én egy német jelentés szerint a magyar repülőkötelékek a Miusz és a Donyec mentén folyó harcokban kitüntették magukat. Sajnos a nap folyamán mindössze a 3. bombázóosztály egy géppárjának bevetéséről vannak részletes adatok: a 3. bombázóosztály

⁴⁷⁹ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 86. o.

⁴⁸⁰ Uo., 1/1. vadászszázad naplója.

⁴⁸¹ Guthy Zoltán kéziratos feljegyzései (másolat a szerző birtokában), Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 59. o.

⁴⁸² Uo.

két Ju 88-asa igen rossz időjárási körülmények között, 16:45-kor Izjuntól K-re támadott célokat.⁴⁸³

Július közepén Kubicza János főhadnagy megfigyelő személyzete aratott légi győzelmet a távolfelderítőknél, sajnos a pontos nap ismeretlen.⁴⁸⁴

Július 16-án a 3. bombázóosztály délelőtt és késő délután is repült egy-egy bevetést Izjum vasútállomása ellen, gyenge légvédelmi tűzben.⁴⁸⁵

Július 17-én az 1. távolfelderítő század egyik Ju 88-asa szenvedett katasztrófát Harkovban: a gép egyik motorja felszállás után közvetlenül leállt és a pilóta nem tudta a nehéz gépet a levegőben tartani; az lecsúszott és orral a földre csapódott. A kabin roncsai közül kiszabadított személyzetből a megfigyelő, Vető Péter főhadnagy azonnal, a hajózó szerelő, Frank József őrzetű néhány óra múlva a kórházban életét vesztette. A távirász, Kecskeméti József szakaszvezető súlyosan, a pilóta, Posch György zászlós könnyebben sebesült meg. Ezen a napon repülte a bombázóknál első bevetését Czékus Ferenc őrnagy.⁴⁸⁶

Július 19-én a Kijevben átképzését végző 2/2. zuhanóbombázó századnál történt végzetes baleset: bombavetési gyakorlat közben Arany Miklós tizedes gépét későn kezdte kivenni a zuhanásból és földre csapódva lövésével, Tarr Ferenc szakaszvezetővel együtt repülőhalált haltak.⁴⁸⁷

Az alakulat egyik távirásza így emlékezett a balesetre:

„Gyakorló bombadobásnál a gépük nem jött ki a zuhanásból. Függőlegesen repültek neki a földnek. Földközélen mintha megkezdődött volna a kivétel, de már nem volt idejük, kb. 70 fokos szögben földnek ütköztek, a gépük robbanásszerűen szétfroccsent és nagy területen szétszóródott.”⁴⁸⁸

Az elveszett személyzet helyett Magyarországról pótlásként kikerkezett Szabó László szakaszvezető pilóta és Almási Bálint tizedes távirász. Nekik csak egy nagyon rövid kiképzésre futotta: épp csak be tudtak illeszkedni úgy-ahogy a századkötelékbe, a többi élesben kellett megtanulniuk (a korábban említetteknek megfelelően ez volt az első és utolsó személyzetbeni utánpótlás, amit a század kapott).⁴⁸⁹

Az átképzés befejeztével a század egy Ju 52-essel átrepült Nyikolajevbe és ott átvettek 11 db új Ju 87 D-3-ast és egy Ju 87 D-5-öst, mely utóbbival Korosy százados repült. A század hajózóinak létszáma azáltal is növekedett, hogy az alakulat nagy repülőtapasztalatú műszaki

⁴⁸³ Légiháború 1943. július 12-26.-ig. In: M. Sz. 1943. augusztus 1. 7. o., Guthy Zoltán kéziratos feljegyzései.

⁴⁸⁴ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 126. o. A pontos dátumot sajnos nem tudtam beazonosítani.

⁴⁸⁵ Guthy Zoltán kéziratos feljegyzései.

⁴⁸⁶ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 59. o., veszteségi lajstrom 10. kötet.

⁴⁸⁷ Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 27. o.

⁴⁸⁸ Tarlós József: Légcsavarszélben. Magánkiadás, Székesfehérvár, 1999. 96. o.

⁴⁸⁹ Uo. 96. o.

tisztje, dr. Szakály János műszaki főhadnagy jelentkezett pilótának, távirásza az alakulat orvosa, dr. Balázs István orvos zászlós lett.⁴⁹⁰

Ezekben a napokban a Ju 88-as bombázók főleg Krasznij Oszkolt támadták.⁴⁹¹

Július 22-én a vadászokat érte súlyos veszteség. A Horváth Gyula százados – Fuszek Henrik százados géppár szállt fel szabad vadászatra. Fuszek Henrik százados, az „öreg” pilóta, aki okleveles gépészmérnök volt és tavasztól a hadiműszaki törzskar állományába tartozott, aki késő tavasszal eltörte a bal karját és akinek nem is kellett volna a harctéren lennie, de mégis kint maradt, mert nagyon szerette a hazáját és úgy érezte, itt tehet érte legtöbbet - eltűnt. Információ a pontos sorsáról azóta sem érkezett, sajnos nem találtam vele kapcsolatban semmit, de a háború után sem tért haza így hősi halottnak tekintendő.⁴⁹²

Ezen a napon tért haza Ghyczy Tihamér százados is, a 4/1. bombázószázad sebesült parancsnoka.⁴⁹³

Július 23-án a 3. bombázóosztály két kötelékbevetést repült; egyet hajnalban és egyet délután. A hajnali, Krasznij Oszkol elleni bevetésről ezt írta Guthy Zoltán főhadnagy:

„12. bevetésem. Két géppel hajnalban 02 h 45-kor startoltunk. Vezérgép vagyunk, kísérőm Czehe Janika gépe (Czehe János zászlós – B. Cs.) A cél előtt 60 km-re, mintegy másfél km vastag viharfelhőbe jutottunk, a kötelék szétesett, jegesedni kezdtünk. Egyedül megyek rá a célra felhőáttöréssel és 03 h 48-kor végrehajtjuk a támadást Krasny Oskol ellen. Telitalálatok a főutcán. Légvédelem egyáltalán nem volt.

A másik gép fél óras késéssel, egy motorral jött haza, vagy 5 db különböző találat volt benne, szerencsésen megúszták komolyabb baj nélkül. Péntek van és nekik ez volt a 13. bevetésük.”⁴⁹⁴

A félórás késéssel visszatérő kísérő, Czehe János zászlós gépe ellenséges légtérben vadásztámadást kapott. Bár sikerült felhőbe húzniuk, a jobb szárnyuk gépágyútalálatoktól megsérült és a jobb motor is leállt. A légi harc alatt a rádiós teljes lőszerkészlete elfogyott. Mielőtt a felhőbe húztak volna, megfigyelték, hogy az egyik támadó vadász erősen füstölt. A gép a felhőalap alatt, mintegy 3-400 m-en, „egészségtelen körülmények között” ért haza, de a futó szerencsére rendben kijött és a leszállásnál nem volt probléma.⁴⁹⁵

Július 25-én délután repülte a közelfelderítő század az 500 bevetését. A feladatot a Németh István hadnagy megfigyelő, Csonka Pál szakaszvezető pilóta és Lócsei Andor szakaszvezető lövész személyzet repülte 18h és 18h 55 között állandó, F0+60 jelzésű

⁴⁹⁰ Lévay Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 27-28. o.

⁴⁹¹ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 59. o.

⁴⁹² A család szíves közlése nyomán.

⁴⁹³ Guthy Zoltán kéziratos feljegyzései, veszteségi lajstrom 10. kötet.

⁴⁹⁴ Guthy Zoltán kéziratos feljegyzései.

⁴⁹⁵ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 59. o., dr. Czehe János szíves közlése.

gépükkel: 2000 m-es magasságból 4 db 50 kg-os bombával, jól fekvő találatokkal támadtak egy Cserneckij K-en felderített ütegállást, majd ledobtak 20 000 db röpcédulát is.⁴⁹⁶

Július 27-én reggel az 5/2. századból az ülőkészültségben lévő Debródy-Kenyeres géppárt riasztották szovjet csatarepülőgépek ellen. Az alacsonyan lógó felhők alatt a magyar géppár szinte azonnal össze is futott a tucatnyi Il-2-essel. Manőverezésre nem nagyon volt hely és amikor egy Il-2-es szembe támadta Kenyerest, ő az ütközést elkerülendő kénytelen volt finoman még lejjebb nyomni a gépét. A rendkívül alacsonyan végrehajtott manőverből Debródy csak annyit látott, hogy a gépek keresztezik egymást, majd egy hatalmas porfelhő bukkan fel. Pár másodperc múlva örömmel látta Kenyeres gépét maga mellett elszáguldani, egy kis szépséghibával: az egyik szárny vége ív alakban fel volt hajolva. Kenyeresnek annyira le kellett mennie az ütközést elkerülendő, hogy szárnyvégével elkapta egy lakóház tetejét. Leszállás után lakonikusan annyit jegyzett meg: „*Milyen jó, hogy az ukrán parasztok nem vasbetonból építik a házaikat!*”⁴⁹⁷

Július utolsó hetében a 2/2. zuhanóbombázó szd. áttelepült Poltavára, ahol a német II./St.G. 77 (parancsnok Helmut Leicht százados) alárendeltségébe került, az osztály negyedik századaként. Poltaváról felszállva a század főleg a Harkov környéki harcokat támogatta.⁴⁹⁸

Július legvégétől – az első ismert dátum július 31. – kezdte el alkalmazni a közelfelderítő század az 50 kg-os repeszbombák helyett a nagyobb hatóerejű 70 kg-osakat (4x70 kg).⁴⁹⁹

Augusztus elején a 3. bombázóosztály gépei áttelepültek Poltavára, majd a parancsnoki raj onnan rövidesen Kijevbe, ahonnan Ahtirka és térsége ellen hajtottak végre bombatámadásokat.⁵⁰⁰

Augusztus elejétől felélénkült a légi tevékenység a kurszki déli szektorban.

A magyar szerelőknek is egyre több volt a munkájuk a sérült, üzemképtelen alkatrészek cseréjével. A tábori körülmények között, hangárok híján a munka csak nappal folyt, éjjel az intenzív szovjet repülőtevékenység miatt tilos volt világitani.⁵⁰¹

Augusztus 1-én az Ujszászy György százados - Bejczy József főhadnagy géppár vívott eredményes légiharcot. Ujszászy százados így emlékezett a bevetésre:

„Felváltva jártunk szabad vadászatra ezekben a napokban kora hajnaltól estig. Azok a földi német rádióállomások, melyek a repülőket állandóan irányították, jelezték nekünk rádión,

⁴⁹⁶ Németh István főhadnagy Flugbuchja.

⁴⁹⁷ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 86. o.

⁴⁹⁸ Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 27. o.

⁴⁹⁹ Németh István főhadnagy Flugbuchja.

⁵⁰⁰ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 62. o.

⁵⁰¹ Tóth József tizedes visszaemlékezése. HL Tgy. 3181. Tóth tizedes az 5/2. vadász üzemi század tagja volt és visszaemlékezése érdekes forrás, azonban az abban szereplő konkrét, említett dátumok többsége rossz, sőt az események egy része is.

hogy Bjelgorod fölött ellenséges bombázók vannak. Amikor abba az irányba repültünk, erős légvédelmi tüzet figyelhattunk meg. Bejczy jelezte rádióján, hogy három szovjet bombázót lát a közelben. A német légvédelmi tüzérség lövedékei már-már körülöttem is röpöködtek, s azért egy nagy fordulattal eltávolodtam. Ekkor újból hallom kísérőm hangját: »Alattunk vannak a bombázók«. A német légvédelem ugyanis eléggé szétzavarta az ellenséges gépeket. Az egyik szovjet gépet láttam most hirtelen magam előtt elég nagy távolságban. Rögtön ráeresztettem egy sorozatot, erre a légvédelmi tüzérek rögtön elhallgattak és átengedték az orosz gépeket a mi ügyködésünknek. Közeledtem a Messerschmittel az ellenséges masinához, s először a géppuskával pontosan belőttem magamat. Az orosz gép hátsó lövésze nagy igyekezettel viszonzta a tüzet. Most már csak őrá céloztam, s néhány pillanat múlva a lövész nem adott életjelt magáról. Most már nyugodtan lőttem a testes bombázóra a két géppuska és a gépágyú össztüzével. Nagyon erős páncélzata volt a szovjet bombázógépnek, nem akart leesni.

Újból Bejczy hangja hallatszott a rádión: »Gyere ide Gyurka, két orosz van körülöttem, az egyiket már lövöm is.« Később aztán kiderült, hogy ezt az orosz gépet le is lőtte Jóska barátom. Már jó messze jártunk az orosz terület fölött, mintegy 600 m magasságban. Az előttem menekülő szovjet bombázó egyre jobban közeledett a földhöz, úgyhogy már végül egész alacsonyan nyargaltunk. Üldözés közben utolértem és majdnem összeütköztünk. Ösztönösen belerántottam a kormányba és felemelkedtem (...) A hatalmas felfelé ívelés után körülbelül 1000 méteren körültekintettem, de a szovjet gépet sehol sem láttam. Hívom Bejczyt, nem válaszol. Már azt hittem, hogy lelőtték. Végül Bjelgorod felett ismét találkoztunk, megállapítottuk, hogy egyikünknek sincs már lőszere, s hazafelé menet megtárgyaltuk az egész légiharcot. A váltásunkra érkező két Messerschmitt üdvözölt bennünket a levegőben. Az egyikből Debrődy hadnagy mondja, hogy látta az általam kergetett orosz bombázót merőlegesen beleesni az erdőbe. Az egyik rádióállomás is rögtön közölte a hírt, hogy egy német rohamütegparancsnok jelentette a gép lelövését. Ez volt századunk 25. és 26. győzelme.”⁵⁰²

Augusztus elsejétől lett v. Magyarosy Sándor altábornagy a légierők parancsnoka is (a Honvédelmi Minisztérium légügyi főcsoportját 1941. ősze óta vezette) Magyarosy javaslatára ideiglenesen egybeolvasztották a légügyi főcsoportfőnöki pozíciót – mely főleg logisztikai kérdésekkel foglalkozott – és a légierő parancsnoki pozíciót. Bár a poszt betöltésére a rangban legidősebb repülőtisztet javasolta, a beosztást mégis neki adták.⁵⁰³

⁵⁰² Kádár Gyula: Beszélgetés Ujszászy György magyar lovagkeresztes vadászrepülő századossal. In: Magyarság 1943. november 14. 5. o.

⁵⁰³ Magyarosy Sándor: Emlékirataim. In: M. Sz. Évk. 1984. 20. o.

Augusztus 2-án Szűcs Farkas Árpád főhadnagy megfigyelő, Lugosi Mihály zászlós pilóta, Balázs József őrzető távírársz és Zágonyi József szakaszvezető hajózó szerelő távolfelderítő személyzet aratott légi győzelmet.⁵⁰⁴

Augusztus 3-án a kurszki déli szektorban is megindult a várt szovjet ellentámadás. A rendkívül intenzív váló légi tevékenységet jól jellemzi, hogy egyedül az 1/1. vadászszázad 58 gépbevetést repült e napon, ebből Ujszászy százados és Kőhalmy főhadnagy 10-10-el a legtöbbet. Az 5/2. vadászszázad szintén nagy számú bevetést repült. A bevetések nagy része alacsony támadással egybekötött szabadvadászat volt.

A Debrődy György hadnagy - Mátyás János szakaszvezető géppár Bjelgorodtól északra légvédelmi tüzet észlelt, majd valamivel később Debrődy észrevett egy vadász kísérettel repülő Il-2-es köteléket. A géppárparancsnok első rácsapása eredménytelen maradt és jobbra kihúzva alkalmat adott kísérőjének a támadásra: Mátyás szakaszvezető géppárusorozata nyomán egy Il-2-es kigyulladt és lezuhant. Debrődy második rácsapása nyomán sorozatai jól ültek egy újabb csatarepülőgépen, de az nem zuhant le. Debrődy egyre lejjebb nyomta ellenfelét, míg az meg nem billent és a földre nem vágódott. Ugyanekkor Debrődy géppárusorozata is felmondta a szolgálatot. A nyüzsgő vadászok miatt leváltak a kötelékről és hazaindultak. A visszaúton ismét szovjet csatarepülőökkel futottak össze és Debrődy két rácsapást végzett az egyikre, de géppuskasorozatai nem sok kárt tettek az erősen páncélozott gépben.

A másik századtól Papp főhadnagy Szentgyörgyi törzsőrmester kíséretében szintén Bjelgorodtól É-ra, reggel hét után nem sokkal észlelt szovjet csatarepülőgépeket. Az első kötelék elég távol volt és nehezen tudták volna utolérni őket, ehelyett inkább egy Bjelgorodtól NY-ra repülő, 12 gépből álló csoportra támadtak, melyre egy földi rádióállomás vezette őket. Papp főhadnagy a bal szélsőt, Szentgyörgyi törzsőrmester a jobb szélsőt támadta meg. Szentgyörgyi a fák magasságába süllyedve, alulról nyitott tüzet ellenfele sebezhető hűtőjére és sikerült is felgyújtania, miután a Sturmovik lezuhant. Papp főhadnagy szintén sikeresen támadta a maga ellenfelét.

Az osztálytörzstől Heppes őrnagy Bejczy főhadnagy kíséretében német He 111-es bombázókat kísért Bjelgorodtól ÉNY-ra, mikor Heppes jobbra alattuk egy emelkedő szovjet vadászgéppárt vett észre. Azonnal a kísérőre fordított és hetven méterről tüzet nyitott. A sorozat az orrától a kabinig hasított bele a Jak-1-esbe mely azonnal kigyulladt és zuhanni kezdett. Heppes ezután azonnal a 200 méterrel előrébb repülő szovjet vezérgépre fordult, mely egy éles jobbforduló után teljes gázzal zuhanórepülésben menekülni kezdett kelet felé. Bejczy főhadnagy látta, hogy parancsnoka a második szovjet gép után vetette magát, de nem

⁵⁰⁴ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 126. o.

akarta kíséret nélkül hagyni az ellenséges terület fölé repülő Heinkeleket, így nem követte parancsnokát.

Heppes lassan tudott csak a Jakhoz közelebb kerülni és csak akkor eszmélt rá, hogy már milyen mélyen ellenséges terület felett van, mikor a szovjet gép leszálláshoz kezdett helyezkedni. Heppes erre azonnal visszafordult, de az ismeretlen terep felett nehezen tájékozódva az üzemanyaga már nem volt elegendő a hazatéréshez: a reptértől mintegy 150 km-re északra, a Szumi-Harkov vasútvonal mellett szállt le egy mezőre, üzemanyaga utolsó cseppjeivel. A németektől kapott üzemanyaggal, néhány órással késéssel tért vissza Harkovba. A német bombázók és kísérője tanúsították a lelövést.

A Papp-Szentgyörgyi géppár délután 17 órakor már az e napi hetedik bevetését repülte: Csugujevtől D-re biztosították a 3/1. közelfelderítő század egyik Fw 189-esét. A magyar felderítőt három La-5-ös próbálta meg alulról megtámadni. Szentgyörgyi a jobb szélsőre fordult, mely zuhanórepüléssel próbált menekülni, de mikor abból földközben felvette a gépét, a mindvégig mögötte lévő Szentgyörgyi 30-40 méterről egy gépágyúsorozattal lelőtte. Ellenfele égve csapódott be egy német rádióállomás mellett, mely azonnal gratulált a lelövéshez. Ezalatt Papp főhadnagy egy másik szovjet vadással végzett.⁵⁰⁵ Ezt a napot sem úszta meg azonban veszteség nélkül a magyar repülődandár: a nap folyamán a 3. bombázórepülő osztály egyik Ju 88-asa zuhant le Limantól nyugatra 5 km-re, légvédelmi találat következtében. A teljes személyzet: Vasváry József főhadnagy megfigyelő, Máté János szakaszvezető, Kumi Ferenc szakaszvezető és Bedy Miklós őrvezető hősi halált halt.

Augusztus 4-én az egyik magyar Fw 189-es vívott furcsa légi harcot. A német osztálynak és az alárendelt magyar századnak is a földi csapatok már hetekkel korábban jelezték, hogy a szovjetek egy kényszerleszállt német Fw 189-est kijavítottak és most felderítésre használják. Természetesen a magyar személyzetek is nagyon fenték a fogukat az ellenséges gépre. A „szerencse” e napon a Tömő László százados megfigyelő, Czigány Endre zászlós pilóta, Sente Győző őrmester rádióslövész személyzetnek kedvezett. Az eseményekre így emlékezett a pilóta, Czigány zászlós:

„A jól végzett munka tudatában irány haza: Charkow-Grobli. Ekkor azonban megszólalt Sente Győző őrmester, rádiós-lövésziünk: - Z-z-z-zászlós úr! Látogatónk lesz kelet felől! Jön 'barátunk', a Bel Ami (az Fw 189-es típus közkeletű beceneve – B. Cs.). Kb. 400 m a magassági fölénye. –

- Köszönöm Győző – mondtam, s mindkettőjüket kértem: jól kössék be magukat, mert nagy hancúrozásra kell felkészülni.

⁵⁰⁵ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 87-88. o., Nagy Béla: Egy magyar vadászrepülő leküzd a balszerencsét. In: Egyedül vagyunk. 1944. február 25. 7. o.

- Már nyomja is, csap ránk! –

- Látom – feleltem és vártam még egy kicsit... a következő pillanatban erősen húzott bal fordulóval kiugrottam előle. Tömő Laci felnyögött: »Jaj! A véredényeim!«

A keleti Bel Ami nem használta ki magassági fölényéből származó sebességtöbbletét, nem törekedett magasságyerésre. Ezt nem értettem, de azt igen, hogy fordulóharcra kell kényszerítenem. Éreztem, hogy ott lesz keresnivalóm. Ezt tettem, s pillanatok alatt mögéje is kerültem. Csak három rövid sorozatot adtam le. Megfigyelőmmel együtt jól láttuk, hogy zömmel a kabin nyelte el a lövéseket. Vadul védekeztek, de lövedékeik elkerülték gépünket. Elég meredek zuhanással, magasságukat veszítve eltűntek szemünk előtt a hajnali ködben.

Hazatérésünk után jelentettük a feladat végrehajtását és a légiharcot, illetve annak valószínű kimenetelét. Hund főhadnagy, német összekötőtisztünk örült legjobban és gratulált.”⁵⁰⁶

Hamarosan azonban kiderült, hogy a gép nem a szovjetek által repült Fw 189-es volt, hanem a német NAGr. 6 egyik gépe, mely a magyar gép felderítési szektorába tévedt és a rácsapást a vétkes német személyzet szerint csak azért hajtották végre a magyar gépre, mert „üdvözölni akarták” a másik felderítőt. A német gép személyzetének mindhárom tagja megsebesült, de szerencsére egyikük sem súlyosan, így az eset inkább humoros és szerencsére nem tragikus véget ért.⁵⁰⁷

Augusztus 4-én a 3. bombázóosztály leváltotta a veszteségeket szenvedett és hosszabb harctéri szolgálattal rendelkező 4/1. bombázószázadot, emellett pedig Poltavára települtek át, csak három gépszemélyzet maradt Harkovban, melyek folyamatosan jártak bevetésekre a bjelgorodi térségben. A hónap további részében és szeptember elején a 3. bombázóosztály Ahtirka körzetében repült sorozatos bevetéseket, eddig nem tapasztalt erősségű légvédelmi tűzben.⁵⁰⁸

A vadászok ezekben a napokban igen sok bevetést repültek és nagyszámú légi győzelmet arattak, saját veszteség nélkül.

1943. augusztus elején a honi reptereken állomásozó repülőerők is részleges bevetésre kerültek: a Kovpak partizánbrigád veszélyesen megközelítette a magyar határt, emiatt a debreceni Ca 135-ös bombázókat, illetve az ungvári, WM 21-esekkel felszerelt közelfelderítőket riadókézsültségbe helyezték, majd szórványosan, több napig bevetésre is kerültek a Kárpátok túloldalán. Ezek voltak mindkét elaggott típus utolsó harci bevetései.⁵⁰⁹

Augusztus 6-án és 7-én a távolfelderítő osztály nélkülözhető részei Poltavára települtek át, mert a szovjet csapatok Bjelgorodtól D-re eléggé megközelítették Harkovot,

⁵⁰⁶ Czigány Endre kéziratos visszaemlékezése (másolat a szerző birtokában).

⁵⁰⁷ Uo.

⁵⁰⁸ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 123. o., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 62. o.

⁵⁰⁹ Homér Imre hozzászólása. In: M. Sz. évk. 1991. 232. o.

majd a közelfelderítők is visszatelepültek 150 km-rel nyugatabbra Sitnyikovkára, és a vadászok is elhagyták Harkovot.⁵¹⁰

Augusztus 7-én a 3. bombázóosztály három ízben támadott egy Harkovtól 40 km-re délre, a Donyec kanyarban lévő erdőben gyülekező szovjet csoportosulást. A harmadik alkalommal a 3/1. század hó elejével frissen őrnaggyá előléptetett parancsnoka, Sándor Béla gépe került bajba az erdő fölött. A gép megfigyelője így emlékezett a bevetésre:

„Elhatároztuk az őrnagy úrral, hogy alacsonyabban megyünk az erdő fölé, hogy jobban körülnézzünk. Kétezer méterről az erdő északi részén páncélosokat figyeltem meg. Nem lehetett már rájuk fordulni, mert közvetlenül fölöttük repültünk. Egy kör után visszamentünk arra a helyre és 700 méterig zuhanva rájuk eregettük a bombákat. Zuhanásunk közben az orosz légvédelem tűzfüggőnyt lőtt elénk. Emelkedés közben három gépágyútalálatot kaptunk. Egyet a jobb motorba, egyet a törzs közepére és egyet a bal motor közelébe. Tudtunkkal a személyzetből senki sem sebesült meg. Egy motorral igyekeztünk hazafelé. Megközelítettük Charkovot 20 kilométernyire és ettől kezdve az egyedül működő motor is kihagyott és gépünk süllyedni kezdett. A földtől 15-20 méternyire lehattunk, mikor ez a motor is leállt. Az őrnagy úr kikapcsolta a gyújtást. 160-170 kilométeres sebességgel orral a földbe mentünk. A gép felugrott és újból a földnek vágódott. A hűtővízköpeny megsérült, a víz ráfolyt a motorra és füstölt. Nem láttunk semmit. Alul a törzsön lévő teknő leszakadt és a benne tartózkodó lövész 20-30 méternyire esett. Több belső és külső törést szenvedett és a homlokán lyuk volt. Rögtön meghalt a szegény fiú. Amikor átvizsgáltuk, a lábában egy lövést is találtunk. Elszállítani már nem lehetett, ott a helyszínen temettük el a derék törzsőrmesterünket.(...) Amikor mi az erdőt bombáztuk, H. törzsőrmester (Homoki István törzsőrmester pilóta egy Ju 88C-6a rombolóval – B. Cs.) kísért bennünket gépével. A mi zuhanóbombázásunk után ő is rácsapott a célra és bombáinak kioldása után 300 méterig zuhant tovább s lőtte az orosz tüzeireket.(...) Egészen a leszállásig keringett felettünk a gépével. S amíg az őrnagy úrék a faluban voltak, H. törzsőrmesterék szálltak a saját repülőterünkre. Megható volt, hogy rohant a törzsőrmester a nyolc kilométernyire lezuhant gépünkhöz.”⁵¹¹

A hősi halált halt szerelőlövész, Perjési Gyula törzsőrmester mellett a pilóta, Sándor Béla őrnagy is megsebesült, aki agyrázkódást és zúzódásokat szenvedett. A személyzet többi tagja kisebb sérülésekkel megúszta az esetet.⁵¹²

Mikor a szovjet támadás tért nyert Harkov irányába, a 2/2. zuhanóbombázó század három napra visszatelepült Poltavára, majd még hátrébb, a Kijevtől D-re lévő Vaszilkovra. Innen először Ahtirka környékére jártak bevetésre, majd miután a szovjetek nemcsak elérték a

⁵¹⁰ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 126-127. o.

⁵¹¹ Uo. 124-125. o.

⁵¹² Uo., veszteségi lajstrom 10. kötet.

Dnyepert, hanem Cserkasszinál erős hídfőt is kiépítettek, a fő célpont a Cserkasszi hídfő lett. A század a németekkel együtt állandóan a levegőben volt, mindennap számos bevetéssel – a rekordjuk egy nap 11 bevetés volt.⁵¹³

Augusztus 13-án ismét Csörgey László főhadnagy távolfelderítőgépe került nehéz helyzetbe. A gépparancsnok így emlékezett:

„Valujki, Kupjanszk, Izjum, Csugujev fölé indultam el délelőtt 10 órakor. Láttuk a magasból, hogy Harkov erősen ég. A veszélyes helyeken csendben, 'lábujjhegyen' mentünk át. Mégis észrevettek bennünket. Az urasovoi repülőtérről két vadász szállt fel. Elég hamar sikerült nekik a közeliünkbe érniük. A fegyvereket kipróbáltuk. Egy ideig csak kísérték bennünket s azután felváltva ráncsaptak. Az elhárító tűz ellenére is állandóan támadtak, de sikerült kitérniük, úgy, hogy még nincs találat a gépünkön. Aztán egyszerre támad mind a két orosz gép. A jobboldali a mögöttem lévő géppuska alatt lévő forgószerkezetet találja el robbanólövedékével. A rádióssal (Kokavec János őrvezető⁵¹⁴ – B. Cs.) együtt mind a ketten megsebesültünk. Én a sebesüléstől a gép orrába estem, a rádiós azonban tovább kezelte a géppuskát. A bal oldalon lévő orosz géppel folytatott tűzpárbajt. Majd, gépünk farka mögül akartak lelőni bennünket. Éppen amikor kitöröltem a vért a szememből, akkor jelenti a szerelő, hogy az egyik füstölve zuhan lefelé. Utána néztem és láttam, hogy már Volcsanszk fölött vagyunk. Megismertem a jellegzetes vasúti kanyart. A másik szovjet gép tovább kísért bennünket s egészen addig, amíg az arcvonalat el nem hagytuk, állandóan lőtt. A légzőálarcom vérrel volt tele és ezért kevés oxigént szívhattam be. Múló rosszullét fogott el. Harkov után 50 kilométernyire, midőn már minden bajon túl voltunk, sebesülten elkezdtünk énekelni. Minthogy rádión jelentettük haza az esetet, repülőterünkön már várt ránk az orvos a segélykocsival.”⁵¹⁵

A vállán, arcán és kezén sérült Csörgey főhadnagyot hazaszállították kórházi kezelésre, a reptéren hasra tett felderítőgépet leselejtezték.

Augusztus közepéig a vadászok 52 igazolt légi győzelmet arattak, ennek fele vadászgép volt, másik fele Il-2-es csatarepülőgép, illetve kétmotoros bombázó. A légi győzelmek túlnyomó többségét a kurszki csata során - július 5-től - aratták. Bevetéseik száma 1942. december 26-a óta megközelítette az 1500-at. Ezek során vadászbombázó bevetéseik, illetve alacsonytámadásaik eredményeként megsemmisítettek százhatvan katonai szállást, két vasútállomást, hetvenkilenc gépkocsit, hetvennégy egyéb járművet, két mozdonyt és nyolc

⁵¹³ Lévay Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 30. o.

⁵¹⁴ Mersich Adorján századparancsnok névsorában Kokavec, a veszteségi lajstromban Kokuvetz vezetéknevvel.

⁵¹⁵ Kádár Gyula: Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943. 127-128. o.

löveget. Veszteségük ellenséges behatásra egy sebesült volt, további három pilóta eltűnt, de ők valószínűleg nem ellenséges behatásra veszték el, hanem eltévedtek.⁵¹⁶

Hozzátenném még, hogy az 1/1. vadászszázad pilótái júliusban 4, augusztus 3-10 között 31 további légi győzelmet jelentettek – ezeket szolgálati úton nem terjesztették fel elismerésre.⁵¹⁷

Ekkorra már minden bizonnyal megszületett a döntés a vadász osztálytörzs és a hosszú harctéri szolgálattal rendelkező 1/1. vadászszázad kivonásáról, majd hazaszállításáról. Az 1/1. század körülbelül augusztus közepéig repült bevetéseket, majd anyagának nagy részét és több pilótáját – Molnár László és Tóth Lajos hadnagyok, Hautzinger Sándor zászlós, Fábián István szakaszvezető, Tanács Sándor tizedes – átadta az 5/2. vadászszázadnak, mely Harkov kiürítése miatt hamarosan Poltavára, majd Kijevbe költözött.

Augusztus 19-én a VIII. Fliegerkorps napijelentése külön kiemelte a magyar Ju 87-es század eredményes működését, melynek gépei a német Grossdeutschland páncélgránátos-hadosztály helyi ellentámadásának támogatása közben *„több páncélost semmisítettek meg [bomba]telitalálataikkal és alacsony támadásaikkal gépjárműveket gyűjtöttek fel.”* A nap folyamán egyébként összesen 8 páncélos biztos, több további valószínű, illetve 90 gépjármű megsemmisítését jelentették a hadtest repülőkötelékei.⁵¹⁸

Augusztus 23-án a szovjet csapatok ismét – ezúttal végleg - visszafoglalták Harkovot. Délután a Tömő százados-Czigány zászlós közelfelderítő személyzet bevetésre került a város térségében: meg kellett állapítaniuk az előrenyomuló páncélos erők éleit, felvonulási útvonalát és általában a szovjet csapatmozgást. Tömő százados így emlékezett a nehéz bevetésre:

„Ahogy elértem az első vonalat, erős légvédelmi tűz fogadott; orosz páncélosok nyomultak előre légvédelmi tüzérségük kíséretében, akik az azok elleni támadás vagy megfigyelés elhárítását látták el. A légvédelem előli kitérést azonnal megkezdtük sebesség, irány és magasságváltoztatással. De tovább előre, az út hemzsegett a tankoktól, s ezeket meg kellett számlálnom és a típusokat felismernem. Hiába tértünk ki a tűz elől, a fekete és fehér robbanási felhők egyre közeledtek. De csak tovább előre, s minél tovább jutottunk, annál több a páncélos. A számolást már feladtam, lehetetlen lett volna mind megszámlálnom. Rádióon kiadtam a parancsot a visszafordulásra és a veszélyes terület elhagyására. Az éles forduló felében voltunk, amikor nagyot rázkódott a gép, a kormány megmerevedett és kezdtünk lefelé csúszni. Hátról a rádióslövész bementa, hogy nincs farok; ellőtték a jobb függőleges vezérsíkot.

⁵¹⁶ Uo. 114-115. o.

⁵¹⁷ Gaál Gyula: A Pumák első nyara. In: M. Sz. Évk. 1990. 89. o.

⁵¹⁸ <http://ww2.dk/articles/8flkorps.pdf>

Ketten is belekapaszkodtunk a pilótával a kormányba, próbáljuk húzni, de nem mozdul. Rugdossuk az oldalkormányt, de az is merev. Közben magasságot veszve csúszunk lefelé. A légvédelem tovább lő és most már a közepes léghárító ütegek foszforcsikjai vannak körülöttünk. A gép ismét megrázkódik – kopogás, csattogás. Találat a jobb szárnyban és a fejünk fölül eltűnt a kabin. Csak az orra maradt meg és ennek köszönhető, hogy a légnyomás nem repített ki bennünket. A motorok még sértetlenek. A pilóta leveszi a bal motorról a gázt és a jobbal kísérli meg a gépet a csúszásból kivenni. Sikerült. Most egy motorral repülünk előre, csúszunk balra, de nem veszítünk tovább sebességet. Nincs sok veszíteni valónk, a magasságmérő 1500 métert mutat. Búcsúzóul még egy találatot kapunk a bal motorba. A motor felbődül, utána elkezdi gurgulázni; ugyan még jár, de már nem húz. Ezalatt kikerülünk a légvédelem hatástüzből, éppen időben. Az első vonal azonban még előttünk volt. Vajon elérjük-e a saját területet?... Ezzel a géppel nem lehet kényszerleszállni, így kiadtam a parancsot: »Ugráshoz előkészülni«, mert a gép minden pillanatban széteshet a levegőben.

Közben a sebességünk lecsökkent a minimumra, a lebegés és átesés határán voltunk. A gép féloldalra billenve, előre és oldalt megy. Lassan átvergődünk az első vonalakon, meg vagyunk mentve. A szerencse velünk van hátszél képében, s ha ugranunk is kell, legalább nem visz át az ellenséghez. A rádiónk még működött. Rövidesen repülőterünk jelentkezett, mondván, hogy végighallgatták az egész bevetés párbeszédeit és a zuhanóbombázók már elindultak a páncélosok ellen. Az osztályparancsnok azonnal parancsot adott a kényszerleszállásra. Jelentettem, hogy nem lehet, mert képtelenek vagyunk a gépet ismét vízszintes helyzetbe hozni. Jelentettem, hogy megpróbálunk előre menni, magasságunk 1000 méter, s ha baj van, kiugrunk. A repülőtér mintegy 150 km-re volt, jelenlegi sebességünk mellett kb. egy óra (...) A motort kikapcsolni nem lehetett, mert nem volt sebesség, siklani ezzel a géppel szintén nem lehetett – tehát más nem maradt hátra, mint minimális sebességgel, egy motorral húzatva, egy kerékre leszállást végrehajtani. A gép még veszedelmesen lógott balra, tehát bal kerékre letenni jobb motorral. Én ki akartam ugratni a személyzetet leszállás előtt, de a pilóta csak ennyit mondott:

-Leteszem a gépet sértetlenül!-

Ezt a pilótának megtagadni bizalmatlanság lett volna, s ebben a pillanatban már nem a katona dolgozott bennem, hanem az ember és a barát. C. E. hadnagy fiatal gyerek volt, csaknem tíz évvel fiatalabb nálam. Még otthon magamnak neveltem, egy szobában aludtunk, együtt étkeztünk, mindig magam mellett tartottam. Ismertem minden mozdulatát, minden gondolatát. 1943-ban több, mint száz alkalommal repültem vele ellenség felett; kölcsönösen bíztunk egymásban. Néha helyet cseréltünk s én vezettem, ő pihent, amíg elszívott egy

cigarettát. Soha hibát nem csinált és vakon bízott bennem. Térképet soha nem vitt magával, ezzel is mutatva, hogy tökéletesen bízik a navigációmban.

S most rajtam a sor. Hazárdjátékos fejjel próbára tette a bizalmamat. Csak pár szót szolt, de azonnal éreztem, hogy most nem ő, de én vizsgázom. Az észszerűség a kiugrást diktálta, mert az esély igen csekély volt arra, hogy a leszállás sikerül. De itt volt mellettem a barátom, a bajtársam – s most ő kívánt valamit, amit teljesíteni kellett.

Nem gondolkoztam sokat.

-Leszállni!- adtam ki a parancsot.

Valahol a repülőtér közepén értünk földet. A leszállás nem volt éppen mintaszerű, de semmi baj sem történt. Hazaértünk.”⁵¹⁹

A magyar brit-titkos béketárgyalásokkal kapcsolatban egyébként egy e napon keltezett szigorúan titkos irat szerint az egyik legfontosabb brit követelés az lenne a magyarok felé, hogy „*az oroszországi frontról vissza kell vonni a magyar légierőt*”, amely jelenléte és tevékenysége miatt nyilván a szovjetek panaszkodtak a briteknek.⁵²⁰

Augusztus 27-én délután a Soczó Géza főhadnagy megfigyelő, Nyakas Ferenc őrmester pilóta és Győri Imre szakaszvezető távirászlövész közelfelderítő személyzet aznapi második bevetésére szállt fel sitnyikovkai repülőterükről. Nyakasnak ezek voltak az első bevetései ezzel a személyzettel, korábban 72 bevetést repült Kiss Bálint Ernő főhadnagy megfigyelővel és Horváth Károly szakaszvezető rádióossal, de a megfigyelő idegösszeroppanást kapott és hazaküldték, így került össze ez az új személyzet. A feladatuk egy szovjet páncéloscsoport gyülekezésének megfigyelése volt a Donyectól NY-ra, Izjum térségében. A célokat nem sokkal korábban német He 111-esek támadták és valószínűleg az ezekre késve riasztott szovjet vadászok egyike lepte meg alulról a magyar felderítőgépet, mely a súlyos találatok után a saját vonalakig elvergődve hasraszállt.⁵²¹

Sajnos a gyomorlövést kapott megfigyelő, Soczó Géza főhadnagy és a toroklövést kapott Győri Imre szakaszvezető a kényszerleszállás után nem sokkal belehalt sérüléseibe. Nyakas Ferenc őrmestert egy 20 mm-es gépágyúlövedék érte, mely átütötte bal fel-, majd alkarját is, rendkívül súlyos csontsérüléseket és hatalmas vérvesztést okozva. A lövedék hegye a pilóta kézcsontjában állt meg. Nyakast egy tábori kórházba szállították, ahol többszöri vérátömlesztést kapott és megkezdődött hosszú, sokhónapos vándorlása kórházi kórházra. A pilóta rendkívül súlyos karsérülésével és hatalmas vérvesztésével 45 km-t vezetett a gépet és saját területen tette hasra, szó szerint emberfeletti akaraterővel, egészen kiemelkedő hőstettet hajtva ezzel végre.

⁵¹⁹ Közelfelderítés a keleti fronton. In: Hadak Útján. 1963. január 13-14. o.

⁵²⁰ Magyar-brit titkos tárgyalások (összeáll.: Juhász Gyula). Kossuth, Budapest, 1978. 220. o.

⁵²¹ Járomy Árpád: A hazáért mindhalálig. In: M. Sz. 1944. július 1. 13-14. o.

Nyakas Ferencet századparancsnoka, Telbisz Imre százados a Magyar Arany Vitézségi Éremre terjesztette fel, de „csak” a Nagy Ezüstöt kapta meg, emellett soron kívül előléptették törzsőrmesterré.⁵²²

Augusztus 29-én a magyar zuhanóbombázó század két gépet veszett el. A II./St.G. 77-el együtt Omelivka községet támadták 1000 kg-os bombákkal, rendkívül erős légvédelmi tűzben. Jászberényi Ferenc zászlós gépe légvédelmi találatot kapott a bal szárnyába és kigyulladt, ami miatt kénytelen volt kényszerleszállást végrehajtani az első vonalaknál. A bevetésen a köteléket vezető elsőtiszt, Lévy Győző főhadnagy Ju 87-esével visszafordult, hogy saját gépére felvéve kimentse a bajba jutott személyzetet. Később így emlékezett az eseményekre:

„Egészen alacsonyan repülve végre megpillantottam Jászberényi zászlós gépét a magas fűben, egy réten. Bal szárnya füstölt, de a személyzet szemmel láthatólag nem sérült vagy sebesült meg. Azonnal lefordítottam a gépet leszálláshoz és a ládát nem messze a sérült géptől tettem le. A motort meglehetősen könnyelműen kikapcsoltam. Előtte még közöltem jobb kísérrőmmel, Csizmadia tizedessel, hogy a leszállásom után csatlakozzék a századhoz. A gépből kiugorva észrevettem, hogy egy tábori telefonvezetéken értem földet és a huzalok a futók köré tekeredtek.

Jászberényi és lövésze már siettek is felénk. Ugyanekkor egy német törzsőrmester is megjelent autón, aki az egyik előretolt tüzérségi állás embere volt.

- Hol vagyunk?- kérdeztem tőle.

- A senki földjén! – kiáltotta vissza.

- Merre vannak a ruszók?-

- Ott fent, a dombok tetején... körülbelül egy kilométerre!

A dombokra tekintve azonnal láttam, hogy az orosz pontosan átlátja a terepet, tehát nemigen egészséges sokáig itt tartózkodni. Amint a zászlós és a távírása lihegve megérkeztek, azonnal parancsot adtam az ejtőernyők levételére, majd mindannyian a gépem alá futottunk. Már éppen a szárnyra kapaszkodtam fel, amikor éles füttyülés vágott a fülembe.

- Feküdj!- ordítottam és levágtam magam a szárny alá. A következő pillanatban robbanás rázta meg a levegőt. Az akna tőlem mintegy másfél méterre vágott be. Szerencsére a közeli becsapódás miatt a robbanás holterében voltam. Körülnézve láttam, hogy a német ekkor már messze járt. Ezt nem igen vehettem rossz néven tőle, mert rövidesen már mindenfelé csapódtak az aknák körülöttünk. Először a ruszki három sorozatot lőtt ránk, hogy távol tartson a géptől, majd egyet a stukákra. A negyedik lövésre Jászberényi gépe lángokban állt.

⁵²² Nyakas Ferenc kéziratos visszaemlékezése, Telbisz Imre levele Nyakas Ferenchez, illetve az előléptetésről szóló 229. rep. dd. pksági parancs (másolatok a szerző birtokában).

Mintegy 800 méterre tőlünk egy napraforgó tábla feküdt. Itt, nyílt terepen nem maradhattunk, mert az aknavetőők céllovást gyakorolhattak rajtunk.

- Irány a napraforgó föld! – kiáltottam és mindannyian futva megindultunk. Visszapillantva láttam, hogy egy akna robbant a gépem ülésén, s ezzel fel is adtam minden reményt a légi úton való hazatérésre. Azt hiszem, mind a négyen megjavítottuk a 800 méteres síkfutás világrekordját (...) Arcunkról hullott a veríték, kegyetlenül izzadtunk a bőrruhák alatt. Végre azonban elértük a napraforgókat. Visszanézve láttam, hogy mindkét gépiünknek vége. Tovább csörtettünk és végre elértünk egy mezei utat. Itt leültünk, hogy kissé kifújjuk magunkat. Nemsokára egy német terepjáró kocsit tűnt fel, sebesülteket szállítva hátra. Nekünk is helyet szorítottak és rövidesen elértük azt a kis falut, ahol a német tüzérségi megfigyelők voltak.”⁵²³

Visszatérés után Korosy százados felelősségre vonta Lévay főhadnagyot a gépe elvesztéséért, amire Lévay azt válaszolta, hogy ő a másik gép személyzetét akarta megmenteni, mert gép az van elég, de jól kiképzett repülő nincs sok. A századparancsnok erre kezet nyújtott elsőtisztjének és megköszönte, hogy a bajtársait akarta megmenteni.⁵²⁴

Augusztus 30-án a 3/1. közelfelderítő század Sitnyikovkáról Krasznodarra települt át.⁵²⁵

Augusztus 31-én Mészáros Géza őrmester jubilált a távolfelderítőknél: e napon repülte a 100. távolfelderítő bevetését, amellyel magyar csúcstartó lett. Ezután letiltották a bevetésekről, hazavezényelték és felterjesztették a Magyar Arany Vitézségi Éremre, azonban ehelyett csak második Magyar Nagy Ezüst Vitézségi Érmét kapta meg.

⁵²³ Gyalogszerrel befejezett zuhanóbombázó támadás. In: M. Sz. Évk. 1979. 60-61. o.

⁵²⁴ Uo. 62. o.

⁵²⁵ Németh István Flugbuchja.

4. Folyamatos visszavonulásban

Szeptember folyamán a 2/2. zuhanóbombázó század rendkívül intenzíven került alkalmazásra. Korosy Jenő százados a hónap folyamán végén hazatért és a rövid idő alatt 120 bevetést repült parancsnok erről már nem is tért vissza, mert a 35 éves, „öreg” tisztet otthon tartották: a század parancsnokságát volt elsőtisztje, a frissen előléptetett Lévay Győző százados vette át.⁵²⁶

A Dnyeper menti bevetéseknél a zuhanóbombázó század a részben vízfelszín alá épített pontonhidak, az egyéb folyamátkelések, illetve a Kanyev mellett és a Cserkasszinál kialakított szovjet hídfők ellen került bevetésre a II./St.G. 77 századaival együtt. A hídfők fölött rendkívül erős volt a szovjet légvédelmi tüzéség.⁵²⁷

Szeptember 5-én a vadászoknál Tóth Lajos hadnagy, később az egyik legeredményesebb pilóta aratta első sikerét. Ez alkalommal Tóth hadnagy Tanács Sándor tizedessel német zuhanóbombázókat kísért Szenkov térségében. Alacsonyan repülő ellenséges gépeket észlelve, a stukákat kísérő másik – német – vadászgéppár azonnal rájuk borított. A magyar géppár is a szovjet gépek után eredt, miközben elszakadtak egymástól. Tóth hadnagy egy La-5-össel került pár perces fordulóharcba, majd midőn ellenfele északi irányban igyekezett leválni, Tóth folytatta üldözését. A szovjet gép kénytelen volt vele szembefordulni, de rövid fordulózás után találatot kapott és egy rétre zuhant, ahol azonnal lángra lobbant. Egy rádió figyelőőrs végignézte a légiharcot és jelentette a légi győzelmet. Tanács a németekkel együtt tért vissza.⁵²⁸

Szeptember 9-én a 3. bombázóosztály Kijevben állomásozó parancsnoki raját előrerendelték a Poltaván állomásozó 3/1. századhoz, mert a körzetben nagyon megerősödött a szovjet nyomás.⁵²⁹

Szeptember 12-én, mivel a szovjet csapatok már nagyon megközelítették Poltavát, a 3. bombázóosztály Ju 88-asai áttelepültek Kijevbe. Az alakulattal kapcsolatban érdemes megjegyezni, hogy ezidőtájt az osztály parancsnoki raját beosztották a 3/1. századba. A sebesülten kényszerleszállt Sándor Béla őrnagy hazatért, helyette Herder László főhadnagy vette át a századparancsnokságot, az alakulat addigi vezérmegfigyelője, míg új elsőtisztje Szabady Béla főhadnagy lett.⁵³⁰

Szeptember 14-én a 2/2. zuhanóbombázó századnál történt egy tragikus kimenetelű baleset bevetés közben. Karanov felett egy alacsonytámadás során az egyik rajparancsnok,

⁵²⁶ Lévay Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 30. o.

⁵²⁷ Uo.

⁵²⁸ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 54. o.

⁵²⁹ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 62. o.

⁵³⁰ Uo.

Molnár Imre hadnagy a siklásból való kivétel után túlfordult és összeütközött Cs. Veress Gábor szakaszvezető gépével. Mindkét gép lezuhant és személyzeteik: Molnár Imre hadnagy és Lakatár János őrmester, valamint Cs. Veress Gábor szakaszvezető és Kelléri Béla szakaszvezető hősi halált haltak.⁵³¹

Szeptember 19-én repülte meg 1000. bevetését a 3/1. közelfelderítő század. A jubileumi feladatot a Nagy László százados megfigyelő, Kiss Ferenc hadnagy pilóta, Vágó György szakaszvezető rádióslövész személyzet repülte. A magyar haditudósítók kiemelték, hogy ugyanennek a teljesítménynek az eléréséhez egy ugyanebben a körzetben bevetett német közelfelderítő századnak nyolc hónapra - tehát kétszer annyi időre! - volt szüksége.⁵³²

Szeptember 20-án újra a 2/2. zuhanóbombázó század gyászolt: egyik Ju 87-esüket Kijev térségében lelőtték alacsonytámadás közben és a két fős személyzet: dr. Szakály János főhadnagy és dr. Balázs István orvos zászlós hősi halált haltak.⁵³³

Tarlós József szakaszvezető, az egyik lövész így emlékezett az estre:

„Zuhanótámadás utáni alacsonytámadásban voltunk.(...) A támadáshoz vonalba voltunk felfejlődve, előttünk kb. húsz méterre dr. Szakály János főhadnagy és dr. Balázs István zászlós gépe volt besorolva. Rárepüléskor az előttünk haladó gép hirtelen lángtengerré változott és meredek dugóval a földbe csapódott.

Most már félállásos műszaki tisztünk és századorvosunk sem volt.”⁵³⁴

Szeptember 21-én a 3. bombázóosztály parancsnoksága és az osztály nélkülözhető földi része áttelepült Rzeszov-Jasionkára, ahol a beérkező pótlások kiképzése történt. Ezen és a következő napokban a bombázóosztály két-három gépes bevetéseket repült, naponta kétszer a Dnyeper valószínű átkelési szakaszainak körzetében.⁵³⁵

Szeptember 22-e a 3/1. közelfelderítő század számára volt nevezetes, egyik gépük súlyos légi harcot vívott a Kijevtől É-ra lévő légtérben, rendkívüli eredménnyel. A Lévy Pál főhadnagy megfigyelő, Suttai Koppány János őrmester pilóta, Csorba Ferenc tizedes rádiós személyzet gépe 12:30-kor emelkedett fel a reptérről É-ÉNYra, Csernobil térségében végrehajtandó bevetésre, szovjet páncélosegységek megfigyelésére. Miután ledobták négy 50 kg-os bombájukat egy szovjet gépkocsioszlopra, a pilóta, Suttai Koppány János őrmester szemből közeledő repülőgépeket észlelt:

„Kis pontok voltak. Alig győztem számolni őket: 1-2-3-5-6, alakzatuk – három géppár – és gyors, mozgékony viselkedésük azonnal elárulta, hogy orosz vadászokkal, minden

⁵³¹ Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 28. o.

⁵³² Suttai Koppány János jegyzetei (másolat a szerző birtokában), Jankovits Ferenc: Közelfelderítőinknél. In: M. Sz. 1943. december 1. 9. o.

⁵³³ Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 30. o.

⁵³⁴ Tarlós József: Légsavarszélben. Magánkiadás, Székesfehérvár, 1999. 124. o.

⁵³⁵ BA-MA RL 2 III/1193/16., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 62. o.

valószínűség szerint La 5-ösökkel lesz dolgunk. A lélegzetem is elállt ilyen túlerővel szemben. Most mintha pillanatra eltűntek volna, menetirányunktól balra, 9-10 óra irányában. Ez nem lehet igaz, mondom magamban, ez a helyzet ilyen olcsó nem lehet, mikor Csorba Feri belekiált a fülhallgatómba:»Vigyázz, mert hat La 5-ös egyformán elosztva nagy kört alakít, támadásuk várható.« Nagyon nehéz, szinte végzetesnek tűnő pillanatok. Igyekeztem balra fordulni, de már utamat állták. A kör szélére szorultam s így állandóan lőtt valamelyikük.(...) Szovjet terület felé igyekeztek nyomni, állandó céltábla lettünk. Persze Lévay Pali is rég abbahagyta a megfigyelést, felállt az ülésére és elfoglalta a lövészi helyét.»Most jön az egyik!« ordít Lévay Pali, »Még messzebb van, de már tüzel« mondja Csorba Feri. E pillanatban hallottam az ellenség lövedékeinek vijjogó hangját, majd elhúzott tőlem jobbra távol egy La 5-ös. »Figyelj rám János,« mondta a megfigyelőm »húzódj be a teknődbe és én majd mondom, merre menj.« Pillanatnyi hézag van, mondom, most megyek alájuk, szűkítem a kört és azzal beléptem. Szeretett gépem azonnal teljesítette akaratomat, bár a találatok és az általuk okozott sérült felületek félelmet keltő, zajos idegenséggel zavarták meg a repülés megszokott hangját. Még nem sikerült teljesen a menetirányomba állni, mikor újra ellenséges lövedékek zajos kopogását éreztem gépemen s a következő pillanatban jobbra fölöttem egy sötét árnyék suhant el, az engem követő Lag 5-ös nem tudott követni és így előttem alig 60-80 méterre húzott el, miközben Csorba tizedes és Lévay Pál megfigyelőm ömlesztették rá géppuskáik töltényeit. Mikor lőhelyzetbe kerültem, én is kilöttem a magam sorozatát. Csak annyit láttunk még, hogy az orosz gép oldalogva, erős hegyesszögben a föld felé csúszott. Amint láttuk, bizonyára komoly sérülés érhetett a szovjet gépet, bár nem hullott szét és nem gyulladt ki, de repülni aligha fog rövid időn belül.

Szép táncot járatnak velünk a muszkák, aki alulról látta, taníthatta volna is. De ha az a valaki azt gondolta, hogy most legalább nyugton hagyják a kéttörzsűt, az néhány másodperc elteltével láthatta az ellenkezőjét.(...) Jöttek az orosz gépek, egymás után. Nem minden rácsapásuk után volt találatuk, de mindig volt figyelmeztető foszforcsík hol jobbra, hol balra. Érdekes, hogy e szorongatott helyzetünkben egyikünk sem borult ki.»Vigyázz János bátyám, rajtunk vannak«ordít Csorba tizedes. Találat kopogott a svancon. »Érzem, hogy lustábban engedelmeskedik a gép a kormányzáskor« mondtam a gégemikrofonba.»Majd én segíték« mondta Lévay Pali s ezzel elkapta a botom szarvát. Felém fordulva nézett hátra, csúrt jobbra is meg balra is, a szerint, ahogy ránk jöttek. Pedig jöttek egymást jól váltva, most már csak öten. »Most vigyázz,«ordít Csorba tizedes »rajtunk van, de ne mozogj, benne van a fonálkeresztben«. Borzasztó pillanatok, de nem szabad mozdulnom, hiszen a lövészem ordítja, hogy »maradj még«. Lassan, de lassan vánszorgó pillanatok, s csak figyelek. Érdekes, hogy nincs halálfélelmem. Érzem, hogy lövi a muzsik a gépem farokrészét.»Hát szétlövi a gép

kormányát!«ordítok. Ebben a pillanatban Csorba működésbe hozza MG 81-es ikergéppuskáját. Enyhe rázkódás remegteti gépemet, melyet Csorba tizedes felmentő géppuskasorozata okozott. »De most megkaptad, amit kerestél!«ordít a hallgatónba Csorba Feri hangja. Találatot kapott a La 5-ös és égve zuhant le a küzdelem színteréről a saját vonalunkon belül. Feri csatakiáltásával elült a harci zaj. Elnémultak a géppuskák és hazafelé mentünkben láttuk távolodni a 4 db La 5-ös vadászt. A győzelem jóleső érzésével közeledtünk a bázisunk repülőteréhez, melyet igen óvatosan közelítettem meg és nagyon is enyhe – a tőlem nem megszokott – rácsapás helyett csupán csak rárepüléssel, de a győztes repülőgéptől elvárt és jogos billegtetéssel üdvözöltem az otthoniakat. Sérült gépem dacára simán földet értem és begurultam szeretett bajtársaink körébe.»⁵³⁶

A saját vonalak mögött lezuhant szovjet vadászgépről azonnal megérkezett az arcvonalból a német csapatok igazolása.⁵³⁷

Valamikor ezekben a napokban egy másik közelfelderítő személyzet is kitett magáért légi harcban: Csapó Béla törzsőrmester pilóta gépét három Jak-9-es támadta meg. A rendkívül tapasztalt, tíz éve katonai repülőgépvezetőként működő 31 éves Csapó azonnal földközelségre zuhant, ahol fordulóharcban az egyik rajta túlrepülő Jakot lelőtte, míg egy másik szovjet vadász – nem tudván követni a terepviszonyokat – egy domboldalba vágódott és felrobbant. A harmadik támadó ezután feladta a küzdelmet.⁵³⁸

1943. szeptember 25-én reggel a Debrődy György hadnagy - Kovács Pál őrmester vadászgéppár német He 111-es bombázók támadásnak biztosítására szállt fel. A két magyar Messerschmitt a felhőalaphoz simulva körözött pár percig a találkozási ponton a németeket várva, mikor Debrődy hat mozgó pontot vett észre a keleti látóhatáron. A közeledő gépek közül kettő eltűnt a felhőkben, a többi négy Jak-9-es folytatta az útját. A magyar géppárnak sikerült beülni mögéjük és Debrődy a jobb szélső vadászra vetette magát. Bár ezt a gépet Debrődy sikeresen támadta és lövedékei jól láthatóan csapódtak a vöröscsillagos gép motorjába és pilótakabinjába, közben egy másik szovjet vadász meglepte a felhőkből és eltalálta Messzerét. Debrődy hadnagy így emlékezett a balul sikerült bevetésre nem sokkal megmenekülése után:

„Az arcvonalon túl kemény légiharcban dagadó szívvel láttam éppen kigyulladni az általam lelőtt Jak 9-est, amikor a páncélom darabokra törve az ölembe hullott és a kabint elöntötte a füst. Lelőttek – villant át az agyamon. Nagy ropogással, fákat tördelve egy erdő mellett érek földet s kiugorva már szaladok is, mint a nyúl az erdő felé. Egy szovjet légvédelmi üteg emberei utánam! Meglapultam egy bokorban, füvet és sást szórtam magamra és rémülten

⁵³⁶ Suttai Koppány János jegyzetei (másolatok a szerző birtokában).

⁵³⁷ Uo.

⁵³⁸ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálat. In: M. Sz. 1987. 7-9. o.

hallgattam, hogy körülfogják az erdőt és úgy kutatják nyomomat. Két méterre előttem találkozok össze két orosz, miközben engem köhögési roham szorongat. Végre odébb mennek. Hat órát feküdtem egyhelyben, míg megkezdhettem óvatosan a nyugat felé való előrenyomulást. Nagyon forgalmas volt a hely, ezért rövidesen egy szénaboglyában húzódtam meg. Akkor már 20 órája nem ettem, igen éhes voltam. Egy rosszul öltözött orosz katona egyszerre odajön és kezdi lehordani rólam a szénát. Másodszori útjára meglátja a lábam, mire rémült ordítással elrohan. No, de én is, csak hogy ellenkező irányba. Ekkor egy német bombatámadás jött segítségemre, mely zajossá tette a környéket és ennek fedezete mellett egérutat nyertem. Elvágódom egy távbeszélő vezetékben; gyorsan elvágom a késemmel. Majdnem nekimegyek egy őrnek. Felém lő, azután lassan megnyugszik, mert nem moccanok. Egy óra múlva leváltják, most már én is meg merek mozdulni és folytatom utamat. Végre elérem a partot. Felszerelésemet és ruháimat egy talált sírkeresztre erősítve szeptember végén, éjjel 2 órakor beleerőszakolom magam a jéghideg vízbe. Lassan átérek. Itt jövök csak rá, hogy nem a túlsó parton vagyok, hanem még csak egy nagy szigeten, ahol elkeseredve állapítom meg, hogy még mindig oroszok vannak és éppen folyamátkelésre készülődnek. Vacogó fogakkal vágok neki a hatalmas folyamnak. A keresztre kötözött ruháimat hamarosan úszni hagyom, mert nagyon hátráltat a haladásban. Az oroszok löni kezdenek. Iszonyú pillanatok, erőm fogytán van. Kezd homályos lenni előttem minden, amikor végre partot érek. Egy füstölgő orosz ház van pár lépésre tőlem, beesem az ajtón és elvesztem az eszméletemet.”⁵³⁹

A házban tartózkodó két emberséges ukrán asszony öltöztette fel egy ócska nadrágba és keltette életre egy csupor forralt kecsketejjel. A németek az első vonalban hatalmas „Schweinglück” kiáltással fogadták történetét. A valóban szerencsés pilóta három nap múlva tért vissza százada repülőterére. Az általa lelőtt Jak-9-es pontos sorsát nem tudták megfigyelni, így a lelövés nem került igazolásra.

Debrődy hadnagy eltűnése nagy felbolydulást okozott a vadászszázadnál. Sorsáról Kovács őrmester sem tudott biztosat mondani, így szabad vadászat keretében a keresésére indultak. Tóth hadnagy szovjet vadászokat pillantott meg a Dnyeper keleti oldalán és kísérőjével nagy magasságból rájuk zuhant. Egy rövid sorozat és áldozata – egy Jak-1-es – a földre csapódott. A többi szovjet vadász a magyar géppárra támadt, de Tóthék sikeresen lerázták őket.⁵⁴⁰

⁵³⁹ Járomy Árpád: Üvölt a Puma. In: M. Sz. 1943. december 1. 15. o.

⁵⁴⁰ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 55. o.

Szeptember 25-én délután a 3/1. bombázószázad is elvesztette egyik Ju 88-asát ellenséges vadásztámadás következtében, a személyzet tagjai: Herczmanszky Ferenc hadnagy, Figlár János hadapród őrmester, Veszprémi Béla szakaszvezető hősi halált haltak.⁵⁴¹

A következő két hétben is sorozatos, gépenként és személyzetenként napi 4-6 bevetést repültek a Ju 88-asok a Dnyeper melletti célok ellen.⁵⁴²

Szeptember végén a 2/2. század állományából Csizmadia János tizedest szívbillentyű zavarok miatt hazarendelték, így ismét eggyel csökkent a Ju 87-es pilóták száma. Ekkoriban fordultak elő a német bombák gyújtófejeiben szabotázsok is és többször előfordult, hogy német gépek alatt élesítéskor felrobbantak saját bombáik. Így a bevetések valóságos „orosz ruletté” váltak.⁵⁴³

Október elején a zuhanóbombázók a Kanyev-Cserkasszi térségben repült bevetéseken kívül a Dnyeper-Kijev-Bjelokorovicsi vasútvonal által határolt háromszögben előrenyomuló szovjet erők ellen is sok bevetést repültek.⁵⁴⁴

Október 1-én Uzsinnál súlyos tragédia történt az 5/2. vadászszázad körletében. Az egyemeletes épületet, ahol a szerelők körlete volt, a németek korábban tyúkólnak használták. A tetűk és a kellemetlen szag elűzésére valaki parancsot adott a földszinti helyiségek benzinnel való felmosására (másik verzió szerint az épület csak „szimplán” poloskákkal volt tele és ezeket igyekeztek elűzni a 200 liter benzinnel végrehajtott takarítással). Bár egész nap szellőztettek, arról nem tudtak, vagy nem figyeltek rá, hogy az épületben eredetileg padlófűtés volt és az ennek üregeibe leszivárgott benzin egy gyertya lángjától este berobbant. A földszinti szobákban a robbanás következtében Józsa Géza őrvezető azonnal meghalt, Sashalmi József törzsőrmester, a század hangármestere életveszélyesen megsebesült, akit hiába hozott haza egy sebesültszállító repülőgép, október 16-án belehalt sérüléseibe egy budapesti kórházban. További 15 fő különböző fokú sérüléseket szenvedett, általában égéseket, illetve töréseket, mivel egy fal is rádőlt több emberre. A vadászszázad a földi személyzet súlyos vesztesége és kiesése miatt rövid ideig üzemképtelenné vált, harmadikáig – míg a pótlás meg nem érkezett – bevetés sem volt.⁵⁴⁵

Október 3-án Tóth Lajos hadnagyot lepték meg Jak-9-esek és égő géppel volt kénytelen a szovjet vonalak mögött hasra szállni. Debrődyhez hasonlóan azonban ő is átúszt

⁵⁴¹ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 62. o., Bús-Szabó: i. m. 100. o.

⁵⁴² Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 62. o.

⁵⁴³ Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 31. o.

⁵⁴⁴ Uo.

⁵⁴⁵ Tóth József tizedes visszemlékezése. HL Tgy. 3181., Domonkos János: Egy Messerschmitt szerelő hadi- és „egyéb” tapasztalatai. In: M. Sz. Évk. 1982. 38. o., Tobak Tibor: Pumák és Boszorkányok. Zrínyi, Budapest, 1995. 12-13. o. A visszaemlékezések több részletben pontatlanok ill. ellentmondásosak, a helyes dátum és pontos veszteségek a veszteségi lajstrom 11. kötetéből valók.

a Dnyepert és két napi küzdelmes út során – miközben késével egy szovjet telefonvezeték is elvágott és ellenséges géppisztolytűztől is megsebesült – elérte a saját vonalakat.⁵⁴⁶

Október 5-től a 2. repülődandárt átnevezték, ezután 102. repülődandár néven szerepelt (a dandárparancsnok ekkor Zsitomirban volt, majd november elején Lembergbe települt).⁵⁴⁷

Október 14-én az egyszer már lelőtt Jászberényi Ferenc zászlós-Író László szakaszvezető Ju 87-es személyzetet hagyta el a szerencséje, mikor bevetés közben a szovjet légvédelmi tüzérség telitalálata érte a gépük alatti bombát, apró darabokra robbantva a magyar repülőgépet.⁵⁴⁸

Október 22-én bevetés közben ismét összeütközött két halálosan fáradt személyzetű Ju 87-es Moscsunnál és a két gép négyfőnyi személyzete: Felvégi András szakaszvezető, Major László szakaszvezető, valamint Dévényi Lajos szakaszvezető és Perjés Gábor szakaszvezető hősi halált haltak.⁵⁴⁹

Ezután a tragikus baleset után a századnak mindössze négy személyzete maradt (Lévayt is beleértve), így a hó végén visszavonták őket Rzeszov repülőterére, majd hazatérhetett ez a néhány szerencsés túlélő.⁵⁵⁰

A 2/2. zuhanóbombázó század nem egészen három hónap alatt közel 1300 bevetést repült, ami egyedülállóan intenzív bevetési periódus volt a magyar katonai repülés történetében, de hatalmas árat is fizettek érte...

A 3/1. közelfelderítő század – melynek parancsnokát, Telbisz Imre századost a hónap vége felé hazarendelték és a századparancsnokságot Németh Jenő százados, megfigyelő vette át – szintén túllépte ekkorra az 1200 bevetést.⁵⁵¹

A vadászok májustól október 29-ig 1560 bevetést repültek, 69 légi győzelmet arattak, 39 tonna bombát dobtak le. Kilenc pilótát vesztek, ebből három nem ellenséges behatásra veszlette életét.

Ezen a napon - október 29-én - tűnt el a távolfelderítők egyik gépe, mely egy a Kijev-Kontotop-Csernyigov-Kijev térségében végrehajtandó felderítésre szállt fel. Sorsukról azóta sem érkezett semmi hír, hősi halottaknak tekintendők.

November 3-án Karnay Árpád hadnagy az 5/2. vadászszázad pilótája szenvedett halálos kimenetelű repülőbalesetet Kijevnél.⁵⁵²

⁵⁴⁶ Járomy Árpád: Űvölt a Puma. In: M. Sz. 1943. december 1. 15. o.

⁵⁴⁷ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 54. o.

⁵⁴⁸ BA-MA RL 2 III/1195/51.

⁵⁴⁹ Bús-Szabó: i. m. 417., 439., o.

⁵⁵⁰ Lévay Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 31. o.

⁵⁵¹ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálat. In: M. Sz. 1987. 9. o.

⁵⁵² BA-MA RL 2 III/1195/29.

Ekkor vonult be a 3/1. közelfelderítő századhoz a hazulról, pótlásként küldött három személyzet is. A megfigyelők: Balogh János főhadnagy, Buda György és Szotyori Nagy János hadnagyok az ungvári 4/1. közelfelderítő századtól érkeztek, míg a pilóták: Gyulai Andor és Simorjay András hadnagyok, Boromissza János szakaszvezető, valamint a három távirász, Horváth Imre, Mátyus János és Murankó János szakaszvezetők a kecskeméti 3/1. pótszázadtól lettek kivezényelve. A közelfelderítő század ekkor már Biala Cerkván állomásozott, míg az új személyzetek átképzése Jasionkán történt, ahonnan 24-én vonultak be Biala Cerkvára.⁵⁵³

A téli időszakban a 3/1. közelfelderítő század nagy része Kraszilovban, majd Lembergben volt pihenőben, csak néhány személyzet volt – egymást váltva – az első vonal közelében lévő repülőtereken: előbb Biala Cerkván, majd Bergycsevben, végül Kalinovkán.⁵⁵⁴

A 3/1. közelfelderítő század gépei közül 1943. májustól decemberig 60 gépsérülést jelentettek légvédelmi tűzben és további 12 esetben szovjet vadászok támadása nyomán. Személyzetben a 40-50 főnyi hajózából három halott, két fogoly és egy súlyos sebesült volt a veszteség a több, mint 1200 bevetés alatt.⁵⁵⁵

A közelfelderítő hajózók általában a légvédelmi tüzet veszélyesebbnek ítélték a szovjet vadásznál, főleg ha sorozatfelvételeket készítettek, mert olyankor valósággal célt repültek az ellenséges légvédelmi tüzéreknek. Az átlag szovjet vadászpilótáról nem voltak valami nagy véleményrel és nem tartották őket igazán veszélyes ellenfélnek. Suttai Koppány János őrmester így írt erről:

*„Az oroszoknál látszottak a szovjet repülőképzés hiányosságai is – hála Istennek! -, amit nagyon sokszor tapasztaltunk. Szinte sajnálatosan vettük tudomásul néhány esetben, hogy milyen olcsón adja az életét a tudatlan, gyakorlatlan ember.”*⁵⁵⁶

November 10-én a bergycsevi magyar kórház hívta segítségül a műszaki karbantartás miatt Budaörsön tartózkodó sebesültszállító Ju 52-est, mert a reguláris szovjet csapatok rohamos ütemben közeledtek, a partizánok megrongálták a vasúti síneket és nem volt elégséges szállítókapacitásuk a kórház evakuálásához. A rendkívül rossz időjárás ellenére a gép még aznap éjjel megérkezett és másnap négy túlterhelt fordulóval átszállította a kórház 150 sebesültjét és teljes személyi állományát a 140 km-re lévő Proszkurovba (a gép utastere eredetileg 13 fekvő és 3 ülő sebesült részére volt kialakítva, ekkor fordulónként 40-50 személlyel repültek).⁵⁵⁷

⁵⁵³ Bús-Szabó: i. m. 517. o., Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálat. In: M. Sz. 1987. 9. o.

⁵⁵⁴ Németh István szíves közlése.

⁵⁵⁵ Közelfelderítés a keleti fronton. In: Hadak Útján. 1963. július-augusztus 20. o.

⁵⁵⁶ Suttai Koppány János jegyzetei (másolatok a szerző birtokában).

⁵⁵⁷ Gaál Gyula: Szárnyas Szállítók. In: M. Sz. Évk. 1981. 6. o.

November folyamán a rossz időjárás ellenére is folytatta erőltetett bevetéseit a 3/1. bombázószázad, több Ju 88-ast is elvesztve, de a személyzetek szerencsésen túléltek a lelövéseket.⁵⁵⁸

Ezek közül az esetek közül egyet emelnék ki a hó végéről, mikor Kijevtől északra egy hidat támadott a 3/1. század. A zuhanásban lévő köteléket szovjet vadászgépek támadták meg. A köteléktől lemaradó Baranyai György hadapród őrmester gépének jobb motorja találatot kapott, majd a jobb szárnyban lévő benzintank is kigyulladt. A robbanást elkerülendő a személyzet azonnal kényszerleszállt, de a hasra szállás előtt még lelőttek egy szovjet vadászgépet, mely szintén égve zuhant le és pilótájával együtt megsemmisült. A magyar gép személyzete – Baranyai hadapród őrmester megfigyelő, Kun Imre őrmester, a pilóta, Vass János tizedes hajózó távirász és Mihók György őrzető hajózó szerelő - sértetlen maradt, a gép a hasra szállás után nem sokkal – miután a személyzet már elhagyta – felrobbant.⁵⁵⁹

A harcedzett Kun Imre őrmester így emlékezett legemlékezetesebb bevetésére:
„Egy Airacobra a zuhanásból való felhúzás közben szétlőtte a jobb motor gázkar bowden vezetékét. Szerencsére nem sérült meg senki, de csak a bal motor húzott, miközben lemaradtunk a köteléktől ellenséges terület felett. Ezután jött az a pillanat, amikor azt hittem: itt a vég. Megjelent mögöttünk hat Airacobra és kört alkotva tűz alá vették sérült gépünket. Védekeztünk, míg lőszerünk ki nem fogyott. Az egyenlőtlen küzdelemben megmentőnk akadt: egy kövér kumulusz, mely egy ideig a menekülést jelentette számunkra. Amikor kijutottunk a felhőből, az ellenséget már nem láttuk, de a gép személyzete a kiugrást latolgatta, mert a jobb oldali benzintartálynál vastag tűzcsóva tört elő. Közöltem a személyzettel, hogy amint saját terület fölé érünk, hasraszállok, készüljenek fel erre. A kényszerleszállás a legkisebb sebességgel - 160 km/óra sebességgel értünk földet - sikerült. A kabintető ledobása után a személyzet futva hagyta el az égő gépet. Kb. 200-250 m megtétele után az elhagyott gép felrobbant.”⁵⁶⁰

Ekkortájt a magyar 5/2. vadászszázadot a német IV./JG 51 „Mölders” alá rendelték, melynek parancsnoka Hans-Ekkehard Bob őrnagy volt. Legtöbb bevetésüket a német osztály 11. és 12. századával repülték.⁵⁶¹

December elsején véget ért a Ju 88-as bombázók rövid ideig tartó szerencséje: e napon az egyik gépüket lelőtték, míg egy másik gyakorlórepülés közben csapódott a földre. A két gép nyolc főnyi személyzetéből senki sem élte túl a tragédiákat.⁵⁶²

⁵⁵⁸ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

⁵⁵⁹ Jankovits Ferenc: Így dolgoznak a magyar bombázók. Im: M. Sz. 1944. január 15. 13. o.

⁵⁶⁰ Kun Imre: Egy repülőélet dióhéjban. In: M. Sz. Évk. 1992. 275-276. o.

⁵⁶¹ Aders, Gebhard - Held, Werner: Jagdgeschwader 51 „Mölders”. Motorbuch, Stuttgart, 1985. 139. o., ill Hans-Ekkehard Bob szíves közlése.

December 4-én az 5/2. vadászszázadot érte súlyos veszteség. A szabad vadászatot repülő Kálmán Elemér főhadnagy, a század elsőtisztje légvédelmi telitalálat következtében égve lezuhant és hősi halált halt. Haláláig 64 bevetést repült és négy igazolt légi győzelmet aratott.⁵⁶³

December 5-én a 3/1. közelfelderítő század veszttette el egyik gépét balesetben. Czigány Endre zászlós Bergycsevben az egyik újonnan érkezett pilótát, Gyulai Andor hadnagyot ellenőrizte. Az átképzés egyébként egykormányos gépekkel történt, így az oktatónak nem volt lehetősége beavatkozni a gép vezetésébe. Az erősen ködös időben a gyakorló pilóta leszállásnál túlhúzta a gépet, amely elvesztette sebességét és a repülőtér szélén lévő légvédelmi gépágyú lőszeresládái közé zuhant. Személyi sérülés szerencsére nem történt, de az Fw 189-es teljesen összetört.⁵⁶⁴

December 9-én ismét tragikus repülőbaleset történt a bombázóknál. A Zsitomirból Jasionka utcával felszállt Czékus Ferenc őrnagy, a 3. bombázóosztály parancsnoka, Kalafuth János főhadnagy, Vaszkó László hadapród őrmester, Bauer József őrmester, Kovács Péter őrmester személyzettel sűrű ködben Lembergben leszállás előtt a rádióadótorony antennájának ütközött egy Fw 58-as futárgéppel. A Weihe lezuhant, a fedélzeten tartózkodók közül mindenki életét veszttette. Czékus őrnagy halálával gyakorlatilag megszűnt a 3. bombázórepülő osztály parancsnoksága is.⁵⁶⁵

December 14-én ismét a szovjet légvédelem szedett áldozatot a felhők miatt alacsonyra kényszerített magyar vadászok közül: az első vonalaknál, feladatról visszatérőben Wenckheim Dénes karpaszományos honvéd gépe telitalálatot kapott. A Messzer már saját területen zuhant le, pilótája hősi halált halt.⁵⁶⁶

December 16-án érkezett ki a harctérre Kovács József százados, aki átvette Horváth századostól az 5/2. vadászszázad parancsnokságát.

A vadászok Zsitomirból december 27-én Kalinovkára települtek, majd két nap múlva Vinnyicára, majd még a hó vége előtt ismét vissza Kalinovkára.⁵⁶⁷

⁵⁶² BA-MA RL 2 III/1196/96., Bús-Szabó: i. m. 366. o., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o., Bús-Szabó: i. m. 390. o.

⁵⁶³ BA-MA RL 2 III/1196/90.

⁵⁶⁴ Czigány Endre kéziratos visszaemlékezése, BA-MA RL 2 III/1196/95.

⁵⁶⁵ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

⁵⁶⁶ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 57. o. Wenckheim Dénes hősi halála után egy december 23-án kelt rendelettel visszakapta zászlósi rendfokozatát, posztumusz egy Magyar Nagy Ezüst Vitézségi Éremmel is kitüntették. Hogy miért veszttette el ideiglenesen rendfokozatát, arról lásd bővebben Becze Csaba: Vadászpilóta „komiszban”. M. Sz. Évk. 1999. 258. o.

⁵⁶⁷ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 57. o., Tanács Sándor Repülő Leírása.

5. Az 1943-as év háborús tapasztalatai a keleti hadszíntéren

A magyar repülőalakulatok 1943 folyamán immár teljesen korszerű német repülőanyaggal kerültek bevetésre a keleti hadszíntéren.

A távolfelderítők He 111-es és Do 215-ös gépeiket a tavasz folyamán végleg kivonták, csak a Ju 88-asok maradtak meg. Ezen évben számos Ju 88D-1-es, sőt több D-5-ös alváltozat is érkezett az alakulathoz (ez utóbbi még nagyobb teljesítményű hajtóművekkel). Bár az eléjük kitűzött feladatokat maradéktalanul végre tudták hajtani, az egyre erősödő szovjet légvédelemmel szemben azonban a korszerűbb gépek ellenére is számos veszteséget kellett elkönyvelniük. Két olyan gépeltűnés is történt az év folyamán, ahol a teljes személyzet is veszteséglistára került – senki sem tért haza közülük a háború után – és bár a korabeli magyar, német és szovjet források nem egyértelműek a gépek sorsával kapcsolatban, valószínűleg mindkettő az egyre erőteljesebb szovjet vadászereő áldozatává vált.

A közelfelderítők az új típus, a korszerű Fw 189 alkalmazásával – annak ellenére, hogy feladataik túlnyomó többségét vadász kíséret nélkül hajtották végre – szintén maradéktalanul végre tudták hajtani a rájuk bízott feladatokat. A rendkívül fordulékony és rossz célt mutató gépből a szovjet vadászok csak kettőt tudtak lelőni, pedig a légi harcok elég gyakoriak voltak ezzel a típussal is (nem véletlen, hogy a szovjet légierőnél az általuk csak „Rámának” hívott Fw 189 lelövése elég különleges fegyverténynek számított). A szovjet légvédelmi tüzérség is csak megrongálni tudott közülük jó néhányat, lelőni egyet sem: a karcsú, törekenynek tetsző gép valójában igen komoly sérüléseket is képes volt túlélni.

A magyar bombázók végre a korszerű Ju 88-as kétmotoros zuhanóbombázókkal repülve sikeres akciók sorozatát hajtották végre, rendkívül súlyos veszteségeket okozva a Vörös Hadseregnek. Azonban ennek is megvolt a maga ára: a legfőbb prioritással rendelkező vasúti célpontjaik állandóan rendkívül erős légvédelmi tüzérséggel és vadászbiztosítással rendelkeztek, így mind a szovjet vadászok, mind a légvédelmi tüzérség számos veszteséget okozott nekik. Jó néhány alkalommal okozta a hajózó szerelők halálát a típus egy jellegzetes hátránya: a kabin alatti teknőben hasaló lövészek hirtelen, gyorsan végrehajtott hasraszállás során kabinjukkal együtt szó szerint „leradírozódtak” és többen így lelték halálukat a saját területen hasra tett gépek személyzetei közül is, amikor a személyzet többi tagja megmenekült.

A Ju 87-es, egymotoros zuhanóbombázó század 1943-as harctéri szolgálata több szempontból is egyedülálló (a Ju 87-es típust nevezték általánosságban Stukának, de kis Stukának is, míg a kétmotoros Ju 88-ast nagy Stukának, hogy megkülönböztessék őket). Ez az alakulat került bevetésre legintenzívebben a magyar királyi honvéd légierő története során és

alkalmazásának kezdetétől leghamarabb érte el az 1000. harci bevetést – nem egészen tíz hét alatt -, de arányaiban ez szenvedte el a legnagyobb veszteségeket is (a hajózók mintegy 60%-a hősi halált halt). A Ju 87-es egy rendkívül jóindulatú, könnyen repülhető típus volt, mellyel rendkívül pontos bombatámadásokat lehetett végrehajtani. Bár tapasztalt pilóta kezében emiatt még mindig rendkívül veszélyes fegyver volt, alacsony sebessége végképp korszerűtlenné tette. A lassú gépek könnyen estek áldozatul a szovjet légvédelmi tüzérségnek és a szovjet vadászoktól is csak a szoros kötelék védőgéppuskáinak összpontosított tüze védte meg őket, azonban éppen ez a szoros kötelék okozta négy személyzet hősi halálát, mikor a gépek összeütköztek.

A vadászokkal kapcsolatban érdemes elmondani, hogy május végéig még javarészt földi célok elleni vadászbombázó bevetéseket repültek, szovjet gépekkel ritkán találkoztak a levegőben. A kurszki csata kezdetétől indult igazán emelkedésnek a magyar vadászok által aratott légi győzelmek száma, mely az év végére meghaladta a százat. Bár ez a jelentett német és egyéb – román, horvát, szlovák, stb. - erők által igényelt légi győzelmekkel összehasonlítva még mindig szerény adat, hozzá kell tenni, hogy a magyar igazolási rendszer igen szigorú volt (szigorúbb, mint a hasonló német). Ezért aztán nem is volt olyan egyszerű egy jelentett lelövést elismertetni. A magyar vadászok veszteségei ezen évben igen mérsékeltek voltak, ráadásul több eltűnt pilóta nem is ellenséges behatásra veszett el, hanem eltévedt. Ukrajna hatalmas sík területén néhány folyótól eltekintve nem voltak jellegzetes tájékozódási pontok, ezért számos tapasztalatlan, harcedzetlen pilóta eltévedt és az ellenséges vonalak mögött szállt le üzemanyaghiány miatt (természetesen nem csak magyarok).

Szovjet ellenfeleikről néhány szót szólva elmondható, hogy légierjük egyre inkább magára talált és mivel a magyarok a kurszki csata idején és utána is a keleti hadszíntér legfrekvenciáltabb területén kerültek bevetésre, az előző évitől eltérően immár nagyon sok szovjet repülőgéppel találkoztak.

1943 folyamán a magyar légierő összességében több, mint 6000 harci bevetést repült, mintegy 3000 tonna bombát dobott le és 120 ellenséges repülőgépet lőtt le. A korábbi évek adataihoz képest azt hiszem, világosan mutatják ezek a számok a hatalmas ugrást, mely teljesítményükben – a korszerű repülőgéptípusok alkalmazásának köszönhetően - bekövetkezett. Az egyre erősebb szovjet légierővel és légvédelmi tüzérséggel szemben azonban meglehetősen súlyos veszteségeket is el kellett szenvedniük, főleg a bombázóknak. Ellenséges behatásra nagyságrendbelileg mintegy 70 repülőgépet vesztek el, ezek többségét a szovjet légvédelmi tüzérség lőtte le, illetve a földön is számos példány megsemmisült (bombatámadás, reptérkiürítések során).

Az ellenséges behatásra bekövetkezett személyi veszteségek ebben az évben már súlyosak voltak, jelentős részben az Ilovszkoje környéki földi harcok következtében: a földi harcokban bekövetkezett veszteségekkel együtt becslésem szerint meghaladták a 100 főt (ismét kihangsúlyozva: többségük a földi harcokban esett el vagy tűnt el).

V. Az elveszett illúziók éve (1944)

Az 1944-es év tavaszának magyar szempontból legfontosabb – és leggyászosabb – eseménye Magyarország német megszállása volt. A nyugati hatalmakkal folytatott magyar fegyverszüneti tárgyalások a németek előtt sem maradtak rejtve, így az ország megszállása már 1943 ősztől tervbe volt véve. A német akcióra végül 1944. március 19-én került sor, mialatt a kormányzó és Szombathelyi Ferenc, a honvéd vezérkar főnöke Klessheimben Hitlerrel tárgyalt. Szombathelyi utasítása értelmében a Honvédség nem állt ellen, fegyveres összetűzésekre csak néhány helyen került sor a honvédséget teljes meglepetésként érő akció következményeként, a németek általában blokádnál vették a katonai objektumokat de nem hatoltak be azokba, hogy ne élezzék ki még jobban a helyzetet.⁵⁶⁸

Az ország megszállásának következményeként Kállay Miklós miniszterelnöknek és kormányának távoznia kellett, helyette a németek számára megbízható volt berlini követ, Sztójay Döme alakíthatott kormányt. Sor került a magyar 1. hadsereg mozgósítására és a keleti hadszíntérre küldésére is a Kárpátok előterében. A vidéki magyar zsidóság deportálása szintén a német megszállás egyenes következménye volt.

1944. nyarának első fontos európai eseménye június 6-án a nyugati szövetségesek franciaországi partraszállása volt. Ennek következtében a már jó ideje defenzívába szorított náci Németország kénytelen volt erőit még jobban megosztani.

1944. augusztus 23-án Románia kiugrott a háborúból: I. Mihály király vezetésével megdöntötték Antonescu marsall hatalmát, fegyverszünetet kértek és átálltak a szövetségesek oldalára. Akciójukat jól szervezték – a haderő vezérkara szinte egy emberként állt ki a király mellett - és nagyon jól időzítették, hiszen ekkor már három napja tartott a 2. és 3. Ukrán Front jasi-kisinyovi támadó hadművelete. A németek minden tartaléka az első vonalaknál volt, melyek a román csapatok kiválásával szinte azonnal bekerítésbe is kerültek, így nem hogy a románok ellen nem tudtak fellépni, de túlnyomó többségük visszavonulni sem tudott. A románok kiválásukkal Sztálingrád méretű katasztrófát okoztak a Wehrmachtnek (egyébként ekkor Sztálingrádhoz hasonlóan a német 6. hadsereg is újra megsemmisült).

A szovjet csapatok a román kiugrást követően már augusztus 26-án a Kárpátokban, az Úz völgyében elérték az akkori magyar határt.

Magyarországon a román kiugrás következményeképp a koronatanács ultimátumot intézett Németországhoz nagyobb katonai segítség érdekében – öt páncélos hadosztály

⁵⁶⁸ Dombrády: i. m. 366-376. o.

küldése, vagy az ország azonnal fegyverszünetet kér -, mindenesetre Sztójaynak távoznia kellett és Lakatos Géza alakíthatott kormányt augusztus 29-én.

Szeptemberben a magyar csapatok két irányból is támadást indítottak Dél-Erdélyben, illetve a Partiumban Románia ellen, azonban a Déli-Kárpátok hágóinak elérése és lezárása ekkor már nem volt lehetséges, a magyar csapatok hamarosan védelembe szorultak a szovjetekkel szemben, akik szeptember 23-án a trianoni határt is átlépték Battonya közelében. Október elején magyar fegyverszüneti delegáció ment Moszkvába, 11-én az előzetes fegyverszüneti okmányt is aláírták. Ezt követte október 15-én a rosszul előkészített kiugrási kísérlet, mely kudarcba fulladt. A kormányzót lemondatták, német segítséggel a nyilasok vették át a hatalmat az országban. Szálasi Ferenc előbb mint a kormányzótanács elnöke, majd mint nemzetvezető megalakította saját kormányát.

Novemberben a szovjet csapatok már a Dunántól déli részén is hídfőt tudtak képezni, december végére pedig már Budapestet is bekerítették.

Közben Kelet-magyarországon 1944. december 22-én Debrecenben Ideiglenes Nemzeti Kormány alakult Miklós Béla vezérezredes vezetésével, mely hat nappal később hadat üzent a náci Németországnak.⁵⁶⁹

⁵⁶⁹ Az 1944-es év történéseivel kapcsolatban az idézett műveken felül lásd részleteiben Számvéber Norbert: Páncélosok a Tiszántúlon. Paktum, Budapest, 2001., illetve Lexikon 551-569. o.

1. Két újabb kemény hónap: a 2. repülődandár harcai 1944. január-februárban

1944. január elsején reggel a vadászok repülőtere szovjet alacsony támadást kapott. A nagy hidegben – mivel a német vadászok adták a készültséget – a magyar szerelők a motorok egyszeri beindítása és felmelegítése után kivették az akkumulátorokat a magyar Messzerekből, hogy meleg helyen tarthassák őket. Ezután nem sokkal jött a szovjet támadás: legalább másfél tucat Il-2-es hajtott végre alacsony támadást a reptér ellen. A német készültségi vadászok nem szálltak fel és a légvédelmi tüzérség is hallgatott: a meglepetés tökéletes volt. A szovjetek első tűzcsapása után Debrődy és Molnár hadnagyok a gépeikhez rohantak, négy szerelővel. A gépeket azonban nem tudták beindítani – elsőre elfeledkeztek a kivett akkumulátorokról -, így az újra lecsapó szovjetek második tűzcsapása a gépeknél érte a pilótákat és szerelőket. Mivel csak ők mozogtak a reptéren, célba is vették őket a szovjetek, de szerencsére nem találtak el senkit. Csak a harmadik szovjet rácsapás után jutott eszébe Domonkos János szakaszvezető főszerelőnek és társainak, hogy a kivett akkumulátorok miatt nem indulnak a gépek. Mire ezeket villámgyorsan beszerelték, a szovjetek már befejezték a támadást. Debrődy és Molnár hadnagyok azonban utolérték őket: Debrődy lelőtt egy Il 2-est, Molnár fegyverei viszont nem működtek.⁵⁷⁰

1944. január 4-én Kubinyi Tibor százados megfigyelő Fw 189-es gépe a szovjet áttörés miatti zavaros helyzetben végzett felderítést. A felderítő feladat befejezésekor négy szovjet vadászgép támadta meg a magyar közelfelderítőt. A légi harcban a gép nem sérült meg súlyosan, de egy gépágyútalálat miatt - mely átütötte az üzemanyagtartályt - jelentős mennyiségű üzemanyagot veszített, amely miatt az első vonalak mögött, egy német páncélososzlop mellett leszállni kényszerültek. A gép kieresztett futókkal szállt le, de az erős oldalszeles, hófúvásos időben egy hóval teli árokba gurult és átvágódott. A személyzetnek nem esett baja, viszont a gép összetört.⁵⁷¹

Január 6-án a távolfelderítő század veszítette el egy újabb teljes gépszemélyzetét az egyik utolsó repülőképes gépükkel. A négy fős személyzet eltűnt, sosem tértek vissza, így hősi halottaknak tekintendők. A távolfelderítők utolsó Ju 88-asukat még a hó vége előtt leadták a németeknek és az alakulatot visszavonták a hadműveleti területről. A távolfelderítők 1942 júniusától 1944 januárjáig mintegy 800 – általában igen hosszú, átlagban nagyjából négy óras – bevetést repültek.⁵⁷²

⁵⁷⁰ Domonkos János: Egy Messerschmitt szerelő hadi- és „egyéb” tapasztalatai. In: M. Sz. Évk. 1982. 39-40. o.

⁵⁷¹ Kubinyi Tibor: Kézszerítés egy német pc-os főhadnaggal az első vonalakban. In: M. Sz. 1944. április 1. 6. o.

⁵⁷² Veszteségi lajstrom 12. kötet illetve a szerző becslése.

A távolfelderítők visszavonásával a rossz idő miatt keveset repülő 3/1. közelfelderítő század, az 5/2. önálló vadászszázad és a 3/1. bombázószázad maradt kint. A vadászok és a bombázók a téli rossz idő ellenére igen kemény harcokat vívtak január-február folyamán.

Január 8-án egy magyar vadászgéppár tett ki magáért. A Molnár László hadnagy - Kiss Ernő szakaszvezető páros szabad vadászat során szovjet terület felett, egy La-5-ösök által biztosított Il-2-es kötelékre bukkant. A mintegy negyven ellenséges gépet habozás nélkül megtámadták, közülük hatot lelőttek és a szovjet köteléket teljesen szétszórták. Molnár hadnagy így emlékezett egy a szüleinek írt levélben a legsikeresebb bevetésére:

„Tegnap szabadvadászatra indultam. Az idő is, a hangulatom is barátságtalan. Előbbi felhős, szürke, utóbbi bosszús, mert már hetek óta nem találkoztam ellenséggel. Eleinte észak felé repültem, de a felhőalap oly alacsony, hogy hamarosan keletnek fordítom gépemet. Alattam az első vonalak harca hullámzik; figyelem a mozgalmas képet. A felhőalap lassan 600 méterig emelkedik. Óvatosan repülök, mert újonc kísérőm van. Vasútvonal ágazik szét alattunk, követem az északi vonalat és berepülök szovjet területre. Most már még erősebben figyelek, mert minden pillanatban találkozhatunk ellenséges gépekkel. Alig telik el néhány perc, a szürke, északi szemhatáron fekete pontok jelennek meg, mind nagyobbra nőnek s ahogy rohanva közelednek felénk, már a gépek formáját is ki lehet venni. »Ellenséges bombázók, mögöttük vadászok!« közlöm megfigyelésemet kísérőmmel rádión keresztül. Azután közelebb hívom és szorosan a felhőalap alá húzódunk. A pontok egyre nőnek. Idegeim megfeszülnek, a botkormányon lefordítom a lőbillentyűt. Mintegy 30 darab ellenséges bombázó viszi halált és pusztulást hozó, súlyos terhét saját területeink felé. Mögöttük 10 vörös csillagos vadász hempereg a levegőben, hogy előrenyomulásukat biztosítsa. A következő pillanatban egészen közel egymás mellett suhanunk el ellentétes irányban.

- Támadunk – adom ki a parancsot kísérőmnek és bukófordulóval a gépek közötti hézagba, a bombázók alá zuhanok. Kísérőm átvált alattam és velem együtt zuhan a bombázók alá. Hüvelykujjamat a gépágyú gombjára csúsztatom és a célzókészülék elektromos fénypontját ráviszem a hozzám legközelebb eső bombázó hasára. Célzókészülékemben egyre nő a szovjet gép sziluettje, ujjaim türelmetlenül megrándulnak, de le kell győznöm ezt a türelmetlenséget, közelebb... közelebb... nehogy ellenfelem a messziről megnyitott tűz alól kifordulhasson! Már minden részét pontosan ki tudom venni, a szárnyakon látom a vörös csillagot, az az érzésem, hogy mindjárt elütöm... Most! ... összeszorul a markom, ujjaim lenyomják a gépágyú és a géppuskák gombjait... Tűz...

A sorozat apró, vörös lövedékei belevágódnak a gépbe, láng, füst, korom robban ki belőle, pályája mind meredekebben ível a föld felé és égő fáklyaként zuhan le a mélybe. Gépemet felrántom, jobbra tőlem egy másik szovjet gép zuhan égve a föld felé.

Az oltalmazó vadászok körülöttem hemzsegnék. Azon csodálkozom, hogy még egyikkel se ütköztem össze. Fordulómmal sikerül mögéjük kerülnöm és már ismét zuhanok a bombázók alá. Újabb áldozatom még közelebb fekszik előttem, mint az előbbi. Mindenhonnan tűzeső fogad, de nem fordítok el, mert remek lőhelyzetben vagyok. Már a hűtőjét is pontosan látom a célzókészülékemben. Tűz... a gép egy kicsit megbillen, balra csavarodik... lángnyelv... utána koromfekete füstcsík... fejre áll, az egész gép már csupán egy zuhanó füstcsóva... Gépemet átrántom felette és amint utánanézek, hatalmas robbanással fröccsen szét a talajon.

Mögöttem bosszúra szomjazva ugatnak a szovjet vadászok gépágyúi. Éles ívben szembefordulok velük. Merőlegesen nyomom le a gépem, hogy eléjük tudjak lőni. Egyik éppen szemberöpül velem, végighúzom hátán az izzó tűzcsóvát... eltűnik alattam. A többi felülről zuhan rám. Körülöttem tele a levegő foszforcsíkokkal. Igen éles fordulóval sikerül átbújnom közöttük és egy hatalmas rántással mögéjük vágódom. Szétugranak... Ez kellett nekem! Újra a bombázók alá zuhanok, a legközelebbi kissé oldalt fekszik tőlem, lövésze elkeseredetten ontja rám tüzét. A kabinom mellett vágódnak el a sorozatok. Már olyan közel vagyok hozzá, hogy jól látom dühtől eltorzult arcát. Ujjaim ráfeszülnek a löbillentyűre, azután már csak egy kormos villanás látszik a szovjet bombázó helyén, amely mind meredekebb pályán zuhan a havas föld felé. Amíg ismét felhúzok a felhők magasságáig, kísérem, de nem látom sehol. Fölöttem négy szovjet vadász húz be a felhőrétegbe, de tőlem balra még látok kettőt. Utánuk fordítok, mire azok zuhanva menekülnek a föld felé. Ebben a pillanatban még látom, valahonnan felülről, két vadász fordul felém. Sebaj — gondolom magamban — most már mégsem értek utol!... és rámegyek az előttem zuhanó kettő közül a jobbszélsőre. Foszforcsíkjaik a kabinja körül füstölögnek. Halálfélelmében a legelképesztőbb vergődésbe kezd. Sorozataim elől többször kifordul, hirtelen le akar borítani... már majdnem elütöm... tűz! A gép tehetetlenül pereg a föld felé és lángolva robban fel a fehér mezőn.

Mélyet lélegzem a friss levegőből. Tagjaim, idegeim zsibognak, forgatom a fejem jobbra-balra, de egyetlen gépet sem látok a légtérben... Tekintetem az alattam húzóó havas tájra téved... négy üszkös géproncs lángol odalenn... És most hirtelen felenged bennem a feszültség, ráeszmélek a valóságra: négy légi győzelmem volt egymás után! Összeszorul a torkom a boldogságtól! Ez rekord!”⁵⁷³

Ez volt a háború folyamán az egyetlen eset, hogy egy magyar vadászpilóta egy bevetésen négy ellenséges gépet lőtt le igazoltan.

Január folyamán a magyar vadászszázad igen eredményes volt, nagy számú szovjet repülőgépet lőttek le – különösen kitűntek Kenyeres, Debrődy és Molnár hadnagyok –

⁵⁷³ Két levél a frontról. In: M. Sz. 1944. február 15. 11. o.

azonban az egyéni eredmények többsége nem maradt meg pontosan sem a német, sem a fennmaradt magyar feljegyzésekben.

Az egyre fogyatkozó létszámú – otthonról személyzetben utánpótlást nem kapó - 3/1. bombázószázad január folyamán áttelepült a lengbergi repülőtérre.⁵⁷⁴

Január végén, február elején a magyar vadászszázad a német IV./JG 51-el együtt a cserkasszi katlanba utánpótlást szállító német Ju 52-es és He 111-es gépek kíséretét látta el, ismét csak rendkívül heves légi harcok során.⁵⁷⁵

Február elsején egy német szállítógépet kísérő bevetés során hajtotta végre Kenyeres Miklós hadnagy azt a Messerschmitt Bf 109-esek történetében egyedülálló hőstettet, amikor az ellenséges vonalak mögött lelőtt és kényszerleszállt Debrődy hadnagy mellé leszállva, bajtársát és barátját saját gépében kivitte. A véleményem szerint egyértelműen legkiemelkedőbb egyéni hőstettet, melyet magyar pilóta végrehajtott a háború során Kenyeres hadnagy így mesélte el évtizedekkel az események után:

"Ezen a bizonyos bevetésen kibuktunk egy felhőből és látom, hogy egy La-5-ös hátulról elkapja Debrődty. És én hiába lőttem le az orosz, az addigra már lelőtte Gyurkát. Látom, hogy a gépből füst jön, de azért kormányozható. Hátulról követtem, s láttam, hogy hasra száll... Az első vonalak mögött, egy felvonuló orosz hadosztály közelében. (...) Ma is előttem van az a vidék, le tudnám rajzolni. Előttem egy falu, én egy gyár fölött repültem, tőlem bal kézre egy erdő, ahol ütegek álltak, jobbra pedig egy horhosban az országút, ahol felvonuló csapatok mentek. Hatalmas szerencsém volt, mert akik közelebb voltak, azok lőttek, s azok futottak felénk, akik tőlünk messzebbre voltak. Különben úgy elkapnak, mint a sicc...

Szóval láttam, amint a gép hasra száll és Gyurka kinyitja a kabintetőt. Én ekkor ösztönszerűen megnyomtam a futó kieresztő gombját. Amikor kizökkent a futó, akkor mondom magamnak, te marha, mit művelsz, hát ezt nem lehet megcsinálni! Egy hepehupás szántáson volt, keresztben egy árok és nagyon kevés kifutási lehetőség. Egy az ezerhez vagy tízezerhez volt az esély, de a sikernek talán az volt a titka, hogy én akkor tökéletesen tudtam, mit lehet egy Messerschmittből kihozni! Abban az időben napi 6-8 órát repültem, s a végén már nem is repültem, hanem úgy éreztem, hogy én vagyok a gép. (...) A kieresztett futóval leírtam egy kört. Tökéletesen beláttam a terepet és tisztában voltam azzal, hogy milyen lehetetlen a helyzetünk. S itt jön be egy nagyon érdekes dolog. Minket úgy neveltek, hogy kötelességeink vannak. Mi arra esküdtünk föl, minket úgy neveltek, hogy ezeket a kötelességeket teljesíteni kell. Az ugyan nekem is átvillant az agyamon, hogy soha senki nem tudná meg, ha én most gázt adnék és a kiengedett futókat újra behúzva elrepülnék. De akkor az életem hátralévő

⁵⁷⁴ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

⁵⁷⁵ Aders-Held: i. m. 139. o.

részét azzal a tudattal kellett volna leélnem, hogy nem mertem megpróbálni. Bennem egyébként is van kalandor természet, ami azt súgta, ott egye meg a fene, próbáld meg!... Ilyenkor másodpercek alatt zajlik le minden. A felfokozott adrenalin termelés miatt minden irtóra felgyorsul. S hiába lehetetlen a helyzet, akkor már teljes koncentrációval arra összpontosít az ember, hogy le tudjon szállni. Mégpedig 50 méteren belül! Tökéletesen farkra húztam a gépet. Lebegtem. Nem a gép lebegett, én lebegtem. Éreztem a fenekemen a minimális sebességet, amivel még lehet repülni. S az utolsó pillanatban levettem a gázt. Egy hatalmas tottyanás, farkemelés. A gép megállt. A dolog legnehezebb része az volt, hogy nem tudtam közvetlenül Debrődy mellé leszállni. Jókora távolságra volt tőlem, s a hó térdig ért. Közben veszettül lőttek, s az idegtépő leginkább az volt, hogy várakozás közben koppantak a lövések, s bármelyik eltalálhatott volna. Debrődynek acélidegei voltak, egy cserkészbiciskával megpróbálta még a rádiót is kiszerezni. De amikor az erdőből löni kezdtek, felkötötte a nyúlcipőt. Mire odaért, én már kidobtam az ejtőernyőt, ledobtam a kabintetőt. Belepréseltük magunkat az ülésbe. Tudtam, az egyetlen lehetőségünk az, ha nem lassan, hanem teljes gázzal indulunk. Rányomtam a teljes gázt és a gép csodálatosképpen nem emelte meg nagyon a farkát. Megjelent haránt az árok, egy rántás, egy dobbantás és a levegőben voltunk. Bitang nehéz dolog volt úgy repülni, hogy az arcom az üveghez nyomódik, nem látok semmit és rettenetes huzat volt. Debrődynek a fél haját kitepte. Körülbelül félperces repülés után értünk el a páncélosokhoz, az első vonalhoz. Tudtam, milyen irányba megy a front, s bár a műszereket nem tudtam nézni, de tudtam, arra kell repülni, amerre nincs a nap. Hogy a repülőtér hol van, arról fogalmam se volt. Állati szerencsénk volt, mert láttunk egy gépet lefölről repülni. Berepülés volt. Gondoltam, a repülőtérnek is valahol ott kell lennie. Leszállásnál először is csináltunk egy bal kört, s amikor egyenesbe jutottunk, és én a fékszárnyat leengedtem, beleordítottam a Gyurka fülébe, hogy emelkedjen fel, amikor teljesen leveszem a gázt. Kezdünk siklani, ordítok - Most! - mire ő megfog két fogantyút és kiemelkedik, én meg zutty, lezuhanok az ülésre, lekapom a gázt és 2 méterről szabályosan leesünk...⁵⁷⁶

Bár a pilótákat alaposan megviselte a „kaland”, Kenyeres és Debrődy egy második bevetést is repültek ezután a nap folyamán bombázó biztosítás, majd szabad vadászat feladattal.⁵⁷⁷

Február 1-én kezdte meg Brombergben Fw 189-es átképzését a kecskeméti 3/1. századot felváltó ungvári 4/1. közelfelderítő század is Fraunhofer József százados parancsnoksága alatt. A típussal megszorodott tapasztalatok és a jól felszerelt kiképzőbázis

⁵⁷⁶ Sebők János: A lelkiismeret súlyával fel lehet-e szállni? In: Top Gun 1992/4.

⁵⁷⁷ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 59. o.

miatt ez a század jóval sokrétűbb kiképzést kapott a felváltandó alakulatnál. A személyzetek többsége az alaptípuson kívül többféle felderítő-, és rombológépet is repült. Alacsonytámadó, bombázó és felderítőkiképzést kaptak és a személyzetekkel éjszakai műszerrepülő feladatokat is végrehajtottak.⁵⁷⁸

Sajnos Kenyeres „Niko” hadnagyot két nappal később lelőtte a szovjet légvédelmi tüzérség és hadifogságba esett. Az ezzel kapcsolatban fennmaradt jegyzőkönyvben Debrődy hadnagy a következőket írta:

„F. hó 3-án Kenyeres Miklós hdgy. psága alatt mint géppár parancsnok Mátyás János őrmester és Varga László szkv. raj illetve géppár kíséreléssel 8 h 40'-kor légtérbiztosításra indultunk a bekerített német csapatok reptere fölé. Korssun reptérről 9 h 30'-kor felszálló Ju.52-es szállító köteléket biztosítottunk, amikor két hullámban kb. 20-20 gépből álló orosz vadász köteléket vettünk észre a légtérben. Az orosz vadászok a Ju.52-es köteléket támadták meg, amely igyekezett felhőbe húzni, a gépek zöme azonban még nem érte el a felhőt. Azonnal az orosz vadászokra vetettük magunkat és kb. 15'-ig tartó elkeseredett légi harcban Kenyeres hdgy., Mátyás őrm. és én egy-egy orosz vadászt lelőttünk. Megrohamozásunkkal az orosz vadász köteléket magunkra vontuk és a szállító gépek valamennyien sértetlenül repültek tovább. Ezután még egy újabb 20 gépből álló orosz vadász kötelékkal találkoztunk, a harcot azonban lőszer és benzin hiány miatt nem vettük fel. Majd a D-DK-i legrövidebb irányban a gyűrűből kifelé repültünk. 10-7-5-3 légtérben 600 m magasságban voltunk, amikor észrevettem, hogy Kenyeres hdgy. gépe lángba borult. A gép meredek sikló szöggel haladt lefelé. Kenyeres hdgy. a kabintetőt ledobta, kb. 200 m magasságban az égő gépből kiugrott. Pillanattal később a gép a levegőben felrobbant. Kenyeres hdgy. 10-7-5-3 (Kasazkoje NY) területen lévő erdő közepé táján ejtóernyőjével a fákon fennakadt. Három rácsapást végeztem mellette, miközben megfigyeltem, hogy Kenyeres hdgy. ejtóernyőjén lógva egy fát igyekszik elkapni, hogy azon a földre juthasson. Kenyeres hdgy. gépét minden valószínűség szerint az erdő mellett lévő orosz lgv. tüzérség lőtte le, mert rácsapásom közben én is igen erős lgv. tüzet kaptam. Mélyrepülésem közben keserű tehetetlenséggel állapítottam meg, hogy bajtársamon, aki két nappal azelőtt az orosz fogságtól szabadított meg, segíteni nem tudok, mert leszállásra alkalmas hely sehol a környéken nem volt. A raj három gépe benzinhiány miatt a repteret elérni már nem tudta és Nowo-Archangelsnél kényszerleszállást hajtott végre két géppel futóra, a harmadik gép motorja még a levegőben leállt és Mátyás őrm. hasraszállt.”⁵⁷⁹

A nem túl kedvező időjárás ellenére a Korszun-Sevcsenkovszkij térségében kialakult katlan fölött mindkét oldal repülői igen intenzív bevetéseket repültek: a szovjet 5. légi

⁵⁷⁸ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 10. o.

⁵⁷⁹ Évfolyamtörténetek. In: M. Sz. Évk. 1995. 237. o.

hadsereg vadászai például január 29. és február 3. között 102 légi harcot és 94 ellenséges gép lelövését jelentették a térségben.⁵⁸⁰

Február 9-én súlyos baleset történt a bombázóknál a lemergi repülőtéren, ahol közvetlenül a beton kifutópálya két oldalán, két sorban voltak elhelyezve a gépek, hogy ne merüljenek el a nagy sárban. Teljes üzemanyagfeltöltéssel és bombaterheléssel indult bevetésre a század elsőtisztjének, Szabady Béla főhadnagynak a gépe (pilóta: Rövid Gyula zászlós), azonban közvetlenül elemelkedés előtt egy német szabadságos katonákat szállító Ju 52-es gép fordult ki elé a kifutópályára. Az ütközést nem lehetett elkerülni és mentés közben mindkét gép üzemanyagkészlete, valamint a Ju 88-as bombái is felrobbantak. A német pilóta figyelmetlensége és fegyelmezetlensége több, mint 20 emberéletet követelt.⁵⁸¹

Február végére a legtapasztaltabb magyar vadászpilótákat - köztük Debrődy György és Molnár László hadnagyokat – a keleti hadszíntérről hazavezényelték és a helyettük kiérkező újoncok számára egy nyugalmasabb időszak következett.⁵⁸²

⁵⁸⁰ Davtjan, Sz. M.: Pjataja vozdušnaja. Vojenizdat, Moszkva, 1990. 140. o.

⁵⁸¹ Bús-Szabó: i. m. 354. o., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o., veszteségi lajstrom 12. kötet, illetve Rövid Gyula kitüntetési anyaga.

⁵⁸² Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 59. o.

2. 1944 tavasza és nyara – az utolsó magyar erőfeszítések Ukrajna és Kelet-Lengyelország felett

A vadászszázad március 1-én Umanyból Kalinovkára, majd másnap Proszkurovba települt.⁵⁸³

1944. március 2-án repülte meg a 3. bombázó osztály, illetve a 3/1. bombázó század az 1000. bevetését. Ezalatt a ledobott bombamennyiség majdnem kétezer tonna volt. 135 esetben vívtak légiharcot és az 1000 bevetésből 243 esetben végeztek alacsonytámadást. Sajnos a légi győzelmek jó része nem ismert. A legtöbb bevetést repül Herder főhadnagy személyzetének eddig az időpontig kettő, Majoros főhadnagy személyzetének egy igazolt légi győzelme volt. Ez a két személyzet majdnem egyharmadát repülte az ezer bevetésnek.⁵⁸⁴

Március 3.-8. között igen rossz látási viszonyok mellett Sepetovka és Dubno térségébe hajtották végre bevetéseiket a 3/1. század Ju 88-asai.⁵⁸⁵

Március 8-án a 3/1. közelfelderítő század előretolt raja Kalinovkáról – egy közbeeső vinnyicai leszállással – áttelepült Radzivilovba.⁵⁸⁶

Március 9-én újabb magyar Ju 88-as bombázó semmisült meg, személyzetével együtt. A 3/1. bombázószázad hadnaplója így írt az esetről:

„A B-143-as gép alacsonytámadás közben bal motorjában találatot kapott, a köteléktől lemaradva egy motorral jött haza és készült leszállni. Futóit kieresztette és siklott, leszállásra azonban sor nem kerülhetett, mert a leszállómező tele volt gépekkel... A gép impaszt csinált, (átstartolt – B. Cs.) majd újból rá akart fordulni a leszállóhelyre, amikor sebességét hirtelen eleresztve balra lecsúszott és elégett... Meghaltak Bódás Zoltán, Helmberger Lajos zászlósok valamint Radics szakaszvezető (Radics Ottó szakaszvezető, továbbá Rück Henrik szakaszvezető, aki a naplóban nem szerepel – B. Cs.) ...”⁵⁸⁷

Március 11-én Tarnopol és környéke ellen hajtottak végre bevetéseket a magyar Ju 88-asok.⁵⁸⁸

Március 12-én a 3/1. bombázószázad újabb gépet veszített, két fő hajózóval együtt. Tóth Ferenc őrmester, pilóta gépét Tarnopol felett lőtte le a szovjet légvédelem. A gép égve lezuhant, a pilóta hősi halált halt. A személyzet másik három tagja kiugrott a gépből és a megfigyelő, valamint a rádiós saját területen biztonságosan földet értek, a hajózó lövész

⁵⁸³ Uo.

⁵⁸⁴ 1000 bevetés. A Tábori Újság írja bombázóinkról. In: M. Sz. 1982. 41-42. o., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

⁵⁸⁵ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

⁵⁸⁶ Németh István Flugbuchja.

⁵⁸⁷ Bús-Szabó: i. m. 155. o. Helmberger zászlós teljes neve Helmberger Tibor Lajos volt, de a második keresztnevét használta.

⁵⁸⁸ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

ernyője azonban nem nyílt ki. Bár eltűntnek jelentették, nyilvánvalóan ő is hősi halált halt. A 3. bombázóosztály eredetileg Istresben kiképzett 15 személyzetéből ezzel hat maradt.⁵⁸⁹

Március 12-én a vadászoknál riasztották a reptérvédelmi készültséget, melynek során Tanács Sándor szakaszvezető is bevetésre került a vadászkísérettel érkező Il-2-esek ellen. A kötelékkel Proszkurovtól K-re találkoztak. Először a vadászokat támadták: Tanács szakaszvezető sorozata telibe talált egy Jak-1-est, mely égve zuhant le. Tanács ezután az Il-2-esek ellen fordult. Alájuk vagy mögéjük kerülni nem volt idő, szemből támadott. Látta, hogy a megcélzott gép motorjába és szárnytövébe csapódnak lövedékei, a következő pillanatban azonban csattanást hallott és a kabinba szél vágott be. Ösztönösen hasra rántotta a botkormányt és a magasba emelkedett. Szemét elöntötte a vér, a pilóta erős szédülése ellenére sikeresen talált magának egy megfelelő helyet, ahol hasra tette a gépét. Német katonák emelték ki a gépből, orvosuk fejlövést állapított meg. A szilánk egyébként a bal szemöldökcsontját találta el, azon irányt változtatott és a koponyacsontot kívülről végigszántva - a koponya és a fejbőr között - a feje tetején távozott: nagy szerencséje volt a pilótának.⁵⁹⁰

Március közepén a vadászszázadot Lembergbe helyezték, mintegy két hétig maradtak ott. Itt a megmaradt veterán pilótákat – például Tóth Lajos hadnagyot - újak váltották fel, ezután a század főleg magyar és német Ju 88-as bombázókat kísért. Az új vadászpilóták tapasztalatlansága miatt többször fordultak elő problémák a kísérőbevetések során.⁵⁹¹

Március 17-én a 3/1. bombázószázad két bevetést repült két-két géppel a Koveltól D-re húzódó műúton felderített csapatmozgások ellen: első alkalommal egy gépkocsioszlopot, majd egy gépvontatású üteget támadtak sikerrel.⁵⁹² Délután a 3/1. közelfelderítő század Radziviloból utolsó bevetésre felszálló gépe, Buda György hadnagy megfigyelővel és Baranyi László zászlós pilótával nagyobb páncélos erőknek a reptér irányába történő mozgását figyelte meg, ezért a három előretolt személyzet parancsot kapott, hogy másnap – a földi személyzettel együtt – települjön át a cholojovi repülőtérre.

Ezen a napon egyébként a honi légvédelem is megütközött – első ízben – a Magyarország légtérébe berepülő amerikai kötelékekkel (bár azok célpontjai ez esetben nem Magyarországon voltak). E napon délben riadóztatták a Ferihegyen állomásozó 2/1. vadászszázad 12 gépét. A századparancsnok, Scholtz Miklós százados vezetésével felszálló kötelék a magyar irányítók gyakorlatlansága miatt 30 percen keresztül hiába kereste az amerikai kötelékeket. Az ekkor még póttank nélkül repülő vadászok végül a Balatontól

⁵⁸⁹ Vesztési lajstrom 12. kötet, Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

⁵⁹⁰ Tanács Sándor Repülő Leírása, illetve szíves közlése nyomán. Ez a fejlövést kapott pilóta egyébként ma is él.

⁵⁹¹ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 59. o.

⁵⁹² Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 63. o.

északra rábukkantak egy bombázókötélkre, de az üzemanyaghiány miatt éppen ekkor kaptak visszatérési parancsot. A Szombathelyi Elemér főhadnagy vezette harmadik raj négy gépe talán nem hallotta meg a parancsot, és megtámadta az amerikai nehézbombázókat. A szoros kötélekben repülő, rendkívül nagy tűzerővel rendelkező négymotoros bombázók elleni harcban ekkor még járatlan magyar vadászok két négymotoroson értek el találatokat, hősi halált halt viszont két pilóta: Murvay János őrmester és Kis-Benedek István tizedes, a másik két, amerikaiakat megtámadó gép - Szombathelyi Elemér főhadnagy és Molnár Miklós hadnagy gépei - is könnyebb sérülést szenvedtek.⁵⁹³

Bár az amerikai fejezet hely hiánya miatt kivágásra került, fontosnak tartom megjegyezni, hogy a közhiedelemmel ellentétben a szövetségesek Magyarország elleni bombatámadásait nem a német megszállás váltotta ki, az már jóval korábban eldöntött tény volt. Az 1943. november végi teheráni konferencián eldöntötték, hogy a légitámadásokat POINTBLANK néven kiterjesztik Németország szövetségeseire is, csapást mérve azok ipari, nyersanyag- és közlekedési bázisaira is (az a feltételelesen megkötött titkos békeszerződés csak porhintés volt a magyar politikusok szemébe).⁵⁹⁴

Mint ahogy ők ezt akkor megállapították, Budapest bombázása attól függ, hogy:

1. a dél-olaszországi bázisokon állomásozó bombázókra nem lesz-e szükség az Olaszországban folyó hadműveletek támogatására,
2. a meteorológiai viszonyok nem kedveznek e inkább a bulgáriai célpontok támadásának (Várna, Burgasz, Szófia), melyeknek prioritásuk van Budapesttel szemben,
3. a meteorológiai viszonyok alkalmasak lesznek-e a Budapest elleni támadásra.⁵⁹⁵

Visszatérve a keleti harctérre: március 18-án hajnalban több szovjet harckocsi közelítette meg a közelfelderítők cholojovi repülőterét és tűz alá vette. Az elsőnek kiérkező Buda-Baranyi személyzet gépe motorpróba közben találatot kapott, Baranyi László zászlós megsebesült, de átültek egy másik gépbe és elstartoltak. A sebesült pilóta különösebb gond nélkül vitte Cholojovba a gépet, majd három hétre kórházba került. A másodiknak kiérkező Balogh János főhadnagy megfigyelő - Gyulay Andor hadnagy pilóta személyzet meg sem tudta közelíteni a gépeket az erős tűz miatt és visszafordultak, később a földi személyzet egy gépkocsiján jutottak el Lembergbe. Az ezután kiérkező öt fő - Simorjai András hadnagy pilóta, továbbá Németh István főhadnagy, Szotyori Nagy János hadnagy, Murankó János szakaszvezető és a német összekötőtiszt, Bartsch főhadnagy - egy német Henschel Hs 129-es

⁵⁹³ Gaál Gyula: Jó idő várható Budapest felett. In: M. Sz. Évk. 1980. 30. o., Stirling György: Vadászrepülőink – hős védőink. In: M. Sz. 1944. május 1. 6. o.

⁵⁹⁴ Magyar-brit titkos tárgyalások 1943-ban. (összeáll. Juhász Gyula). Kossuth, Budapest, 1978. 304-306. o.

⁵⁹⁵ Uo. 1944. február folyamán is volt már egy tervezett támadás Budapest ellen, azt azonban a térségben uralkodó rossz időjárás miatt törölték. Mivel az első amerikai légitámadás 1944. április 3-án érte Magyarországot, szokás ezt a német megszállással összefüggésbe hozni, azonban ez teljesen hibás nézet.

csatarepülőgépnek köszönhetően, mely sikeresen támadta a szovjet harckocsikat és kissé viaszorította őket - 10.30-kor el tudott startolni az utolsó Fw 189-essel. Bár az egyik motor gázkarja beragadt, fél órás repülés után simán leszálltak új repülőterükön, Cholojovon.⁵⁹⁶

Március 19-én a német csapatok megszállták Magyarországot. Miklóssy Sándor akadémikus ezt írta a naplójába a veszprémi repülőtéren történekről, ahol kiképzésük folyt: *„Német Ju 88-as repgépek köröznek a reptér felett úgy 200 méteren. Mindegyik hasa alatt ott sötétlik 2 db kb. 250-es bomba. A vadászcsoporthunk Súlyommal iskolakörözik és fordulógyakorlatokat hajt végre. Egyik Ju 88-as rácsap a fordulózó gépre és tüzel. Ugyanezt megcsinálják egy másik gépünkkel is. A repülést vezető szds. erre az üzemet befejezi. Dél felé a 88-asok alacsonyabbra ereszkednek. Egy 52-es (Ju 52-es – B. Cs.) leszáll, egy szds. és 16 német katona, valamint egy kis gépágyú kerül ki belőle. A német szds. átveszi a reptér pság-át. Egyes őrségeket németekkel is megerősítenek. A repülést betiltják, egyelőre magyar felségjelű gép nem repülhet. A tényleges helyzetet századparancsnokunk du. 3-kor ismerteti. Felszólít mindenkit a fegyelmezett, udvarias, de a halálig is büszke, kemény, magyar katonás viselkedésre. Szörnyű levertség, találgatások, éjszaka alig tudunk aludni...”*⁵⁹⁷

A hadműveleti területen lévő repülőalakulatok esetében a helyzet sokkal kevésbé éleződött ki: itt tulajdonképpen folytatódtak a bevetések, mintha mi sem történt volna. Az amúgyis német irányítás alatt bevetésre kerülő személyzetekben a németek továbbra is megbíztak, dezertálás nem is fordult elő (ami a szláv etnikumú, keleti harctéren bevetett más repülőknél – szlovákok, horvátok – elég sűrűn előfordult).

Március 21-én gyenge légvédelmi tűzben Tarnopoltól K-re lévő célokat támadott a 3/1. bombázószázad.⁵⁹⁸

Március 27-én a 3/1. közelfelderítő századnak most már az egésze, az előretolt raj és a többi gép is áttelepült Zamosc-Mokre repülőterére, szintén Zamoscba települt e napon a 3/1. bombázószázad is.⁵⁹⁹

Március 29-től kb. egy héten át Brody K-en támadta a szovjet erőket a 3/1. bombázószázad erős légvédelmi tűzben és vadászelhárítás mellett.⁶⁰⁰

Április 1-én a 4/1. közelfelderítő század – melyet hamarosan 102. közelfelderítő századnak neveztek át – megérkezett a harctérre a brombergi átképzésről, hogy felváltsa a 3/1.

⁵⁹⁶ Németh István Flugbuchja, illetve szíves közlése, továbbá Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 10. o.

⁵⁹⁷ Farkas Jenő: i. m. 51. o.

⁵⁹⁸ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 64. o.

⁵⁹⁹ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 10. o., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 64. o.

⁶⁰⁰ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 64. o.

közelfelderítő századot. A felváltó század első harci tapasztalatait a régi személyzetekkel vegyesen repülve szerezte meg.⁶⁰¹

Április 5-én Fraunhofer József százados Németh István főhadnagy megfigyelővel és Murankó János szakaszvezető lövéssel 9:35-kor szállt fel Zamoscából egy Fw 189-es géppel Torczynnál végrehajtandó felderítő és bombázó feladattal, de felszállás után motorhiba miatt Zamosctól É-ra 3 km-re hasra szálltak. A gép 70%-os törést szenvedett és selejtezésre került, amit azért is sajnáltak, mert iker megfigyelő géppuskája volt, ami a magyar század által használt gépeknél ritkaságszámba ment (Fw 189A-2-es változat).⁶⁰²

A 3/1. bombázószázad állandóan rendkívül küzdelmes és mozgalmas bevetéseiből is érdemes idézni egy e napit a hajózók későbbi visszaemlékezéseiből: „*az 5-i második bevetés két magyar és egy német géppel történt. A Brody-tól keletre célként megadott erdősaroknál irtózatos légvédelmi tűz fogadta a köteléket. A német gépet telibe találták, égve fordult saját terület felé és lezuhant. Mindnyájan életüket veszítették. Négy szovjet vadász támadta a kötelék megmaradt két gépét és 100-130 km-en keresztül folyt a légi harc.*”⁶⁰³

Április 7-én a 3/1. bombázószázad Luck térségébe hajtott végre ismételt, többgépes bevetéseket.⁶⁰⁴

Április 8-án a 3/1. bombázószázad kilenc bevetést repült két és háromgépes kötelékekkel Luck és Brody térségében különböző közlekedési csomópontok, csapat- és járműforgalom ellen.⁶⁰⁵

E napon indult el Magyarországról Ádám Lóránd százados vezetésével 12 bombázószemélyzet Hildesheimbe először Ju 88S-3 átképzési, majd gépátrepülési feladattal. A gépátrepülő század november végéig repült Németországban Ju 88-asokat és Ju 52-eseket, majd hazatért és részben a Szent László hadosztályba, részben egyéb alakulatokba olvadt be.⁶⁰⁶

Április 9-én a 3/1. bombázószázadnál a parancsnok, Herder László főhadnagy jubilált: ezen a napon repülte a 200. bevetését.⁶⁰⁷

Április 12-én hat bevetést hajtottak végre a 3/1. bombázószázad gépei. A három napja támadásban lévő magyar földi csapatok ellen felvonuló jelentős páncélos erőket észlelt a 102. közelfelderítő század. Három Ju 88-as kapott támadási parancsot, gépenként két tonna bombával a páncélosok ellen: Herder főhadnagy, Guthy főhadnagy és Tóth zászlós gépei.

⁶⁰¹ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 10. o.

⁶⁰² Németh István Flugbuchja, illetve szíves közlése.

⁶⁰³ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 64. o.

⁶⁰⁴ Uo.

⁶⁰⁵ Uo.

⁶⁰⁶ Cséplő József: Beszámoló a Németországba kihelyezett repülőgép átrepülő század működéséről. In: M. Sz. Évk. 1991. 223. o., Cséplő József Repülő Leírása (másolat a szerző birtokában)

⁶⁰⁷ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 64. o.

4000 méteres magasságban repültek a célra és az erős légvédelmi tűz ellenére több rácsapással, pontosan célozva oldották ki bombáikat a gyülekező harckocsikra, melyek közül többet megsemmisítettek, majd alacsony támadásba mentek át. A szétvált, és a földi célok levadászásába külön-külön belefeledkezett magyar gépek közül a századparancsnoki gép már visszaindult, mikor a másik kettőt hirtelen három Airacobra támadta meg. Először Tóth zászlós gépére csaptak rá, de a földközeli ereszkedő gép heves elhárítótüze miatt leváltak róla, mielőtt komolyabb találatot értek volna el rajta. Ezután a szovjet vadászok átváltottak Guthy főhadnagy gépére, melyen komoly találatokat értek el: a bal motor füstölve leállt és a jobb motor is megsérült, találatot kapott az oldalkormány és a rádió is. A személyzet kétségbeesetten védekezett géppuskáival. A rádiós, miután löszere már elfogyott, jobb híján sérült rádióján kért segítséget. Herder főhadnagy gépe a segélykérést meghallva visszafordult és a három vadászra támadt. Az elképedt szovjet pilóták végrehajtottak még néhány tétova rácsapást, majd a saját vonalak elérésekor leváltak és visszafordultak. Végül a sérült gépet személyzete egy köpködő motorral vitte vissza és szállt le.⁶⁰⁸

Április 16-án egy rendkívül fontos, az arcvonaltól mintegy 100 km-re, Csernovicnál a Dnyeszteren lévő pontonhidat kellett a magyar bombázóknak megsemmisíteniük. A fontos célt a légvédelmi tüzérség mellett a közeli tábori repülőtereken települt szovjet vadászok is oltalmazták. A németek egy önként jelentkező pilótát kértek a feladat végrehajtására. A feladat végrehajtására Herder főhadnagy jelentkezett, de azt kérte, hogy két géppel hajthassák végre a feladatot, hogy megosszák a védők figyelmét és erőit, így a támadást Herder főhadnagy és Majoros főhadnagy hajtotta végre, gépenként négy db 250 és nyolc db 50 kg-os bombával.

A terv szerint az egyik gép nagy kerülővel, délről, a Kárpátok felől repült a hídra, így ezt a Ju 88-ast nem is vették észre a szovjetek. A másik, később induló gép az egyenes, rövidebb keleti utat választotta, de ez is csinált egy fordulót és a hídra kelet felől csapott rá. A két gép szinte egyszerre érkezett a híd fölé és az 5000 méteres magasságból, zuhanófék nélkül végrehajtott támadással eltalálták és megszakították a hidat, valamint találatokat értek el az egyik hídfőben lévő légvédelmi ütegen is. Mindkét gép azon az útvonalon távozott, amelyen megközelítette a hidat – a Kárpátok felé kerülő gép rövid idő után le tudta rázni a kellemetlenkedő vadászokat, de a másiknak heves tűzharcot kellett vívnia a szovjet vadászokkal, azonban a pontosan tüzelő lövészek visszaverték a támadókat. A gépek csaknem negyedfélórás repülés után szálltak le.

⁶⁰⁸ Uo., Stirling György: Így harcolnak bombázóink! In: M. Sz. 1944. június 15. 4-6. o.

Otto Dessloch vezérezredes, a Luftflotte 4 parancsnoka az év legszebb repülőteljesítményének nevezte a magyar pilóták akcióját.⁶⁰⁹

Április 17-én Kovel és Luck térségében hajtott végre négy bevetést két-két géppel a 3/1. bombázószázad, a következő egy hét során is ugyanezen célokat támadták.⁶¹⁰

Április 23-án települt át a közelfelderítő század Lisiaticéről Sztanyiszlavba. A Ju 88-as bombázók e napon is folytatták bevetéseiket, erős légvédelmi tűzben.⁶¹¹

Április 24-én délután fél négykor ért Zamosc repterére egy Ju 52-es szállítógéppel a Herder-század felváltására érkezett 20 főnyi hajózó (öt komplett gépszemélyzet), Homér Imre százados vezetésével – végül a légierő vezetésének csak „eszébe jutott” ez a „kint felejtett” Ju 88-as század is. A földi részt szállító gépek is hamarosan megérkeztek. A nap fő attrakciója mégsem ez volt, hanem az, hogy késő délután Majoros Kornél főhadnagy is megrepülte a kétszázadik Ju 88-as harci bevetését.⁶¹²

Április 26-án a 102. közelfelderítő század egyik Fw 189-ese feladatvégrehajítás közben eltűnt. A három fős személyzet sorsáról megbízható adat azóta sem érkezett, hősi halottaknak tekintendők.⁶¹³

Ezen a napon Homér százados is megrepülte első bevetését a bombázóknál. A tapasztalatlan személyzetek első bevetéseiket a 3/1. század veterán hajózóival keverve repülték, a pilóták először megfigyelőként. Homér százada egyébként 102/1. bombázószázadként kezdte meg működését (bár a század erőtől már kiérkezésükor is nagyon messze voltak).⁶¹⁴

Április 27-én a bombázók négy alkalommal, összesen hat bevetést repültek. A legnagyobb bevetés négy gépe a Lucktól DNY-ra 18 km-re lévő vasútállomást támadta. Majoros megfigyelőjeként az egyik új pilóta, Dobó Elek hadnagy repült. Sem légvédelmi tűzzel, sem ellenséges vadászokkal nem találkoztak, jó találatokat értek el.⁶¹⁵

Mivel a bombázószázadnak ekkor csak négy üzemképes gépe volt és ezek is szinte mindig bevetésen voltak, vagy apróbb javításokat végeztek rajtuk, az új személyzetek csak május elején tudtak bevetéseken kívül, gyakorlásként repülni velük három-három kört.⁶¹⁶

⁶⁰⁹ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 64-65. o., Nincs lehetetlen feladat a magyar zubóknak. In: M. Sz. 1944. május 15. 11. o.

⁶¹⁰ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 65. o.

⁶¹¹ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 11. o., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 65. o.

⁶¹² Dobó Elek hadnagy naplója (másolat a szerző birtokában). Ezúton is szeretném megköszönni Punka György segítségét, aki a napló másolatát rendelkezésemre bocsátotta.

⁶¹³ Veszteségi lajstrom 12. kötet. Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 10-11. o.

⁶¹⁴ Dobó Elek naplója, Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 65. o.

⁶¹⁵ Dobó Elek naplója.

⁶¹⁶ Uo.

Május hó folyamán - gyakorlatilag elsejével - került felállításra a debreceni 3. bombázó osztály otthon állomásozó maradékából a 102/1. gyorsbombázó század, valamint a kecskeméti 3/2. közelfelderítő századból a 102/2. gyorsbombázó század, miután a hajózókat a ferihegyi rombolókiképző tanfolyamon átképezték a honi gyártású Me 210-es típusra. A 102/1. század parancsnoka Hersényi István százados lett, a 102/2. századé Bodó Pál százados. A 102/1. század egyelőre Debrecenben állomásozott, a 102/2. Hajdúböszörményre települt ki, mindkettő még Me 210-esek nélkül, a gépfeltöltést júniusban kapták.⁶¹⁷

Május 5-én a 3/1. század leváltás előtt álló hajózói utolsó ízben támadták Tarnopol pályaudvarát, előbb két, majd öt géppel, a második esetben négy vadász kíséretében. Az ötgépes kötelék egyik gépe megsérült a rendkívül erős légvédelmi tűzben és a hajózó szerelő, Tamás Ferenc őrmester is súlyosan megsebesült. Ez a gép kivált a kötelékből és a városra dobta bombáit, majd visszafordult, a többi négy gép az eredeti célra zuhant és a veterán személyzetek bombasorozataikkal szétverték az állomást.⁶¹⁸

Ezzel a nappal a 3. bombázó osztály, illetve a 3/1. bombázó század 291 napos folyamatos hadműveleti alkalmazásban eltöltött idő után hivatalosan befejezte harctéri működését. A több, mint kilenc és fél hónap alatt az alakulat összesen 1280 bevetést hajtott végre, ami 4,4-es napi átlagnak felel meg. Bevetésenként általában 1,5 tonna bombát vittek: két db 250 kg-ost külső felfüggesztéssel vittek és további 1000 kg-ot a törzs bombatárában. Bevetéseik során 184 esetben vívtak légi harcot és 276 esetben végeztek alacsony támadást. Légi győzelmeik száma sajnos nem ismert pontosan, mintegy tucatnyira becsülhető (Herder főhadnagy személyzete minimum kettő, Majoros főhadnagy személyzete minimum egy, Falvay százados személyzete egy, Baranyai hdp. őrmester személyzete egy) Mivel az alakulat szinte állandóan személyzet-, illetve géphiánnyal küszködött, nem volt ritka a gépenkénti és személyzetenkénti napi öt, néha hat bevetés sem, ami az érintett személyzeteket természetesen nagyon igénybe vette.⁶¹⁹

Májusban tért haza vasúti szállítással a 3/1. közelfelderítő század állománya is (a pótlásra érkezettek kivételével).

A május 5-e utáni néhány napos esős, erősen felhős volt az idő, de május 10-én kiderült az ég. 08:15-kor startolt négy Ju 88-as a Tarnopoltól D-re 5 km-re lévő pályaudvaron folyó kirakodás szétverésére. A cél körzetében erős légvédelmi ágyú- és gépágyútűz fogadta a

⁶¹⁷ Hány Kálmán-Kustos József-Mándy Tibor: Visszaemlékezés... In: M. Sz. Évk. 1989. 5. o., Csapó Béla-Kovács József-Fontos Sándor: A m. kir. 102/2. honvéd gyorsbombázó század megalakulása és működése. In: M. Sz. Évk. 1991. 34. o.

⁶¹⁸ Veszteségi lajstrom 13. kötet., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 65. o.

⁶¹⁹ Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 58. és 65. o.

gépeket. A kötelékből egy gép eltűnt – a személyzet sorsáról megbízható hír azóta sem érkezett, mind a négyen hősi halottaknak tekintendők.⁶²⁰

Délben kapták a parancsot a második bevetésre. A célterület kb. ugyanaz, mint az előbb, csak most egy a pályaudvartól DNY-ra a nyílt pályán veszteglő páncélvonatot és mellette egy viaduktot kellett támadnia a megmaradt három gépnek. A másik két géptől mintegy egy km-re lemaradó Windauer hadnagy gépét 13 szovjet vadászgép támadta meg, melyből a személyzet – Mikó hadapród őrmester - egyet lelőtt.

Visszaérkezésük után ismét a reggeli cél, a Tarnopoltól közvetlenül D-re lévő vasútállomás volt a cél. Öt saját vadász kísérte a gépeket. A pályaudvarra oldott bombák egy része célt tévesztett. Visszarepüléskor ismét légiharc alakult ki a támadó vadászok és a bombázók között. Windauer személyzete – Mikó hadapród őrmester - ismét lelőtt egy vadászt. A két légi harcban az ő gépük is kapott néhány találatot, maga Windauer is könnyebben megsebesült. Dobó Elek hadnagy gépe is kapott néhány találatot, de gépe távirászáának egyik sorozata is „ült” az egyik támadó vadászon. A Tarnopol vasútállomása elleni támadások igen sikeresek voltak. A felderítő felvételek kiértékelése után a német VIII. Fliegerkorps parancsnoksága először távbeszélőn gratulált a támadáshoz, majd a hadtestparancsnok két nap múlva személyesen is meglátogatta őket és gratulált Homér századosnak a teljesítményükhöz. Hírszerzőjelentés szerint állítólag az egymás mellett álló lőszer- és csapatszállító szerelvényeken elért telitalálatok és a követő lőszerrobbanások miatt a szovjet veszteség 1200-1300 fő volt halottakban és sebesültekben, de ez véleményem szerint túlzó adat.⁶²¹

Május 13-án a bombázók ismét egy vasútállomást támadtak minden különösebb esemény nélkül, viszont a közelfelderítőknél tragikus kimenetelű baleset történt: éjszakai, Fw 189-es géppel végrehajtott gyakorlórepülés közben Pintér Gábor őrmester gépével motorhiba miatt kényszerleszállást kísérelt meg Kronétól északra, de egy erdőben fának ütköztek és megfigyelőjével, Varga Sándor hadnaggal együtt életüket veszítették. A lövész, Soltész Gyula szakaszvezető túlélte az esetet.⁶²²

Május 14-én a Szurovice falu melletti közúti hidat támadták a bombázók három géppel. A 10. bevetését repülő Dobó hadnagy motorja elhúzott balra, így csak közvetlenül a beton kifutópálya szélénél tudta elemelni a gépét, miközben bal futójával elütött egy lovat, de

⁶²⁰ Veszteségi lajstrom 13. kötet.

⁶²¹ Dobó Elek naplója, Bogáti Péter hadnagy naplótöredéke (másolat a szerző birtokában), Bátrak jutalma. In: M. Sz. 1944. július 15. 8. o., Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 65-67. o.

⁶²² Dobó Elek naplója, Majoross István hadnagy naplója (másolat a szerző birtokában), Tóth Jenő: Hozzászólás... In: M. Sz. Évk. 1989. 124. o., Kovács Ferenc: A Magyar Királyi Honvéd Légierő Heinkel He 46-os gépeinek története I. n. Aero História 1993. december 51-52. o. Lásd erről: Bús-Szabó: i. m. I. kötet.

a gépben szerencsére nem esett kár és végrehajtotta a bevetést. A támadás egyébként sikertelen volt, a hidat nem találták el.⁶²³

Másnap Wojnica község és a mellette levő híd voltak a kijelölt célok a Ju 88-as bombázószázad négy gépének. Odaérkezésükkor a hidat már rombolva találták, így bombáikat a falura dobták, gyenge légvédelmi tűzben. A következő bevetést Csorohorin ellen repülte ugyanaz a négy személyzet. A falu déli szegélyén húzódott az arcvonal, a falu déli szegélye volt a cél, így pontos támadást kellett végrehajtani. Az eredményről ezt írta naplójába Dobó hadnagy:

„Gyönyörűek a találatok. Pontosan a falu déli szegélyén, az első házakban kezdődnek a becsapódások s tartanak a falu közepéig. Csupán az én sorozatom – mely nagyobb esési távolságra lett beállítva - szórja végig a falut, úgy, hogy az utolsó házba esik az utolsó bombám.

*Ez volt az első, igazán eredményes támadásunk, ahol minden bomba a célba esett.”*⁶²⁴

Csak remélhető, hogy a falu ártatlan civil lakossága – ha nem volt kitelepítve -, megúsza nagyobb veszteségek nélkül.

Este Tarnopol már korábban támadott pályaudvarát bombázták három géppel, négy vadászgép kíséretében. A találatok többsége rövid volt a múltkorinál talán kissé gyengébb, de sokkal pontosabb légvédelmi tűzben. Hazatérés közben tévedésből a német légvédelem is tüzet nyitott a kötelékre, szerencsére eredménytelenül.⁶²⁵

Ezidőtájt – pontos dátum ismeretlen - a sztanyiszlavi reptéren végrehajtott egyik bevetés során az egyik közelfelderítő gépet közvetlenül leszállás előtt szovjet vadászok támadták meg. A gép megfigyelője, báró Rohonczy György zászlós a leszállás utáni kigurulás közben az egyik támadót lelőtte.⁶²⁶

Május 18-án a közelfelderítő század a Zamosc melletti Labunje repterére települt át. Itt a NAGr. 6 alárendeltségébe került.⁶²⁷

Május 20-án reggel a bombázók célja egy aprócska falu volt öt géppel, késő délután ismét az erősen védett Tarnopol pályaudvarát támadták. Az igen rossz, felhős, párás idő miatt a bombákat célzás nélkül dobták le, nem a célterület felett.⁶²⁸

21-én az előző napi sikertelen támadás megismétlése volt a feladat, tehát Tarnopol volt a cél ismét. 13:00-kor startolt el négy gép, német vadászok kíséretében. Dobó hadnagy az alábbiakat írta a támadásról naplójába:

⁶²³ Dobó Elek naplója.

⁶²⁴ Uo.

⁶²⁵ Uo.

⁶²⁶ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 12. o.

⁶²⁷ Uo. 11. o.

⁶²⁸ Uo.

„Ideális bombázóidő. Kb. 3800 m-en belezuhanok a felhőbe, kb. a pályaudvar irányában. Zuhanás s zuhanás, 3000-2500-2000 m s még mindig felhőben. Végre 1800 m-en ki belőle. Célzőkészülék, s látom, pont dobási helyzetben vagyok. Kioldom a bombát s a találatok hozzávetőleges szemrevételezése után máris a felhőben vagyok. A találatok az állomáson s körülötte a városban voltak, a belvárosban.”⁶²⁹

E nap estjén tartották meg a bombázók a hazatérő Herder, Guthy és Majoros főhadnagyok búcsúvacsoráját. A hamarosan századossá előléptetett Herder László Magyarországra visszatérve megkapta a Vasváry emlékserleget, mely egy örökös vándordíj volt a legszebb repülőteljesítmény jutalmazására. A serleget Illy Sándor vezérőrnagytól vehette át.⁶³⁰

Ezután a folyamatos rossz idő miatt egy hétig nem kerültek bevetésre a bombázók. Május 27-én délre javult meg az idő, ezen a napon két ízben egy kicsiny falu melletti erdőben lévő harckocsik és gépjárművek ellen hajtottak végre támadást. A támadás igen jól sikerült, több nagy tűz keletkezett az erdőben. Másnap a célpont Mokrec falu volt, a gépek jó találatokat értek el.⁶³¹

Május 29-én a bombázók reggel 06:30-kor indultak négy géppel, a cél Olhovka volt, egy elég nagy falu. A találatok jól feküdtek, a nagy lánggal égő templom valószínűleg valamilyen raktáépületként szolgált a szovjeteknek (mint általában). Még délelőtt megkapták a következő célt, azonban ehelyett a mellette lévő falut bombázták, ahol szovjet állásokat fedeztek fel. Késő délután a harmadik bevetéssel a már többször támadott Nieszvic vasútállomását bombázták ismét. A bombák legalább négy helyen megszakították a vasúti pályatestet.⁶³²

Május 30-án Bogáti hadnagy Ju 88-asa megsérült a légvédelmi tűzben, a hidraulika olajvezeték sérülése miatt a futóművet kézzel kellett kiereszteni és a fékszárny sem működött. Az elég csúnya leszállás ellenére a gép nem tört össze.⁶³³

E nappal kapcsolatos hír még, hogy az 5/2. önálló vadászszázadot átnevezték 102/1. vadászszázaddá.⁶³⁴

A börgöndi 2. vadász kiképző osztály állományából ezidőtájt ismét érkezett utánpótlás a felváltott vadászpilóták helyére. Júniusban Labunje és Zamosc repülőterén főleg szoktatórepüléseket tartottak az újoncoknak, majd a század június végén Radomba települt.⁶³⁵

⁶²⁹ Dobó Elek naplója.

⁶³⁰ M. Sz. 1944. szeptember 1. 17. o.

⁶³¹ Uo.

⁶³² Dobó Elek naplója.

⁶³³ Bogáti Péter naplótöredéke.

⁶³⁴ Gaál Gyula: Egy önálló vadászszázad életéből. In: M. Sz. Évk. 1991. 59. o.

⁶³⁵ Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 49. o.

Május 31-én Luck pályaudvarát támadták a magyar Ju 88-as bombázók. A bevetett öt gép erős légvédelmi tűzben támadta a célt, jó találatokkal.⁶³⁶

Június 1-én reggel Kiverce vasútállomás volt a célpont a bombázók számára. Dobó Elek hadnagy ezt írta a támadásról naplójába:

„Nehezebb feladat, mint a tegnapi Luzk-i. Nehezebb, mert amint a Luzk-i repülőtér felett elhúzzunk, már látjuk ám össze-vissza startolni a bumfordi Lagg 9-eseket (minden bizonnyal La-5-ösöket – B. Cs.). Közben persze a légvédelem a tegnapihoz hasonló erővel lő bennünket. Most négy gépünk van. Fordulunk az álls.-ra (állomásra – B. Cs.) s amint zuhanunk látjuk, hogy egy egész vonat csak lgv.-el van felszerelve. Villózik az egész vonat. Igen ám, de mind kevesebb lő, úgyhogy amint közeledünk megszűnik a tűz. Ugrálnak le a májerek s pucolnak az állomásról. Sajnos nem elég gyorsak. Egymásután robbannak a sorozatok. A négy gép 16 drb. 250 kg-os és 32 drb. 70 kg-os bombája közül még véletlenül sem esett egy sem az álls. területén kívül. Most aztán gyeriünk! Nyakunkon az oroszok vadász légiereje. Csak úgy nyüzsögnek. Náci (Ignác szakszervező – B. Cs.) kissé lemarad s egyből összelövöldözik a vezérsíkjait. Olyan rostaszerű az egész.

De nagy ám itthon a boldogság! Gyönyörű eredmények, minden gépünk újból itthon. Sőt, a bennünket kísérő vadász-századunknak van egy légigyőzelme.”⁶³⁷

Bogáti hadnagy, Ignác szakszervező gépének megfigyelője így látta ugyanezt a bevetést.:

„Június 1-én csütörtökön már másodszor támadjuk a Luck melletti Kiverce vasútállomást, ahol nagy kirakodás folyik. A jelentések szerint úgynevezett flak vonat és páncélvonat is vesztegel az állomáson. Támadásunkat négy géppel hajtjuk végre és bombáink oldása után ellenséges vadászokkal légi harcba keveredünk. Fejrenyomva gépünket, a vezérhez elég közel szeretnénk menni, de nem tudjuk mindjárt utolérni. Így aztán, mint leghátsó gép, állandó támadásoknak voltunk kitéve. Elektromos gépágyúnk tüzével és röpcédulák szórásával igyekeztünk zavarni a célzásukat. Végre az első vonalak táján sikerült lerázni a makacsul támadó vöröscsillagos vadászokat. Meleg helyzet volt. Gépünkben olyan sok találat volt, hogy kijavításáig bevetésre nem lehetett vele menni. 'Rózsikát' le kellett adni javításra.”⁶³⁸

Másnap reggel újból Kiverce vasútállomása volt a célpont. Dobó hadnagy ezt írta a bevetésről a naplójába:

„4 gép startol. Én az első vonalanknál Torczyn városkára ledobom bombáim s mivel jobb motorom kiesett, azonnal hazatérek. Leszállásom bizony az üresjáratban is 1500-t forgó

⁶³⁶ Dobó Elek naplója.

⁶³⁷ Uo.

⁶³⁸ Bogáti Péter naplótöredéke.

légcsvár miatt hosszú. A reptér végén csúnya rádlit kell csinálnom, de sikerül törés nélkül megúszni.”⁶³⁹

Dobó hadnagy nem említi a naplójában, de a motorhibát kétszer is bemondta rádión (a rádiótilalom ellenére). Valószínűleg ez volt az oka, hogy a mindig jól működő szovjet rádióbemérő szolgálat időben riasztotta vadászgépeit a magyar kötelék ellen, aminek az lett a következménye, hogy már a cél fölött, jó pozícióban várták a szovjet vadászok a magyar bombázókat és a kibontakozó súlyos légi harc nyomán két szétlőtt magyar gépnek is kényszerleszállást kellett végrehajtania. A helyzetet súlyosbította, hogy a bombázókat kísérő saját vadászok túl magasan (7000 m-en!) biztosítottak, így nem is látták az alattuk kibontakozó légiharcot, így abba bele sem avatkoztak...

A repülőtérré egyedül Ónody hadnagy gépe tért vissza, de mint a pilóta visszemlékezett: „*gépünk tele volt lövéssel, darabok hiányoztak a vezérsíkból.*”⁶⁴⁰

A nap szomorú mérlege: egy hősi halott, két komolyabb sebesült, két megsemmisült Ju 88-as. Üzemképes gépe e nap délutánján nem volt az alakulatnak. Másnap pihenőt kaptak a VIII. Fliegerkorps utasítására, mely elég hosszúúra nyúlt (és a továbbiakban igazán komolyan már bevetésre sem került a század).⁶⁴¹

Június elején érkezett ki a hadműveleti területre a 102/2. vadászszázad is, mely a kolozsvári 2/2. századból alakult Pottyondy László százados parancsnoksága alatt, az egykori 2/3. „Ricsi” század jogutódjaként, melynek Pottyondy 1941-ben az elsőtisztje volt.⁶⁴²

A magyar vadászszázadnak azonban nem voltak gépei, így nem tudott repülni sem. A németek azt mondták, maguknak sincs, így nem tudnak adni a magyaroknak sem, egy német tisztségviselő tanácsára azonban Pottyondyék a vezérkari- és csapattisztek helyett az utánpótlási szervezet főtisztviselőit kezdték megkönyékezni, egy Weihe rakományi Kolozsvárról hozott magyar szeszesitallal nagyobb nyomatékot adva a kérésnek. Nagy megdöbbenésükre így sikerrel jártak és akciójuk után két héten belül, már júliusban átvehettek Krakkóban 9 db Bf 109G-t.⁶⁴³

Június 6-án ismét gyászolt a repülődandár: szovjet vadászok lelőtték a 102. közelfelderítő század egyik Fw 189-esét. A gép a magyar 24. gyaloghadosztály vonalai mögött Szadzavkától DK-re, a Prut partján zuhant le. A megfigyelő, Hidvégi Ferenc százados és a hajózó távirász, Bánffy Sándor szakaszvezető alacsony magasságban kiugrottak, de

⁶³⁹ Dobó Elek naplója.

⁶⁴⁰ M. Sz. Évk. 1989. 133. o.

⁶⁴¹ Dobó Elek naplója.

⁶⁴² Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 52. o.

⁶⁴³ Szenteleky Géza: Emlékeim a 102/2. századnál eltöltött időmről. In: M. Sz. Évk. 1992. 60. o.

ejtőernyőik már nem nyíltak ki és halálra zúzták magukat, míg a pilóta, Rigó Miklós főhadnagy a lezuhant gépben halt hősi halált.⁶⁴⁴

Június 8-án a bombázószázad áttelepült Klemensov repülőterére. A reptér talaja és a kifutópálya minősége nem volt olyan jó, mint Zamoscon, viszont a hajózók elhelyezési körlete jobb volt. Ezután a század állománya nekilátott a reptér kiépítésének (repülőgéptárolók, óvóhelyek, stb).⁶⁴⁵

Június 13-án késő délelőtt Debrecenből Odeschalchi Miklós tartalékos hadnagy, a 102/1. gyorsbombázó század pilótája Bajusz Károly szakaszvezető távirással gyakorlórepülésre felszállva Olaszországba repült, az amerikaiakhoz szeretett volna eljutni, de navigációs hiba folytán a német vonalak mögött szállt le, akik letartóztatták.⁶⁴⁶

Nem sokkal ezután, június közepén kitelepült a harctérre, Zamosc repülőterére Hersényi százados 102/1. gyorsbombázó százada is, de bevetéseket, bár a németek ezt szorgalmazták, a századparancsnok halogató magatartása miatt – a harci tapasztalatok hiányára hivatkozott - egyelőre nem repültek. Később hátrébb települtek Mielec repülőterére, majd július első felében visszatelepültek Magyarországra.⁶⁴⁷

Június második felében került ki a hadműveleti területre a 102. éjjeli csatarepülő század is. Ez az alakulat május közepén indult el Magyarországról és Grossteinben kapott a németektől átképzést, felszerelésük az ilyen feladatokra átalakított öreg He 46-osokból állt, melyek június 18-án érkeztek meg. A kiképzés június 25-én ért véget, a század néhány nap szabadság után kitelepült a Dnyeper-parti kis Szorodinnaja falu mellé.

Egy június 26-ai Luftwaffe jelentés szerint a magyar 102. repülődandár a következő gépállománnyal rendelkezett:

102. közelfelderítő század Labunje 8 db Fw 189

102/1. vadászszázad Zamosc 8 db Bf 109

102/1. bombázó század Klemensova 5 db Ju 88

102/1. gyorsbombázó század 12 db Me 210.⁶⁴⁸

Június 28-án kétszer négy géppel támadott a 102/1. bombázószázad egy szovjet gépkocsigyülekezést. Dobó hadnagy naplója június 2-a óta ez alkalommal tesz említést

⁶⁴⁴ Három fejfa az ivanowcei temetőben. In: Top Gun 1994/1. 9. o.

⁶⁴⁵ Dobó Elek naplója.

⁶⁴⁶ Odeschalchit már a nyilas uralom idején hazaárulás vádjával halálra ítélték és az ítéletet 1945. január 21-én Sopronban végre is hajtották. Állítólag a repülésnek volt némi politikai indíttatása, illetve ilyen megbízatása is a pilótának, nem csak saját iniciatívából dezertált.

⁶⁴⁷ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 5-6. o.

⁶⁴⁸ Az RL 2 jelzőcsoportban található dokumentum azonban több hibát, illetve hiányosságot tartalmaz (így pl. He 111-es bombázókat említ Ju 88-asok helyett). Az éjjeli csatarepülő század valószínűleg azért nem szerepel a listán mert még nem érte el a hadrafoghatóság szintjét, az viszont nehezen érthető, hogy a 102/2. zuhanóbombázó századot miért „felejtették ki”.

először bevetésről, de a géputánpótlás hiánya miatt már ekkor megemlíti, hogy a századot Ju 87-esekkel fogják hamarosan felszerelni a németek tervei szerint.⁶⁴⁹

Június utolsó hetében érkezett ki Lévay Győző százados 102/2. zuhanóbombázó százada Grodek-Jagellonski repülőterére 12 db Ju 87 D-5-össel, amelyeket még tavasszal vettek át Malacky repülőterén. A század a német III./SG 77 (parancsnok Franz Kieslich százados) alárendeltségébe került. Itt a magyar század még egy hétig gyakorlórepüléseket végzett, majd július elején bekapcsolódott a harcokba.⁶⁵⁰

Június 30-án délután került első alkalommal bevetésre a 102/2. zuhanóbombázó század: partizán állásokra hajtottak végre egy bevetést kilenc géppel.⁶⁵¹

Július 3-án a 102. közelfelderítő század egyik gépe került bajba. Egy alkonyati bevetésére a Szotyori Nagy János hadnagy megfigyelő, Simorjay András hadnagy pilóta, Murankó János szakaszvezető lövész személyzet a haditudósítóként dolgozó Kun Szabó László repülő főhadnagyot is magával vitte.⁶⁵²

18:30-kor emelkedett fel a gép Kovel és Luck között felderíteni. A gép negyven perces repülés után, mintegy kétezer méteres magasságban keresztezte az arcvonalat. A bombákat a célként kijelölt repterre dobták az erős légvédelmi tűz ellenére és jól látták, ahogy négy La-5-ös startol az üldözésükre. Ezután Kovel felé fordultak, hogy a város fölötti felderítő feladatukat végrehajtsák. A négy üldöző szovjet vadász továbbra is a nyomukban volt. A gép kitért előlük és felhőbe repült. Ezt a játékot négyszer egymás után játszották el, de a szovjet vadászok is maradtak és a felderítő személyzete is mindenképp végre akarta hajtani feladatát. Szotyori Nagy János hadnagy, a gép parancsnoka, ötödszörré is kiadta a parancsot: Vissza a célra! Mindenképpen a város fölé kell repülni és a feladatot minden áron el kell végezni. A gépet végül lelőtték a szovjet vadászok, az a saját vonalak mögött kényszerleszállt, a személyzet könnyebb sebesülésekkel megúsza az eseményt.⁶⁵³

A 102/2. zuhanóbombázó század július 8-án és 9-én Kovelnál repült intenzív bevetéseket (a fontos várost 6-án éjjel szabadították fel a szovjet csapatok).⁶⁵⁴

Július 9-én négy bevetést repült a Ju 87-es század, az elsőt lelőtték Lévay Győző százados gépét:

⁶⁴⁹ Dobó Elek naplója.

⁶⁵⁰ Lévay Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 33. o. Az SG a Schlachtgeschwader, azaz csatarepülő ezred rövidítése. Ezek egyes esetekben újonnan léterhozott, vagy átszámozott alakulatok voltak, más esetekben viszont – mint az SG 77 esetében is – átnevezettek: a korábbi StG (Sturzkampfgeschwader, azaz zuhanóbombázó ezred) alakulatok 1943 őszétől SG-vé, azaz csatarepülővé lettek átnevezve.

⁶⁵¹ Tarlós József: Légcsavarszélben. Magánkiadás, Székesfehérvár, 1999. 148-149. o.

⁶⁵² Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálat. In: M. Sz. 1987. 12. o.

⁶⁵³ Veress László: Egy a sokszáz közül... In: Új Magyarország 1944. október 15. 5. o.

⁶⁵⁴ Horváth Sándor: A páholyban. In: M. Sz. Évk. 1992. 153. o.

„- *Fiúk, figyeljeteK ide – szóltam embereimhez. – A kioldás után senki se jöjjön utánam. Kövessétek az elöttetek lévő német századot. Pénzes őrmester átveszi a parancsnokságot. Még egyszer, senki se kövessen... Otthon találkozunk.*

Mi voltunk a következők. Lefordítottam Ju 87-esemet és 80 fokos szögben zuhantam lefelé. A föld iszonyú gyorsasággal közeledett, mintha a fák, az árkok, az orosz járművek felém rohantak volna. Gyengéd kézmozdulat, finom helyesbítés... a célpont a nézőkébe kúszott... egy leheletnyi húzás a botkormányon... Most. Hüvelykujjam lenyomta a bombakioldó billentyűt. Ahelyett, hogy élesen felhúztam volna a gépet, fokozatosan vettem ki a zuhanásból, földközélen maradvá. Fékezni! ... A föld felett rohanva láttam, N. százados és mintegy öt kísérője alacsonyan repülve vártak a megfelelő pillanatra, hogy fedélzeti tűzzel rácsapjanak a muszkákra. 300 méteren fordulóba kezdtem, majd egy széles kör után visszatértem az előbb támadott területre, ahol az utolsó zuhanóbombázók bombái éppen robbantak. Csupán pár méterre repülve a földtől észrevettem egy századnyi orosz és néhány járművet az út menti fák alatt. Egy gyors pillantással körülnéztem; N. emberei mintegy 120 méteren repülve, tüzelni kezdtek. A szovjet gépkocsik bekerültek a célgömbbe. Ide nézz N.! Most megyünk mi! Előretoltam a gázkart, lenyomtam a gép orrát... most! Nyomjelző lövedékeim bevágtak a tehergépkocsik közé. A fák koronái pilótafülkém mellett rohantak el. Khaki ruhás alakok rohangásztak minden irányba. Olyan alacsonyan voltam most, hogy futóim lefejezhatték volna őket. Egy éles forduló jobbra, egy kis nyomás a boton... hirtelenül robbanások rázták meg a gépet. Savanykás füst lepte el a kabint. A motor kezdett kihagyni és hosszú füstcsíkot húzott maga után. A gép vadul rázkódott. A műszerfalra tekintettem. Ezzel a sebességgel talán elérhetem a német vonalakat. Óvatosan kezdtem a botkormányt hátrahúzni. Örömmel láttam, hogy a magasságmérő mutatója egyre kúszott feljebb... 100... 150... 200 méter. Ez elég is!

-Minden rendben van, Lajos?- kérdeztem a lövészemet.

Válasz nem jött. Megismételtem a kérdést. Csend. Hátranéztem a vállam felett; Sarkady tizedes mozdulatlanul lógott a heveder szíján. Mintha halott lenne. Úristen!... Három nappal előbb tért vissza a szabadságáról – nőülési szabadság volt.

S most itt repültem kihagyó motorral, megsebzett géppel és lövészem halottan hevert a hátsó ülésben. Minden erőmet összeszedtem, hogy gondolataimat a vezetésre összpontosítani tudjam. A Ju 87 erősen rázkódott és a motor minden pillanatban felmondhatja a szolgálatot. Bent a pilótafülkében a füstöt vágni lehetett volna. Kezem megtalálta a gombot és a következő pillanatban a kabintető iszonyú sebességgel lerepült – majdnem magával vitte a karomat. De végre láthattam valamit. A magasságmérő 300-at mutatott, de a sebesség egyre csökkent. Előrenyomtam a botkormányt, a gép orra lesüllyedt és a sebességmérő karja felfelé lendült ismét. Egy nagy zöld mező tűnt fel előttem. Számításom szerint már az arcvonala saját oldalán

kellett lennem, vagy legalábbis igen közel hozzá. Elhatároztam, hogy megkísérlem a leszállást. Még egyszer megnéztem a mezőt – valahogy túl zöldnek látszott. Visszaemlékeztem Lüdigkeit tanácsára: ha kényszerleszállsz ismeretlen területen, bármilyen simának is néz ki, robbantsd le a futókat, mert a hasraszállás jobb, mint a nyaktörés.

Megnyomtam a gombot. Mennydörgés-szerű robbanás és a következő pillanatban a futóim elrepültek a szárnyélek mellett. 120 km-es sebességgel siklottam a föld felé, ami óriási zöld szőnyegként sietett felém. Kissé felemeltem a gép orrát, hogy a farok érjen először földet. A sebesség gyors iramban csökkent. Egy gyengéd húzás a kormányon, az orr nem emelkedett. Eddig minden rendben... A benzincsap!... Előrenyúltam, hogy elzárjam... kissé meghúztam a botot... A gép nekivágódott a földnek, majd vadul csúszkált előre, azután hirtelen megállt. Velőkiig hasító éles fájdalmat éreztem, amint fejem beleütődött a műszerfalba, majd minden elsötétült.”⁶⁵⁵

Szerencsére a heves szovjet légvédelmi tüzet és a mocsaras területen végrehajtott kényszerleszállást is megúsza kisebb sérülésekkel mind a századparancsnok, mind pedig lövésze, azonban Lévay százados arcát több öltéssel kellett összevarrni, melyet a műszerfalba vert a talajra érkezéskor. Emiatt mintegy másfél hétig nem repülhetett bevetéseket. Hivatalosan a század első tisztje, Molnár Vilmos főhadnagy helyettesítette, a levegőben azonban általában a legtapasztaltabb, Lévay után a legtöbb bevetéssel rendelkező pilóta, Péntes Gyula őrmester vezette a századot.

Az esti bevetést már Péntes vezette, ezen még egy gép megsérült az ellenséges légvédelmi tűzben. Horváth Sándor szakaszvezető így emlékezett az eseményekre:

„Az esti bevetést Péntes őrmester vezette. Így kerültünk a század élére. Ezúttal kipróbáltam hol jobb: elöl-e, vagy hátul? Ismét Kovelhez, ki tudja, hányadszor. Ott nyomja az orosz, át akar törni, de sok a stuka és nem engedi. A gyenge saját földi erőt mi pótoljuk, a frontot mi tartjuk. Annyi alattunk a hadianyag, célozni sem kell, bombánk gépet, felszerelést talál. De van itt bőven vadász és légvédelem. Úgy jönnek a lövedékek, mint a zápor. Észre alig veszem, mégis eltalálnak. Mintha egy tenyér csapott volna oda, csak annyit érzékelek. Egy eddig ismeretlen hangot hallok, de a motor jár, a gép egyenletesen zuhan. Nincs itt semmi baj. Már 700 m-en vagyok. Kioldom a bombát, ami szépen elválnak. Meghúzó a felvételi ívet, a gép szépen engedelmeskedik.

- Megvagy Jóska? - kérdezem lövészemet.

- Meg, de eltaláltak.

- Megsebesültél?

- Nem, de itt a találat mellett. Egy lövedék berepült és ki is ment. Nem robbant fel!

⁶⁵⁵ Lévay Győző: Így is lehet vitát nyerni. In: M. SZ. Évk. 1995. 196. o.

- *Te jó Isten! – nagyot sóhajtottam. Ezt megúsztuk. Mert ha felrobban, szétvágja a gépet. Befejeztük a társalgást, mert Pénzes őrmester nem tagadta meg magát. Ebben a tűzpokolban alacsony támadásba vitte századát. Felgyújtottunk néhány benzintankot, gépkocsit, kilóttiunk több légvédelmi ágyút, de olyan tüzet kaptunk, amitől alig láttunk. Minden fegyver ránk tüzelt. Mi mégis megúsztuk a bajt...*”⁶⁵⁶

A következő néhány napban rossz idő miatt nem volt bevetés a Ju 87-es századnál.⁶⁵⁷

Július 13-án súlyos baleset történt a repülődandárnál, melynek oka a fegyelmetlenség volt. Korincovnál egy Fi 156-os futárgép egy gépjárműoszlopra történő üdvözlő rácsapás során rázuhant az egyik teherautóra. Életét vesztette a gépet vezető Andrássovich István százados és Seiwerth Ede hadapród őrmester valamint a teherautó platóján Laboda Mihály szakaszvezető, rajtuk kívül többen megsebesültek.⁶⁵⁸

Július 14-én a He 46-osokkal felszerelt éjjeli csatarepülő század első és a harmadik raja támadási parancsot kapott. A célokat Szorodinnajáról áttelepülve a kurovicei repülőtéren kapták meg. A bevetésből kimaradó Majoross István hadnagy ezt írta naplójába a tragikus véget érő akcióról:

„11 órakor (természetesen 23h-ról van szó B. Cs.) indult a szds. úr gépe bevetésre előtte természetesen tüzetes, pontos eligazítás. Tekintve, hogy a gépeket nem tudták kellő gyorsasággal feltölteni, így nem rajbeosztásban, hanem össze-vissza szálltak fel. A százados úr gépének műszerei rosszak voltak, így kénytelen volt más géppel menni. Szarukán fhdgy. átadta a gépét, és így kb. 11 órakor indulhatott el a szds. úr. A feladat Zagone falucska közepén lévő híd és útkereszteződés bombázása. Időtartama kb. 50-55 perc. Már éppen visszafelé jött a szds. úr, mikor Kovács hdgy. gépét feltöltöttük. Ő maradt utolsónak. Siettette is a töltést erősen. Kigurulás után beadta a gázt és a reptér végén lévő forgó fényoszlop felé startolt el. Kb. 50 m magasra emelkedhetett, mikor gépe erősen balra dőlve lezuhant. Azonnal kigyulladt és égni kezdett. Csúszás közben eltörte a forgó fényoszlopot, úgyhogy a támpont kiesett a bevetésről visszatérő gépek számára és megnehezítette a jól rejtett reptér megtalálását. Közben a gépek egymás után jöttek haza és szálltak le a reptéren.”⁶⁵⁹

A Kovács Zoltán hadnagy - Menyhárt Tibor őrzető személyzet hősi halála után a század nem repült több bevetést, hamarosan hazatelepültek és a hajózókat részben más alakulatokba helyezték át.

⁶⁵⁶ Horváth Sándor: A páholyban. In: M. Sz. Évk. 1992. 154. o.

⁶⁵⁷ Tarlós József: Légcsavarszélben. Magánkiadás, Székesfehérvár, 1999. 153. o.

⁶⁵⁸ Bús-Szabó: i. m. 347. o.

⁶⁵⁹ Majoross István naplója.

Július közepétől a 102/2. vadászszázadot a IV./JG 51-nek rendelték alá, melynek parancsnoka ekkor Heinz Lange őrnagy volt.⁶⁶⁰ A már korábban említett katasztrofális géphiány egyébként nem csak a magyar századot sújtotta, ez az egész német ezredre jellemző volt: július végén a JG 51 I., II. és IV. osztályának együtt is mindössze 19 bevethető Bf 109 G-6-osa volt (holott egyetlen osztálynak optimális esetben mintegy 40 gépe kellett volna hogy legyen).⁶⁶¹

15-én nem volt bevetés a 102/2. zuhanóbombázó századnál, 16-án a magyar Stuka század egy bevetésen vett részt, előrenyomuló páncélosékek ellen, bombadobás után alacsony támadással.⁶⁶²

Július 17-én történt meg a 102/1. bombázó század átképzése Ju 87-esre, ami annyiból állt, hogy a pilótáknak a földön egyszer elmagyarították a műszereket, majd mindenki repült egyedül 5-6 kört (kétkormányos gépek nem voltak – egyébként ez a század nem került bevetésre Ju 87-essel).⁶⁶³

Július 19-én a magyar zuhanóbombázó századot még mindig Pénzes Gyula őrmester vezette a bevetésen, mivel a századparancsnok arca még nem jött rendbe. Pénzesék gépe a bevetés során légvédelmi találatot kapott. A pilóta saját területen kényszerleszállt, de a futókat nem robbantotta le, hogy a gép ne menjen tönkre.⁶⁶⁴ Kigurulás közben azonban a Stuka egy árokba gurult és átvágódott, Pénzes őrmester pedig koponyaalapi törés következtében hősi halált halt. Lövész, Tarlós József szakaszvezető megsebesült.

E napon újabb repülőbaleset is történt a 102. repülődandárnál: a rossz időben egy Fw 58-as zuhant le Krakkótól 30 km-re, pilótája Fraknóváry Géza vk. százados, utasai és a személyzet többi része: dr. Nagy Lajos hadbíró százados, Sziráki Béla karp. szakaszvezető és Horváth Lajos szakaszvezető mind meghaltak.⁶⁶⁵

Július 19-én települt át a zuhanóbombázó század Grodektól É-ra, Stubno környékén egy nagy rétre, de a szovjet áttörés miatt innen gyorsan visszatelepültek Kuminovra, majd egy nap után onnan Rzeszovra (onnan hamarosan Krosnora, majd Pobiednik Wielki repterére – a gyors hátratelepülések jól mutatják a szovjet Bagratyion offenzíva nyomán kialakult katasztrofális földi helyzetet és intenzív visszavonulást).⁶⁶⁶

⁶⁶⁰ Aders-Held: i. m. 161. o.

⁶⁶¹ Uo. 162. o.

⁶⁶² Tarlós József: Légcsavarszélben. Magánkiadás, Székesfehérvár, 1999. 157. o.

⁶⁶³ Dobó Elek naplója.

⁶⁶⁴ A merev futóműves Ju 87-esek késői változatain piropatronok voltak a futóművekbe építve, hogy kényszerleszálláskor azokat lerobbantva a gép személyzete megússza a kényszerleszállást átvágódás nélkül - mikor a gép a kabinra borul - és csak a gép menjen tönkre.

⁶⁶⁵ Hóhr Ferenc: Krónika a légierők keretében szervezett földi híradás alakulatok történetéből In: M. Sz. Évk. 1989. 100. o., Bús-Szabó: i. m. 372., 447. o., veszteségi lajstrom 14. kötet. Hóhr Ferenc egy későbbi visszaemlékezés alapján szabotázszt is említ, de erre nincs bizonyíték.

⁶⁶⁶ Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 33. o.

Július 23-án a Sztrókay Géza szakaszvezető pilóta - Luzsa György őrzető hajózó távirász személyzet gépét lelőtték, az a saját vonalak mögött kényszerleszállt. A század rádiósai is lelőttek egy szovjet vadászgépet. Sztrókay csak kisebb fejsérüléseket szenvedett és visszatért a századhoz, Luzsa bordatöréssel kórházba került.⁶⁶⁷

Július 24-én súlyos veszteség érte a 102/2. zuhanóbombázó századot, mikor túlerőben lévő szovjet vadászalakulat támadta meg őket a bevetési légtérben és egyik gépüket lelőtték: a személyzet, Istványi György hadnagy pilóta és Eitler Ferenc őrmester lövész hősi halált haltak.⁶⁶⁸

1944. július 25-én kora délután a 102/2. zuhanóbombázó század háromgépes raja az SG 77-el együtt Jaroszlavnál támadott szovjet célokat. A célterületet elérő gépeket váratlanul megtámadták az amerikai 31. FG 307. századának Mustangjai, melyek az Operation Frantic III. hadművelet keretein belül ukrainai bázisról felszállva a Mielec repülőterét alacsonytámadó P-38-asok vadász kíséretében vettek részt. A légi harcban a német osztály súlyos veszteségeket szenvedett, legalább nyolc gépük lezuhant. A magyar gépek közül egy sem veszett el.⁶⁶⁹

Július 26-án egy vegyes magyar-német személyzettel repülő Fw 189-est Dolina felett két szovjet vadász támadott meg. A gép lezuhant és elégett. A személyzet mindhárom tagja – Farkas Jenő zászlós pilóta és a két német hajózó: Bertsch főhadnagy megfigyelő és Lückl őrzető lövész megsebesültek.⁶⁷⁰

Július 27-én Homér százados 102/1. bombázószázada áttelepült Debrecenbe, majd onnan hamarosan Hajdúszoboszlóra. Itt a század hajózóit augusztus 30-án a németek kitüntették a II. oszt. Vaskereszttel. Az alakulat Ju 88-as bevetési időszakáról sajnos nem maradt fenn részletes statisztika. Homér százados szerint a század nyolc igazolt légi győzelmet aratott.⁶⁷¹

A 102/2. zuhanóbombázó század július folyamán igen rövid, de intenzív bevetési periódusban 37 kötelék-, azon belül 242 gépbevetést repült.⁶⁷²

A 102. közelfelderítő század is igen intenzív repüléseket folytatott a nyár folyamán: a századparancsnok egymaga két hónap alatt 104 bevetést repült, 165 órát töltött a levegőben, ebből legalább 120-at ellenséges légtérben. Ez alatt 15 alkalommal támadták meg a gépét ellenséges vadászok, volt úgy, hogy egyszerre 8 is. Vadásztámadáskor általában lementek

⁶⁶⁷ Tarlós József: Légcsavarszélben. Magánkiadás, Székesfehérvár, 1999. 175. o., veszteségi lajstrom 14. kötet.

⁶⁶⁸ Lévy Győző: A vagánykodás drága mulatság In: M. Sz. Évk. 1989. 116-118. o.

⁶⁶⁹ A kivágott amerikai fejezetben az ingabombázásokról is részletesen szó esik (az Olaszországból felszálló amerikai gépek június-július folyamán több esetben ukrainai repterekre átrepülve hajtottak végre bevetéseket és így olyan célokat is tudtak támadni, melyek Olaszországból hatótávolságukon kívül estek).

⁶⁷⁰ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálat. In: M. Sz. 1987. 12. o.

⁶⁷¹ Dobó Elek naplója, Nagymarosy-Guthy-Homér: i. m. 68. o.

⁶⁷² Lévy Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 35. o.

földközelve, hogy alulról ne támadhassák őket és manőverezéssel, ill. géppuskatűzzel verték vissza a támadókat. A felhőkbe csak akkor repültek be, ha nagyon alacsony volt a felhőalap. Frauenhofer József százados megfigyelője egyébként Balogh János főhadnagy, a lövésze Mátyus János őrmester volt.⁶⁷³

A kiesett személyzetek pótlására a közelfelderítő század néhány főnyi feltöltést kapott. A pótlásként érkezettek közül Verőczy Imre százados személyzetének a gépe az augusztus 1-én repült első bevetéséről nem tért vissza.⁶⁷⁴

1944. augusztus elsejével a légierő vezetésében is változás történt: a légierő parancsnokát, v. Magyarosy Sándort a kormányzó saját kérésére felmentette légierő-parancsnoki és a Honvédelmi Minisztériumban betöltött légügyi főcsoportfőnöki beosztásából és mindkét beosztásban v. Bánfalvy István vezérőrnagy vette át a helyét. Magyarosy Sándor altábornagy egészségi állapotára való hivatkozással nyugállományba került. Magyarosy egyébként leváltását már április végén kérte, mivel a német megszállás után Szombathelyi Ferenc helyére kinevezett új honvéd vezérkari főnökkel, Vörös János vezérezredessel nem tudott jól együtt dolgozni.⁶⁷⁵

A Gelencsér Ferenc százados vezette fővezérség-közvetlen szállító század Ju 52-esei augusztustól intenzív sebesültszállító tevékenységet folytattak a budapesti kórházak és Kárpátokban lévő határookra visszavonuló magyar 1. hadsereg között, majd az Erdélyben meginduló harcok után onnan is jelentős számú sebesültet szállítottak Budapestre szeptembertől.⁶⁷⁶

Augusztus 9-én a vadászok is elvesztették egyik pilótájukat: késő délután német Henschel Hs 129-es páncélvadászok biztosítására szállt fel a század 10 gépe, melyek a Visztulától NY-ra előretört szovjet páncélosok ellen kerültek bevetésre. A rajok szerint magassági lépcsőkben repülő magyar vadászok 30 szovjet Airacobrával kerültek harcba. Bertalannak György hadnagynak sikerült a parancsnokára, Kovács József századosra támadó Kobrákat szétugrasztania, de közben négy másik szovjet vadász ráakaszkodott gépére és lelőtték: gépe fehér füstcsíkot húzva a földbe csapódott, Bertalan hadnagy – az 1941. áprilisában hősi halált halt ejtőernyős parancsnok, Bertalan Árpád őrnagy egyetlen fia – hősi halált halt. Kálmán István zászlós gépe is kapott néhány találatot, de visszavitte gépét a repülőtérré.⁶⁷⁷

⁶⁷³ László István: Két hónap alatt 104 bevetésen. In: M. Sz. 1944. július 15. 11. o.

⁶⁷⁴ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 12. o. A három fős személyzetből egyedül Demeter Károly főhadnagy megfigyelő tért haza a háború után.

⁶⁷⁵ Magyarosy Sándor: Emlékirataim. In: M. Sz. Évk. 1984. 22. o.

⁶⁷⁶ Rekettyés László: Katonai légi szállítás Ju 52-vel. In: M. Sz. Évk. 1996. 54. o.

⁶⁷⁷ Hős apa hős fia. In: M. Sz. 1944. október 1. 5. o., Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 50. o., Bús-Szabó: i. m. 375. o.

Augusztus 11-én települt át a 102. közelfelderítő század Ungvárra, anyarepülőterükre. Innen egyik feladatuk a későbbiekben a szlovák felkelők által ellenőrzött terület felderítése és röpcédulaszórás volt.⁶⁷⁸

Augusztus 14-én a repülődandár parancsnokság is visszavonult Magyarországra: a DK lengyelországi Batowicéből Ungvárra települt.⁶⁷⁹

A 102/1. vadászszázad augusztus 17-én települt át Munkácsra, de innen -, mivel a földi személyzet áttelepülése nagyon elhúzódott – csak szeptember 1-étől voltak bevetve ismét.⁶⁸⁰

Augusztus végén a 102/2. zuhanóbombázó század átrepülte Krakkóba és leadta Ju 87 D-5-öseit, melyeket később a 102/1. bombázószázad kapott meg. A 102/2. század bevagonírozott és áttelepült Sárospatakra, Fw 190-es típusra történő átképzés céljából. A század szerelvénye azonban csak szeptember közepén ért Sárospatakra, ahonnan hamarosan visszavonultak Börgöndre és ott kezdődött meg októberben a típusátképzés, már vadászbombázóként.⁶⁸¹

A 102/1. bombázószázad augusztusban áttelepült Hajdúszoboszlóra, majd onnan október közepén Börgöndre és beolvadtak a megalakuló 102. vadászbombázó osztályba.

Július legvégétől a Hajdúböszörmény repterén állomásozó, honi gyártású Messerschmitt Me 210-es gyorsbombázókkal felszerelt 102. gyorsbombázó osztály is megkezdte bevetéseit a Kárpátok előterében a magyar 1. hadsereg támogatására (igaz, szeptember elejéig csak a 102/2. század repült, az újoncokból álló 102/1. század addig nem kapcsolódott be a harcba).⁶⁸²

Augusztus közepén repülte a 102/2. gyorsbombázó század hat géppel egyik legsikeresebb akcióját Kolomea reptere ellen. A német felderítők, támadás után készített igazoló fényképfelvételei szerint a repülőtéren állomásozó nagyszámú szovjet repülőgépek több, mint 50%-át megsemmisítették a magyar gyorsbombázók.⁶⁸³

A gyorsbombázókkal kapcsolatban – mint általában – ismét kiemelném a földi, a műszaki állomány nagyon nagy munkáját tábori körülmények között: sokszor elegendő és megfelelő szerszámok nélkül, a szabadban, gyakran ponyva alatt, illetve zseblámpafénynél éjszaka javították, szervizelték, töltötték fel a gépeket, hogy az alakulat ütőképességét szinten tarthassák.

⁶⁷⁸ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 12. o.

⁶⁷⁹ Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 50. o.

⁶⁸⁰ Uo.

⁶⁸¹ Lévay Győző: A zuhanóbombázók (zubók) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1985. 34. o.

⁶⁸² Bencze Zoltán és Zuna Edgár hadnagyok Repülő Leírásai alapján (másolatok a szerző birtokában).

⁶⁸³ Repülőerőnk harcol... gyorsbombázóink bevetésén. Im: M. Sz. 1944. november 1. 4. o.

Augusztus 21-én azonban súlyos csapás érte a 102. gyorsbombázó osztályt, mely egy időre kiütötte az alakulatot a harcból: az amerikai 15. légi hadsereg nagy erejű légitámadást intézett a hajdúböszörményi reptér ellen. A Me 210-eseken részben még az álcázóhálók sem voltak rajta, de a teljesen nyílt, rejtési lehetőség nélküli mezőn azok sem sokat segítettek volna. A 102/1. gyorsbombázó század teljes gépállománya megsemmisült, a század földi részének egy halottja és egy sebesültje volt, továbbá egyik pilótájuk, Klug János őrmester sebesült meg az ülepén és kórházba került, ahonnan októberben tért vissza századához. A 102/2. század szintén súlyos gépveszteségeket szenvedett.⁶⁸⁴ A reptérparancsnokságnak további öt katonája halt hősi halált. A Hajdúböszörménytől DNY-ra lévő nádudvari kirepülőtéren szándékosan hanyagul álcázva tárolt, kibelezett és leselejtezett, csalinak használt Ca 135-ösöket is szétlőtték az alacsonytámadó amerikai vadászok.⁶⁸⁵

Az amerikai repülőek 37 megsemmisített, 13 valószínűleg elpusztult és 17 megrongált gépet jelentettek a hajdúböszörményi repülőtéren, a hivatalos magyar adatok szerint 14 repülőgép égett el, továbbá 14 katona halt hősi halált és további 20 megsebesült.⁶⁸⁶

A veszteségeket súlyosbította a 101/1. vadászrepülő század pilótájának, Skulka Zoltán szakaszvezetőnek a hősi halála, akit az amerikai vadászok lelőttek és Hajdúhadház házai közé zuhant Messerschmitt Bf 109-esével együtt.

Másnap szálltak fel utoljára a Veszprémben állomásozó 101. vadászosztály gépei a nyár folyamán az ország légterébe berepülő amerikai kötelékek ellen és az e napon aratott négy légi győzelemmel együtt meghaladták a 100 nyilvántartott és igazolásra felterjesztett amerikaiak elleni légi győzelmüket.⁶⁸⁷

A román kiugrás eseményeit követően azonban a 101. vadászosztály a nyár és kora ősz folyamán nem került többé bevetésre az amerikai kötelékek ellen, az ütőképes, harcdezt vadászokat ezután tartalékolták, legközelebb a Magyarország területére lépett szovjet csapatok ellen kerültek bevetésre októbertől.⁶⁸⁸

Augusztus 25-én a 102/1. gyorsbombázó század parancsnoki posztján történt változás: Hersényi István százados helyére Hány Kálmán százados került. Hersényi leváltására

⁶⁸⁴ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 6. o., Szilaj Varga Gyula kéziratoss visszaemlékezése, veszteségi lajstrom 14. kötet.

⁶⁸⁵ Sikeres álcázás. In: M. Sz. 1987. 101. o., ill. dr. Czehe János szíves közlése.

⁶⁸⁶ Gaál Gyula: Gyorsbombázók adalékok és kérdések In: M. Sz. Évk. 1991. 40. o.

⁶⁸⁷ Heppes Aladár: Visszaemlékezés a Magyar Légierők 1944-es harcaira 40 év távlatából. In: M. Sz. Évk. 1984. 12. o.

⁶⁸⁸ A fennmaradt második világháborús politikai és katonai iratanyagban jómagam ilyen jellegű határozott utasítással nem találkoztam, de a volt osztály-, majd ezredparancsnok, Heppes Aladár visszaemlékezése is határozottan megerősíti az eseményeket azzal kiegészítve, hogy az amerikai berepülések során a gépeket számos esetben kirepülték Veszprémből különböző tábori repterekre, hogy a veszprémi repülőteret 1944. július 8-án ért bombatámadás súlyos veszteségeinek megismétlődését megelőzzék.

valószínűleg azért került sor, mert őt tették felelőssé azért, hogy nem akadályozta meg Odescalchi Miklós kirepülését még júniusban.⁶⁸⁹

Augusztus 28-án a 102/1. gyorsbombázó század megkapta az áttelepülési parancsot Hajdúböszörményből Tiszalökre, mely egy nagyon jó talajú tiszai ártéri repülőtér volt, a gépeket is jól lehetett rejteni az ártéri fák alatt. A másik század is hamarosan áttelepült ide. Hamarosan a gépfeltöltést is megkapták Tápiószeléről az elpusztult Me 210-eseik helyett.⁶⁹⁰

A gyorsbombázók a hadi helyzet változása következtében hamarosan magyarországi földi célok ellen is bevetésre kerültek - először a Partiumból visszacsatolt, ill. elfoglalt részen, majd a Tiszántúlon -, ami miatt igen elkeseredettek voltak a pilóták.

Augusztus 30-ával kezdődően három napig az amerikai vadászok Nagyvárad, Kecskemét, Debrecen és Szászrégen repülőtereit támadták, hogy a Romániából visszavonuló Luftwaffe minél több, itt csoportosuló gépét megsemmisítsék. Összességében 211 repülőgép megsemmisítését és 131 megrongálását jelentették, néhány közülük magyar volt.⁶⁹¹

⁶⁸⁹ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 6. o., ill. Mándy Tibor szíves közlése.

⁶⁹⁰ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 6-7. o., Szilaj Varga Gyula kéziratos visszaemlékezése.

⁶⁹¹ Walker: i. m. 407. o.

3. 1944 ősze – Magyarország hadműveleti területté válik

Hivatalosan 1944. szeptember 1-én változott meg a honi légvédelem fő terheit viselő vadászalakulat, a 101. vadászrepülő osztály neve 101. vadászrepülő ezredre, mikor a szolnoki reptérről odavezényelt vadászpilótákból felállításra került az alakulat második osztálya, egyelőre egy századdal, a negyedikkel. Egyidejűleg Heppes Aladár őrnagyot - aki így már nem osztály, hanem ezredparancsnok volt - letiltották a bevetésekben való részvételről.⁶⁹²

Szeptember 2-án a 102/1. szállítószázad veszítette el egyik fegyvertelen Ju 52-es gépét Szlovákia fölött: a Lengyelországba tartó szállítógépet a szlovák felkelésben részt vevő egyik pilóta egy Avia kétfedelű vadászgéppel támadta meg és szitává lőtte. A fegyvertelen gép jobb motorja üzemképtelenné vált, A gép szerelője, Széki László őrmester halálos lövést kapott, a másodpilótaként repülő Vermes László főhadnagy jobb combján lövést kapott, rajtuk kívül az egyik utas, egy vezérkari százados kapott halálos fejlövet. A gép Radvány falu mellett kényszerleszállt, a személyzetnek októberben sikerült megszöknie a fogságból.⁶⁹³

Szeptember 3-án állították fel hivatalosan Kenyeriben a 101./II. vadászrepülő osztályt Csathó Gyula őrnagy parancsoksága alatt. Ugyanekkor a Bánlaky György főhadnagy vezette 101/4. század lett az első felállított százada az osztálynak, a Prónavölgyi István százados vezette 101/5. és a Papp Tibor főhadnagy vezette 101/6. század szeptember 25-én alakult meg. A II. osztály századai az első néhány hétben nem voltak bevethető állapotban, a pilóták többségének nem voltak harci tapasztalatai. A 101/4. század októberben, a 101/5. század novemberben esett át a tűzkeresztségen, míg a 101/6. század az őszi/téli hónapok folyamán mint harckiképző század működött.⁶⁹⁴

A gépfeltöltést kapott és szeptember elejétől újra bevetésre kerülő gyorsbombázók szeptember 8-án veszítették el első személyzetüket ellenséges behatásra: a 102/2. gyorsbombázó századból a Csongor István törzsőrmester - Kővári János törzsőrmester személyzet gépe légvédelmi tüzérségi telitalálatot kapott és Tiszafüredtől K-re lezuhant, a két fős személyzet hősi halált halt.⁶⁹⁵

Szeptember közepén a 102/1. vadászszázad tevékenysége is megélénkült és még a Kárpátok előterében sorozatosan aratták légi győzelmeiket. Különösen kiemelkedő nap volt szeptember 14-e, mikor Kovács József százados is lelőtt egy csatarepülőgépet és két eljövendő kimagasló ász pilóta, Máthé László főhadnagy és Kálmán István zászlós indították

⁶⁹² Gaál Gyula: Fehér kereszt és fehér csillag. In: M. Sz. 1983. 47. o. Hivatalosan Heppes őrnagyot 1944. május 1-től helyezték át az akkor megalakuló 101. vadászrepülő osztály állományába, mint osztályparancsnokot.

⁶⁹³ Vermes: i. m. 125-136. o.

⁶⁹⁴ Gaál Gyula: Hadszintér a felhők között. In: M. Sz. Évk. 1984. 27-28. o.

⁶⁹⁵ A veszteségi nyilvántartás tévesen a 102/1. századot adja meg alakulatuként – valójában a második század állományába tartoztak.

meg győzelmi sorozatukat. A délelőtt folyamán szálltak fel szabadvadászatra Máthé és dr. Vajda Ferenc főhadnagy, valamint Kálmán zászlós és Csikós Ferenc szakaszvezető. Sanoktól D-re Kálmán egy kötött léggömböt vett észre és mivel parancsnokával nem tudott rádióösszeköttetést teremteni, kísérőjével kivált a kötelékből és rácsapott a léggömbre. A könnyű zsákmány égve zuhant le. Ezalatt Sanoktól távolabb Máthé főhadnagy tüzeket figyelt meg a földön, melyek fölött 16 ellenséges gépet vett észre: Il-2-esek támadták a német csapatokat Jak-9-esek kíséretében. A szovjet csatarepülőgépeket megtámadva, egyet lelőtt közülük.

Ezalatt Kálmán zászlós két Il-2-est pillantott meg, melyekre azonnal rácsapott és az egyiket lelőtte. A lelövést kísérője, Csikós szakaszvezető nyugtázta a rádióban, de ez volt az utolsó, amit tőle hallottak: eltűnt géppárparancsnoka mögül. Másnap német alakulatok jelentették az első vonalból, hogy látták, amint Csikós Ferenc szakaszvezető az általa megtámadott másik Il-2-est lelövi, majd bizonytalan repülés után merőlegesen a földbe csapódott Kamionka II-től DK-re.⁶⁹⁶

Szeptember 15-én Galambos Ferenc hadnagy vett észre egy megfigyelő léggömböt ugyanebből a vadászszázadból nagyjából ugyanebben a térségben és azonnal lelőtte, de a mellé telepített légvédelmi tüzérség eltalálta gépét, így égő gépből ki kellett ugrania: néhány kisebb égési sebbel megúszta a kalandot.⁶⁹⁷

Szeptember 20-án végre megrepülte első bevetését a 102/1. gyorsbombázó század is, egy ukrainai vasúti pályaudvar ellen.⁶⁹⁸

Szeptember 22-én délután érdekes „dezertálásra” került sor: 16 óra 57 perckor szállt fel egy He 111-es a csákvári repülőtérről, titkos kormányküldetésben. A gépet a magyar légierő nyáron kapta a németektől egy balesetben sérült Ju 52 pótlásaként és MALÉRT használatban volt. A gép személyzete a repülésen Majoros János tart. százados pilóta - a MALÉRT főmérnöke -, Marosán Péter rádiós és Rákosi László szerelő volt. Utasként a gépen tartózkodott Náday István nyugállományú vezérezredes, a magyar kormány megbízottja, C. T. Howie brit ezredes - akit eddig bújattak a német fogságból való szökése után -, továbbá Majoros felesége. A fegyverszüneti tárgyalások miatti kirepülés egyébként még március elején szóba került, de a német megszállás miatt idáig húzódott az ügy. A gép 20 óra 03 perckor szállt hasra Termoli mellett, az utasok és a személyzet hamarosan Casertába, a szövetségesek főhadiszállására került.⁶⁹⁹

⁶⁹⁶ Gaál Gyula: Szabadvadászati. In: M. Sz. Évk. 1992. 51. o.

⁶⁹⁷ Uo.

⁶⁹⁸ Baumgartner József jegyzetei (másolat a szerző birtokában).

⁶⁹⁹ Majoros János: Titkos küldetés. In: M. Sz. Évk. 1980. 18-20. o., HL Tgy. 2905. Rákosi László naplója.

Szeptember 23-án a 102. közelfelderítő századból Gombos Pál főhadnagy, pilóta Fw 189-esét hajnali felderítés közben vadásztámadás érte. A földközébe nyomott gépre légvédelmi gépágyúk is tüzet nyitottak és a bal motort, valamint a bal szárnyat ért súlyos találatok miatt a pilóta kényszerleszállt. A gép 100%-os törést szenvedett, de a személyzetnek szerencséire nem esett baja. E napon indult el vasúton a sziléziai Ohlau repülőterére a Tápiószentmárton repülőterén állomásozó 5/1. éjjeli vadászszázad 14 komplett gépszemélyzete is lokátoros Bf 110G átképzésre.⁷⁰⁰

A közelfelderítő század egyébként október elejéig Ungváron maradt; Gombos főhadnagy Repülő Leírása szerint ő az utolsó Fw 189-es bevetését október 1-én repülte.⁷⁰¹

Szeptember végén és október legelején a gyorsbombázó osztály több bevetést hajtott végre a Nagyváradtól délre eső térségében, ezek voltak az egyetlen bevetéseik román területen. Október elsejétől Szirmay Aladár vezérőrnagyot felmentették a 102. repülődandár parancsnoki beosztásból és a légierő helyettes parancsnokává nevezték ki. Utódja a dandár élén Németh János vk. alezredes lett.⁷⁰²

Október 7-én a 102/2. gyorsbombázó század egyik felderítésre bevetett gépe a Kovács József szakaszvezető - Villám Mihály tizedes személyzettel egy szovjet Il-2-est lőtt le Ungvár térségében. Ez volt a gyorsbombázó osztály első légi győzelme.

Ugyanezen a napon - vagy október 8-án - ment ki Németországba a Légierők parancsnokságától egy repülőgépvásárló bizottság, hogy a tervezett éjjeli bombázó és csatarepülő egységek részére repülőgépeket vásároljon (használt He 111-es, Ju 86-os és Fw 58-as típusok). A bizottság számos reptéren megfordult cseh területektől Szilézián át Berlinig. A kiválasztott mintegy 120-130 gép műszaki megbízhatósága egyébként eléggé megkérdőjelezhető volt, mert a bizottság tagjai közül Hehs Ákos mérnök őrnagy és Péterdi Adolf főhadnagy a kikerkezés után egy héttel kénytelen volt egy He 111-essel hasra szállni a futóműkiengedő mechanizmus hibája miatt, melynek oka a későbbi vizsgálat alapján egyértelműen szándékos szabotázs volt.⁷⁰³

⁷⁰⁰ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 12. o. Az éjjeli vadász század átképzéséről lásd bővebben Sági László: Visszaemlékezés az éjjeli vadászszázadnál eltöltött időmre. In: M. Sz. Évk. 1991. 86-91. o., ill. Becze Csaba: A magyar királyi 1. honvéd éjjeli vadász repülőszázad In: Magyar Repüléstörténeti Társaság Konferencia Közleményei 1999. 53-56. o. A kivágott nyári fejezetben részletesen szó van az éjjeli vadászok honi légvédelemben történt alkalmazásáról is 1944. folyamán (még honi gyártású, lokátor nélküli Me 210-es gépekkel).

⁷⁰¹ Punka György: A közelfelderítő repülőszázadok frontszolgálata. In: M. Sz. 1987. 12. o.

⁷⁰² Baumgartner József jegyzetei., Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 51. o.

⁷⁰³ Hehs Ákos és Péterdi A. János: Szabotázs, kényszerleszállás. In: M. Sz. Évk. 1982. 34-35. o., ill. Péterdi A. János levele a szerzőhöz (2003).

Október 9-én a 102/1. gyorsbombázó század gépei szovjet átkelést bombáztak Szentes ÉNY-on. Bárdossy Vilmos hadnagy gépe légvédelmi találatot kapott és egy motorral tért vissza.⁷⁰⁴

Október 10-én a súlyos földi helyzet miatt Tiszalökről Ferihegyre települtek át a gyorsbombázók. A 102/1. gyorsbombázó századnál a szerelők megfeszített munkával kijavították az előző nap motortalálatot kapott gépet, így a század összes – 7 db – Me 210-ese át tudott repülni. A vasúton jövő földi személyzet 11-én érkezett meg.⁷⁰⁵

1944. október 11-én a 101/I. vadászrepülő osztály rajait a rossz időjárás ellenére felderítésre küldték a Tisza vonalához, a helyzet tisztázására (hosszú idő után ez volt az első éles bevetés a Puma osztálynál). A beérkezett jelentések közül messze kiemelkedett részletességével Tóth Lajos hadnagyé, bár a Bf 109-esnél a kabinból való közismerten nem túl jó kilátás és a nagy szögsebesség miatt ez nem volt könnyű feladat. Rajával az igen rossz időjárás - többször viharos záporosó, rossz látási viszonyok – ellenére és az erős szovjet légvédelmi tűzzel nem törődve egy óra negyven percet töltött ellenséges légtérben erős szovjet páncélos felvonulásokot és egyéb hadászati fontos megfigyeléseket végezve pontos részletességgel. Ez a jelentés volt az első tiszta kép a hadvezetés számára a tiszai helyzetről, amiért Tóth Lajos hadnagyot a légvédelmi erők parancsnoka külön dicséretben részesítette.⁷⁰⁶

Október 12-én a 101/I. osztály és a 101/4. század gépei Makó és Szeged körzetében támadtak szovjet tiszai átkelőhelyeket, járműoszlopokat és egy vasúti szerelvényt. A kevés üzemanyaggal és lőszerrel Veszprémbe visszatérő kötelékből a 4. század már megkezdte a leszállást és a többiek is a reptér felett várakoztak, mikor a leghátul lévő 1. századra Mustangok támadtak és több gépet lelőttek: Cserny Miklós hadnagy könnyebben sebesült, gépét Balatonlelle közelében tett hasra. Balogh Károly főhadnagy a 101/2. századból, és Bélaváry Pál hadnagy a 101/3. századból a veszprémi repülőtér felett hősi halált haltak. Dóra Ambrus őrmester Tótvázsony mellett hajtott végre kényszerleszállást, a pilóta súlyosan megsebesült. Bejczy főhadnagy, Tobak hadnagy, Padoba szakaszvezető és Boldizsár tizedes Pápán szálltak le. A Mustangok alacsony támadást hajtottak végre a veszprémi repülőtéren és több, előzőleg leszállt gépet eltaláltak. A repülőtér földi személyzetéből Tátrai Gyula zászlós és néhány beosztottja a rácsapások szünetében több gépet biztonságba helyezett a boxokba tolván őket. Két fő a földi személyzetből megsebesült az alacsony támadások során.⁷⁰⁷

⁷⁰⁴ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 7. o., Bilau József jegyzetei.

⁷⁰⁵ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 7. o., Baumgartner József jegyzetei.

⁷⁰⁶ HL RA 112. doboz 864. sz. irat.

⁷⁰⁷ Gaál Gyula: Hadszintér a felhők között. In: M. Sz. Évk. 1984. 29. o. HL RA 110. doboz a 101. vadászrepülő ezred novemberi ezredparancsai.

A nap folyamán az amerikai vadászok számos repülőteret is megtámadtak, Csákváron például több magyar Ju 52-est semmisítettek meg, de számos magyar-német gép semmisült meg Székesfehérvár-Börgöndön is.

Másnap, október 13-án az amerikaiak folytatták intenzív alacsony támadásaikat a magyar légtérben és ez alkalommal a magyar szállítók kilenc Ju 52-es gépe égett el Csákváron a Mustangok alacsony támadása során. A veszteségek azonban ezen a napon sem csak a földön sújtották a magyarokat: az acsádi 1. műszerrepülő kiképző század egyik Fw 58-asa szállt fel nem sokkal dél után Héjjas Aurél hadnagy oktatóval, Polgár László hadnagy növendékkel és Borka József őrmester rádióssal. Bár műszerrepülési feladatukat zavartalanul hajtották végre, hamarosan figyelmeztetést kaptak az amerikai berepülésről. Héjjas úgy döntött, hogy mivel közel vannak Váthoz, nem szállnak le a mezőn, hanem megpróbálják elérni a repülőteret. A hibás döntés a személyzet életébe került, mert hamarosan három Mustang bukkant fel mögöttük, melyek könnyedén lelőtték a fegyvertelen gyakorlógépet. Az első sorozat azonnal halálra sebezte Héjjast és Borkát, Polgár a jobb csípőjébe és lábába kapott egy-egy géppuskalövedéket. Polgár Kemenesmagasinál égve kényszerleszállt a géppel, melyet továbbra is folyamatosan támadtak az amerikaiak. A fején és karján égési sérüléseket szenvedett Polgár hadnagy ki tudott mászni a lángoló roncsból, de hiába szállították kórházba, 21-én belehalt sérüléseibe.⁷⁰⁸

A harc kelet-Magyarországon is tombolt. E napon kellett hátratelepülnie a 102/1. vadászszázadnak is Munkácsról Felsőábrányba.⁷⁰⁹

Ezekben a napokban a gyorsbombázók hevesen támadták a Tiszántúlon felvonuló szovjet erőket.⁷¹⁰

Október 15-e, a nyilas hatalomátvétel nem hozott különösebben nagy változásokat a légierő életében: a parancsnokot, Bánfalvy István vezérőrnagyot leváltották és a nácik számára megbízhatóbb Justy Emil vezérezredes került a helyére, a harcoló alakulatokat hamarosan feleskették Szálasira és a légierő német mintára történő átszervezése is fokozottabb ütemben folyt (bár fontosnak tartom megjegyezni több tiszt igen határozott nyilas-ellenes magatartását, melynek következtében letartóztatásokra, sőt október 15-ei magatartás miatti kivégzésre is sor került a légierőnél, mint erről később szó lesz). A németektől is gördülékenyebben jött ezután géputánpótlás, mivel biztosítottak látták a magyar légierő megtartását és kitartását a maguk oldalán. Dezertálások ezután is rendkívül ritkán történtek - egészen a háború utolsó részéig -, mivel a légierő hajózállománya a keleten

⁷⁰⁸ Farkas Jenő: i. m. 28-29. o., Farkas Jenő: Tizenötén. In: M. Sz. évk. 1992. 143. o.

⁷⁰⁹ Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 51. o.

⁷¹⁰ Szilaj Varga Gyula kéziratossal visszaemlékezése.

szerzett tapasztalatok alapján a szovjetekkel való együttműködést túlnyomó többségében mereven elutasította.⁷¹¹

Október 17-én a 101/II. vadászosztály parancsnokságán történt személyi változás: Csathó Gyula őrnagy ezredparancsnok-helyettesi beosztást kapott, az osztály élére Fülöp István őrnagy került.

Október 20-án hajnalban a gyorsbombázó osztály egy tanyát támadott, melyben német hírszerzőjelentés szerint szovjet parancsnoki harcálláspont működött. Az épületet telibe találták bombáikkal, majd alacsony támadást is végrehajtottak.⁷¹²

Ezután a gyorsbombázók a szarvasi repülőtéren összevont több, mint 100 szovjet repülőgép ellen kaptak támadási parancsot a német SG 2 csatarepülővel és a JG 52 vadászaival együtt. A német SG 2-nek pontban nyolckor kellett támadnia, a két magyar gyorsbombázó századnak 8 óra 5 perckor kellett zuhanóbombázással csapást mérnie a repülőtérré, míg a vadászoknak 8 óra nyolc perckor kellett alacsony támadást végrehajtaniuk. A haditudósítók így írtak az akcióról:

„Mint hatalmas, furcsa állatok másznak elő a repülőtér minden oldaláról az indítóvonalra guruló kócsagszürke Me 210-esek, felsorakoznak, majd pompás nekilendüléssel emelkednek a magasba, fémtestükön, a hajózáskabin tetején csillámlóva verődik vissza az ősz reggeli napsugár. Olyan a levegő, a lombosodó bányafelhő, mint egyetlen összefolyó glória a szép kötelékben húzó kétmotoros gépek körül. Oly gyorsan szállunk a végtelen égen, keresztül – itt-ott szívárványosan csillan meg a fény egy-egy párafoszlánynon – hogy már nincs idő a repülés élvezetére, a gépek körül tömérdek füstlabdacs úszkál: az elkeseredett légvédelem tömérdek tüze... Elhangzik az »Élesíts!«, bombáink készen várják már a kioldást, a lövészek beindítják a géppuskatornyokat s az előre néző gépágyúk minden pillanatban készek a tüzelésre. Az ellenséges repülőtér felett már sűrű füstgomolyagok úszkálnak: Rudel alezredesék nem jártak eredménytelenül, s a gyorsbombázó gépeink egymás után, rajokban zuhannak a célokra. Talán másodpercekig sem tartott, míg 4500-ról 1500 méterre értünk, alig múlt el a szédítő zuhanás, egy fordulóval kihúznak a gépek a bombázott terep fölé. Azután még egy hirtelen forduló, le, alacsony támadásba s a fedélzeti fegyverek végigpásztáznak a földön ülő ellenséges gépeken és még megmaradt berendezéseken. Alig vagyunk 25 méterre a földtől. A

⁷¹¹ A nyilasok a légierő berkein belül nem voltak népszerűek, több esetben került sor nyilas tisztviselők megverésére, bebörtönzésére(!) repülőalakulatok által, sőt a vadászvezred parancsnoka, Heppes őrnagy több ízben hivatalos dokumentumokban is megfenyegette(!) a nyilas tisztviselőket, hogy ha az alakulata belügyeibe be mernek avatkozni, akkor nagyon súlyos retorzióknak teszik ki magukat. Ennek ellenére a szovjetekkel való fraternizálást mind neveltetésük, mind a már fentebb említett, keleten szerzett tapasztalataik alapján túlnyomó többségük egyszerűen elképzelhetetlennek tartotta. Egyébként Bánfalvy vezérőrnagyot természetesen leváltása sem mentette meg a Rákosi éra megtorlásaitól: családjával együtt 1950-ben kitelepítették és egy nyírségi TSz-ben csak mint segédmunkás dolgozhatott.

⁷¹² Baumgartner József, Bilau József és Hány Kálmán jegyzetei, továbbá Mándy Tibor szíves közlése.

támadásnak vége. A gépek felhúznak, a személyzetnek minden idege pattanásig feszül – ez az a pillanat, amelynél négyszeresére súlyosodik a gyors emelkedéstől az emberi agyvelő – s alig vagyunk ismét a magasban: a távolabbi repülőtérről riadózott orosz vadászok igyekeznek beérni B. százados utolsó raját. A támadásból még éppen felhúzó N. főhadnagy (Nagy Dezső főhadnagy – B. Cs.) gépére máris tüzet zúdít az ellenséges Jak 9-es. Hirtelen átcsúsztat balra s a Me 210-es lövésze, Cs. szakaszvezető (Csorba Ferenc szakaszvezető – B. Cs.) azonnal célba veszi a támadót. A célzókészülékben pontosan ül a rájuk forduló vadászgép, de Cs. még mindig várakozva tartja ujját a löbbillenytűn. Szakadozottan mondja be pilótájának az irányt, hogy félrecsúszhassanak a támadó lövedékei elől s maga a támadó mégis a célban maradjon. A gépek észbontó sebességgel hasítják az eget, nem tudni, talán egy percre sem tartott az egész, a Jak 9-es már 50 méterre van N. főhadnagytól: Cs. lő... s a vadászgép hirtelen bal siklófordulóba megy át, N. főhadnagy szintén bal fordulóba húz... a Jak 9-es 500 méteres zuhanás után kigyulladva, füstöt és lángot lövellve vágódik a föld felé. Néhány perc még s a gyorsbombázó gépek saját terület felett vannak. Közülünk senki sem hiányzik s az egymásközi rádióon többen máris üdvözlük az újabb légi győzelmet arató, mindig nyugodt Cs. szakaszvezetőt, akinek már eddig is kétszeres ezüst kitüntetés és I., II. osztályú vaskeresztje van.

*Gyorsbombázó századaink méltón végezték el feladatukat, 46 gépet pusztítottak el a földön s a légi harc is az ő győzelmükkel zárult.*⁷¹³

Csorba Ferenc szakaszvezetőnek ez volt a második igazolt légi győzelme, az elsőt 1943. szeptemberében aratta.

Október 23-án a gyorsbombázók Orosháza pályaudvarát támadták. A sarvasi repülőtérről felszálló La-5-ösökkel légi harc bontakozott ki, melyben a 102/1. századból Bilau József szakaszvezető – Bárdossy hajózó távirásza - lelőtt egy ellenséges vadászgépet, míg a 102/2. századból a Zuna Edgár hadnagy - Polyák András tizedes személyzet hasra szállt sérült gépével a ferihegyi repülőtéren.⁷¹⁴

Október 26-án a 102/1. gyorsbombázó század két személyzete két vadonatúj gépet hozott át a gyárból Ferihegyre. Az egyik új géppel bevetésre startoló Gyulay János zászlós - Pál János szakaszvezető személyzet bal motorja felszállás után kigyulladt. A pilóta bal fordulóval próbált meg visszatérni a repülőtérré, de a gép lecsúszott és a ferihegyi reptér és a rákoskeresztúri köztemető közötti erdőbe zuhanva felrobbant és elégett, a személyzet hősi halált halt.⁷¹⁵

⁷¹³ Gyorsbombázóink bevetésén... In: M. Sz. 1944. november 15. 5-6. o.

⁷¹⁴ Bilau József jegyzetei, HM. Adattár 2002.245.1/KE Zuna Edgár repülő leírása.

⁷¹⁵ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 8. o., Mándy Tibor szíves közlése.

Október 30-án újra gyászolt a gyorsbombázó osztály: egy a Duna-Tisza közén repült bevetés során a 102/2. század egyik gépe légvédelmi találatot kapott és Kecskemétnél égve lezuhant: a személyzet, Kovács József szakaszvezető pilóta és Villám Mihály tizedes rádióslövész hősi halált haltak.⁷¹⁶

Október végéig a gyorsbombázóknál egyébként a 102/2. század meghaladta a 200., a 102/1. század pedig a 100. bevetést. A hónap második felében döntés született a Szent László hadosztály létrehozásáról is, melynek egyik ezredét a testőr lövészezred adta, egy másikat az ezrederőre felfejlesztett ejtőernyősök, míg egy harmadik a repülő lövészezred nevet kapta és a légierő nélkülözhetőnek minősített állományát sorolták bele.⁷¹⁷

November 1-én a 102/1. és 102/2. gyorsbombázó századok Ferihegyről Várpalota (Inota) repülőterére települtek át, ahol ezzel a nappal hivatalosan megalakult a 102. gyorsbombázó osztály. Az osztály harmadik százada, 102/3. század a volt Repülő Kísérleti Intézet (RKI) rombolószázadának személyzetéből alakult meg, mely már a nyár folyamán áttelepült Várpalotára. Az osztályparancsnok az RKI parancsnokának, Dóczy Lóránd hmtk. alezredesnek a korábbi segédtszjtje, Martini Albert őrnagy lett. A 102/3. század parancsnokságát ideiglenesen, a végleges parancsnok kijelöléséig és megérkeztéig Dóczy alezredes tartotta meg.⁷¹⁸

Ezidőtájt a gyorsbombázók is sorozatos bevetéseket repültek a Tiszántúlon folyó harcok támogatására.⁷¹⁹

1944. november elején egyébként német mintára a magyar légvédelmi tüzérség is a magyar légierőhöz lett csatolva, mely korábban teljesen független volt a repülőktől, csak maguk a konkrét repülőszázadok rendelkeztek néhány reptérvédő légvédelmi gépágyús szakasszal.⁷²⁰

November 2-án Bánlaky György százados, a 101/4. század parancsnoka vezetésével alakulata Cegléd fölött légtérbiztosítást repült, az alacsony felhőalap miatt mintegy 2000 m-es magasságban. Bár két szovjet gépet sikerült lelőniük, utána a felhőkből hirtelen egy erős szovjet vadászkötélék csapott rájuk. A magyar gépek szétugrottak, egyéni párharcok alakultak ki. A bevetésből Frankó László hadnagy nem tért vissza, eltűnt – mivel a családjához azóta sem érkezett pontos információ a sorsáról, hősi halottnak tekintendő.⁷²¹

⁷¹⁶ Szabóné Simon Judit, Kovács József volt menyasszonyának szíves közlése nyomán.

⁷¹⁷ Repülőerőnk harcol... Gyorsbombázóink bevetésén. In: M. Sz. 1944. november 1. 4. o. Mint azt már korábban említettem, a repülők földi harcainak tárgyalása szétfeszítené e mű kereteit, így azokra nem térnék ki bővebben a későbbiek folyamán.

⁷¹⁸ Szabó Andor hozzászólása. In: M. Sz. Évk. 1991. 46. o.

⁷¹⁹ Három gépünk nem tért vissza. In: M. Sz. Évk. 1981. 22. o.

⁷²⁰ Vattay Ferenc: Repülő emlékeim In: M. Sz. Évk. 1989. 92. o.

⁷²¹ Gaál Gyula: Hadszintér a felhők között. In: M. Sz. Évk. 1984. 31. o. Lehoczky László és Frankó Tibor szíves közlései, ill. HL RA 111. doboz a vadászezred iktatókönyve.

November 4-én a 101/3. vadászszázadot érte súlyos veszteség: parancsnoka, Bejczy József főhadnagy szovjet légvédelmi találattól Abonytól D-re lezuhant és hősi halált halt. A század parancsnokságát Debrődy György főhadnagy vette át.

November 4-én a gyorsbombázók Sári É és Alsónémedi között bombáztak és alacsonytámadtak egy ellenséges gépkocsioszlopot. A köteléket szovjet vadászok támadták meg és a heves légiharcban több gépen értek el találatokat, viszont ezért nagy árat fizettek: a Szentpétery György hadnagy - Kotulán Péter szakaszvezető és a Kalmár Oszkár őrmester - Gazi István tizedes személyzetek is lelőttek egy-egy szovjet vadászt. Mindkét lelövést Sári helyszínnel igazolták.⁷²²

A 102/3. gyorsbombázó századkötelékéből egy gépet viszont a szovjet légvédelmi tüzéség rongált meg súlyosan. A szenvedő alany, Posgay Antal hadnagy így emlékezett az egyébként sikeres akcióra:

„A bombatámadás eredményes volt, a harckocsialakulat szétszóródott és egy tucat, néhány száz méter magas fekete füstfelhőt hagytunk magunk mögött. Rövidesen már csak 20-30 méterrel az út fölött repültünk libasorban, a gépek között mintegy 300 méteres távolságot tartva. Az út tömve volt a Pest felé felvonuló különböző szovjet alakulatokkal. Gépkocsik, motorkerékpárok, lőszerszállító szekerek és gyalogság véget nem érő sorokban. Álomnak is gyönyörű célpont egy romboló alakulat részére! A harcászati utasítás szerint, a 10 m-es magasság elérése után gépeinket 150 m-re húztuk fel a következő rácsapás előtt. A gépkocsik és lőszeres szekerek tucatjával robbantak fel, míg a szovjet gyalogosok az út két oldalán lévő árkokban próbáltak menedéket keresni.”⁷²³

Posgay negyedik rácsapása után észrevett egy szovjet gépágyút, mely veszélyesen lőtt a századát vezető Dóczy alezredes gépére. Sikerült kilőnie, de közben az üteg egy másik gépágyúja eltalálta gépét: a 37 mm-es repeszgránát jobb motorjának fordulatszabályozójában robbant. A találatot kapott motor leállt, a pilóta pedig jobb karján, combján, hasán és nyakán szenvedett szilánksérüléseket, azonban súlyos vérvesztesége ellenére egy motorral is visszavitte gépét Várpalotára, ahol kiengedett futókkal kifogástalan leszállást hajtott végre, de utána közel két hónapra kórházba került.⁷²⁴

November 5-én hosszú idő után ismét bevetésre kerültek a magyar vadászok az ország légterébe berepülő nagy amerikai bombázókötelékek ellen (és egyben utoljára is – ez volt az utolsó szervezett, nagy kötelékbevetés az amerikaiak ellen). A 101. vadászrezred mind a négy százada bevetésre került és mintegy fél tucat négymotoros nehézbombázó lelövését jelentették, de a szokás szerint hatalmas túlerőben lévő amerikai kísérővadászoktól maguk is

⁷²² Bilau József jegyzetei.

⁷²³ Posgay Antal: Egy gyorsbombázó pilóta emlékei. In: M. Sz. Évk. 1989. 16. o.

⁷²⁴ Uo. 16-17. o.

súlyos veszteségeket szenvedtek: hősi halált haltak Ditróy Emil hadnagy, Gáspár József zászlós, Lőrincz Mátyás őrmester és Hoy Tibor szakaszvezető, súlyosan megsebesült Kiss László hadnagy. Az amerikaiak egy vadászgépet is elvesztettek, mely Domján Pál őrmester gépével ütközött össze Zalaszentjakab felett: Domján sérülés nélkül ki tudott ugrani gépéből, az amerikai pilóta életét vesztette.⁷²⁵

November 6-án a 101/4. század veszítette el parancsnokát, Bánlaky György századost és kísérijét, Korinyi József szakaszvezetőt, akik Gyirmótnál műszaki hiba miatt lezuhantak. A 101/4. század parancsnokságát az addigi elsőtiszt, Füleky Béla főhadnagy vette át.

Ezen a napon egyébként sor került egy ritka dezertálásra a szovjet oldal felé: Fekete Rezső őrmester, futárpilóta egy Fi 156 Storch-hal átrepült a szovjet kézen lévő Szeged repülőterére.⁷²⁶

November 8-án az ideiglenesen távollévő Ujszászy György százados helyére Irányi Pál főhadnagyot nevezték ki a 101/I. osztály parancsnokhelyettesévé, az 1. század megüresedett parancsnoki posztját pedig Murányi Jenő főhadnagy vette át.

November 8-án a gyorsbombázók a Debrecen-Tiszafüred közötti úton felvonuló szovjet csapatokat bombázták és alacsony támadták. A 102/3. gyorsbombázó század egyik gépe Budaörsnél légvédelmi találat következtében lezuhant. A személyzet: Ballagó Pál hadnagy pilóta és Kuti László őrmester rádióslövész hősi halált haltak.⁷²⁷

November 9-én két, Messerschmitt Bf 109-es vadászrepülő átképzésen lévő pilóta is életét vesztette baleset folyamán: Diószeghy György hadnagy Eplénytől D-re és Kovács István tizedes Rábakecskénél. E napon vette át a 102/3. gyorsbombázó század parancsnokságát véglegesen Péterdi Adolf főhadnagy, a korábbi harcedzett távolfelderítő pilóta.⁷²⁸

November 13-án ismét dezertált egy gép a szovjetek felé, bár itt kifejezetten a katonai ellenállás tagjairól volt szó: Dajka Miklós főhadnagy és Böröczki Sándor zászlós a székesfehérvári repülőtérről a gamásza-pusztai kiegészítő repülőterre repültek egy Fw 58-cal, majd ott a gépre véve Török József főhadnagyot, Simonffy-Tóth Ernő vk. őrnagyot és feleségét, valamint Vörös Tibor századost (Vörös János tábornok fiát), átrepültek a szovjet kézen lévő szegedi repülőterre.⁷²⁹

⁷²⁵ A 101. vadászrezred hivatalos veszteségkimutatása, illetve légi győzelmei alapján, továbbá Krascsenics Lajos: Egy magyar királyi vadászrepülő visszaemlékezései. Typo Kolor, Budapest, 1990. 55. o., valamint Lehoczky László szíves közlése.

⁷²⁶ Gazi József: Magyar repülők a fasizmus ellen. In: Repülés 1965. március 5. o.

⁷²⁷ Baumgartner József és Bilau József jegyzetei, továbbá Ballagó Pál halotti jelentése (másolatok a szerző birtokában).

⁷²⁸ Péterdi Adolf János szíves közlése alapján.

⁷²⁹ Gazi József: Magyar repülők a fasizmus ellen. In: Repülés 1965. március 5. o., Iván Dezső: Repülők a katonai ellenállásban. In: Repülés. 1985. április 13. o.

Ugyanezen a napon 12 óra után nem sokkal a gyorsbombázó osztály zuhanóbombázással támadta Újszász vasútállomását és egy szovjet gépkocsioszlopot az Újszász-Jásztelek közötti úton. A Halmay Gusztáv főhadnagy - Kaszás Károly szakaszvezető személyzet gépét a 102/2. századból vadásztámadás után a szovjet légvédelmi tüzérség is tűz alá vette és a kapott találatok miatt Jászsószentgyörgynél lezuhant, a pilóta és a lövész hősi halált haltak.⁷³⁰ Elképesztő sikert ért el a szovjet vadászokkal szemben a köteléktől elszakadt Orbán József törzsörrmester - Vörös Tibor tizedes személyzet ugyanabból a századból: gépüket kilenc Jak-9-es támadta meg, de a nem túl agresszív és nagyon képzetlennek tűnő szovjet támadók két gépük lezuhanása után – egyet a pilóta, egyet pedig a lövész lőtt le – feladták a harcot. A két Jak-9-es lelövését Nagyszénás helyszínnel igazolták a személyzetnek.⁷³¹

A 101/2. vadászszázadot parancsnokként első alkalommal november 13-án vezető Tóth Lajos hadnagy hat gépes köteléke élén 16 szovjet Jakovlev vadászgéppel került légi harcba. Tóth jó vezetésének köszönhetően a magyar kötelék 5 szovjet vadászgépet lőtt le.⁷³²

Tass Károly szakaszvezető így emlékezett a bevetésre:

„Feladat: Jászberény légtérének biztosítása, azaz ellenséges gépet nem lehet ebbe a légtérbe beengedni. A kötelékek a légtérben váltották egymást. Fábíán örmester, 'Koponya' kísérője voltam. A századot Tóth Lajos hadnagy, 'Drumi' vezette. Ekkor már ő volt a 'Retek' század parancsnoka. A légtérbe érve egy kétszeres túlerőben lévő Jak-9-es kötelékkel találtuk magunkat szemben. Rövid 'szembeköpködés' után megkezdődött a 'virbli'. Hogyan csináltuk, nem tudnám megmondani, de egyből mögéjük kerültünk. Pillanatok alatt öt vörös csőrű húzta a füstcsíkot és csapódott a földbe. Ezt mindannyian láttuk. Koponyával a jobb szélső géppárt képeztük. Mialatt ő egy 'vörös csőrűt' kalapált a fegyvereivel, annak kísérője kifordult jobbra és belefutott a Reflex Visier-embe. Minden fegyveremmel egyszerre tüzeltem. A szovjet pilóta rögtön húzta is a füstcsíkot maga után, de én minden ok nélkül – helyesebben oktalantul – tovább követtem és nyomtam bele a foszforcsíkokat. Mire észbe kaptam és egy felrántott fordulóval vissza akartam húzni a kötelékbe, majdnem belerohantam egy vörös csőrű Jak-9-esbe. Megnyomtam én ugyan mindent, de fegyvereim némák maradtak. Alig pár méterrel az orosz felett elrepülve sikerült elkerülnöm az összeütközést. A ruszki ellenkező irányba nézett és meg sem látott engem. Valószínűleg rádión figyelmeztették, mert határozottan láttam arckifejezését, amint rémülten fordította felém fejét. Arca valósággal eltorzult, amint meglátta, hogy egy Messzer pár méterről oldalba kapta. Amint elhúztam felette, én is rémülten vettem

⁷³⁰ A Halmay család szíves közlése.

⁷³¹ Halmay Gusztáv, illetve Vörös Tibor családjának szíves közlése nyomán. A kettős légi győzelmet a 4. légierőparancs igazolta 1945-ben.

⁷³² HL RA 112. doboz 864. sz irat.

észre, hogy három másik ül mögötte libasorban. Ahelyett, hogy menekülésre gondoltam volna, elkapott a harci láz és egyszerre akartam leszedni mind a négyet. Én kis naiv!!! Azt reméltem, hogy sűrített levegővel el tudom hárítani az akadályt fegyvereimből – ennek gombja a rádió gomb alatt van- és egy rácsapással mind a négyet leszedhetem(!) a bukóforduló és a rácsapás tökéletesen sikerült, de mind géppuskáim, mind pedig gépágyúm ekkor is némák maradtak. Gépemet viszont – mintha egy mozdony lökte volna oldalba – hatalmas rándulás érte. Azonnal 'csavarra állítottam' Messzerem: rá a 'Not'-ot, be a metanolt, ami szerencsésen kihúzott szorult helyzetemből, viszont benzinem percek alatt elfogyott. Leszállás után láttam csak, hogy benzintankomat egy 20 mm-es lövedék átfúrta. Hogyan kerültem el egészen Nyergesújfaluig, máig sem tudom, de ott tettem hasra gépemet, álló légcsavarral.”⁷³³

November 15-én rendelték el a 102. vadászosztály felállítását, Kovács őrnagy parancsnoksága alatt.⁷³⁴ Első század a 102/1. a másik a 102/2. század lett. Osztályparancsnok Kovács József őrnagy, segédtsz. Pittenbacher Pál főhadnagy, harcálláspont vezető pedig Nagy Kornél főhadnagy. A 102/1. század kijelölt parancsnoka Nemes Endre százados volt, a 102/2. századé Pottyondy László százados, végül azonban a 102/1. századot elsőtsz. Máthé főhadnagy vette át és tartotta meg a század parancsnokságát a háború végéig. Az osztály hivatalosan december 1-től kezdte meg működését.⁷³⁵

A légierő november 15-én egy új alakulattal is gazdagodott: a 102. vadászbombázó osztály megalakulásáról november 15-én kiadott 57. sz. repülőandár-parancsnoksági bizalmas parancs szerint a 102/1. vadászbombázó század (a korábbi 102/2. zuhanóbombázó század) parancsnokává Kázár László főhadnagyot nevezték ki. A korábban Ju 88-asokkal repülő volt 102/1. bombázó századot egyidejűleg 102/2. vadászbombázó század néven az osztállyá alakult egységhez csatolták és parancsnokául Szimon László századost nevezték ki, ez a század azonban Sziléziában kapta a típusátképzését és csak 1945. januárjában csatlakozott a másik századhoz. Az osztályparancsnok a 102/2. zuhanóbombázó század korábbi parancsnoka, Lévay Győző százados lett, aki így 30 évével a magyar légierő legfiatalabb osztályparancsnoka volt. A korszerű Focke Wulf Fw 190-es csatarepülőgépekkel felszerelt alakulatot a magyar légierő német mintára történő átszervezése során hozták létre, ezred erőre történő felfejlesztése azonban csak terv maradt.⁷³⁶

Szintén november 15-én avatták az előző év nyarán alapkiképzésüket a HMNRA-nál megkapott növendékeket Szentkirályszabadján, ahol az újonnan épített és be nem fejezett Horthy István repülő akadémián ez volt az első és egyben utolsó avatás. Valamivel több, mint

⁷³³ Tass Károly: A „Derventai Oroszlán” igaz története. In: M. Sz. Évk. 1991. 70-71. o.

⁷³⁴ Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 52. o.

⁷³⁵ Uo. 53. o.

⁷³⁶ Az alakulat működéséről lásd részleteiben a szerző 15 A/4-es oldalon megjelent részletes tanulmányát a M. Sz. Évk. 2000-2001-es számaiban.

120 fő végzett. Természetesen ezek a fiatal pilótanövendékek repülőképzésüknek még csak az elején jártak, így harci repülőalakulatokhoz nem kerülhettek, többségük szárazföldi alakulatba került beosztásra.⁷³⁷

November 16-án, két napi rossz idő után a 102/1. vadászbombázó század 8 géppel támadta Aszód térségében a 2. Ukrán Front felvonuló csapatait.⁷³⁸

November 16-án hajnalban ért vissza Veszprémbe a három nappal korábban kényszerleszállt Tass Károly szakaszvezető. A pilóta nem volt bevetésre kijelölve, de mégis belecsöppent egybe, mivel Szentgyörgyi Dezső kísérője, Varjas Tibor szakaszvezető Szentkirályszabadján volt egy javított gépért. A pilóta az eligazításból semmit sem hallott és a rádiótilalom miatt kérdezni sem tudott semmit, sőt le is maradt a századtól egy kissé, mivel át kellett állítani a kabinban mindent a jóval alacsonyabb Varjasról saját magára. Azt hitte, hogy ismét Jászberényhez mennek, valójában azonban az apatini hídfő volt a cél.

Az II-2-esekre való rácsapás után a magyar kötelék felhőbe húzott és itt Tass szakaszvezető rossz irányba indult, mivel nem tudta pontosan, merre is járnak, majd végül az észak-boszniai Derventa közelében kiugrott gépéből. Itt partizánok fogságába esett, akik már készültek a pilótát felakasztani, amikor egy Derventáról érkező német egység kiszabadította – akik az esetet látva azt hitték, hogy egy Luftwaffe pilóta ugrott ki Messerschmittjéből – majd további, kevésbé hajmeresztő kalandok után sikeresen visszatért alakulatához. Ezután kapta a Derventai Oroszlán becenevet csipkelődő bajtársaitól. Heppes őrnagy a gép elvesztését kevésbé humorosan fogta fel és a pilótát navigációs gyakorlat szerzése címén visszaküldte a 101/6. (kiképző) századhoz.⁷³⁹

A következő két nap a vadászbombázók Gyöngyös mellett mérték csapást az előretörő szovjet 8. hadsereg csapataira.

November 16-án a 101/1. vadászszázad veszítette el egyik fiatal pilótáját, Vitályos Gábor szakaszvezetőt, aki Székesfehérváron leszálláskor szenvedett halálos balesetet.⁷⁴⁰

November 17-én Pottyondy László százados aratta hetedik légi győzelmét, mégpedig illusztris vadászpilóta kíséretében. A haditudósítók így írtak a bevetésről:

„Olyan géppár sem mindennap akad, amelynek tagjai külön-külön is nagyágyúnak számítanak. Most egymást fedezi a németek nagy múltú vadásza, a 316 légi győzelmet aratott

⁷³⁷ Kántor Ferenc: Az utolsó, 1944. november 15-én avatott évfolyam. In: M. Sz. évk. 1990. 150-152. o.

⁷³⁸ Az újonnan felállított alakulat egyébként november 12-én, tehát hivatalos felállítása előtt repülte meg első bevetését.

⁷³⁹ Tass Károly: i. m. 71-73. o., ill. a 101. vadászered iratanyaga alapján. Természetesen a rendkívül drága repülőgépeket ok nélkül összetörő pilóták igazából egyetlen légierőben sem számíthattak az ilyen akciók után „vállveregetésre”.

⁷⁴⁰ Gyakorlórepülés után leszálláskor átvágódott és bennégett a gépben.

Hartmann százados⁷⁴¹ és hirtelen feltört magyar bajtársa, Pottyondy százados, akinek köteléke ritka arányú bevetés-győzelem listájával olyan gyors népszerűsége tett szert.

Gyöngyös térségében tartanak szabad vadászatot. Alant élénk mozgás árulja el, hogy ádáz csaták színhelyévé váltak a Mátra nyúlványai, de hiába húznak el több ízben a Hatvan-Aszód közötti terep felett, a levegő csendes s még csak egy árva Jak, vagy Sturmovik sem mutatkozik a hullámzó dombvidék párás légterében. Lejjebb húznak Tura, Zsámbok irányába, de hiába meresztik szemüket a láthatáron összefolyó szürke semmiségbe, sem fenn, sem alant nem mozog semmi a terep felett (...) Fél gázzal is négyszázon felüli sebességgel húznak a Messerschmittek a főváros felé. Ott már Kőbánya kéményei füstölnek s az öreg Gellérthegy üstökén koronaként magasodnak a citadella falai. Pottyondy százados repül elöl, Hartmann féloldalról követi. Mindkettő dühös és az időt szidja (...) Hogy is állunk csak a benzinnel? Még van 20 percre való, ebből tizet eltölthet egy kis 'körültekintéssel', hátha lejjebb, a Csepel sziget felé akad valami puskavégre. Előre meresztli szeméit a Duna irányába. Ott, a kelenföldi rakpart közelében, a Gellért közvetlen környékén magasra szökő szürkésfehér gomolyok nőnek ki a földből. Gyakorlott pillantása azonnal felismeri – bombabecsapódások. Gyors pillantással futja át a légteret, pillantása vele egy magasságban ülő légvédelmi füstkoszorút fog el. Itt kell lennie a gépeknek is. Kellemes izgalom érzete fut át rajta. No, végre! Gégemikrofonján figyelmezteti német kísérőjét, aki ugyanabban a pillanatban jelzi, hogy már észrevette az ellenfelet – két Boston bombázó cselleng Kelenföld felett s igyekszik délnek, Csepel irányába.

Gázt a motornak, felcsapni a gépágyú zárófedelét. Az ujjak a löbbillentyűket érintik, a szemek az irányzék fonalkeresztjébe merednek. Értekezés nélkül is kiválasztja ki-ki ellenfelét, s a 109-esek fölényes sebességgel zúgnak a Bostonok felé. Hiába azok minden igyekezete, hogy emelkedéssel a ködfelhőkbe húzzanak, egy mozdulat a Messerschmittek botkormányán s úgy hágnak a Bostonok nyomába, mintha lift emelné őket boszorkányos gyorsasággal. Már megvan! A Boston kétségbeesetten tüzel hátsó géppuskájából, hogy távol tartsa üldözőjét, de Pottyondy századost nem lehet ilyen könnyen lerázni. Sűrűn csapódnak a lövedékek a Boston törzsébe s jut belőlük a motoroknak is. A tovaris védekezik, néhány lövedékének sivalkodása keresztülzúg a kabinon is. Pottyondy gyors mozdulattal borítja le a gépét, de egy perccel később már megint fenn van ellenfele mögött. A második rácsapás pillanatok alatt végez az oroszral. Még nem érték el Ócsát, mikor láng csap ki a Boston egyik motorjából s vastag fekete füstje mint figyelmeztető mered az égnek, hogy a főváros elleni komisz zavarótámadás nem maradt bosszulatlanul.

⁷⁴¹ Erich Hartmann a háború végéig 352 légi győzelmet aratott – ezzel messze a legeredményesebb vadászpilótája lett a II. világháborúnak.

*Most már billegnek a 109-es szárnyai a repülőtér felett, de billegtet Hartmann is, aki csak a Rákosrendezőig kergette saját ellenfelét, ott halálos biztonságú célzásával adta meg a kegyelemlövést.*⁷⁴²

A 102/1. gyorsbombázó század a nap folyamán Monor vasútállomását és az azon álló három szerelvényt támadta (több vagon lőszer felrobbant).⁷⁴³

A vadászbombázó század nyolc géppel Gyöngyösnél szovjet páncélosokat támadott két bevetésben. A második bevetésről visszatérőben Horváth Sándor szakaszvezető Adácsnál kilőtt egy légvédelmi gépágyút.⁷⁴⁴

November 19-én a 101/3. vadászszázad egyik Veszprémből felszálló pilótája, Pintér Gyula hadnagy szenvedett súlyos repülőbalesetet: hajtókarszakadás miatt a reptér mellett lezuhant és súlyosan megsebesült, több, mint két hónapra harcképtelenné vált. Ugyanezen napon a tapolcai T-2-es repülőtér egyik katonája, Nagy János tizedes ért el szép sikert: egy régi gépből kisserelt és rögtönzött állványra szerelt Gebauer géppuskával lelőtt egy alacsonytámadó amerikai Mustang vadászgépet.⁷⁴⁵

November 22-én - a rossz idő ellenére – a magyar Fw 190-es vadászbombázóknál három bevetésre is sor került: kétszer Gyöngyöstől északra támadták a szovjet páncélosokat, délután pedig 12 géppel támadták a Csepel-sziget déli részénél a szovjet 46. hadsereg alakulatait, melyek megkezdték az átkelést. E nap kora délutánján a 101/5. vadászrepülő század Bf 109 átképzésen lévő pilótája, Bakonyi Miklós hadnagy Kenyerinél lezuhant és repülőhalált halt.⁷⁴⁶

Késő délután a gyorsbombázó osztályt érte súlyos veszteség. Csapó Béla zászlós, a 102/2. gyorsbombázó század pilótája így emlékezett az eseményekre:

„November 22-én már készültünk haza autóbusszal (Veszprémben a püspöki palotában laktunk), amikor a század kapott egy bevetési parancsot: Pustavacs-Örkény-Örkénytábor térségében kirakodást és menetszlopokat támadjunk 16:00 órakor. Két század (101/1. és 101/2.) személyzetei közösen hat géppel, szinte eligazítás nélkül: siessünk, mert sötét lesz. Elég laza kötelékben repültünk; a Dunát átlépve megfogytunk, csak négyen maradtunk. Északkeletről repültünk Örkényre, ahol nagy elhárítótűzet kaptunk. Örkénytáborra a bombát ledobtam és a Duna felé fordultam, amikor a bal motoromat találat érte. Erősen füstölt és a motorháztető leszakadt. Még láttam, hogy Németh László főhadnagy gépe tőlem jobbra Dabast jól elhagyva, erősen füstölt és mintegy 7-800 méteren robbanásszerűen égve lezuhant.

⁷⁴² Hefty Frigyes: Visszavágás. In: M. Sz. 1944. december 1. 5-6. o.

⁷⁴³ Bilau József és Hány Kálmán jegyzetei.

⁷⁴⁴ Horváth Sándor: Vadászbombázók és csatarepülők. In: M. Sz. Évk. 1993/94. 61-62. o.

⁷⁴⁵ Pintér Gyula szíves közlése, illetve Repülő Leírása, valamint HL. Repülőanyagok 110. doboz. 9. légierőparancs. 1945. február 13.

⁷⁴⁶ Állítólag zuhanórepülési gyakorlat közben a gép farkrésze lecsavarodott.

Örkényt elhagyva 270 fokos (nyugati) irányba fordultam és állandó magasságvesztés után, a Kis Dunától keletre mintegy 2-3 km-re, Dömsöd határában hasraszálltam. A fejemet jól bevertem a páncéliüvegbe. Kihallgatás, majd fogság következett.”⁷⁴⁷

Csapó Béla zászlós és lövésze, Sente Győző őrmester fogságba estek. Nem volt ilyen szerencsés a másik légvédelmi találatot kapott személyzete, akik hősi halált haltak. A 102/2. századból viszont a Wagner Károly hadnagy-Poós Lajos őrmester személyzet lelőtt egy szovjet vadászgépet.⁷⁴⁸

November 23-án a 102/1. vadászbombázó századnál három bevetés volt: egy a Csepel-sziget déli részére, kettő pedig a baranyai háromszög délkeleti részénél, Batinánál, ahol a 3. Ukrán Front 75. lövészhadteste sikeres átkelést hajtott végre a Dunán. Az alakulat egyik pilótája, Demeter Ákos hadnagy valószínűleg motorhiba miatt Medinánál kieresztett futókkal szállt le a szántóföldön de átvágódott, a gép teljesen összetört, a pilóta pedig olyan súlyosan megsérült, hogy nem sokkal később életét vesztette.⁷⁴⁹

A gyorsbombázók e napon Cegléd pályaudvarát támadták. A köteléket szovjet Jak-9-esek támadták meg és a Lékay főhadnagy - Erdélyi szakaszvezető személyzet Örkénynél, míg a Panajott hadnagy - Nagy örvezető személyzet Kecskemét közelében lőtt le egy-egy ellenséges vadászt.⁷⁵⁰

November 27-én ismét a gyorsbombázók gyászoltak: egy a Duna-Tisza közén repült bevetés után légvédelmi találatból Bátaapátitól É-ra lezuhant a Majoros Kornél főhadnagy, Szukits Imre őrmester személyzet a 102/3. századból. Majoros főhadnagy a magyar légierő legtöbb bevetéssel rendelkező, legtapasztaltabb bombázópilótája volt.⁷⁵¹

Három nappal később sor került egy repülő főtiszt nyilasok által történt kivégzésére is: Györffy Gyula repülő ezredest a rögtönítélő bíróság kötél általi halálra ítélte, miután október 15-én – mint a mátyásföldi repülőter parancsnoka - a kormányzói kiáltvány után a harc továbbfolytatására irányuló, honvéd vezérkar főnöke által kiadott parancsot nem továbbította és annak továbbítását szándékosan késleltette, defetista hozzáállást tanúsított, továbbá a saját részére egy őrmester nevére kiállított zsoldkönyvet készíttetett. Az ítéletet a kihirdetés után azonnal végrehajtották.⁷⁵²

November folyamán egyébként az előretörő szovjet csapatok már bőven bekerültek a Dél-Olaszországban állomásozó amerikai 15. légi hadsereg hatósugarába, de az amerikai és a szovjet fél között nem jött létre komoly harcászati együttműködés sem közös repülőbevetések

⁷⁴⁷ Csapó Béla visszaemlékezése. In: M. Sz. évk. 1988. 47. o.

⁷⁴⁸ Szilaj Varga Gyula kéziratosa visszaemlékezése, illetve 4. légierőparancs 1945-ből.

⁷⁴⁹ Tálosi: i. m. 172. o.

⁷⁵⁰ Bilau József és Hány Kálmán jegyzetei.

⁷⁵¹ Baumgartner József jegyzetei.

⁷⁵² Függetlenség-Esti Újság 1944. december 5. 4. o.

– az amerikaiak szerettek volna szovjet kézen lévő magyarországi reptereket igénybe venni -, sem a Vörös Hadsereget közvetlenül támogató amerikai bevetések formájában. Ennek az volt az oka, hogy november 7-én Niš mellett az amerikai 82. Fighter Group Lightningjei tévedésből egy szovjet oszlopot alacsonyítámadtak, majd mindkét oldalon veszteségekkel járó légi harcba kerültek a szovjet vadászokkal. Az alacsonyítámadás során életét veszítette a szovjet 6. gárda lövészhadtest parancsnoka, G. P. Kotov altábornagy is, ezután a dühös szovjetek minden további, arcvonal közeli amerikai bevetéstől és egyéb együttműködéstől is elzárkóztak.⁷⁵³

Szintén novemberhez köthető, konkrét dátum nélkül, hogy a gépeit leadó 102. közelfelderítő század állományából és részben a 102. nappali csatarepülő század hajózóiból megalakult a 102. vadászfelderítő repülő osztály, Fraunhofer József százados vezetésével. A két századparancsnok Járomy Árpád százados és Nemes Endre százados lett. A hajózókat Székesfehérváron vonták össze és Messerschmitt Bf 109-es átképzést kaptak. Rendelkezésre álló gépállományukról ellentmondásosak az adatok, valószínűleg nem kaptak elegendő repülőgépet és bevetésre sem kerültek már osztályszinten.⁷⁵⁴

Az új hónap egy fiatal, 1944. augusztus 20-án avatott repülő hadnagy eltűnésével kezdődött: december 1-én a 102/2. vadászszázadhoz frissen áthelyezett Jencs Zoltán hadnagnak kellett egy Bf 109-est Győrből a század repülőterére, Csórra repülnie. A rossz időben a pilóta eltévedt és Székesfehérvár-Dinnyés között hasraszállt. Fejsérüléseket szenvedett, melyet németek kötöztek be. Ezután a pilóta valószínűleg szovjet fogságba esett, ahonnan soha nem tért vissza, pontos sorsa máig nem ismert, hősi halottnak tekintendő.⁷⁵⁵

December 4-én a Dél-Dunántúlon zajló hatalmas iramú szovjet előretörés miatt a magyar-német repülők egész nap minden bevethető gépükkel erőltetett alacsonyítámadásokat repültek a térségben. Bár a szovjet csapatok rendkívül súlyos veszteségeket szenvedtek, a levegőből az előretörést megállítani nem lehetett. A magyar légierő egy pilótát veszített az akció során: a 101/2. vadászszázadból Kovács Sándor hadnagy 15h körül csapatlégvédelmi találattól lezuhant Nagyszokolynál és hősi halált halt (ez a pilóta nem tévesztendő össze a veszprémi repülőtér 1944. július 8-ai bombázásakor hősi halált halt azonos nevű vadászpilóta Kovács Sándor hadnaggal a 101/3. vadászszázadból).⁷⁵⁶

Másnap a 102. vadászfelderítő osztály Székesfehérvárról áttelepült a csallóközi Felsőszeli repülőterére.⁷⁵⁷

⁷⁵³ Craven–Cate: i. m. 668., 748-749. o., Maslov, Aleksander A: Fallen Soviet generals. Frank Cass, London, 1998. 163. o.

⁷⁵⁴ A volt m. kir. 102. honvéd vadászfelderítő repülő osztály története. In: M. Sz. Évk. 1987. 13. o.

⁷⁵⁵ Magyar Fórum. 1992. május 21. 18. o.

⁷⁵⁶ Tomcsányi József: Eltűnt 1944. december 4-én... In: M. Sz. Évk. 1995. 181. o.

⁷⁵⁷ A volt m. kir. 102. honvéd vadászfelderítő repülő osztály története. In: M. Sz. Évk. 1987. 13. o.

December 6-án Jürgen Harder őrnagy osztályával, az I./JG 53-al együtt a 101/I. vadászpilóta osztály is bevetési parancsot kapott Veszprémből, de a rossz idő miatt a magyar startvezető a kötelék elé piros rakétát lőtt, akik megszakították a felszállás és a földön maradtak, egy kivétellel: a legelől repülő, a köteléket vezető Irányi Pál főhadnagy már nem látta a rakétajelet és a felhőkbe emelkedett a németekkel. Irányi a németekkel együtt egy darabig felhőből ki, felhőbe be repült, majd miután a német kötelék leszállási parancsot kapott Érsekújvár repterén, ő is leszállt ott, azonban nem hallotta a németek hullámhosszán leadott figyelmeztetést, hogy a felszállómezőn bombatölcsérek vannak és belegurult az egyikbe, minek következtében gépe futótörést szenvedett.⁷⁵⁸

December 8-án ismét Hatvan volt a célpont a magyar 102/1. vadászbombázó század számára. Miközben a magyar Fw 190-esek bevetésen voltak, repterükre szovjet A-20 Boston bombázók mértek csapást. A visszatéréskor Lévay százados gépének futóműve nem jött ki és ő az előírászerű megoldást alkalmazva zuhanásba vitte a gépét és a felvétel pillanatában tüzet nyitott fedélzeti fegyvereivel. Bár a beragadt futót sikerült „kirázni”, az előző szovjet légitámadás miatt ideges német légvédelmi tüzekek rálöttek a gépre és egy négycsővű 2 cm-es gépágyú lövedékei eltalálták a parancsnok Focke Wulfjának bal szárnyát, kis híján megölve a magyar osztályparancsnokot.⁷⁵⁹

December 8-án a nagy ütemű szovjet térnyerés és a reptér zsúfoltsága miatt a gyorsbombázó századok áttelepültek Várpalotáról a Lesvár (Sopronlövő) melletti szükségrepülőtérré. A várpalotai repülőtér sziklás talaja nagyon igénybe vette a futó- és farokkerekeket és ez erősen meglátszott az áttelepülésnél is: a lesvári leszálláskor 10 gép farokkereke és két gép futókereke durrant ki, az egyik futókerék-kidurranásos gép csúnyán össze is tört.⁷⁶⁰

December 9-én 9:00 körül dezertált Pápáról Olaszországba egyike annak a jelentős számú Heinkel He 111-nek, melyet nem sokkal korábban vettünk a németektől. A géppel Hadnagy Domokos őrnagy pilóta repült el, feleségét és kétéves kislányát, egy gyalogos hadnagyot, egy szerelő őrmestert, valamint Soós Gézát, az MFM ügyvezető titkárát és egy Bentschick nevű holland hadnagyot is magával hozva. A gép délben szállt le San Severóban.⁷⁶¹

⁷⁵⁸ Irányi Pál: Sóstótól Pockingig. In: M. Sz. Évk. 1993/1994. 121. o. Irányi a bevetést visszaemlékezésében ötödikére tette, azonban a gép balesetéről szóló jelentés 6-ára van datálva, így én is az utóbbi dátumot jelöltem meg. Günther Prien JG 53-ról írt könyve dec. 5-éről egy eredménytelen légi harcra ír a 2./JG 53 és szovjet vadászok között Hatvan térségében, hatodikáról viszont egy osztálykötelékben, amerikaiak ellen végrehajtott riadóstartorról, melynek során nem találták meg az ellenséget, tehát ez is a hatodikai időpontot erősíti meg. Lásd erről Jochen Prien: Geschichte des Jagdgeschwaders 53 Teil 3. Struve, Eutin, 1991. 1202. o.

⁷⁵⁹ Lévay Győző: A vadászbombázók (csatarepülők) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1986. 53. o.

⁷⁶⁰ Péterdi A. János emlékei a 102/3. gyorsbombázó századról. In: M. Sz. Évk. 1988. 48. o., Hány-Kustos-Mándy: i. m. 9. o., Baumgartner József és Hány Kálmán jegyzetei.

⁷⁶¹ Beale, Nick – D’Amico, Ferdinando – Valentini, Gabriele: Az olaszországi légi háború. Hajja & Fiai, Debrecen; 2001. 115. o.

Két nappal később, december 11-én újabb magyar repülőgép távozott a szövetségesekhez Olaszországba: e napon Tortoretóban szállt le a HA-NAN jelzésű M-24-es Nebuló egy polgári berepülőpilótával és egy lengyel munkással.⁷⁶²

December 12-én a nagy köd miatt több visszatérő magyar vadászgép hasraszállt a veszprémi reptéren kívül, így másnap az összes újonc, vakrepülő iskolát nem végzett pilótát átvezényelték az acsádi 1. műszerrepülő kiképző századhoz. E napon érkezett meg a 102/1. vadászszázadhoz Schmidt János főhadnagy, aki az RKI században történt április 13-ai lelövetele és hosszú egészségügyi szabadsága után ekkor lett ismét harcoló alakulathoz vezényelve bár többé harci bevetést már nem repült, csak berepüléseket végzett.⁷⁶³

December 13-án kora hajnalban Pápáról átrepült a csóri repülőtérré Kövesdy Lajos hadnagy pilótával a 102/2. szállítószázad S.2+03-as gépe egy szerelőosztaggal a fedélzetén, hogy egy előző nap a csóri repülőtérré lőszert szállító SM 75-ös gépet, melynek főfutója a laza talajon megsüllyedt, kiszabadítson. Az SM-75-ös kerekének javítása vagy leszerelése a helyszínen nem volt megoldható, ezért a gép a szerelőkkel és az SM-75-ös négyfőnyi személyzetét is felvéve visszaindult. Az erősen felhős időben a gép a visszaúton 8 óra körül a Csesznectől NY-ra lévő Kis-Zörög-tető hegynek ütközött. A fedélzetre rakott üzemanyag-hordó meggyulladt és az utastérben lévők nem tudták a gépet elhagyni. Az égő géphez siető cseszneki és bakonyzentkirályi lakosok két főt, Sipos László szakaszvezetőt és Veres Károly tizedest kimentettek, akik túléltek a szerencsétlenséget. A gépet saját erejéből csak Kövesdy hadnagy tudta elhagyni, de olyan súlyosan megégett, hogy rövid időn belül meghalt, ahogy a gépen lévő többi tíz személy is életét veszítette vagy még a roncsban, vagy a kórházba szállítás után: Buda György őrmester szerelő, Egressy Zoltán szakaszvezető, pilóta, Házi Ferenc tizedes, rádiós, Horváth Béla törzsőrmester, pilóta, Horváth Jenő őrmester, szerelő, Kesjár György tizedes, rádiós, Kovács Sándor őrmester szerelő, Szabó Márton szakaszvezető szerelő, Szakáts Antal és Zelenyánszki János szakaszvezető szerelők.⁷⁶⁴

Másnap a 102/1. vadászbombázó század hét gépe Kázár László főhadnagy vezetésével súlyos légi harcot vívott La-5-ösökkel a Balatonnál. Bár Róza szakaszvezető lelőtt két Lavocskint, a század elszenvedte második pilótavesztését: a légi harcban megsebesült Zsoldos László szakaszvezető Bakonytamásinál kényszerleszállásnál átvágódott és életét veszítette.

December 16-án reggel a Békássy István százados vezette magyar gépátrepülő vadászszázad – melynek pilótái kérvényezték a nyár végén harci alakulatba történő

⁷⁶² Beale, Nick – D'Amico, Ferdinando – Valentini, Gabriele: i. m. 117. o.

⁷⁶³ Farkas Jenő: i. m. 142. o., Szentiványi János szíves közlése. Ennek a lelövésnek a részletei szintén a kivágott amerikai fejezetben vannak.

⁷⁶⁴ Ternyei József: Az S-203-a Ju 52 hősi halottai. In: M. Sz. Évk. 1992. 32. o., Tóth Ferenc: Magyar Ju 52-es maradványai a Bakonyban. In: Haditechnika 1996/3. 53-55. o.

beosztásukat és akik egy rövid neuruppini kitérő után valószínűleg adminisztratív hiba folytán a Celle repülőterén állomásozó III./JG 11 alárendeltségébe kerültek – a német osztállyal együtt áttelepültek Grossostheim repülőterére és még aznap megrepülték első bevetéseiket a német ardenneki offenzíva támogatására Fw 190A-8 típusú vadászgépeikkel.⁷⁶⁵

A hiba miatt protestáló század pilótái azonban néhány napon belül egy Ju 52-essel átrepültek Bécsújhelyre, ahol vadonatúj Bf 109G-eket kapva hazarepültek Magyarországra és csatlakoztak a honi vadászokhoz (ebből a századból lett 1945. elején a 101/9. vadászszázad, a „Puma” ezred kilencedik százada).⁷⁶⁶

December 17-én a 101/4. század lőtt le egy négymotoros amerikai bombázót, mely alakulatától elszakadva, egyedül repült. Nemeslaki Zoltán őrmester, az egyik sikeres pilóta így emlékezett az eseményre: *„1944. december 17-én készültségből riasztottak, hogy Budapest déli részén alacsony támadás van. Füleky főhadnagy századparancsnokkal ketten mentünk a jelzett területre. Mire odaértünk, nem volt semmi mozgás a levegőben. Utasítást kértünk rádión, amire szabadvadászat parancsot kaptunk a további időszakra. Az első vonal felett repülve vártunk, hátha valami a puskacső végére kerül. Így telt el több mint fél óra, amikor dél felé repülve észrevettem egy nagyon kis pontot. Szóltam a főnöknek és teljes gázzal utána eredtünk. Ahogyan közeledtünk, felismertük, hogy egy Liberator. A főnök ment előre, amikor már lőtávolon belül voltunk. A faroklövész folyamatosan lőtt, addig, míg a főnök nem kezdett el löni a 3 centiméteres gépágyúval. Én is tüzet nyitottam, s a jobb belső motort céloztam, mert állítólag az működtette a hidraulikarendszert. Ekkor már egymás után ugráltak ki a személyzet tagjai és vagy négy-öt ernyőn lebegtek a fiúk. Ahogy balra néztem, a gépen túl észrevettem, hogy körülbelül 2-300 méterre vagy 7-8 Lavocskin La-5 csordában jön felénk. A főnök is meglátta, mert fejre állt és teljes gázzal kivontuk magunkat a további harcból.”*

December 20-án szovjet Il-2-esek, La-5-ös vadászok kíséretében meglepetésszerű alacsonytámadást hajtottak végre a várpalotai repülőtér ellen, de semmilyen kárt nem okoztak. A 101/2. vadászszázad egy géppárja szállt fel nem sokkal ezután szabad vadászatra. A géppárparancsnok Szentgyörgyi Dezső zászlós volt, kísérője Varjas Tibor szakaszvezető. Varjas szakaszvezető így emlékezett a bevetésre:

„Az északi parton repültünk Keszthelyig, majd átrepültünk a déli partra és jöttünk vissza. Siófoknál átrepültük a széles Balaton öblöt Kenese irányába. Észrevettem, hogy előttünk

⁷⁶⁵ Holéczy Dániel: Magyar vadászok a nyugati fronton. In: M. Sz. Évk. 1995. 120. o.

⁷⁶⁶ Holéczy Dániel: Magyar vadászok a nyugati fronton. In: M. Sz. Évk. 1995. 120. o. A hazatelepüléssel a magyar vadászok megúszták az 1945. január 1-én a szövetséges repülőterek ellen indított „Bodanplatte” hadműveletben való részvételt, melyben a németeknek rendkívül súlyos veszteségei voltak, a legsúlyosabbak éppen a III./JG 11-nek: az Asch repülőterét támadó alakulat 17 gépe(!) nem tért vissza: a pilóták közül csak kettő esett fogságba, a többi 15 életét veszítette.

három gép jön velünk szembe. Dezső int a gépből, hogy látom-e, ami előttiünk van. Intek vissza, hogy látom.

Az elöl haladó gépre a két hátsó rácsapásokat hajtott végre, majd vagy négy rácsapás után jobbra fordulva Veszprém irányába elrepültek. Ezalatt annyira csökkent a távolságunk hogy láttuk, egy Il-2-es jön szembe. Biztos eltévedt és túlságosan északra repült. Már egy vonalba kerültünk az orosz géppel, mikor Dezső bal fordulóval az orosz gép mögé került. Megnyomta a gépet, majd behúzott és egy sorozatot engedett az orosz gépbe. Erre hatalmas füst vágódott ki a gépből és zuhanni kezdett, majd be is csapódott és porrá égett. Az orosz pilóta kiugrott ugyan a gépből, de az ernyője nem lobbant be, mert nem volt elég magassága – az egész kb. 150 méteres magasságban történt (...) Két kört csináltunk az égő gép körül, majd irány Veszprém. A leszállás után Dezső jelentette a harcálláspont parancsnoknak, Scholtz századosnak, hogy Szentkirályszabadja és Veszprém légterében egy Il-2-es gépet lelőtt. Erre Scholtz százados mosolyogva azt mondta, hogy az előbb leszállt két német vadászpilóta ugyanennek a gépnek a lelövését jelentette.”⁷⁶⁷

December 22-én a vadászbombázó századnak már csak hét üzemképes gépe volt a novemberben kapott 16-ból. E napon a magyar század Rudel alezredes kérésére négy géppel oltalmazták az I./SG 2 páncéltörő Ju 87 G-2-eseit Lovasberény térségében, ahol a szovjet 18. harcokocsihadtest páncélosai törtek előre északi irányba. Ugyanekkor egy vegyes szovjet csatarepülő- és vadász kötelék is megjelent a harctér felett. A 200. bevetését repülő Lévy százados így emlékezett az eseményekre:

„Gépemhez érve, hűséges szerelőm, Zombori Pista törzsőrmester biztosított, hogy a gépem rendben van, majd segített bekötni hevedereimet. Még egy gyors ellenőrzés a kormánylapokon és szemem a reptér túlsó oldalára szegeződik, ahonnan a zöld rakéta-jelet várom. Az nem is váratott sokáig magára. Tíz óra felé a látás 2 km-re javult, és a zöld rakéta indulásra adott parancsot. Motorom azonnal indul. A szerelők kirántják a féktuskókat a kerekek elöl és máris gurulok a startvonal felé. Mögöttem Kázár, Sipos és Kishady libasorban. A Ju 87-ek V-alakban már a startvonalon állanak és pillanatokon belül levegőben vannak. Megvárom, amíg a Stukák légcsavarszele lecsillapodik, kinyújtott karral megadom az indulási parancsot és máris tolom előre a gázkart. Hűséges 'madaram' felgyorsul és máris levegőben vagyunk. Bal szárnyamon Kishady Gábor, tőlem jobbra és valamivel fölöttem Kázár Laci, az ő jobb szárnyán pedig Sipos János őrm. Rudel a terephez lapulva nagy balkört repül. Cca. 1000 méteren 7/10-es szakadozott felhők, fölötte még úgy 2000 méteren zárt felhőtakaró. Trükkös lesz ma a kísérés! Erősen lefojtott motorral, széles hullámvonalban repülünk a felhő alatt, majd egy felhőlyukon a felhők fölé bújunk, hogy ellenőrizhessük, mi van a két felhőréteg

⁷⁶⁷ Varjas Tibor levele a szerzőhöz.

között, majd a következő lyukon megint a felhő alá bukunk, hogy a Stukákat szemmel tartsuk. Így hullámvasutazunk a föld és a felhőrétegek között, de csak kb. 10percig, hiszen a célterület csak 35 km-re van. Az utolsó lyukon kibukva, balra alattunk megpillantottam a páncélosokat. Kemény harc folyik odalent és úgy néz ki, hogy a németeknek szüksége van egy kis segítségre. Rudel Stukái felfejlődnek a támadáshoz, míg mi nagy balkört repülünk a harcban álló páncélosok felett. Rudel az első rácsapással végzett az első T.34-el. Fantasztikus ez az ember, hogy milyen pontosan tud lőni! A többi gépek lépcsőzetes körben repülnek mögötte, de a célzásuk korántsem olyan pontos, mint a parancsnokuké. Éppen befejeztem a kört, amikor megpillantottam az első Il 2-est, amint kibukott a felhőből és enyhe siklással a német páncélosok felé igyekezett. A 199 bevetésem alatt már megtanultam, hogy az orosz pilótáknak averziójuk van nyomjelzőkbe belerepülni. Az MG.131-es 13 mm-es géppuskáimból egy rövid sorozatot ereszték az orra elé. Tudomásul vette közlésemet, mert éles bal fordulóval egyenesen felém repül. Gépe mint egy nagy ferde teknő fekszik a célzókészülékemben. Előretartásról nem is kell gondoskodjak, mert egyenesen bele fog repülni a géppuskám tűzébe. Mikor kb. 50 méterre van tőlem, mind a négy géppuskával tüzet nyitok. Remekül fekszik a célkeresztben. Lövéseim a légcsavarijától a vezérsíkjáig végigpásztázzák. Az MG.151/20. gépágyú 20 mm-es lövedékei nagy rombolást okoznak. Az Il-2-es kabinjának plexiüveg kupolája apró darabokra fröccsent szét. Hátára fordul és meredek zuhanással tűnik el a gépem alatt. Erősen csavarom a fejem balra-hátrafelé, hogy megfigyelhessem a földbecsapódását. Meg vagyok győződve, hogy megöltem a pilótát, vagy legalábbis súlyosan megsebesítettem. De már nincs időm a további figyelésre, mert a levegő pillanatok alatt tele van Il 2-esekkel és Jak 9-esekkel.”⁷⁶⁸

A rendkívül súlyos földi helyzet miatt - a szovjet élek már csak mintegy 10 km-re voltak repülőterüktől - a vadászbombázó század még e napon áttelepült Várpalotáról Páliba.

Ezen a napon indult vissza az Oelsben lokátoros Bf 110-es gépekre átképzett éjjeli vadász század kilenc gépe Bécsújhelyre, kijelölt új bázisukra. Az utolsóként felszálló Zimmermann József szakaszvezető – Kecskeméti József szakaszvezető személyzet gépe rádió- és iránytűhiba miatt eltévedt, megpróbált Székesfehérváron leszállni – a személyzet nem tudta, hogy az már szovjet kézen van -, a reptér felett bal motorjába légvédelmi találatot kapott és kényszerleszállt Dinnyésnél, ahol mindketten a szovjet csapatok fogságába estek. A hó végén egyébként egy újabb csoport éjjeli vadász személyzet ment ki Ohlauba, Csura

⁷⁶⁸ Lévay Győző: Még a levegőben is üldöztek a nők! In: M. Sz. 1983. 30-32. o. Egy Darnóy Pálhoz írt 1977-es levelében Lévay még La-5-ös vadászközpontokról írt. Lásd erről: HL Tgy 3070.

László százados vezetésével, de az ő átképzésük – főleg üzemanyaghiány miatt – már nem ért véget.⁷⁶⁹

December 23-án Makó Tibor hadnagy, a 102/2. vadászrepülő század pilótáját érte utol – vadászpilótához mérten igen csúnya – végzete: az autót, amiben utazott, Várpalota térségében megtámadta egy szovjet Il-2-es és Makó halálos fejlövést kapott a gépjárműben.

E nap kora délutánján a Deménd északi kijáratánál gyülekező szovjet csapatokra mért csapást 500 kg-os AB bombákkal a gyorsbombázó osztály, századonként négy - összesen 12 - géppel. A 102/3. század parancsnoka, Péterdi Adolf főhadnagy a bombaoldás után Z-160 jelű gépén nem tudta a bombaajtókat zárni – a gépről egyébként érdemes tudni, hogy ez volt az utolsó gyári példány, a gépet hivatalosan be sem repülték és a RÁB, a Repülő Átvételi Bizottság át sem vette. A gépet földközelségbe nyomta, hogy elkerülje az ellenséges légvédelem célzott tüzeit. Alacsonytámadás közben azonban a jobb motorjába találatot kapott és égő géppel kényszerleszállást hajtott végre, melynek során ő maga könnyebben, lövésze, Mészáros Károly őrmester súlyosabban megsebesült. Hamarosan szovjet fogságba estek, ahol Mészáros őrmester tisztázatlan körülmények között életét vesztette (állítólag a deméendi hadikórházban ért bombatalálatból). A század parancsnokságát Hegedűs László főhadnagy vette át.⁷⁷⁰

December 25-én a 101/3. vadászszázad szabad vadászata során, már visszatérőben Bicske közelében ellenséges gépekkel találkozott. Halasi főhadnagy egy ismeretlen típusú kétfedelű gépre nyitott tüzet gépágyújával, mire az ellenséges gépről darabok szakadtak le, kigyulladt és lezuhant. Halasi főhadnagy ismeretlen áldozatát Veszprémben a típustáblázaton IAR-38-asként azonosították. Valójában ez nem lehetett román gép, mivel a szovjetek oldalán bevetett román repülők ebben a térségben nem repültek. Valószínűleg egy furcsa festésű szovjet biplán lehetett az áldozat.⁷⁷¹

Utoljára december 25-én repült be Mosonszentpéterről három magyar Ju 52-es szállítógép Budaörsre, melyek tejet szállítottak Budapest kórházainak, de ezt a repteret veszélyesen megközelítették a szovjetek, így fel kellett adni: jelentős számú – köztük 6-8 üzemképes MÁVAG Héja – repülőgép, illetve részben a reptér objektumai is rombolásra kerültek. Az azonnal kirepülő tejszállító Ju 52-eseket szovjet vadászok támadták meg és az egyiket lelőtték mely kényszerleszállt, a személyzet fogságba esett. Bánhidi Antal főhadnagy

⁷⁶⁹ Sági László: Visszaemlékezés az éjjeli vadászszázadnál eltöltött időmre. In: M. Sz. Évk. 1991. 86-91. o., Becze Csaba: A magyar királyi 1. honvéd éjjeli vadász repülőszázad In: Magyar Repüléstörténelmi Társaság Konferencia Közleményei 1999. 53-56. o., ill. Zimmermann József levele a szerzőnek.

⁷⁷⁰ Péterdi A. János: Lelővésem története. In: Magyar Szárnyak, 1980. 23-25. o.

⁷⁷¹ Gaál Gyula: Hadszintér a felhők között. In: M. Sz. Évk. 1984. 34. o.

gépére is két szovjet vadász akaszkodott és a Ju 52-es 18 találatot kapott, de a nagy repülőtapasztalatú pilóta vissza tudta vinni gépét Mosonszentpéterre.⁷⁷²

Budapest váratlan körülményével a légierőnek is mintegy 15-20 tisztje és ismeretlen számú katonája került az ostromgyűrűbe. Különítményük parancsnokságát Szabó Mátyás őrnagy vette át. A gyűrűben rekedt repülőkatonaik közül öten kirepültek, a többség január végén illetve február elején fogságba esett, egy szakasz egy repülőzászlós vezetésével – mely sokáig volt a védővonalban – valószínűleg megsemmisült.⁷⁷³

A Bánfalvy Ottó százados vezette, Tüskeváron állomásozó fővezérség-közvetlen futárrepülő század egyik Levente II gépe előző nap berepült Budapestre, hogy a század Vérmezőn rekedt két gépének pótalkatrészeket vigyen. A december 26-ai kirepülésnél történetekre így emlékezett a gép pilótája, Papp Ferdinánd tizedes:

„Felszállás után a gépet végletekig kellett húznom, hogy a Krisztina-téri templom tornyát el ne üssem. A Duna fölött Szentendrőig repültem, majd nyugati irányba fordultam. Csolnok község déli része felett erős orosz elhárító tűzbe kerültem és gépem találatot kapott. Azt még észleltem, hogy a jobb szárnyam felcsapódik és erős fejsérülést kaptam. Egy pillanat alatt egész életem filmszerűen lepergett előttem. Valószínű, hogy elvesztettem az eszméletemet. A repülőgép a földhöz csapódott, de úgy, hogy a gázt tudat alatt teljesen ráadtam – amit utólag állapítottam meg. Így a gép hossz tengelye körül forogva és előrehaladva, igen lapos szögben, a törzs jobb oldalán csúszva ért földet. Óriási szerencsémre a gép nem gyulladt ki. Hogy mennyi idő múlva tértem magamhoz, azt sem akkor, sem most nem tudtam, illetve nem tudom meghatározni. Ezután kezdődött a kálváriám. Miután magamhoz tértem, egy jó ideig delíriumos állapotba kerültem. Majd azt észleltem, hogy a jobb karom a könyökömnél eltörött, arcom a műszerfalban csapódott, a repülő szemüveg kerete szétszabdalta az arcomat, csupa vér voltam. Csak a bal szememmel láttam valamennyit. Az orosz katonák – akik lelőttek minket – húzhattak ki a géproncsokból. A földön fekvé nyílt ki a szemem. Első gondolatom így rögződött: »Nahát! A másvilágon is vannak orosz katonák!« A fölém hajoló katona sapkacsillagját láttam meg először és a kék égboltot mögötte. Az orosz katonák talpra állítottak és akkor láttam meg szerelő bajtársamat, aki a földön feküdt, arca szétrepedve, szintén a műszerfalba csapódhatott. Még nyöszörgő hangot adott. Ez a borzalmas kép életem végéig el fog kísérni. Könyörögni kezdtem az orosz tisztnek, hogy segítsenek a bajtársamon. Válasza nemleges volt. Az első vonalban vagyunk, itt nincs semmijük, amivel segíthetnének. Közben a faluból odaért egy ember, aki szlovákul beszélt és ő tolmácsolta kérésemet: adják meg a minimális segítséget sebesült bajtársamnak. A válasz igen rövid volt: »Nyet!«

⁷⁷² Bánhidi Antal: Hídvatás. In: M. Sz. Évk. 1992. 35. o., Szentiványi János: Rendhagyó karácsony – 1944. In: M. Sz. Évk. 1991. 113. o.

⁷⁷³ Dákay Ferenc: A Légierők különítménye Budapest ostromgyűrűjében. In: M. Sz. Évk. 1992. 186-187. o.

*A tiszt utasítására behurcoltak a falu szélső házába kihallgatásra...*⁷⁷⁴

Szabolcs Alajos szakaszvezető szerelő hamarosan meghalt, Papp Ferdinándnak viszont nem sokkal később sikerült a szovjet fogságból megszöknie.

A század két másik, kijavított és kirepülő gépe közül az egyiket, egy néhány perccel később szintén a Vérmezőről elstartoló Storchot szintén lelőtt a szovjet csapatlégvédelem Süttö mellett: a gép az első vonalaknál ért földet, három fős személyzete – Jenik Győző főhadnagy, Starcz József tizedes pilóták és Nagy Árpád őrmester rádiós, aki térdlövést kapott – elérte a saját csapatokat.⁷⁷⁵

Bár mint korábban említettem, a repülőalakulatok földi harcaira nem térnék ki, mert azok végképp szétfeszítenék a disszertáció kereteit, azt megjegyezném, hogy a Szent László hadosztályba betagozott repülő lövészezred ezekben a napokban vívta legsúlyosabb harcait és igen súlyos veszteségeket szenvedett az Ipoly mentén vívott küzdelemben és december 27-én hősi halált halt az ezred parancsnoka, Heinrich István alezredes is.⁷⁷⁶

December 29-én a Mosonszentpéteren állomásozó szállító század is áttelepült Pápara hat Ju 52-esükkel és két Fw 58-asukkal Bánhidi Antal főhadnagy parancsnoksága alatt, hogy Vidonyi százados századával és a Josef Penkert őrnagy vezette III./TG 3 gépeivel együtt megkezdje Budapest légi ellátását. A légi rész irányítását a nagy tapasztalatú Bánhidi vette át, a két magyar századnak az összevonás után összesen 10 db Ju 52-e volt.⁷⁷⁷

A magyar vadászbombázók az utolsó decemberi bevetéseiket 30-án repülték, igen rossz látási viszonyok között.

December 30-án délután a Budapest ellátására bevetett szállítógépeket a célterület felett igen nagy köd fogadta, egyedül Bánhidi Antal főhadnagy tudott leszállni a Lóversenytéren (ő vitte be egyébként Vajna Ernőt is, a Szálasi által kinevezett budapesti nyilas vezetőt).⁷⁷⁸

Év végén a 102/2. gyorsbombázó század parancsnokát, Bodó Pál századost és elsőtisztjét, Nagy Dezső főhadnagyot is leváltották: a század parancsnokságát Tomor László százados vette át, az elsőtiszt Beskó Gábor főhadnagy lett. A leváltások háttérében valószínűleg az áll, hogy egyikőjük sem rejtette véka alá a nyilasokkal szemben érzett erős ellenszenvét.⁷⁷⁹

⁷⁷⁴ Papp Ferdinánd: Vigyázott rám a jó Isten. In: M. Sz. évk. 1992. 249. o.

⁷⁷⁵ Uo. 250. o.

⁷⁷⁶ Pályi György szds. visszemlékezése. HL Tgy. 3064.

⁷⁷⁷ Bánhidi Antal: Hídvatás. In: M. Sz. Évk. 1992. 34. o. A TG a Transportgeschwader, azaz szállítórepülő ezred rövidítése.

⁷⁷⁸ Bánhidi Antal: Hídvatás. In: M. Sz. Évk. 1992. 35-40. o.

⁷⁷⁹ Szilaj Varga Gyula kéziratos visszaemlékezése.

4. Az 1944-es év háborús tapasztalatai

Az 1944-es év volt a magyar légierő történetében a legsúlyosabb harcokat hozó teljes év: ekkor érték el legnagyobb sikereiket de ugyanekkor szenvedték el a legnagyobb veszteségeiket is.

A távolfelderítők 1944 folyamán már nem kerültek komolyan bevetésre: az év elején kivonták őket a keleti hadszíntérről és 1944 őszén Magyarország felett is csak néhány bevetést repültek, ezeket is kölcsönként német gépekkel. Az alakulat hajózási állományának egy részét is átirányították részben egyéb repülőalakulatokhoz, részben pedig a Szent László hadosztály repülő lövészezredébe.

A közelfelderítők aktivitása szintén csökkent az előző évihez képest, bár a felváltó század még intenzíven alkalmazásra került 1944 nyarán. Azonban nekik is tapasztalniuk kellett, hogy a továbbra is folyamatosan erősödő szovjet vadászereővel szemben ekkorra már a vadászkiéret nélkül bevetett Fw 189-esek napja is leáldozott. 1944 őszén a magyar közelfelderítőket átképezték a Messerschmitt Bf 109G-8-as, fotófelderítő változatára, azonban a magyarországi hadszíntéren már nem kerültek bevetésre, csak nyugaton repült komolyabban néhány magyar pilóta a típussal, teljesen német alárendeltségben. A közelfelderítő alakulatok is jórészt feloszlásra kerültek. Egy századból gyorsbombázó század lett - a 102/2. század – a többi alakulat állományából részben egyéb harci alakulatokat töltöttek fel, részben a repülő lövészezredhez irányították őket.

A Ju 88-as kétmotoros zuhanóbombázókkal bevetett személyzetek – a 3. bombázóosztály maradéka – 1943 májusáig, felváltásukig továbbra is igen intenzíven jártak bevetésre, ennél a „kint felejtett” alakulatnál érték el a túlélő hajózók sorozatosan a legnagyobb egyéni bevetési eredményeket és teljesítményeket a magyar légierőben. A váltásukra kikerkezett öt személyzet csak egy viszonylag rövid időszakra volt bevetve, utána kivonták őket és ősszel beolvadtak a korszerű Focke-Wulf Fw 190-es egymotoros csatarepülőgéppel felszerelt 102. vadászbombázó osztály második századába.

Lévay Győző Ju 87-es százada 1944-ben is kikerült a keleti frontra és egy rövid, de intenzív bevetési időszak után a teljesen elavult típussal felszerelt századot visszavonták Magyarországra és a német zuhanóbombázó alakulatokhoz hasonlóan átfegyverezték az együléses Fw 190-esre, mellyel a harcdezt hajózók novembertől ismét bevetésre kerültek, mint a 102. vadászbombázó osztály első százada.

Az év folyamán egy új kétmotoros bombázó osztály is felállításra került, a honi gyártású Messerschmitt Me 210Ca-1-esekkel felszerelt 102. gyorsbombázó osztály. Bár a típus nem teljes mértékben felelt meg az alkalmazott szerepkörben – folyadékűtéses,

érzékeny Daimler-Benz motorjai nagyon hamar üzemképtelenné váltak az alacsony támadások során kapott gyalogsági találatoktól és emiatt sok volt a veszteség – a háromszázados osztály az év őszétől heves harcokat vívott Magyarország felett.

A vadászok közül a keleti fronton bevetett század 1944 első két hónapjában heves harcokat vívott, utána viszont egy hosszabb, kevésbé mozgalmas időszak következett számukra 1944 őszéig, mikor ismét a harcok sűrűjébe kerültek az időközben kikerült másik századdal együtt. Az év végén egybeolvadó 102. vadászosztály 1944 folyamán 1673 harci bevetést repült és 85 légi győzelmet aratott, kilenc pilóta elvesztése árán (a légi győzelmek és veszteségek többsége 1944 elejéhez, illetve végéhez köthető).⁷⁸⁰

A honi légvédelem feladatkörére létrehozott és a légi harcok fő terheit viselő 101. Puma vadászrezdéről készített év végi összefoglaló szerint az alakulat 175 alkalommal, összesen 1414 géppel került bevetésre és 161 ellenséges repülőgépet lőtt le (ebből több mint száz amerikai). Mivel a megadott veszteségeikben szerepelnek a március-áprilisi 2/1. és 2/2. századok – melyek később beolvadtak a 101. vadászrezdbe - által elszenvedett veszteségek is, valószínűleg az ő bevetéseik és légi győzelmek is benne foglaltatnak a számban. A veszteségeik, – márciust és áprilist is beleszámítva, az iratban lévő hibákat korrigálva: 42 pilóta, akik közül hatan átképzés közben, a többiek bevetés közben ellenséges behatásra vagy balesetben veszítették életüket. További egy pilóta és a földi személyzet 12 tagja a veszprémi repteret ért amerikai bombatámadáskor - 1944. július 8-án - halt hősi halált. A hősi halottak túlnyomó többsége az amerikaiak elleni, minden korábbit felülmúlóan heves 1944 nyári légi harcokban vesztette életét.⁷⁸¹

Ebben az évben kerültek komolyan bevetésre az éjjeli vadászok is: először, 1944 áprilisában az amerikaiak ellen nappal is, de az elszenvedett súlyos veszteségek hatására a későbbiekben csak eredeti feladatkörükben, az éjszaka támadó angol, majd szovjet bombázók ellen vetették be őket. Az év első felében még a honi gyártású, lokátor nélküli Me 210Ca-1-esekkel repültek, majd egy átképzett századot 1944 december végétől Bécsújhelyről már a korszerű SN-2-es lokátorral felszerelt német Bf 110G-4-es típusal alkalmaztak (Magyarországon a következő lokátorral felszerelt, rendszeresített vadászgéptípus a MiG-17PF volt, 1956-tól).

A teljes légierő 1944-es teljesítményével kapcsolatban érdemes megemlíteni, hogy több, mint 4000 harci bevetés során 250-nél több ellenséges repülőgépet lőttek le, több, mint 1200 tonna bombát dobtak le, de maguk is 150-nél több gépet veszítettek ellenséges behatásra. A légierő személyi veszteségeit az intenzív földi harcok során elszenvedett súlyos veszteségek

⁷⁸⁰ Kovács József őrnagy, osztályparancsnok által készített összefoglaló alapján.

⁷⁸¹ HL Repülőanyagok 108. doboz II. 1761. 11. sz. Biz. pcs. 1945. jan. 23.

miatt – melyek a sporadikus forrásokban nem lelhetőek fel még nagyságrendileg sem – inkább nem próbálnám megbecsülni.

VI. Harc a keserű végkifejletig (1945)

1945 januárjában a németek három, Konrad fedőnevű ellentámadást is indítottak a magyar főváros körüli ostromgyűrű feltörésére, Budapest nyugati irányból történő felmentésére – január elsején, hetedikén, majd tizennyolcadikán -, azonban ezek a kísérletek kudarcot vallottak. A sokat szenvedett magyar főváros ostroma végül 1945. február 13-án ért véget.

A német haderő 1945. március 6-án a magyarországi hadszíntéren indította meg utolsó offenzíváját a II. világháború folyamán, Frühlingserwachen néven. Az akció kudarcba fulladt és tíz nappal később a 2. és 3. Ukrán Front indította meg bécsi támadó hadműveletét, mely hamarosan a német és magyar csapatok védelmének összeomlását idézte elő. 1945. április tizenkettedikére a Vörös Hadsereg Magyarország egész területét elfoglalta. A Magyar Királyi Honvédség háború végéig harcoló utolsó alakulatai május elején szüntették be a harcot és kerültek hadifogságba, főleg osztrák és cseh területen. A második világháború Európában hivatalosan 1945. májusában ért véget, miután a németekkel hetedikén és kilencedikén is aláírták haderejük feltétel nélküli kapitulációjának jegyzőkönyvét, bár a hadműveletek ezután még több napig tartottak (és a horvát haderő hivatalosan csak május 15-én szüntette be a harcot).⁷⁸²

⁷⁸² Az 1945-ös hadműveletekkel kapcsolatban kiemelendő részleteiben Számvéber Norbert: Konrad 3. Paktum, Budapest, 2001. című kitűnő monográfiája, általánosságban az elmített művek mellett lásd Lexikon 569-575. o.

1. A magyar légi erők harcai a német dunántúli offenzívák (Konrad 1-3, Frühlingserwachen) támogatása során

Az újév első napján a 102/1. vadászbombázó század Lévay százados vezetésével az SG 2 kötelékeivel együtt az Ősi község körzetében dúló heves harcokba avatkoztak be, a szovjet 62. gárda lövészadosztály állásait támadva, míg a gyorsbombázók a párkányánai Garam hidat támadták.⁷⁸³

A szintén bevetésre kerülő 101. vadászrezred kötelékeiből a 101/1. vadászszázad egyik pilótája, Buzogány Lajos zászlós ellenséges találat következtében a Vásárosdombó melletti Margit-majornál kényszerleszállt és átvágódott. A fejre állt gépben magatehetetlenül csüngő pilótát a Vásárosdombóban állomásozó szovjet híradóalakulat katonái egy fejlövessel megölték, a holttestet kirabolták, majd eltemetni sem engedték - a pilóta holttestét a helyi lakosok éjjel lopták el a roncs mellől, hogy megadhassák neki a végtisztességet, iratok hiányában csak évtizedekkel az események után sikerült biztonsággal azonosítani és kerülhetett fel neve a sírjára.⁷⁸⁴

Január 2-án a javuló időjárási körülményeket kihasználva a IV. SS páncélos hadtest Tata térségében elsején este meginduló, Budapest felmentését célzó, Konrad 1 fedőnevű ellentámadását támogatva egész nap bevetésre jártak a csatarepülőgépek. Az egyik kora délutáni bevetésen Horváth Sándor szakaszvezető 21-es számú gépével Bicske közelében 4 La 5-össel csapott össze, melyek közül egyet lelőtt. A légi harcban az ő gépe is alaposan megsérült. A gyorsbombázók is intenzív bevetéseket repültek, valószínűleg nagyjából ugyanabban a körzetben.⁷⁸⁵

Január harmadikán, szerdán is folytatódtak az egész napos erőltetett bevetések a német offenzíva támogatására. Délután fél négykor a magyar csatarepülőkötelék egy része légi harcba került a szovjet vadászokkal. A bevetésről visszatérő Sipos János őrmester kényszerleszállt Takácsinál, de közben a gép átvágódott. A pilóta koponyaalapi törést szenvedett és hiába szállították a pápai kórházba, ott 18h-kor elhunyt. A gyorsbombázók Csabdi és Bicske térségében bombázták és alacsonytámadták a szovjet alakulatokat.⁷⁸⁶

A vadászok számára is mozgalmas napról Tábori Sándor tizedes, a 101/1. század pilótája így írt naplójában:

„Január 3. Szerda. Ha a tegnapi nap peches volt (ezzel Tábori arra utal, hogy január 2-án is több, balesetből eredő géptörés történt a veszprémi repülőtéren – B. Cs.), a mai már

⁷⁸³ Baumgartner József jegyzetei.

⁷⁸⁴ Gáti László: Mi történt Buzogány Lajos zászlóossal? In: M. Sz. Évk. 1990. 163. o.

⁷⁸⁵ Horváth Sándor: Vadászbombázók és csatarepülőgépek. In: M. Sz. Évk. 1993/94. 68. o. illetve ugyanő szíves közlése, valamint BA-MA RL 2 III/1197/14.

⁷⁸⁶ Baumgartner József és Bilau József jegyzetei, illetve a pápai halotti anyakönyv alapján.

tragikusan szomorú! A tegnapiakkal együtt több, mint 20 gép készült ki a reptéren, német és magyar vegyesen. Startrádlí. Indulás közbeni beperdülés. Én indulás közben a jobb szárnyal egy reptér szélére vontatott, berádlízott gép farkát kaptam el. A jobb szárnyon lévő fékszárny felhajlott, és a belépőélen lett kétökölnyi lyuk. A szél, bár gyengébb, mint tegnap volt, de NY-K irányú, szóval teljes keresztzél (a nagyjából É-D-i tájolású veszprémi reptéren keresztirányban nem lehetett Bf 109-esel felszállni – B. Cs.) Ez nagyban hozzájárult a gépek töréséhez. A fő ok azonban az volt, hogy miután az első három gép a szél és egy kis ügyetlenség miatt összetört, a többi gép vezetői is idegesek, figyelmetlenek és erősen felindultak voltak, szóval a felszálláshoz szükséges gondolat-, és figyelemösszpontosítással nem rendelkeztek, ezt a gondolataik szétesése folytán elhanyagolták, így aztán számtalan gép lett a szél és a figyelmetlenség áldozata.

Fuszek hadnagy, aki bevetésről érkezett, és akit erősen zavart a reptéren heverő géproncsok tömege, leszállásnál a gónió épület (iránymérő ház – B. Cs.) kéményét kapta el a jobb szárnyal ami letört, a gépet átvágta, és így csúszott a gép körülbelül 80 métert. A fejének a jobb oldalán a bőrt, húst leszedte, a jobb szemét kiütötte, homlokcsontja eltört, a feje közepéig a haját és a fejbőrt a föld leszedte. Még élt, amikor kiszedték, de az arca a felismerhetetlenségig roncsolt és véres volt. Személyazonosságát Faludi az iratokból – amelyeket a zsebében talált – állapította meg.

Isten segítségével, ha a szervezete is bírja, no meg jó doktor kezeli, talán még csinálnak belőle embert.

Századunk egyébként ma 5 gépet lőtt le! 4 Jak 9-est és egy La 5-öst. Szikora 2 Jak 9-est, Buday 1 La 5-öst, Málík és Cserny hadnagyok 1-1 Jak 9-est. Én, mint mindig, minden rendes cécből, ebből is kimaradtam, mert olyan marha voltam a startnál, és nem figyeltem jobban. Ma egy gépünk maradt bevethető. A többi mind tönkrement. Most már későre jár. Lefekszem. Jó éjt. Imádkozom Fuszek hadnagy életéért.”⁷⁸⁷

Fuszek hadnagy a kórházban este hatkor életét veszítette.

Másnap folytatódtak a bevetések, főleg Bicske környékére, mely - fontos közlekedési csomópont volta miatt - a német támadás egyik elsőrendű célpontja volt. A települést és környékét a vadászbombázó és gyorsbombázó alakulatok Fw 190-es és Me 210-esei mellett természetesen a német repülőkötelékek is támadták.⁷⁸⁸

Január elején megkezdődött a nem harcoló, illetve iskolaalakulatok áttelepítése német területre. Ennek jegyében a nap folyamán Vátról Somorjay József százados 1. műszerrepülő

⁷⁸⁷ Tábori Sándor naplója.

⁷⁸⁸ Bilau József és Hány Kálmán jegyzetei.

százada megkezdte az áttelepülést Kolbergbe, a Keleti tenger partjára hat Fw 58-as gyakorlógépükkel.⁷⁸⁹

A Repülő Akadémia utolsó – nem végzett – évfolyamából és a velük azonos, elsőfokú repülőgépezetők kiképzésben részesült legénységi állományú repülőkből megalakított 1. repülő alapkiképző zászlóalj Kistelegdi Ernő őrnagy parancsnoksága alatt Szentkirályszabadjáról Berlin Gatowba települt át szintén január első napjaiban, de ott üzemanyaghiány miatt repülés már nem volt.⁷⁹⁰

Január ötödikén, pénteken reggel igen rosszak voltak a látási viszonyok. Délben négy gép repült bevetést a 102/1. vadászbombázó századtól a Zsámbék körüli célpontokra. Ugyanebben a térségben hajtott végre bombatámadást a gyorsbombázó osztály is.⁷⁹¹

A nap folyamán a vadászok is intenzíven bevetésre kerültek, de az elkövetkezendő hetekben a folyamatos rossz idő erősen korlátozta a tevékenységüket. A másik erősen korlátozó tényező az ekkorra már katasztrófális mérvű üzemanyaghiány volt: a gyorsbombázók például ezután már csak szórványosan kerültek bevetésre.⁷⁹²

Január ötödikéről hatodikára virradóra a budapesti léghíd szállításaiban részt vevő egyik magyar Ju 52-es dezertált a szovjetekhez: Stifter János főhadnagy pilóta, Pintér József törzsőrmester másodpilóta, Molnár János zászlós hajózó távirász, Szeghalmi Mihály tizedes hajózó lövész, Kiskéry János őrzetű hajózó szerelő hajnalig ingáztak a légtérben, majd már szinte teljesen üres üzemanyagtartályokkal, reggel 7 óra körül leszálltak a tarlóra Szolnok közelében.⁷⁹³

Január hatodikán nevezetes jubileumot ünnepelt a 102/1. vadászbombázó század: 1943. óta Ju 87-es és Fw 190-es gépekkel ezen a napon érték el a 2000. bevetést, melyet Majoross István hadnagy repült meg. A 2000 bevetésből Lévay százados egymaga 202-öt teljesített.⁷⁹⁴

Január 10-ére települtek át a 102. vadászfelderítő osztály gépei Gotha-ba. Nem sokkal később a hajózók részére Kölleda-ban a németek Me 262-es típusanfolyamot szerveztek, de ez az elméleti kiképzés kezdeténél nem jutott tovább. Végül később 8-10 pilóta

⁷⁸⁹ Papp Ferenc. Irány Kolberg! In: M. Sz. Évk. 1992. 222-223. o.

⁷⁹⁰ Frankó Tibor: Tangermündei capriccio. In: M. Sz. Évk. 1991. 183. o.

⁷⁹¹ Hány Kálmán jegyzetei.

⁷⁹² Gaál Gyula: Hadszintér a felhők felett. In: M. Sz. Évk. 35. o.

⁷⁹³ Büki Péter: Az S-221-es gép parancsnoka. In: Repülés 1984. január 16. o. A dezertálást kiagyáló pilóta ezzel valószínűleg már a háború utáni itthoni karrierjét akarta megalapozni, az átrepüléssel érdemeket szerezve. Számítása tulajdonképpen be is vált, mert általánosságban a többi volt tisztet vagy fel sem vették a háború után beinduló civil légiforgalomba, vagy kitették őket onnan, Stifter viszont ismét repülhetett.

⁷⁹⁴ Lévay Győző: A vadászbombázók (csatarepülők) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1986. 55. o., illetve Majoross István hadnagy naplója. A 2/2., majd 102/2. zuhanóbombázó, illetve 102/1. vadászbombázóvá átnevezett század összesített teljesítményéről van szó 1943. nyara óta, ennek többségét még a 2/2. zuhanóbombázó század repülte 1943 nyarán és őszén.

Quedlinburgba került, ahol egy német alakulat – valószínűleg a NAGr. 14 - alárendeltségében kerültek bevetésre a nyugati hadszíntéren, Bf 109G-8-asokkal a tavasz folyamán.⁷⁹⁵

Január 11-én Erdész Károly szakaszvezető, a 101/I. vadászrepülő osztály egyik fiatal pilótája tűnt el – a rossz időben eltévedt és az ellenséges vonalak mögött hajtott végre kényszerleszállást.⁷⁹⁶

Három nappal később ismét az igen rossz idő okozott tragédiát: Flóznik Ervin főhadnagy, a 102/1. vadászszázad pilótája az erős ködben bevetésről visszatérőben Veszprémtől É-ra, Lókút közelében hegynek repült és hősi halált halt.⁷⁹⁷

Január 15-től tagozódott be a 102. vadászrepülő osztály hivatalosan a 101. vadászrepülő ezredbe: ők alkották a 101/III vadászosztályt. Az osztályparancsnok a 102. vadászosztály korábbi parancsnoka, Kovács József őrnagy lett. A 102/1. vadászszázadból 101/7., míg a 102/2. vadászszázadból 101/8. vadászszázad lett, a parancsnokok itt is megmaradtak (Máthé főhadnagy, illetve Pottyondy százados). Az osztály harmadik százada, a 101/9. vadászszázad Békássy százados volt gépátrepülő századából alakult meg, akik – mint azt korábban már említettem – 1944. december végén tértek haza Németországból.

Január 16-án kora délelőtt érkezett bevetési parancs a vadászbombázókhoz a ferencvárosi rendező pályaudvar ellen. Majoross István hadnagy kisebb műszaki hiba miatt késve indult és nem érte utol a köteléket. Bombáit a célpont felett nem tudta kioldani és visszatéréskor átvágódott a felszállómezőn. A gépe teljesen összetört, de Majoross hadnagy sérülés nélkül úszta meg a balesetet. A vadászbombázókhoz a nap folyamán erősítés érkezett: e napon jött meg Sziléziából a 102/2. század, mely nem közvetlenül az első század mellé Kemenesszentpéterre, hanem az attól keletre lévő egyházaskeszői repülőtérré települt. A magyar századdal együtt jött az egyik német oktatópilóta, Boers törzsőrmester is. Az alakulat ezzel elérte gyakorlatilag bevetetőségi maximumát – a harmadik századot létrehozták ugyan, de csak kiképző feladatot teljesített – és átnevezték őket 102. csatarepülő osztállyá.⁷⁹⁸

A nap folyamán a 101/8. vadászszázad egyik gépe is lezuhant balesetben és a pilóta, Sűrű Béla zászlós bal bokája két helyen eltört és a homloka is megsérült, több, mint egy hónapig a szombathelyi kórházba került.⁷⁹⁹

Január 19-én a gyorsbombázók a Dunapentele-Adony-Ercsi-Martonvásár térségben lévő ellenséges gépkocsioszlopokat támadták. A Me 210-eseket szovjet La-5-ösök támadták

⁷⁹⁵ A volt m. kir. 102. honvéd vadászfelderítő repülő osztály története. In: M. Sz. Évk. 1987. 13. o.

⁷⁹⁶ A fiatal, műszerrepülésben tapasztalatlan pilóta túlélt kényszerleszállását és a háború után hazajött a szovjet hadifogságból.

⁷⁹⁷ Gaál Gyula: Szabadvadászat. In: M. Sz. Évk. 1992. 53. o.

⁷⁹⁸ A 102/2. század átképzéséről és az osztály létrehozásáról lásd bővebben a szerző említett tanulmányát az M. Sz. Évk. 2000/2001-es számaiban.

⁷⁹⁹ Sűrű Béla szíves közlése, illetve Repülő Leírása.

meg és a kibontakozó légi harcban Bilau József szakaszvezető egy ellenséges vadászgépet lelőtt.⁸⁰⁰

Január 22-én hétfőn a csatarepülő osztály eddigi legsúlyosabb veszteségeit szenvedte el. A Konrad 3 hadművelet támogatására 11h 30-kor startoltak az első bevetésre. Ercsinél különösebb probléma nélkül támadták a szovjet alakulatokat, azonban a visszaúton Martonvásártól keletre heves szovjet légvédelmi tüzet kaptak, melyben telitalálat érte Boucek József hadnagy gépét, aki hősi halált halt.⁸⁰¹

A második bevetésnél a célterület – Ráckeresztúr – felett heves légi harc bontakozott ki szovjet Jak 9-es vadászokkal. Valószínűleg ők lőtték le a német Boers törzsőrmestert, aki még mindig a századnál volt és most eltűnt. Róza János szakaszvezető a légi harcban lelőtt egy szovjet vadászt. A 102/2. század - Boers törzsőrmesteré mellett - még egy gépet elvesztett e napon: Vargha Lajos hadnagy Fw 190-esét, melyet a szovjet légvédelmi tüzéség talált el Kápolnásnyék felett és Dinnyépusztánál hajtott végre kényszerleszállást, melynek során a pilóta megsebesült.⁸⁰²

A fennmaradt német dokumentumok egyébként egy negyedik gép sérüléséről is említést tesznek, ennek részleteiről magyar oldalról nem találtam semmit.⁸⁰³

A gyorsbombázó osztály 18 géppel a dunaföldvári hidat, illetve Polgárinál bekerített szovjet egységeket támadott zuhanóbombázással, utóbbi helyen alacsony támadást is végrehajtottak. Az ezt megelőző két hétben a 102/3. gyorsbombázó század négy alkalommal volt kétgépes rajokkal mozdonyvadászatra bevetve a Duna-Tisza közén, melyek során összesen 14 mozdonyt semmisítettek meg és öt hosszú szerelvényt súlyosan megrongáltak (a pontos részletadatok sajnos hiányoznak).⁸⁰⁴

A szintén intenzíven bevetett vadászok a számos légi győzelem mellett egy pilótát vesztek a nap folyamán: Ország Jenő főhadnagy hadifogságba esett.⁸⁰⁵

Január 23-án ismét elveszett egy vadászpilóta, Domján Pál őrmester, aki viszont eltűnt. Sorsáról megbízható információ azóta sincs, hősi halottnak tekintendő.⁸⁰⁶

Január 26-án kora délután Vác-Katalinpuszta térségét támadta a 102/1. csatarepülő század köteléke. A visszaúton Esztergomtól délre szovjet La 5-ösök megtámadták a köteléket és több gépet megrongáltak, a kissé lemaradó Timler Ferenc szakaszvezető gépét pedig lelőtték, a pilóta hősi halált halt. Ezen a napon érkezett meg a 102/2. csatarepülő századhoz

⁸⁰⁰ Bilau József jegyzetei.

⁸⁰¹ Dr. Takáts László szíves közlése az egykori szemtanúk visszaemlékezése alapján.

⁸⁰² Vargha Lajos kéziratos visszaemlékezése (a szerző birtokában).

⁸⁰³ BA-MA RL 2 III/766/39.

⁸⁰⁴ Bilau József és Hány Kálmán jegyzetei, Posgay Antal: Egy gyorsbombázó pilóta emlékei. In: M. Sz. Évk. 1989. 18. o.

⁸⁰⁵ BA-MA RL 2 III/1197/113., Gaál Gyula: Szabadvadászati. In: M. Sz. Évk. 1992. 56. o.

⁸⁰⁶ BA-MA RL 2 III/1197/114.

Sörlei Kázmér hadnagy is a morvaországi Prossnitz repülőteréről, aki géphiány miatt maradt le a január 16-ai áttelepülésről, azonban késő délután, szakadó hóesésben szállt le a repülőtéren, ahol emiatt átvágódott. Az átvágódás során szerzett fejsérülései miatt a pilóta több hétre harcképtelenné vált.⁸⁰⁷

Január 27-én a 102/1. csatarepülő század parancsnoka, Kázár László főhadnagy súlyos balesetet szenvedett: a keskeny reptéren felszállásnál gépének farka egy másik Fw 190-est súrolt és ettől leszakadt a vízszintes vezérsíkja. A századparancsnok a felszállást már nem tudta megszakítani, de elemelkedés után leállítva a motort hasra tette a gépet. A Főka kigyulladt, a jobb lábával beszorult pilótát gépének főszerelője, Kertai József őrmester mentette ki a Focke-Wulfból, mely nem sokkal ezután felrobbant. A századparancsnok arcán és kezén égési sérüléseket szenvedett, gépe teljesen megsemmisült. A 102/1. század parancsnokságát Molnár Vilmos főhadnagy vette át és meg is tartotta a háború végéig, mert Kázár sebeiből felépülve nem tért vissza a századhoz, hanem a 10/3. kiképző század parancsnokságát vette át. Az e napon kiadott 54. sz. hadijelentés szerint egyébként Budapest légvédelmi tüzérsége a katlan bezárulása óta eddig 91 ellenséges gépet lőtt le.⁸⁰⁸

A csatarepülők e hónapban utoljára harmincadikán kerültek bevetésre, ezen már részt vett a 8 nappal korábban megsebesült Vargha Lajos hadnagy is.

Január hóban a rossz idő erősen korlátozta a 101. vadászrezred tevékenységét. Ennek ellenére a következő eredményeket érték el, illetve veszteségeket szenvedtek el:

101/I. osztály: 344 bevetést repültek és 28 légi győzelmet arattak, míg ők maguk öt pilótát veszítettek és 11 gépük semmisült meg, további 15 megsérült (többsége balesetben).

101/II. osztály: gépbevetésről nincs pontos adat, 20 légi győzelmet jelentettek, két pilóta és három repülőgép elvesztése mellett.

A 101/III. osztály bevetéseiről részletes statisztika nem maradt meg.⁸⁰⁹

Február 1-ével Heppes Aladár őrnagyot, a vadászrezred parancsnokát kiváló vezetéséért soron kívül alezredessé léptették elő.⁸¹⁰

A hó elején egyébként a 101. vadászrepülő ezredhez 26 db új Bf 109G-10/U-4 típusú vadászgép érkezett, így a veszteségeket szenvedett alakulatokat fel lehetett tölteni.⁸¹¹

Február elején szervezeti változások is történtek a légierőben. Ismételen – és ezúttal utoljára – változás történt a parancsnoki poszton: Ternegg Kálmán vezérezredes váltotta Justy Emil

⁸⁰⁷ Sörlei Kázmér szíves közlése nyomán.

⁸⁰⁸ Hefty Frigyes: Önfeláldozás. In: Pockingi Híradó. I. évf. 8. sz. 2-4. o.

⁸⁰⁹ Az Ausztriába történő visszavonulás során a 101/III. osztály irattárát szállító gépkocsikat német SS katonák fegyverrel elkobozták – hogy gyorsabban tudják alkalmazni a „hátrafelé történő arcvonalrövidítés” módszerét -, és így az iratanyag elveszett.

⁸¹⁰ HL Repülőanyagok 108. doboz II. 1761. 13. sz. le. pcs.

⁸¹¹ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 29. e. pcs.

vezérezredest a vezetői pozícióban. Hivatalosan a légierő elnevezést is megváltoztatták és magyar királyi honvéd légi hadsereg lett belőle (bár a katonáknak maradt légierő). A főparancsnok a m. kir. honvéd légi hadsereg parancsnoka lett, egyben a légierők főparancsnoka, rövidítése: lg. hds. pk., a le. fpk. A légierő parancsnokság helyett m. kir. honvéd légi hadsereg parancsnokság elnevezést kellett a továbbiakban használni.

Németh János vk. ezredest a légierők vezérkarfőnöki beosztásából felmentette és a légi kerületi parancsnoki teendők ellátásával bízta meg és áthelyezte a légierő kerületi parancsnoksághoz.

Németh Pál vk alezredest a repülőerő vezérkari főnökét felmentette és a légierő vezérkari főnökévé nevezte ki.

A nyilasok behatolását jelzi a légierő felső vezetésébe, hogy a légierő kerületi parancsnokságnál megjelent egy új beosztás: párt szellemi vezető(sic!), gr. Festetich Sándor t. őrnagy személyében.

A 102. repülődandár hadosztállyá fejlődött és hadrendi elnevezése 1. repülő hadosztály lett. Parancsnoka maradt Szirmay Aladár vezérőrnagy.⁸¹²

Február 3-án Kolbergből a január elejétől ott állomásozó 1. műszerrepülő század gépeinek tovább kellett települniük a szovjet előretörés miatt Weissewartéba. Az áttelepülő gépek közül két Fw 58-ast 12:45-kor amerikai Mustangok Prenzlau közelében lelőttek (valószínű Prenzlau és Templin között): az egyik gép személyzetéből Pápai István őrmester oktatópilóta sebsülten életben maradt, míg Deákfalvi Béla törzsőrmester és Fodor József őrmester életüket vesztették. A másik gép teljes, négyfőnyi személyzete: Szikszay István hadnagy pilóta, Gyimesi őrmester, Varga Lajos őrmester és egy ismeretlen nevű rádiós őrmester hősi halált haltak.⁸¹³

Február 4-én a németekkel és a 102. gyorsbombázó osztállyal együtt a Seregélyestől északra lévő János-majorig előretört, a szovjet 23. harckocsihadtesthez tartozó páncélos ékek ellen repült a csatarepülő osztály két bevetést, 2x14 géppel. Az AB bombákkal repülő magyar Fw 190-eseket a Kenyeriből bevetett 101/4. vadászszázad biztosította, bár a támadó szovjet vadászok elérték a köteléket és eltaláltak több Focke-Wulfot. A gyorsbombázók még egy bevetést repültek Bicske körzetébe, melyről való visszatéréskor Lesváron kigurulás közben az egyik gép a jeges, csúszós talajon nem lassult kellőképpen és kifutás közben nekigurult a reptér szélén lévő hófalnak, ahol a Me 210-es fejre állt, szerencsére személyi sérülés nélkül. Szilaj Varga Gyula szakaszvezető, a 102/2. gyorsbombázó század pilótájának visszaemlékezése szerint a gyorsbombázók e napi egyik bevetésükön tévedésből német

⁸¹² HL. Orsz. Kat. Szervek T.108. 25. doboz 8. sz. le. tiszti parancs (1945. feb. 13.); 5. és 7. sz. bizalmas parancsok (1945. feb. 6. és 1945. feb. 17).

⁸¹³ Peller István: Az elfelejtett század. In: M. Sz. Évk. 1990. 147. o.

páncélosokra dobták bombáikat, mert az előző este jelentett célokat a németek időközben már elfoglalták és erről nem tájékoztatták a repülőket.⁸¹⁴

A további bevetéseket a magyar csatarepülő osztály számára az elkövetkezendő hat hétben a fellazult talaj miatti hatalmas sár és az üzemanyaghiány - mely a hátralévő időszakban már folyamatos volt - lehetetlenné tette.⁸¹⁵

A helyzet hasonló, sőt még rosszabb volt a gyorsbombázó osztálynál is: a katasztrofális üzemanyag és pótalkatrész hiány miatt a gyorsbombázó osztálytól az elkövetkező öt hétben mindössze három géppár volt bevetve mozdonyvadászatra. A februári, illetve március eleji rossz idő a vadászok bevethetőségét is igen jelentős mértékben korlátozta.⁸¹⁶

Február 10-én az esti eligazításkor az utolsó óráit élő budapesti katlan fölé tartó bevetések előtt Penkert őrnagy azt a parancsot adta Bánhidi főhadnagynak, hogy a gépeket csak egyórányi repülésre elegendő üzemanyaggal szabad feltölteni és az így nyert többlet súlykapacitást is lőszerakkománnyal kell kihasználni. Bánhidi kérdő tekintetere a német közölte, hogy ezúttal a gépek nem fognak visszatérni, hanem a Gellérthegy oldalában a régi földszintes házak közé, a Hadnagy utcában kell hasra szállniuk, mert a szállítmánynak minden körülmények között a védők kezébe kell jutnia. Somorjai József százados azonnal tiltakozott a parancs ellen, melyet szerencsére visszavontak. Ezidőtájt a csatarepülő osztály is kapott egy majdnem ilyen hajmeresztő parancsot a végső pillanatait élő budapesti katlan támogatására. A Focke-Wulfoknak a németek szerint az alacsony felhőalap alól kis magasságban, kieresztett fékszárnyakkal és futóművekkel kellett volna kisebb ellátótartályokat ledobniuk Buda felett. Lévay századosnak azonban esze ágában sem volt a németek parancsa értelmében „Kanonenfuttert” csinálni embereiből, ezért a parancs teljesítését azonnal megtagadta (utólagos következmények nélkül).⁸¹⁷

Február 12-én az alacsony támadásra bevetett vadászok vesztették el két pilótájukat: Pozsonyi István hadnagy Szabadbattyán-Polgárdi között hősi halált halt - saját légvédelmi találattól zuhant le -, míg Tábori Sándor tizedes ellenséges kézen lévő területen kényszerleszállt és a szovjet csapatok kezébe került. A pilótát a szovjet katonák levetkőztették, rendkívül brutálisan megverték – fogait kiverték, arccsontját eltörték – és már készültek agyonlőni, amikor egy érkező szovjet tiszt leállította az akciót.⁸¹⁸

⁸¹⁴ Háy-Kustos-Mándy: i. m. 12. o., Baumgartner József, Háy Kálmán és Szilaj Varga Gyula jegyzetei.

⁸¹⁵ BA-MA RL 2 III/1197/148.

⁸¹⁶ Uo. 18-19. o.

⁸¹⁷ Gaál Gyula: Szárnyas szállítók. In: M. Sz. Évk. 1981. 10. o., Lévay Győző: A vadászbombázók (csatarepülő) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1986. 59. o.

⁸¹⁸ Bár csak Buzogány és Tábori esetére tértem ki bővebben, a szovjet szárazföldi csapatok számos más esetben is rendkívül brutális módon fogadták a földre érkező, gyűlölt repülőket (más esetekről is tudomásom van, mikor a kényszerleszállt, vagy ejtőernyővel kiugrott magyar pilótákat a földön megölték, vagy súlyosan bántalmazták).

Másnap a budapesti katlan védői megpróbálkoztak a kitöréssel, de az akció jórészt vérbe fulladt. A rossz idő miatt a magyar-német repülőkötelékek csak minimális támogatást tudtak nyújtani a kitörőknek.

Február 20-a környékén - a rossz idő ellenére - felélénkült a magyar vadászok tevékenysége. A nap folyamán a 101/7. század négy gépe 10:00-kor szállt fel Máthé László főhadnagy parancsnoksága alatt, majd hét perc múlva a 101/8. század nyolc gépe emelkedett a levegőbe Pottyondy László százados vezetésével. A 101/8. század köteléke négy Il-2-essel és az azokat kísérő 4 Jak-9-essel kerültek légi harcba, melynek során Pottyondy százados Szendehelynél lelőtt egy Jak-9-est. Ugyanebben az időben a 101/4. század négy gépe is levegőbe emelkedett Rejtő főhadnagy vezetésével. Ez a kötelék – kölcsönösen eredménytelen – légiharcot vívott néhány Jak-9-essel. A 101/5. század egy raját Nánási Kálmán hadnagy vezette szabad vadászatra, de ellenséggel nem találkoztak. 12:43-kor a 101/4. század egy újabb négygépes raja emelkedett a levegőbe Füleky főhadnagy vezetése alatt. A raj Köbölkútnál mintegy 8-10 Jak-9-essel csapott össze, melyek közül Murányi zászlós egyet lelőtt, míg Lója és Rákász főhadnagyok 5 szovjet tehergépkocsit gyújtottak fel alacsony támadással a székesfehérvári műúton. A délután folyamán a 101/II. osztály még három bevetést repült, összesen 12 géppel. Dél körül a 101/3. század két raját riasztották Halasi főhadnagy vezetésével. A kötelék ellenséges géppel nem találkozott, de a repülőtéren lévő nagy sárból felszállás során került a gépek hűtőjébe is és emiatt két gép Győrben hajtott végre kényszerleszállást.⁸¹⁹

Két nap múlva a 101/7. század veszítette el egyik eredményes pilótáját, Szeverényi Kálmán hadnagyot, aki légi harc után Tatatóvárostól ÉNY-ra kényszerleszállt és kórházba szállítás után belehalt sérüléseibe.⁸²⁰

Február 27-én újabb repülőgép dezertált a nyugati szövetségesekhez, mégpedig ezúttal igen illusztris utasokkal: Csepegről felszállva Hány László, a légierő volt parancsnoka feleségével, gyermekeivel, valamint az óceánrepülő Magyar Sándorral átrepült Olaszországba egy Fw 58-assal és San Vitótól D-re egy szükségrepülőtéren szállt le az este folyamán.⁸²¹

A februári összefoglaló statisztikák szerint a 101/I. vadászrepülő osztály 159 gépbevetést repült és öt légi győzelmet aratott, míg egy pilótát veszített, két gépet megsemmisült, további négy kisebb mértékben megsérült. A 101/II. vadászrepülő osztály 74

⁸¹⁹ Február 19-től a háború végéig megmaradt a vadászrezd bevetési könyve, ezeket az adatokat abból idéztem (azonban csak mintaszerűen, a továbbiakban a bevetések hasonló részletezése terjedelmi okok miatt nem lehetséges, illetve a sok eseménytelen és eredménytelen bevetés miatt felesleges is lenne).

⁸²⁰ BA-MA RL 2 III/1197/114.

⁸²¹ Beale, Nick – D'Amico, Ferdinando – Valentini, Gabriele: i. m. 142. o. Hány egyébként a háború vége után hazatért, de hiába volt igazolva a háborús tevékenysége, a régi tiszték sorsát ő sem kerülhette el és internálva, kellő orvosi ellátás híján szívpanaszaiban halt meg 1953-ban.

gépbevetést repült és öt légi győzelmet aratott, egy pilóta és gépének elvesztése árán. A 101/III. osztály 108 gépbevetést repült, két (más adat szerint három) légi győzelmet aratott és három pilótát vesztett, három repülőgépe megsemmisült, négy további megsérült.⁸²²

Március 1-én csak egy bevetés volt a vadászezrednél: a 101/7. század két raját riasztották a berepülő amerikai kötelékek ellen. Felszálláskor Vajda Ferenc főhadnagy gépe beperdült, Szűts hadnagy kabinteteje levált, így csak hat gép emelkedett a levegőbe.

A Máthé László főhadnagy, századparancsnok vezette kötelék az amerikai 484. BG egy sérülten visszatérő négymotoros B-24L Liberator típusú gépét támadta meg és lelőtte. A gép Kurdtól 1,5 km-re ÉNY-ra kényszerleszállt. A lelövést Máthé főhadnagynak igazolták: ez volt az utolsó, magyar vadászok által lelőtt Liberator.

Március 2-án erősen havazni kezdett és jeges szél fújt a Dunántúl felett. Március 2-a és 7-e között a 101. vadászezred nem repült bevetést.

Március 4-én Hány Kálmán századost, a 102/1. gyorsbombázó század parancsnokát berendelték Beledre a repülőhadosztály parancsnokságára Szirmay Aladár vezérőrnagyhoz, aki bátyjának, Hány Lászlónak február végi Olaszországba történő átrepülése miatt a háború végéig házi őrizetbe került (Hány Kálmán volt Hány László legfiatalabb öccse, igen jelentős korkülönbség volt köztük). A 102/1. gyorsbombázó század parancsnokságát annak elsőtisztje, Lékay Walter főhadnagy vette át és tartotta meg a háború végéig.⁸²³

Március 6-án megindult a „Frühlingserwachen” (Tavaszi ébredés) nevű offenzíva a Dunántúlon, mely a németek utolsó offenzívája volt a második világháború során. Az offenzíva első napjaiban a rossz idő miatt a magyar légierő csak korlátozott erővel tudta támogatni a németek erőfeszítéseit.⁸²⁴

Március 8. és 11. között a vadászezred három pilótája tűnt el: Inkey Győző hadnagy a 101/8. vadászszázadból, majd a 101/1. század pilótája, Szabó János hadnagy, végül Asztalos Károly zászlós. Az első két pilóta ejtőernyővel ugrott ki lelőtt gépéből a szovjet vonalak mögött, a harmadik pedig sértetlenül hasraszállt, mégsem érkezett semmi hír róluk a háború után, így hősi halottaknak tekintendők.⁸²⁵

Március 13-án a 102. csatarepülő osztály áttelepült Pápáról Várpalotára, a tűzvonál közelébe, az ekkorra már kifulladásra „Tavaszi ébredés” támogatására. Délután a 101/III. vadászosztály egyik gépe 37 mm-es szovjet légvédelmi gépágyútalálatot kapott. A pilóta a súlyosan sérült gépet visszavitte a veszprémi repülőtérré, ahol az leszálláskor kettétört.⁸²⁶

⁸²² A megmaradt statisztikai adatok alapján, az azokban meglévő hibákat korrigálva állítottam össze ezt a rövid összefoglalót (ami valószínűleg nem teljes és 100%-os pontosságú).

⁸²³ Hány-Kustos-Mándy: i. m. 13. o.

⁸²⁴ A következő egy hétben gyakorlatilag csak a vadászok kerültek bevetésre.

⁸²⁵ Sűrű Béla levele a szerzőhöz, illetve Repülő Leírása, valamint BA-MA RL 2 III/1199/43.

⁸²⁶ Holéczy Dániel levele a szerzőhöz (2003).

Március 14-e volt a csatarepülő osztály legtragikusabb napja működése során. Az osztály délelőtti bevetése zavaró tényezők nélkül, simán zajlott, de a kora délutáni bevetésen már másként alakult a helyzet, amikor Csákvár közelében támadták a szovjet járműoszlopokat 2500 méteres magasságból, a felhőalap alól zuhanva a célokra. Az elől repülő 102/1. század gépeinek többsége minden gond nélkül hajtott végre a bevetést és tért vissza repülőterére, de a 102/2. század mögött hirtelen kibukott a felhőkből az amerikai 325. vadászpilóta csoport 318. vadászszázadának 15 Mustangja. A létszám- és technikai fölényben lévő amerikaiak az egyre mélyebbre süllyedő magyar Fókák közül hármat lelőttek: a 102/2. századból Hargitai Károly főhadnagy, Dobó Elek hadnagy és Gyűjtő László hadnagy hősi halált haltak. Az első századból Majoross István hadnagy 25-ös számú gépével Lázínál szintén lezuhant és életét vesztette. A négy magyar Fw 190-est L. W. Adamson főhadnagy Mustangja követte: a gépet a 102/2. század kiváló képességű rajparancsnoka, Vargha Lajos hadnagy lőtte le. Az amerikai pilóta szintén nem tudta elhagyni zuhanó gépét.⁸²⁷

Március 15-én Kenyeri repterén a 101/5. század két géppárja volt reptérvédelmi készültségben, bár a Dunántúl felett átvonuló hatalmas amerikai kötelékek ellen felszállási tilalom volt érvényben. Ennek ellenére egy a reptér felett magányosan elhúzó, sérült B-17-esre a készültségi raj parancsnoka, Endrői György hadnagy önhatalmúlag startparancsot rendelt el. Az egyik gép hamarosan visszafordult motorhiba miatt, de a többiek utolérték a magányos bombázót és Endrői hadnagy Fekete Ottó zászlóssal együtt három rácsapást végzett a négymotorosra. Habár egyikük gépágyúja sem működött, 13 mm-es géppuskáikkal szitává lőtték a gép törzsét és az utolsó rácsapásnál Fekete zászlós felgyújtotta a gép jobb belső motorját is. A fekete füstöt húzó bombázó egy lapos jobb fordulóval tűnt el a felhőkben.⁸²⁸

A 62. ezredparancs Lendvavásárhely ÉNY helyszínnel igazolta a lelövést Fekete zászlósnak. Ez a B-17-es Flying Fortress volt az utolsó amerikai négymotoros nehézbombázó, amelyet magyar pilóta lőtt le a háborúban.

Március 16-án megindult a szovjetek nagyszabású bécsi támadó hadművelete, mely rövid idő alatt a magyarországi hadszíntér teljes összeomlását idézte elő. A nap folyamán a csatarepülő osztály két bevetést repült a támadó szovjet élek ellen. Este a szovjet 262. éjszakai bombázórepülő hadosztály gépei támadták Várpalotát. A csatarepülő osztály földi személyzete egy halottat és két sebesültet veszített. Elégett az osztály iratainak túlnyomó többsége is az irodát ért telitalálat következtében. E napon kapta meg egyébként – a háború

⁸²⁷ Ez volt a csatarepülő osztály egyetlen, amerikai gépek felett aratott igazolt légi győzelme (bár ezt is csak a magyar pilóta, illetve az amerikai alakulat iratanyagának összevetésével tekinthetjük igazoltnak, amely megerősíti a veszteséget, mivel a csatarepülő osztály hivatalos iratanyaga teljes egészében elveszett).

⁸²⁸ Fekete Ottó: 1945. március 15-e a Kenyeri hadirepülőtéren In: M. Sz. Évk. 1990. 92-94. o.

során egyedüli magyar pilótaként - az osztály parancsnoka, Lévay Győző százados a német Deutsches Kreuz in Gold-ot.⁸²⁹

Március 17-én a 102/2. csatarepülő század volt egy rövid bevetésen a Várpalota felé előretörő szovjet erők ellen. A század kötelékét szovjet Jak 9-esek támadták meg, de a légi harc a magyar Focke-Wulfok számára lett eredményes: Vargha Lajos hadnagy 54-es számú gépével egy szovjet vadász lelövésével négy napon belül már a második igazolt légi győzelmét aratta. A nap folyamán egyébként a német-magyar repülőkötelékek mintegy 180 bevetésben támogatták a visszavonuló szárazföldi erőket, melyek során 2 szovjet harckocsi megsemmisítését és 3 repülőgép lelövését jelentették. A légi harcokban a magyar vadászkötelékek is elvesztették két pilótájukat: Cserny Miklós hadnagy egyik lábát térdből elvesztve hagyta el ejtőernyővel a gépét, Budai Lajos őrmestert pedig Úrhida felett lelőtték a szovjet vadászok, aki ugyan szintén kiugrott gépből, de a szovjet vadászok rátámadtak az ejtőernyőn leereszkedő Budaira, aki nyaklövést kapott és hősi halált halt.⁸³⁰

Március 18-án délután a szovjet 9. csatarepülő hadtest II-2-esei támadták a várpalotai repülőteret, de a magyar csatarepülő osztálynak nem voltak veszteségei. A reptér légvédelme egy II-2-est lelőtt. Az alakulat két százada eközben a 101/II. vadászrepülő osztály kíséretében a Csákberény-Csákvár-Pusztavám-Oroszlány közötti utakon felvonuló szovjet csapatokat támadta. Szimon László százados a 102/2. csatarepülő század parancsnoka Egyházaskeszőn leszállásnál egy rosszul betemetett bombatölcsér - más visszaemlékezés szerint sima gödör - miatt átvágódott és koponyaalapi törés következtében életét veszítette. A 102/2. század parancsnokságát ideiglenesen Windauer István főhadnagy vette át. Este, az utolsó bevetés után az osztálynak már minden gépe Páliban szállt le.

Március 19-én késő délelőtt a 101/II. vadászrepülő osztályt is bevetették szabad vadászatra Kenyeriből. Endrői György hadnagy így emlékezett a kibontakozó légi harcra:

„...megpillantottam mélyen alattunk 16 Il-2-est, amint villogó géppuskákkal és bombákkal földi csapatainkat és egy falut támadnak. Gondolkodás nélkül segíteni akartam. Kiengedtem a féklapokat(fékszárnyat) és leereszkedtem a kötelék mögé. Nemes elődjeink megtanítottak arra, hogy az Il-2-öket alulról lehet lelőni. A kilógó nagy olajhűtő a tapasztalatok szerint jó célnak bizonyult. Amint a pilóta és a lövész észlelte, hogy jó helyen lövöm gépüket, kiugrottak belőle, mert már az általuk elfoglalt terület felett voltak. Én pedig áthúztam egy másik gép mögé, hátha meg tudom ismételni ezt a könnyű légi győzelmet?! Már 'bádog' darabok repdestek a fejem mellett a második gépből, mikor nagy csattanást hallottam. Úgy éreztem, hogy a

⁸²⁹ Lévay Győző: A vadászbombázók (csatarepülők) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1986. 59. o. A német Aranykereszt - amit a Luftwaffe pilótái csak Spiegelei-nak, Tükörtojásnak hívtak - az I. osztályú Vaskereszt és a Vaskereszt Lovagkeresztje közötti kitüntetés volt.

⁸³⁰ Cserny Miklós szíves közlése, illetve Bene-Szabó: i. m. II. kötet 389. o. Itt a halálozási adat téves, Buday március 17-én halt hősi halált és 21-én temették el, nem 21-én halt meg.

*motorom leáll. Gyors 180°-os fordulóval most én tartottam hazafelé. Meredek siklásba vittem a gépem, hogy a kormányok 'fogjanak' és hátrapillantva láttam, amint sűrű fekete füstöt húzok magam után...*⁸³¹ A gép Boldogasszony puszta közelében szállt hasra. Endrői századparancsnoka, Pávai-Vajna György főhadnagy is kényszerleszállt gépével Komárom közelében.⁸³²

Március 20-án a gyorsbombázó osztály 22 gépe – fél tank üzemanyaggal felszállva – Tatabánya környékén, erős légvédelmi tűzben szovjet harckocsikat támadott. Ez volt a Me 210-esek utolsó, osztálykötelékben végrehajtott bevetése. A csatarepülőknél egy bevetés során a szovjet vadászok légi harcban lelőtték Zoltai Lajos hadnagy gépét, de a pilóta könnyebb sérülésekkel megúszta az esetet.⁸³³

Március 21-én a csatarepülő osztály áttelepült Lesvárra. A 102/2. század élére Szilágyi János századost vezényelték, aki korábban felderítő pilóta volt.

Március 23-án a 101/4. vadászszázad egyik pilótája, Lója Géza főhadnagy került veszteséglistára: légi harcban, illetve földi légvédelemtől kapott találatok után a súlyos vérvesztéséget szenvedett pilóta a tapolcai kórház mellett szállt hasra leállított motorú gépével. A pilóta a tapolcai kórházban maradt, ott esett hadifogságba.⁸³⁴

Két másik vadászpilóta, Szöcs Lajos és Pintér Gyula hadnagyként szintén kis híján veszteséglistára kerültek, mikor a megkezdődő veszprémi kiürítés közben elstartoltak egy Levente II futárgéppel. Pintér hadnagy ezt írta a repülésről a naplójában:

„Először mi startoltunk. (...) Egészen a földhöz tapadva repültünk. Alig értünk Márkó vonaláig, mikor balra előtünk megláttam két gépet, majd rögtön utána a többi tízet, amint a műútra csapkodtak rá. Ott már nagy füsttel égett egy nagy német gépkocsioszlop. Fent 4 Jak biztosította a 12 Il-t. Lajos izzadva fordulózott a völgyekben, én pedig egészen hátrafordultam az első ülésből és figyeltem az Il-eket meg a Jak-okat. Két Il fordult utánunk. Még nem voltak lőhelyzetben, és az egyik már el is fordult. De ugyanakkor a másik lenyomta a gépét és lőhelyzetbe jutott. Mondtam Lajosnak forduljon jobbra. Lajos elrántotta a gépet, ugyanakkor mellettünk balra elporzott egy sorozat. A száraz levelek csak úgy repültek a robbanások nyomán, amint a 3,7-es lövedékek a földön becsapódtak. Rohantunk a fák között, az Il helyesbített. Újra fordultunk, újra repültek a levelek. Keresztbe kaptunk el egy völgyet. A lejtő mentén rohantunk lefelé. Már Lajos se bírta, hátranézett. Rohanva jött szembe a túlsó hegyoldal... Lajos csökönyösen nézett hátra. Elől nem volt bot, kétségbeesetten ordítottam, kapálództam, hogy húzzon már fel. Végre előre nézett. Nagyot rántott a boton,

⁸³¹ Endrői György: Hősi halott – egy napig. In: M. Sz. Évk. 1992. 211. o.

⁸³² Uo. 212. o.

⁸³³ Posgay Antal: Egy gyorsbombázó pilóta emlékei. In: M. Sz. Évk. 1989. 19. o.

⁸³⁴ Lója Géza: Cseberből vederbe. In: M. Sz. Évk. 1980. 26. o.

*felkapaszkodtunk a hegyoldalon és átbillentünk a gerincen. Az Il megint lőtt, hangos csattanás, és a bal szárnyvégről leroncsolódott egy méternyi darab. Talán jó is volt, mert ha egy méterrel hosszabb marad, elkapunk egy fát az erdősarkon a bal szárnyvéggel. Berohantunk egy szűk völgybe, az Il úgy látszik elvesztett a szem elől, mert nem lőtt többet, és elfordult. A bal szárnyon lobogtak a szétfoslott vászondarabok. Lajos arcáról nagy izzadtságcsöppek gurultak. Az én arcom se lehetett valami leányálom, mert mikor összenéztünk, veszett röhögésbe kezdtünk.*⁸³⁵

A napnak folyamán a szovjet vadászok lelőtték Csizmadia Sándor hadnagyot is, aki egy Fw 56 Stösser vadász-gyakorlógéppel repült Pénzesgyőr (Pénzeskút) mellett. A pilóta az erdőbe zuhant és könnyebben megsebesült.⁸³⁶

A legsúlyosabb tragédia azonban késő délután történt, mikor a már kiürített veszprémi repülőtérre a 101/III. század néhány pilótája egy Fw 58-as futárgéppel akart visszarepülni néhány hátramaradt Messerschmittért. Kenyeriből való felemelkedésük után a nagy, lassú, fegyvertelen futárgépet pillanatok alatt lelőtték a levegőben portyázó amerikai vadászok, a gépen tartózkodók közül Málnássy Ferenc hadnagy azonnal meghalt, Benárd László hadnagyot súlyos égési sérüléseivel a szombathelyi kórházba szállították, de öt nap múlva szintén belehalt sérüléseibe. Két további pilóta, Török zászlós és Kárpáti őrmester, akik szintén a futárgép fedélzetén tartózkodtak, súlyosan megsebesültek.⁸³⁷

Az eset egyik szenvedő alanya, a súlyosan megsebesült Kárpáti István őrmester így emlékezett:

„Szorosan a föld fölött repültünk, talán 50-60 m magasságban. A nyolc vagy kilenc gépből álló amerikai P-38-as Lightning köteléket szinte egyszerre vettük észre a Celldömölk körüli légtérben, ahol éppen alacsonytámadtak valamilyen célpontot. Még alacsonyabbra mentünk, abban bízva, hogy elkerüljük az amik figyelmét. Ez azonban nem sikerült. Az alacsonytámadást befejezve a vezérgép felénk fordult és nyilvánvaló volt, hogy észrevett bennünket. A kötelék szembetámadta a gépünket. Az első sorozat Málnássy hadnagyot találta, aki azonnal meghalt. A második gép sorozata Benárd hadnagyot találta el, aki beleroskadt a pilótaülésbe és a kormányra borult. Én álltam mögötte, Török zászlós hátrább tartózkodott. Már az első sorozat után a gép bal oldalán erős lángnyelv csapott fel és egy pillanat alatt vakító fehér lánggal elégett a gépkabin szélvédő ablaka. Talán az így keletkezett erős huzat miatt, mintha a gép égése megszűnt volna. Török zászlós pisztollyal lőtte a támadó gépet. A második sorozat után a gép lángtengerré változott. Láttam, hogy Török zászlós ruhája ég, nekem a kesztyűm és a csizmám lángolt. Érdekes módon a gép – talán mert Benárd hadnagy a

⁸³⁵ Pintér Gyula naplója (másolat a szerző birtokában).

⁸³⁶ Farkas Jenő: i. m. 38-39. o.

⁸³⁷ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 62. e. pcs.

kormányon tartotta a kezét – simán ereszkedett lefelé. Fájdalmat nem éreztem és Török zászlós is csendben volt. Csak a bőröm feszült rettenetesen. Hogy ruhánk égése mitől szűnt meg, nem tudom. Arra emlékszem, hogy a gépből mindenfelé kiláttunk, mert a vászon törzsborítás teljesen leégett. (...) Valahonnan messziről Török zászlós hangja hallatszott: »Vedd fel a gépet!« Félrehajtottam a félig eszméletlen, nyöszörgő Benárd hadnagyot és meghúztam a kormányt. A gép, alig zökkenve, hasraszállt.

Mintha észhez térünk volna mindketten, egyszerre nyúltunk az altestét ért lövésektől sérült Benárd hadnagyért és – kiemelve a gépből – elindultunk vele. Menni nem tudott, vonszoltuk szegényt. És ekkor az egyik Lightning – vagy a gépet, vagy benniünket támadva – egy sorozatot lőtt ránk. Újból találatot kapott a fiatal hadnagy. Erős ütést éreztem baloldali deréktájon. Találatot kaptam én is, szerencsére nem robbanó lövedéket.”⁸³⁸

Március 24-én a 101/II. osztály áttelepült Kenyeriből Szombathelyre. A szombathelyi repülőtéren Bözsöny György zászlós egy bombatölcsérbe gurult és fejét beütve a célzókészülékbe, súlyos sérüléseket szenvedett. Az áttelepüléskor a 101/I. és a 101/II. osztály számos gépe tört össze részben azért, mert a reptér nem sokkal korábban amerikai légítámadást kapott és a kifutópálya tele volt bombatölcsérekkel, részben pedig azért, mert az áttelepülést már sötétben fejezték be és a világítás nélküli reptéren sok pilóta nem tudott már géptörés nélkül leszállni.⁸³⁹

Március 27-én települt át a 102. csatarepülő osztály is Lesvárról Bécsújhelyre. Az alakulat földi személyzete a néhány kilométerre lévő Wöllersdorfbán nyert elhelyezést.

27-én a Csapodon és a környező falvakban állomásozó, Kemendy Gyula százados vezette célrepülő osztály is megkapta a parancsot az áttelepülésre Zeltwegbe, majd onnan Pockingba. Először a gépek egy része indult, majd a többi üzemanyaghiány miatt felrobbantották: 5 db Levente II, 4 db Ju 86, 3 db Potez-63, egy He 70 és egy Bü 131 semmisült meg. Az osztály állománya részben gépkocsikon, részben gyalog kezdte meg a visszavonulást, de a gyalog induló csoportot a szovjetek hamarosan utolérték és fogságba ejtették.⁸⁴⁰

Ugyanazon a napon hajnalban Nagycenkről egy Fw 58-assal Horváth Barna vk. százados, Szy Tibor vk. százados és Emmel Sándor repült át a szovjetekhez (Kemenesmagasinál hasra szálltak). Horváth már az ősszel bekapcsolódott a Magyar Nemzeti Felkelés Felszabadító Bizottságának tevékenységébe. Szintén e napon egy másik Fw 58-as

⁸³⁸ Kárpáti István-Szenteleky Géza: Másképpen is történhetett volna. In: M. Sz. Évk. 1990. 111. o.

⁸³⁹ Farkas Jenő: i. m. 37. o.

⁸⁴⁰ Kemendy Gyula: Hozzászólás... In: M. Sz. 1990. 205. o., Kemendy Gyula visszaemlékezése. In: M. Sz. Évk. 1991. 170. o. A célrepülő osztály történetére nem tértem ki, mivel nem harci alakulat volt, konkrét harcban sohasem vett részt. Feladatuk célvontatás volt a gyakorló lövészeteknél.

Beledről szállt fel egy futáralakulat két tisztjével és egy gyalogos századossal, ők Olaszországban Pescarától É-ra egy mezőn szálltak le 10:45-kor.⁸⁴¹

Március 28-án reggel a 102/3. gyorsbombázó század is megkapta az áttelepülési parancsot. Hat üzemképtelen gépüket felrobbantották a lesvári repülőtéren, majd nyolc Me 210-esükkel elhagyták a repülőteret. Felszállás után – utolsó harci alkalmazásukként - még végiglőtték a Lesvártól K-re előrenyomuló szovjet gyalogságot, majd nyugatnak fordultak és leszálltak új repterükön, Parndorfban.⁸⁴²

A Szombathely melletti váti repülőtéren ekkor voltak még gyakorlógépek, de üzemanyag nem, így az evakuálást nem tudták végrehajtani (a szombathelyi REGVI néhány nappal korábban települt át gépeinek többségével együtt Zeltwegbe). A váti repülőtér személyzete a német ellátószolgálat üzemanyagát várta, melyet délután két órára ígértek, hogy kirepülhessék az ottmaradt gépeket, azonban még délelőtt szovjet támadás érte a repülőteret. Ezt a gyalogsági harchoz nem szokott repülőkatonák még visszaverték, de két órával később ismét támadtak a szovjetek, melyet a repülők visszaverni már nem tudtak. A szovjetek a magukat megadókat mind agyonlőtték – Somosy László százados és 83 katonája közül senki sem maradt életben.⁸⁴³

A váti reptéren agyonlőtt repülőkatonák közül a következőket sikerült név szerint azonosítani:

Somosy László százados, Szikra József őrmester, Csiszter József, Csomós András, Nagy Béla őrvezetők, Andráskó János, Ács Béla, Bandics János, Baranyi Péter, Herman József, Diavoszky László, Kiss Zoltán, Kondor János, Mészáros Ernő, Mészáros József, Mikle István, Mikos Sándor, Nagy Béla, Nagy Ferenc, Nyirkó Ferenc, Pap István, Papp István, Páll István, Sebestyén András, Sebestyén József, Somogyi András, Sovág Péter, Sófri József, Stipula Dezső, Szabó Béla, Sztrausz Ede, Tanzik István, Tischler Adolf, Vass András, Vass István, Váci Ferenc, Veitz József, Vincze Balázs honvédek.

A 102/2. gyorsbombázó század 1945. március 29-én áttelepült Pusztacsaládról Bécsújhelyre, majd onnan hamarosan Parndorfba. Az üzemanyaghiány olyan mértékű volt, hogy a gépeket 1/3 feltöltéssel repülték át, súlytakarékossági célból lőszerkészlet és lövészek nélkül. Ezen a napon hagyta el Bécsújhely repterét az 1. éjjeli vadász repülőszázad is, üzemanyaghiány miatt gépek nélkül (a hátrahagyott lokátoros gépeiket később német utászok felrobbantották). A század egy szakasza kézfegyverekkel földi harcokban lett bevetve, a

⁸⁴¹ Markó György: Két tiszt átrepült... In: Repülés 1987. március 12-13. o., Beale, Nick – D'Amico, Ferdinando – Valentini, Gabriele: i. m. 153. o.

⁸⁴² Posgay Antal: Egy gyorsbombázó pilóta emlékei. In: M. Sz. Évk. 1989. 19. o.

⁸⁴³ Mi történt Váton 1945. március 28-án? In: M. Sz. Évk. 1991. 12. o.

többiek Purgstall repülőterére települtek át, az egyetlen gép, amit átrepültek, egy Bü 131 volt, mely Purgstallban is maradt.⁸⁴⁴

29-én a légierő bevetés közben is elvesztette egyik hajóóját: a 101/5. vadászszázad pilótája, Báti László hadnagy bevetés közben Grosspetersdorf légterében eltűnt. Állítólag keleti irányban elrepült és a szovjet vonalak mögött kényszerleszállt, valószínűleg azonban a családja iránti aggodás vezette, nem dezertálási szándék (hogy később mi történt vele, az nem ismert, de sohasem került elő, így hősi halottnak tekintendő).⁸⁴⁵

Március 30-án a magyar csatarepülők reggel 6-tól 8-ig öt bevetést repültek a Bécsújhely repterét veszélyesen megközelítő szovjet páncélos ékek ellen, az első kettőt 13 perc alatt, bomba-, lőszer- és üzemanyagfeltöltéssel együtt. Lévy százados a gépekre felkapaszkodva személyesen jelölte ki a pilótáknak a reptérről már látótávolságban lévő támadandó célokat. Bár a szovjet páncélos éket szétverték, másnap áttelepültek a veszélyes Bécsújhelyről Markersdorfba, Sankt Pölten repülőterére.⁸⁴⁶

1945. március 31-én reggel Zeltwegből a REGVI-től két repülőtiszt egy Bü 131 D-2-essel Olaszországba dezertált, fél kilenc előtt néhány perccel szálltak le egy mezőn Maria di Ravenna közelében. A Beleden állomásozó repülőhadosztály-parancsnoksági futárrepülőraj egyik Fi 156-osa Zolcsák István szakaszvezető pilótával és egy őrmesterrel szintén e napon egy utas szovjet vonalak mögé való átvitelét kapta feladatul (aki állítólag a nyilasok elől szökött, mivel halálra ítélték). Az este 10-kor felszállt gép valahol a Garam közelében egy réten megpróbált leszállni, hogy az utas kiszállhasson, de kis magasságban heves légvédelmi tüzet kaptak, amelyben találat érte a légsavart és a motort, amelynek következtében kényszerleszállást kellett végrehajtaniuk és fogságba estek.⁸⁴⁷

Az egyik utolsó, üzemanyaghiány miatt magyar területen visszamaradt repülőalakulat, a dr. Ádám Lóránt százados vezette, Pinkamindszenten állomásozó 2. futárrepülő század április 1-én esett szovjet fogságba Nagyszombatfán 17 gépével együtt.⁸⁴⁸

Márciusról – majd később áprilistról – összefoglaló havi statisztikai jelentések már nem készültek a még harcoló alakulatok teljesítményeiről.

⁸⁴⁴ Zuna Edgár: Alacsonyabban nem is lehet. In: M. Sz. Évk. 1986. 40. o., Sági László: Visszaemlékezés az éjjeli vadászszázadnál eltöltött időmre. In: M. Sz. Évk. 1991. 89. o.

⁸⁴⁵ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 54. e. pcs., Farkas Jenő: i. m. 17., 90. o.

⁸⁴⁶ Lévy Győző: A vadászbombázók (csatarepülők) rövid története. In: M. Sz. Évk. 1986. 61-62. o.

⁸⁴⁷ Beale, Nick – D'Amico, Ferdinando – Valentini, Gabriele: i. m. 153. o., Zolcsák István: Golya hozta a világra, „golya” vitte a fogságba. In: M. Sz. Évk. 1981. 32. o.

⁸⁴⁸ Cséplő József: Beszámoló a Németországba kihelyezett repülőgép átrepülő század működéséről. In: m. Sz. Évk. 1991. 223. o.

2. Az utolsó harcok Ausztria felett

Április elején, miután a vadászrezred elhelyezkedett Ausztriában, 3-ától ismét intenzíven bevetésre került, mégpedig alacsonyítámadás feladattal: a körzet egyik utolsó, még ütőképes repülőegységével próbálták a hatalmas iramú szovjet előretörést lassítani. Az alacsonyítámadások az ezrednél súlyos áldozatokkal jártak, mintegy 10 gép és jó néhány pilóta veszett el: harmadikán Gáspárfalvi József hadnagy, a 101/3. század pilótája nem tért vissza, aki Bécsújhely és a Fertő tó között légvédelmi találat miatt kék 7 jelű gépével hasraszállt és fogságba esett.⁸⁴⁹

Másnap, április 4-én a 101/II. vadászosztály három rámenős pilótáját veszítette el az alacsonyítámadások során: Nánási Kálmán hadnagy Badentól D-re légvédelmi találat következtében zuhant le és halt hősi halált, míg Fülöp Pál szakaszvezető Bécsújhely térségében végzett kényszerleszállásakor felrobbant gépében veszítette életét. Eltűnt a 101/4. század parancsnoka, Füleky Béla főhadnagy is. A negyedik hősi halott pilóta e napon Bajza László hadnagy volt a 101/I. osztályból.⁸⁵⁰

Füleky főhadnagy eltűnése után az addigi elsőtiszt, Szabó József főhadnagy vette át a 101/4. század parancsnokságát.

Ötödikén a vadászrezred megkezdte utolsó áttelepülését, ezúttal Raffeldingbe, így néhány napig nem kerültek bevetésre.

Április 6-án a 102/3. gyorsbombázó század is utoljára települt át, mégpedig Parndorfból Hörschingbe, de csak négy géppel, mert ennyi üzemanyaguk volt. Négy üres gépüket fel kellett robbantaniuk.⁸⁵¹

Április 7-étől a magyar csatarepülők ismét bevetésre kerültek: e napon főleg a szovjet dunai átkeléseket támadták a német csatarepülőkkel együtt Bécstől K-re, melynek során a Hainburgnál lévő ellenséges pontonhidakon két telitalálatot értek el. Bombadobás után a magyar csatarepülő osztály Bécstől délre heves légi harcokat vívott Mustangokkal és szovjet kötelékekkel, melynek során az osztály pilótái öt szovjet gép lelovását jelentették. Komlói Károly hadnagy megsebesült a számára is eredményes légi harcban és a reptéren végzett kényszerleszállásnál egy légvédelmi állásnak ütközött. A gép felrobbant, a pilóta hősi halált halt.

Április 9-én a német-magyar kötelékek mintegy 260 bevetésben támadták Sankt Pöltentől ÉK-re és a német 8. hadsereg jobbszárnya előtt az ellenséges menetoszlopokat, csapatgyülekezéseket és dunai átkelő eszközöket, melyek során 6 ellenséges repülőgép

⁸⁴⁹ Gáspárfalvy József: Egy vadászpilóta fogságba esése. In: M. Sz. Évk. 1991. 182. o.

⁸⁵⁰ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 54. e. pcs.

⁸⁵¹ Posgay Antal: Egy gyorsbombázó pilóta emlékei. In: M. Sz. Évk. 1989. 19. o.

lelövését, egy harckocsi és 65 gépjármű, valamint 4 légvédelmi állás megsemmisítését jelentették. Ekkor már a magyar vadászrezred is ismét bevetésre került. A magyar csatarepülő osztály három bevetést hajtott végre, az egyik során súlyos légi harcba is keveredtek a túlerőben lévő szovjet vadászokkal, ismeretlen számú légi győzelmet aratva. Szilágyi János százados, a 102/2. század parancsnoka égő géppel hajtott végre kényszerleszállást, és súlyosan megégett. Szilágyi János százados súlyos sebesülése után ismét a rangidős Windauer István főhadnagy vette át a 102/2. csatarepülő század parancsnokságát. E nap estéjén a Luftflotte 4 jelentése szerint a magyar csatarepülő osztálynak 15 gépe volt, melyből 11 volt bevethető állapotban.

A vadászrezredtől e napon a magyar légierő pockingi központi gyűjtőtáborába irányították – a földi rész sok katonája mellett – a pilóták egy részét is, a többiek számára azonban még nem ért véget a harc.⁸⁵²

Egyébként ezen a napon lőtték le amerikai Mustangok a 102. vadászfelderítő osztályból Szalóki Imre őrmester Bf 109G-8-asát Quedlinburgtól DNY-ra, a nyugati hadszíntéren. A pilóta három német géppel együtt hajtott végre erőszakos felderítést, mikor kilenc P-51-es támadt kötelékükre. Mind a négy Messerschmittet eltalálták; Szalóki gépének turbókompresszor feltöltője kapott találatot, a pilóta hasraszállt gépével.⁸⁵³

Április 10-én a magyar-német repülőkötelékek mintegy 280 bevetésben támogatták a német 8. hadsereg harcait. A magyar csatarepülők 11h-kor az a német csatarepülőkkel együtt hajtottak végre egy bevetést (összesen kb. 50 géppel) melynek során ismét légi harc bontakozott ki: Vargha Lajos hadnagy lelőtt egy Jak 3-ast, mely az utolsó csatarepülő légi győzelem volt. Délután még egy bevetést repültek - ez utóbbi volt a magyar 102. csatarepülő osztály utolsó harci bevetése. Még e nap délutánján megkezdték az áttelepülést Raffeldingre, Eferding repülőterére, mely Linztől 20 km-re nyugatra, a Duna partján található, ahol ekkor már a 101. vadászrepülő ezred gépei is állomásoztak. Az osztály a reptér ÉK-i részén helyezkedett el. Ezután már csak a 101. vadászrezred repült harci bevetéseket a magyar repülőalakulatok közül.

Április 11-én egy összefoglaló jelentés szerint a 101. vadászrezrednek 51 harci és 12 egyéb repülőgépe volt.⁸⁵⁴

Április 13-án két újabb veszteséget volt kénytelen elkönyvelni a vadászrepülő ezred: St. Pölten és Krems között szovjet vadászokkal vívott harcban Csizmadia Sándor hadnagyot lelőtték: a súlyosan sebesült pilóta saját területen kényszerleszállt és a linzi kórházba

⁸⁵² HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 54. e. pcs.

⁸⁵³ A volt m. kir. 102. honvéd vadászfelderítő repülő osztály története. In: M. Sz. Évk. 1987. 13. o. Az alakulat szórványos, német alárendeltségben történő bevetéséről már korábban említést tettem.

⁸⁵⁴ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 55. e. pcs.

szállították, ahol amputálták az egyik lábát. Eggenhoffer Béla hadnagy a 101/5. század egyik pilótája nem volt ilyen „szerencsés”, ő hősi halált halt szovjet vadászokkal vívott légi harcban Bécstől ÉK-re.⁸⁵⁵

Április 14-én a 101/II. osztályból Nagy József szakaszvezető, míg a 101/III. osztályból Szénási László főhadnagy és báró Luzsénszky Pál hadnagy nem tért vissza. Nagy Józsefről később kiderült, hogy fogságba esett, de a másik két pilóta a hősi halottak közé sorolandó.⁸⁵⁶

Két nappal később az amerikai 8. légi hadsereg Mustangjai támadták mélyrepülésben a raffeldingi repülőteret (tehát nem a dél-olaszországi 15. légi hadsereg).⁸⁵⁷ A légvédelem hét támadót lelőtt – ezek közül az egyik lelövésében része volt a csatarepülő osztály egyik fegyvermesterének is, aki egy facölöpre állított, repülőgépből kiépített géppuskával tüzelt a támadókra. Ezzel szemben az amerikaiak szinte az összes magyar Fw 190-est harcképtelenné tették a földön számos Bf 109-es mellett és az éppen felszálló magyar Messzerek közül is lelőttek ötöt. A földön a csatarepülő osztály személyzete megúsza az alacsonytámadásokat, a Pumáknál azonban voltak veszteségek, több sebesült és egy hősi halott: Málik József hadnagy, a 101/1. század parancsnoka, akit a földön ért amerikai ellenfeleinek halálos lövedéke. A felszállóban lévő és lelőtt magyar Messerschmittek pilótái közül Galánfy Lajos hadnagy az égési sérüléseibe belehalt, míg Tobak Tibor hadnagy súlyos, Sűrű Béla zászlós könnyebb sérüléssel élte túl lelövését.⁸⁵⁸

E napon vonult be a vadászrepülő ezredhez az utolsó frissen kiképzett pilóta a németországi, gothai Bf 109-es átképzésről: Bardon Pál hadnagy, aki a 101/II. osztály állományába került beosztásra.⁸⁵⁹

Április 16-án a Horschingben lévő 102/3. gyorsbombázó század is felrobbantotta négy utolsó, üzemanyag nélküli Me 210-esét és visszavonult nyugatra, Taubenbach falucskáig. Itt érte őket a háború vége.⁸⁶⁰

A következő néhány napot a vadászok megúszták személyi veszteség nélkül, közben április 17-én Kiss Elemér főhadnagy 11:45-kor Milovictól D-re lelőtt egy szovjet Jak-9-es vadászt: ez volt a vadászvezred és a magyar légierő utolsó igazolt légi győzelme.⁸⁶¹

Április 22-én a magyar királyi honvéd légierő utolsó harcban álló alakulatának, a 101. vadászrepülő ezrednek a gépei utolsó bevetéseikre szálltak fel. A bevetés során Rejtő Ernő

⁸⁵⁵ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 59., 61. és 69. e. pcs.-ok

⁸⁵⁶ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 59. e. pcs. Nagy Ausztráliában hunyt el 1973-ban. Nagy József nevű szakaszvezető pilóta is kettő szolgált a vadászvezredben, egy a 101/I. osztályban, míg ez a másik a 101/II. osztályban.

⁸⁵⁷ Freeman, Roger A.: The Mighty Eighth. War Diary. Arms and Armour Press, London; 1990. 489-490. o.

⁸⁵⁸ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 65. e. pcs.

⁸⁵⁹ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 63. e. pcs.

⁸⁶⁰ Posgay Antal: Egy gyorsbombázó pilóta emlékei. In: M. Sz. Évk. 1989. 19. o.

⁸⁶¹ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 61. e. pcs.

főhadnagy, Bély Ödön zászlós és Sziráki Mihály zászlós eltűntek, sorsukról azóta sem érkezett megbízható adat, mindhármójuk hősi halottnak tekintendő. Ők voltak a légierőből az utolsók, akik harci bevetésen, repülőgépet vezetve haltak hősi halált.⁸⁶²

Az 1. repülő alapkiképző zászlóalj katonái végül április 23-án este indultak el Berlin-Gatow repteréről, miután parancsnokuk, Kistelegdi Ernő őrnagy rendkívül erélyes és határozott fellépésének köszönhetően - aki nem hagyta, hogy a németek ágyútöltelékként bevessék ezeket a fiatal repülőket Berlin védelmében - és négy nappal később, 27-én estek amerikai hadifogságba Tangermündénél, az Elba nyugati oldalán.⁸⁶³

Április 25-én a raffeldingi repülőteret ért amerikai alacsony támadás következtében a 101. vadászrezred hat gépe égett el.⁸⁶⁴

Április 28-án történt meg a 101. Puma vadászrezrednél az utolsó hivatalos két gépkiutalás: a 611022 gyári számú Bf 109G a 101/I. osztály, míg a 163759 gyári számú Bf 109G a 101/II. osztály állományába került.⁸⁶⁵

A magyar királyi honvéd légierő utolsó halottai között lehetnek Görzsönyi János szakaszvezető, Szépe Sándor tizedes és Tóth István tizedes, akik április 28-án a Semmeringen haltak hősi halált földi harcokban. Alakulatuk egy rombolóiskola átképzett gyalogos szakasza volt a német 9. hegyivadász hadosztály alárendeltségében.⁸⁶⁶

Április végére, illetve május elejére a Felső-Ausztriában lévő magyar repülőalakulatok állományának nagy része Pockingban gyűlt össze.⁸⁶⁷

A különböző alakulatok részben itt, részben egyéb, környező településeken estek zömében amerikai fogságba május elején. A szovjet fogságot túlnyomó többségük elkerülte, csak a Zeltweg repterén lévő magyar alakulatok – többségében a REGVI állománya – került szovjet fogságba. Így ért véget a magyar királyi honvéd légierő második világháborús harci alkalmazása.

⁸⁶² Uo. 65. e. pcs.

⁸⁶³ Kistelegdi Ernő: Adalékok a kassai repülőakadémia történetéhez. HL Tgy. 3196, Frankó Tibor: Tangermündei capriccio. In: M. Sz. Évk. 1991. 183-185. o.

⁸⁶⁴ HL Repülőanyagok 110. doboz II. 1565. 69. e. pcs.

⁸⁶⁵ Uo.

⁸⁶⁶ Dr. Farkas Jenő: Emlékezzünk... In: M. Sz. Évk. 1991. 9. o.

⁸⁶⁷ A volt m. kir. 102. honvéd vadászfelderítő repülő osztály története. In: M. Sz. Évk. 1987. 13. o.

3. Az 1945-ös év háborús tapasztalatai

Az 1945-ös év – gyakorlatilag annak első négy hónapja – során került bevetésre utoljára a magyar királyi honvéd légierő, a rossz idő és a krónikus üzemanyaghiány ellenére a lehetőségekhez mérten még igen intenzíven.

A távolfelderítők ebben az évben repülték meg utolsó bevetésüket: 1945 februárjában egy kölcsönként német géppel fotózták le a Vörös Hadsereg által elfoglalt Budapestet ért szörnyű károkat. A szétrombolt magyar főváros fotózásának egyébként az volt az oka, hogy a vezérkar egyik fantasztája úgy gondolta, a romokat érdemes frissiben dokumentálni, hogy a „végső győzelem” után (!) majd benyújthassák a számlát a szövetségeseknek a Magyarországot ért károkért. Erre a számlabenyújtásra természetesen nem került sor, mivel a „végső győzelem” elmaradt.

A közelfelderítők aktivitása is minimális volt, alig néhány bevetést repültek fotófelderítő gépeikkel, a fennmaradt források tanúsága szerint azokat is kizárólag nyugaton, Magyarország felett már nem kerültek alkalmazásra.

A kétmotoros Me 210-esekkel felszerelt gyorsbombázó osztály február első hetét követően a súlyos üzemanyaghelyzet miatt már nem került komolyan alkalmazásra.

Velük ellentétben az 1945 januárjában csatarepülővé átnevezett, Fw 190-esekkel felszerelt vadászbombázó osztály igen heves harcokat vívott, a január közepén sziléziai átképzéséről megérkező második százada is egyből a harcok gyújtópontjába került. A csatarepülő osztály egészen 1945 április 10-éig folytatta bevetéseit, utolsó előtti bevetett magyar harci repülőalakulatként. Bár igen eredményesen harcoltak a szovjet csapatok ellen, légi harcaik során elég súlyos veszteségeket szenvedtek: a németekhez hasonlóan a magyar légierő is leszűrhetette azt a tapasztalatot, hogy a kétmotoros bombázókról Fw 190-esre átképzett személyzetek rövid átképzésük során általában nem tudták a vadász harcmodort megszokni, arra átállni (a csatarepülőgépek bevetéseik jelentős részét vadász kíséret nélkül hajtották végre, bombáik ledobása után magukat kellett megvédeniük).

Az utolsó négy háborús hónapban a harcok fő terhére a kilencszázados, teljes erőre felfejlesztett 101. vadászapuló ezred viselte. A március második feléig Veszprémben állomásozó 101/I. és 101/III. vadászapuló osztályok az állandó javítóbázis, illetve a jól működő ellátóhálózat miatt könnyebb helyzetben voltak, mint a helyhiány miatt Kenyeri tábori repülőterén állomásozó 101/II. osztály, melynél az üzemanyaghiány mellett a műszaki problémák is állandóak voltak. A vadászokat az amerikaiak ellen többé nagy egységben nem vetették be, inkább csak egyes gépek, illetve kisebb kötelékek ellen, a fő feladatuk a szovjet légierő elleni harc volt, illetve a súlyos veszteségekkel járó alacsony támadások. Ezen utóbbi

feladatok főleg már az első ausztriai repülőterekről szaporodtak meg, a legsúlyosabb veszteségek eközben a 101/II. osztályt érték. Az utolsó állomás, a Linz melletti Raffelding repülőteréről a magyar vadászok – az ezred fennmaradt iratai szerint - utolsó bevetéseiket 1945. április 22-én repülték (egyres pilóták egyéni feljegyzéseiben néhány ezt követő harci repülés is szerepel).

1945 folyamán a légierő alakulatai a rossz idő és az üzemanyaghiány ellenére még mintegy 1500 bevetést repültek, 300 tonna bombát dobtak le és száznál több légi győzelmet arattak. Gépvészteségeiket a repülőtereken elpusztult nagy számú repülőgép miatt igen nehéz megbecsülni, ugyanez a helyzet a személyi veszteségekkel is, melyek ezen évben is igen súlyosak voltak a földi harcokban, így ezek becslésétől inkább ezúttal is eltekintenek.

VII. Összegzés

A Magyar Királyi Honvéd Légierő második világháborús teljesítményével kapcsolatos hosszabb összegzésre és értékelésre itt nem vállalkoznék, mert erre és a szerzett tapasztalatok ismertetésére részleteiben már sor került a korábbi fejezetekben. Rövid összegzésként elmondható, hogy a magyar légierő a második világháború során összesen jóval több, mint 13 000 harci bevetést repült, több, mint 530 ellenséges repülőgépet lőtt le, ezen felül több, mint 5000 tonna bombát dobott le az ellenséges célpontokra (többségét zuhanóbombázókkal, igen pontosan).⁸⁶⁸

A magyar légierő személyi- és repülőgépvészteségeit a korábban említett nehézségek és a földi harcokban elszenvedett aránytalanul súlyos veszteségek következményeként összességében inkább nem próbálnám megbecsülni a nagyon magas hibahatár miatt.

A teljesítményükkel kapcsolatos, fentebb említett száraz statisztikai adatok mindenesetre a magyar királyi honvédség arányaiban legnagyobb harcértékű, legkiemelkedőbb teljesítményét nyújtó fegyvernemének háborús teljesítményét jellemzik, mely fegyvernem a háború során végig hatalmas létszámbeli, illetve részben technikai hátrányban volt ellenfeleivel szemben, mégis kiemelkedően helytállt mind a szovjetekkel, mind az amerikaiak elleni harcokban. Ennek a helytállásnak azonban csak szórványos nyomai maradtak.⁸⁶⁹

A korábban az év végi tapasztalatoknál részletezettek helyett ide még néhány olyan általános gondolatot írnék, melyek részletes kifejtése korábban nem fért bele a szövegbe.

A magyar légierő nemcsak általánosságban, hanem az ország méretéhez képest is kicsi volt. Mivel ez volt a legdrágább fegyvernem és a legspeciálisabb, leghosszabb kiképzést követelte, a háború idején a megkurtított kiképzés ellenére sem lehetett olyan könnyen „felduzzasztani”, mint mondjuk a gyalogságot. Az rendkívül drága harceszközök beszerzése is rendkívül megterhelte a magyar államháztartást. Nem lehet elégszer hangsúlyozni: a honi repülőgépipar nemzetközi mércével is korszerű szintre történő felfejlesztése, a háború idején javarészt már a németektől beszerzett repülőgépanyag megvásárlása hatalmas anyagi áldozatokkal járt (a németek általában készpénzt követeltek a repülőgépekért, vagy esetleg számukra létfontosságú, stratégiai nyersanyagokat, mint amilyen a kőolaj vagy a bauxit volt). Sosem lehet eleget hangsúlyozni azt sem, hogy a repülőgépvezetőkből, a „piramis csúcsán” lévő személyekből volt a légierőben a legkevesebb, a légierő katonáinak túlnyomó része az ő

⁸⁶⁸ Ezek az adatok - mint a műben említett statisztikai adatok többsége - saját becslésem alapjának.

⁸⁶⁹ A légierő parancsnokságának épülete Budapesten irattárával együtt megsemmisült, a harci alakulatok iratanyagának 99%-a szintén erre a sorsra jutott: számos esetben a háború végén maguk az alakulatok semmisítették meg dokumentumaikat, hogy ez a háború után ne szerepelhessen rájuk nézve terhelő anyagként.

gépeik körüli kiszolgáló és ellátó tevékenységet végezte. Az ő áldozatos, de névtelen munkájuk nélkül a pilóták természetesen semmilyen eredményt sem tudtak volna elérni (a tapasztaltabb, intelligensebb repülőgépvezetők éppen ezért ennek megfelelően is bántak alakulatuk földi személyzetével).

A légierő igazi elit fegyvernem volt, ezért személyi állománya is válogatott katonákból állt. Téved azonban az, aki a légierő elit voltát abból eredezteti, hogy a társadalmi elit tagjainak egy része is a légierőben szolgált (például már jóval a háború előtt is aktív sportrepülők tartalékos tisztként, mint Horthy István). A motoros repülés mindig is igen drága hobbi volt, ezért értelemszerűen csak a felsőbb társadalmi rétegek engedhették – és engedhetik – meg maguknak. Hála azonban a Horthy Miklós Repülő Alap létrehozásának, a legénységi állományú pilóták között számos igen szegény, zsellércsaládból származó is volt. A hivatásos tisztikarban is sok olyan hadiárva – például Heppes Aladár -, illetve elszegényedett nemesi, vagy polgárcsaládból származó pilóta volt, akik számára a család nehéz anyagi helyzete miatt a hivatásos tiszti pálya az egyetlen kitörést jelentette.

A többi fegyvernem és a légierő között volt egyébként egy nagyon halvány feszültség is, némi irigység a pilóták iránt (ez egyébként egy korabeli nemzetközi tendencia volt). Ez általában a repülőgépvezetők kivételezett helyzetével, ellátásával függött össze (például ugyan katonai szempontból lényegtelen, de a hétköznapi életben annál jelentősebb volt a hajózóknak a németek által adott bevetési pótagag, amit harci repülések után kaptak és olyan, egyébként ezekben az időkben elérhetetlen „kincsek” is voltak benne még 1945-ben is mint az eredeti szemes kávé). Külföldön az irigység egyik oka a repülőknak adományozott sok és magas kitüntetés is volt. Magyarországon ezzel éppen ellenkező volt a helyzet: a magyar légierő elképesztő mértékben alul volt értékelve kitüntetések terén. A repülők mellőzöttségének egyik oka az volt, hogy a vezérkarnál nem voltak tisztában a folyatónlagos teljesítmények értékével, ami főleg a felderítőket és a bombázókat sújtotta (ezzel szemben például a Luftwaffénál az ő számukra is nagyon jól működő és korrekt pontrendszer volt folyatónlagos teljesítményeik elismerésére). Egy másik szegmense ennek a mellőzöttségnek véleményem szerint az általános, irántuk megnyilvánuló irigység mellett a német kitüntetések iránti irigység volt: sok fiatal repülőtest megkapta a német I. osztályú Vaskeresztet – teljesen megérdemelten -, de a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét hadiszalagon a kardokkal soha, valószínűleg a döntéseket meghozók – akik viszont általánosságban erről a német kitüntetésről csak álmodhattak – úgy gondolták, miután a németektől már ilyen magas kitüntetések kaptak, „nincs szükségük” egy-két Signumnál többre.

Ez lett az oka annak is, hogy a Magyar Királyi Honvéd légierőből mindössze két fő kapta meg a Magyar Tiszti Arany Vitézségi Érmét, ezek közül is az egyik posztumusz, míg a

másik életveszélyes sebesülése után és a tiszthelyetteseknek, valamint legénységnek adományozott Magyar Arany Vitézségi Éremből is mindössze egy darab került adományozásra a légierő egyik katonájának.

A bombázók és felderítők mellőzöttségének újabb bizonyítékaként mindhárom fentebb említett Arany Vitézségi Érmes vadászpilóták kapták, holott véleményem szerint csak a felderítőktől és a bombázóktól legalább 4-5 főnek feltétlenül meg kellett volna kapnia ezeket a kitüntetések – külön négy-öt Magyar Tiszti Arany Vitézségi Érmes és Magyar Arany Vitézségi Érmes, nem együtt! -, néhány további vadászpilótáról nem is beszélve.

A kitüntetések ügye – mint látható elismerések – igen fontos volt és ez a mellőzöttség jó néhány általam ismert veterán számára élete végig fájó pont maradt.

A magyar repülőtisztok képzése – a háborús tapasztalatok ellenére – nem a gyakorlati kiképzésben élte ki magát és ez egyértelműen súlyos hiba volt. Túl sok maradt az elméleti tárgy, melyek egy részének semmi gyakorlati hasznát nem vették. Ezzel szemben a német, illetve a szovjet és amerikai tisztképzésnél a pilóták repültetésére helyezték a hangsúlyt és ennek meg is volt a maga eredménye. Összehasonlításképpen érdemes megemlíteni azt a három magyar hadnagyot az 1944. augusztus 20-án avatott évfolyamból, akik vendégdiákként a Luftwaffénál végezték tisztképzésüket: mindhárom kétmotoros rombolóra kapott kiképzést és már 1944. tavaszán itthon voltak, harci alakulatba beosztva – jóval avatásuk előtt –, míg az itthon végzett évfolyamtársaik közül a kétmotoros romboló pilóták közül senki sem érte el a hadrafoghatósági szintet és nem került harci alakulathoz a háború végéig, ők ugyanis jóval kevesebbet repültek és jóval több elméleti tárggyal tömték a fejüket.

Az amerikaiaknál még drasztikusabb változások történtek a háborúba lépésük után a pilótakiképzésben: 1942 elejétől a 18-26 év közötti érettségizett, egészségileg megfelelő fiatalok repülőtiszt kiképzése gyakorlatilag másból sem állt, csak intenzív repültetésből. Ők nem jártak katonai akadémiára és teljesen minimális oktatást kaptak a repülőelméleti kiképzésen kívül, repülőkiképzésük végeztével pedig automatikusan a hadnagyi rendfokozatot is megkapták.

Ennek ellenére a háború elején a magyar pilóták átlagos képzettségi szintje jóval meghaladta az átlag szovjet pilótákét. A szovjetek a rendkívül súlyos veszteségeik miatt az egész háborús időszakban igen rövid kiképzés után küldték a frontra a repülőiskolákból kikerülő újoncaikat, akik általában hamar a német vadászok áldozatául estek, mielőtt kellő gyakorlatot szerezhettek volna. A keleti hadszíntéren vívott légi háború második felére ez a helyzet lassan, de fokozatosan megváltozott: a németek vadászerei jó részét kénytelenek voltak a III. Birodalom légvédelmére visszavonni, illetve a Földközi-tenger medencéjébe áthelyezni és az egyre növekvő erejű szovjet légierő az egyre kevesebb német vadász mellett

egyre jobban magára talált, egyre több pilótájuk tudott a harci repüléseik során is kellő gyakorlatot, tapasztalatot szerezni.

A keleti hadszíntérhez képest a németek a honi légvédelmi bevetéseiken rövid idő alatt döbbenetes veszteségeket szenvedtek és a tapasztalt, harcedzett pilóták elvesztésével náluk is megfordult a tendencia és egyre több, egyre kevesebb repült órával rendelkező újonc került az alakulataikhoz. Ezek hamar a magabiztos amerikai vadászok áldozatává váltak, illetve a keleti hadszíntéren sem tudták már azt a teljesítményt nyújtani, amit korábban a rutinos repülőgépvezetők.

Kicsiben ugyanez volt a helyzet a magyar légierővel is a pilóták egyéni kvalitásai terén: a háború végére egyre több, nagyon kevés repült órával rendelkező újonc került az alakulatokhoz és az amerikaiakkal szembeni harcokban elszenvedett aránytalanul súlyos veszteségeket sem tudták már rutinos pilótákkal pótolni.

Motiváció tekintetében sem volt probléma a magyar légierőnél. Bár a magyar pilóták természetesen nem ideológiai-világnézeti háborút vívtak a Szovjetunióban, az egészséges önbizalom és versenyszellem nagyon motiválta őket már a kezdetektől fogva, hogy harcban is megmutathassák, mit is tudnak. Jó példa erre Szőnyi Márton zászlós esete, aki az 1/3. vadászszázad 1941. júliusi kitelepülése előtt közvetlenül egy buta földi balesetben eltörte az egyik karját és hatalmas krokodilkönnyeket hullatva volt kénytelen nézni társai elrepülését, de a gipsz leszedése után egyből, még nem teljesen terhelhető karral is azonnal kijárta, hogy csatlakozhasson századához.

Az amerikaiak elleni honi bevetéseknél is hasonló volt a helyzet, sőt itt fontos tényezőt jelentett, hogy a pilóták maguk is látták, milyen súlyos pusztítást okoznak a magyar városokban az ellenséges bombatámadások és a hatalmas túlerő ellenére mindig hatalmas kedvvel és nagyon elszántan szálltak fel a támadók ellen. Itt is előfordult, hogy fiatal pilótánál eltört a mécses, mikor műszaki hiba miatt gépe alkalmatlan volt a felszállásra: Hayden Sándor akadémikus, az egyik Németországban rombolókiképzést kapott, majd a Repülő Kísérleti Intézethez beosztott fiatal pilóta 1944. április 12-én sírva könyörgött az RKI parancsnokának, Dóczy alezredesnek, hogy üzemzavar miatt nem bevethető gépe helyett egy másikat kaphasson és ő is elmehessen a többiekkel (Hayden Sándor az ezen a bevetésen kapott súlyos sebesülése következtében hősi halált is halt, őt már posztumusz avatták hadnaggyá). Az is előfordult több esetben, hogy az amerikaiak elleni harcban megsebesült pilóták a kórházból félig gyógyultán visszaszöktek alakulatukhoz (például Faludi Károly és Hoy Tibor szakaszvezetők, Hoy később szintén hősi halált halt).

Mint azt korábban említettem, dezertálás rendkívül ritkán fordult elő, az is csak a háború végén, részben politikai, részben pedig egyéni okokból, a repülőalakulatok állománya

még a háború végén is egyben maradt, bár legtöbbjük ekkor már csak az elvesztett háborút szerette volna túlélni (az egyéni motiváció következtében végrehajtott dezertálásra jó példa a szállítópilóta Stifter János főhadnagy 1945-ös korábban részletezett esete, aki már nyilvánvalóan a háború utáni repülőkarrierjét próbálta „egyengetni” akciójával).

A technikai részletekre korábban már részleteiben kitértem, röviden annyit érdemes ezzel kapcsolatban elmondani, hogy a keleti hadszíntéren vívott küzdelem első két évében a magyar légierő alakulatainak többsége technikai hátrányban volt a szovjetekkel szemben, azonban a jobb kiképzés, gyakorlottabb hajózási állomány eredményeként ekkor ezt az alakulatok többségénél meglévő hátrányt ellensúlyozni tudták. Az 1943-as év kiugró teljesítményeket hozott a korszerű repülőgéptechnikának köszönhetően, bár ekkorra a korábbi évekhez képest a szovjet légierő már jelentősen megerősödött és az egyre több gyakorlatot szerző pilótaállományuk mellett egyre jobb repülőgépeket is gyártott a szovjet hadiipar.

Az 1944-45-ös időszakban megjelentek az új ellenfelek, az amerikaiak, akik elsöprő számbeli fölényük mellett ismét technikai fölényben is voltak a magyarokkal szemben, az ekkorra már hatalmas kapacitással a haderejüknek termelő iparuk ontotta a jobbnál-jobb repülőgépeket. Ezek közül különösen kiemelkedett a P-51-es Mustang kísérővadász, mely kiváló technikai paraméterei mellett akár hat órás (!) időtartamú bevetésekre is alkalmas volt, gyakorlatilag bármikor, bármilyen célt elérhettek vele (összehasonlításképpen a Messerschmitt Bf 109G üzemanyag póttartállyal is maximum mintegy két órát maradhatott a levegőben).

Bár a háború végéig az amerikai Mustang maradt a magyar vadászok első számú „mumusa”, a háború utolsó periódusában bevetett szovjet La-7-es is kiváló gépnek bizonyult és ugyanez volt a helyzet a Jak-3-assal is, de természetesen bármelyik szovjet típus rendkívül veszélyes lehetett egy tapasztalt pilótával, akiből egyre több volt a szovjeteknél is. A háború utolsó periódusában a magyar légierő a korábbiakhoz képest nagyon súlyos veszteségeket szenvedett, a németekhez hasonlóan a magyar repülők sem tudtak érdemben mit kezdeni – kimagasló helytállásuk és számos egyéni hőstett ellenére - az amerikai anyagháborús stratégiával és túlerővel.

Végezetül fontos megemlíteni a magyar repülőkatona tragikus, háború utáni sorsát is: a túlélők egy része – számítva arra, mi fog történni Magyarországon - már nem is tért haza a nyugati hadifogságból, vagy később, 1956-ban emigrált, mert nem tudott megmaradni szülőhazájában. Az itthon maradottak közül többeket kivégeztek különféle koncepciók pereiben – mint például Tóth Lajost, az egyik legeredményesebb vadászpilótát 1951-ben, vagy Kiss Zoltánt, az ejtőernyős törzsgárda egyik alapító tisztjét és egyik legkiemelkedőbb

parancsnokát 1952-ben –, a többiekre hosszú börtönök, kitelepítés, rendőri felügyelet várt, évtizedekig megbélyegzett, másodrangú állampolgárokként éltek hazájukban.

Ezen elfelejtett fegyvernem harci alkalmazásának részletes, objektív, ideológiamentes, pusztán a tényeken alapuló értékelésének okán született ez a disszertáció.

Felhasznált források

Levéltári anyagok:

Hadtörténelmi Levéltár és Irrattár (Budapest) különböző iratok a honvéd vezérkar főnökének, a magyar 2. hadsereg repülőcsoportjának, illetve repülődandárjának anyagából, a 101. vadászrepülő ezred töredékes iratanyaga, kitüntetési anyagok és egyéb vegyes megmaradt repülőanyagok, illetve személyi anyagok az 1938-1945 közötti időszakból.

Bundesarchiv-Militärarchiv (Freiburg) különböző iratok, legfőképpen az RL 2 és RL 10 főcsoportokból.

Könyvészeti anyagok:

17-aja vozdusnaja armija v bojah ot Sztalingrada do Venü. Vojenizdat, Moszkva, 1977.

Aders, Gebhard - Held, Werner: Jagdgeschwader 51 „Mölders”. Motorbuch, Stuttgart, 1985.

Barabás Emil - Barabás Miklós: Balkán. Német-olasz-magyar villámháború. Szenko, Budapest, 1941.

Barbas, Bernd: Die Geschichte der II. Gruppe des Jagdgeschwaders 52. A szerző kiadása, Überlingen, 2004.

Beale, Nick–D’Amico, Ferdinando–Valentini, Gabriele: Az olaszországi légi háború. Hajja & Fiai, Debrecen, 2001.

Becze Csaba: „A pokol tornácán...” A magyar királyi 2. honvéd hadsereg hídfőcsatái a Donnál (1942. július-szeptember) Paktum, Budapest, 2006.

Bognár István: A győzelmes repülés titkai. Budapest, 1942.

Bús János-Szabó Péter: Béke poraikra... I-II. kötet. Varietas, Budapest, 1999-2001.

Craven, Wesley Frank–Cate, James Lea(ed.): The Army Air Forces In World War II. Volume Three. University of Chicago Press, Chicago, 1951.

Davtjan, Sz. M.: Pjataja vozdusnaja. Vojenizdat, Moszkva, 1990.

Dierich, Wolfgang: Kampgeschwader 51 „Edelweiss”. Motorbuch, Stuttgart, 1973.

Dombrády Lóránd: Hadsereg és politika Magyarországon 1938-1944. Kossuth, Budapest, 1986.

Dombrády Lóránd-Tóth Sándor: A magyar királyi honvédség 1919-1945. Zrínyi, Budapest, 1987.

Fleischer, Wolfgang: German Air Dropped weapons to 1945 Midland, Hinckley, 2004.

Földes Pál: Két ugrás az ismeretlenbe. Zrínyi, Budapest, 1975.

Freeman, Roger A.: *Mighty Eighth: A History of the US Eighth Air Force*. Garden City, Doubleday, 1970.

Goebel, Robert J.: *Mustang Ace*. Pacifica Military History, Pacifica, 1991.

Green, William: *The warplanes of the Third Reich*. MacDonald & Co., London, 1970.

Horthy István repülő főhadnagy tragikus halála. Auktor, Budapest, 1992.

Huszár János: *Honvéd ejtőernyősök Pápán 1939-1945*. Jókai Kör, Pápa, 1994.

Jánkfalvi Zoltán: *Gépmadarak a szabolcsi égen 1865-1947*. I. kötet. T. M. Repüléstechnika, Budapest, 2005.

Járomy Árpád: *Csatarepülők*. Stádium, Budapest, 1943.

Kádár Gyula: *Sasok harca*. Magyar Repülő Sajtóvállalat, Budapest, 1943.

Kelemen Antal: *A szétzilált szívárvány*. A szerző kiadása, Budapest, 1992.

Kováts Lajos: *A Dunai Repülőgépgyár Rt. története*. Magyar Történelmi Társulat, Budapest, 1985.

Krascsenics Lajos: *Egy magyar királyi vadászrepülő visszaemlékezései*. Tipo Kolor, Budapest, 1990.

Kucera, Dennis C.: *In a now forgotten Sky. The 31st Fighter Group in WW 2*. Flying Machines Press, Stratford, 1997.

Loving, George: *Woodbine Red Leader*. Ballantine, New York, 2003.

Magyar-brit titkos tárgyalások (összeáll.: Juhász Gyula) Kossuth, Budapest, 1978.

Magyarország a második világháborúban (lexikon). Magyar Hadtudományi Társaság, Budapest, 1996.

Magyarország és a második világháború. Kossuth, Budapest, 1959.

Maslov, Aleksander A: *Fallen Soviet generals*. Frank Cass, London, 1998.

Mónos Ferenc: *Boszorkányszállítás*. Stádium, Budapest, 1943.

M. Szabó Miklós: *A magyar királyi honvéd légierő 1938-1945*. Zrínyi, Budapest, 1999.

Mullins, John D: *An Escort of P-38s. The 1st Fighter Group in World War II*. Phalanx, St. Paul, 1995.

Nagy Vilmos, nagybacsoni: *Végzetes esztendők 1938-1945*. Körmendy, Budapest, 1945.

Pataky Iván-Rozsos László-Sárhidai Gyula: *Légi háború Magyarország felett*. I-II. Zrínyi, Budapest, 1992.

Petrík, Ján: *Spišská tragédia*. Matica slovenská, Matin, 1999.

Péterdi A. János (szerk.): *Távolfelderítőink*. A szerző kiadása, Budapest, 1998.

Pirity Mátyás: *Mátyásföldtől Bankstownig*. Magyar Repülő Szövetség, Budapest, 1997.

Prien, Jochen: *Geschichte des Jagdgeschwaders 77, Teil 2. 1941-42*. Struwe, Eutin, 1993.

Prien, Jochen: *Geschichte des Jagdgeschwaders 53, Teil 3*. Struve, Eutin, 1991.

Prien, Jochen–Rodeike, Peter: Messerschmitt Bf 109 F, G, K Series. Schiffer, Atglen, 1995.

Prien, Jochen–Rodeike, Peter: Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei Stab und I./Jagdgeschwader 27. Struve, Eutin, 1999.

Prien, Jochen–Stemmer, Gerhard: Messerschmitt Bf 109 im Einsatz bei II./Jagdgeschwader 3. Struve, Eutin, 1997.

Psenyanik, G. A.: Doletim do Odera. Vojenizdat, Moszkva, 1985.

Punka György: A „Messzer” Bf 109-ek a Magyar Királyi Honvéd Légierőben. OMIKK, Budapest, 1995.

Raczkó Lajos – Jánosy István: A légierők haditudósítói jelentik... Stádium, Budapest, 1943.

Rajninec, Juraj: Slovenské letectvo. 1939-1944. I. kötet Ministerstvo Obrany, Bratislava, 1997.

Repülési Lexikon. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1991.

Reschke, Willi: Jagdgeschwader 301/302 „Wilde Sau”. Motorbuch, Stuttgart, 1999.

Ring, Hans – Girbig, Werner: Jagdgeschwader 27. Motorbuch, Stuttgart, 1972.

Rosch, Barry C.: Luftwaffe Codes, Markings and Units 1939-1945. Schiffer, Atglen, 1995.

Rust, Kenn C.: Fifteenth Air Force Story. Historical Aviation Album, Temple City, 1976.

Seidl, Hans D.: Stalin’s Eagles. Schiffer, Atglen, 1998.

Speer, Frank E: Debden Warbirds. The 4th Fighter Group in World War II. Schiffer, Atglen, 1999.

Szabó Mátyás: Horthy István repülőtszét halála. Zrínyi, Budapest, 1999.

Szilas-Steff Tibor: Repülők felszállni! Révai, Budapest, 1942.

Tarlós József: Légcsavarszélben. Magánkiadás, Székesfehérvár, 1999.

Tálosi Zoltán: Háborús évek 1941-1945. Légiesemények és harcok Tolna megyében. A szerző kiadása, Szekszárd, 2002.

Tobak Tibor: Pumák földön-égen. Háttér, Budapest, 1989.

Tomor László: Harcok az orosz égen. Stádium, Budapest, 1942.

Vermes Antal: Sóllymok szárnyán: a közelfelderítő pilóták nyomán. A szerző kiadása, 1999.

Waiss, Walter: Chronik Kampfgeschwader Nr. 27 Boelcke Band IV. Teil 3: 01.01.1942 – 31.12.1942. Helios, Aachen, 2005.

Walker, James W: The Liberandos. A World War II history of the 376th Bomb Group (H) and its founding units. 376th Heavy Bombardment Group Veterans Association, Waco, 1994.

White, Troy L.: Kidd Hofer – The Last of the Screwball Aces. Stardust, DeLand, 2003.

Zámbó Dezső: Hadak útján jártunk. A Vitézi Rend Zrínyi csoportja, Budapest, 1942.

Időszaki kiadványok:

Aero História számai (1-12)

Magyar Szárnyak Évkönyv példányai (1978-2004)

Magyar Szárnyak folyóirat évfolyamai 1941-1944

Egyedül vagyunk 1944-es számai

Veszteségi Lajstrom vonatkozó kötetei

Magánkézben lévő anyagok:

Az alábbi veteránok visszaemlékezései, megmaradt dokumentumai:

Balogh József, Béres Antal, Bogáti Péter, Bogdándy Sándor, dr. Czehe János, Cseraljai József, Cserny Miklós, Csóka István, Dániel László, dr. Farkas Jenő, Frankó Tibor, Garlathy Szilárd, Gersy Tamás, Ghyczy Tihamér, Holéczy Dániel, Honthegyi József, Horváth Sándor, Karátsonyi Mihály, Kertész Ferenc, Kishady Gábor Richárd, Kökény Imre, Krasznai Oszkár, Lakos Imre, Lehoczky László, Mándy Tibor, Máthé László, Mátyás János, Michna György, Micskey Miklós, Molnár Jenő, Németh István, Nyemecz Pál, Palkó László, Palotás József, Parcsami József, Pálos Géza, Péterdi Adolf János, Pintér Gyula, Purity Mátyás, Pocskai János, Póth Nándor, Sági László, Sipos Lajos, Somody Ferenc, Sörlei Kázmér, Suttai Koppány János, Sűrű Béla, Szabady Tibor, Szentiványi János, Székely Sándor (az ejtőernyős), Székely Sándor (az egyik pilóta), Szilaj Varga Gyula, Takács Ferenc, Tanács Sándor, Tariczky György, Tarlós József, Terray Emil, Tobak Tibor, Varga Imre, Vargha Lajos, Varjas Tibor, Zimmermann József, illetve Morris Barker, Hans-Ekkehard Bob, Sighart Dinkel, Artur Fiedler, dr. Heinz Lange, Jack Lenox, George G. Loving, Peter Spoden, Manfred Tangelst, Robert Goebel, Vaszilij Pavlovics Mihajlev.

Az alábbi hősi halált halt, eltűnt, illetve régebben elhunyt repülők családjai birtokában lévő megmaradt dokumentumok (csak a fontosabbak):

Ágoston József, Ballagó Pál, Baltai István, Bejczy József, Bencze Zoltán, Bilau József, Bódás Zoltán, Czigány Endre, Cséplő József, Eitler Ferenc, Felvégi András, Fuszek Henrik, Gémes Kálmán, Guthy Zoltán, Hainiss György, Halmay Gusztáv, Hautzinger Sándor, Hány Kálmán, Hemmert László, Heppes Aladár, Hoy Tibor, Jászberényi Ferenc, Jenei János, Kálmán István, Kiss Ernő, Lakos Imre, Lázár István, Mazák Károly, Molnár László, Moyzes Lajos, Nyakas Ferenc, Nyárády Lajos, Peterdi Pál, Szentgyörgyi Dezső, Szeverényi Kálmán, Tábori Sándor,

Telepy István, Tóth József, Trón Zoltán, Varga László, Vörös Tibor, Zajtai Károly, Zoltai Lajos, illetve Howard Baetjer, Louis Benne, Charles Hoffmann, Gordon H. McDaniel.

Az alábbi kutatók tulajdonában lévő anyagok (csak a fontosabbak):

Dan Antoniu, Bernd Barbas, Mihail Bikov, Lawrence DeZeng, Gaál Gyula, Nyikita Jegorov, Dimitrij Karlenko, Punka György.

Valamint a szerző tulajdonában lévő egyéb korabeli dokumentumok, illetve visszaemlékezések.

Mellékletek

Komolyabban harcba vetett magyar repülőalakulatok 1939-1945 (zárójelben az alkalmazott repülőgéptípus)

1939. március, Kárpátalja

- 1/1. vadászszázad (Fiat CR 32)
- 1/2. vadászszázad (Fiat CR 32)
- 3/4. bombázó század (Junkers Ju 86)
- 3/5. bombázó század (Junkers Ju 86)
- VI. közelfelderítő század (Heinkel He 46)
- 1. távolfelderítő osztály (Heinkel He 70)

1941. április, Jugoszlávia

- 1/3. vadászszázad (Fiat CR 42)
- 1/4. vadászszázad (Fiat CR 42)
- III. közelfelderítő század (WM 21)
- 1. távolfelderítő osztály (Heinkel He 70)

1941. Szovjetunió

- 2/3. vadászszázad (Fiat CR 42)
- 1/3. vadászszázad (Fiat CR 42)
- 1/2. vadászszázad (Reggiane Re 2000)
- önálló bombázószázad (Junkers Ju 86 és Caproni Ca 135)
- I. közelfelderítő század (Heinkel He 46)
- III. közelfelderítő század (WM 21)
- X. közelfelderítő század (WM 21)
- 1. távolfelderítő osztály (Heinkel He 70)

1942. Szovjetunió

- 1/1. vadászszázad (Reggiane Re 2000, majd Messerschmitt Bf 109F)
- 2/1. vadászszázad (Reggiane Re 2000)
- 4/1. bombázószázad (Caproni Ca 135)
- 3/2. közelfelderítő század (Heinkel He 46)
- 1. távolfelderítő osztály (Heinkel He 111P, Dornier Do 215B és Junkers Ju 88D)

1943. Szovjetunió

- 1/1. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109F, G)
- 5/2. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109F, G)
- 4/1. bombázószázad (Junkers Ju 88A, C)
- 3. bombázóosztály, majd 3/1. bombázószázad (Junkers Ju 88A, C)
- 2/2. zuhanóbombázó század (Junkers Ju 87D)
- 3/1. közelfelderítő század (Focke-Wulf Fw 189A)
- 1. távfelderítő osztály, majd 1. távfelderítő század (Junkers Ju 88D)

1944. Szovjetunió

- 102/1. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G) *ex 5/2. vadászszázad*
- 102/2. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- 3/1. bombázószázad (Junkers Ju 88A)
- 102/1. bombázószázad (Junkers Ju 88A)
- 102/1. zuhanóbombázó század (Junkers Ju 87D)
- 4/1. közelfelderítő század, majd 102. közelfelderítő század (Focke-Wulf Fw 189A)

1944. tavasz és nyár, honi légvédelem

- 101/1. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G) *ex 2/1. vadászszázad*
- 101/2. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- 101/3. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- RKI rombolószázad (Messerschmitt Me 210C) *csak áprilisban bevetve*
- 5/1. éjjeli vadászszázad (Messerschmitt Me 210C) *nappal csak áprilisban bevetve*

1944. ősz – 1945. tavasz, Magyarország felett

- 101/1. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- 101/2. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- 101/3. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- 101/4. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- 101/5. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)
- 101/6. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G) *főleg kiképző*
- 101/7. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G) *ex 102/1. vadászszázad*
- 101/8. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G) *ex 102/2. vadászszázad*
- 101/9. vadászszázad (Messerschmitt Bf 109G)

1. éjjeli vadászszázad (Messerschmitt Bf 110G)

102/1. csatarepülő század (Focke-Wulf Fw 190F) *ex 102/1. zuhanóbombázó század*

102/2. csatarepülő század (Focke-Wulf Fw 190F)

102/1. gyorsbombázó század (Messerschmitt Me 210C)

102/2. gyorsbombázó század (Messerschmitt Me 210C)

102/3. gyorsbombázó század (Messerschmitt Me 210C) *ex RKI rombolószázad*

A magyar királyi honvéd légierő által alkalmazott fontosabb repülőgéptípusok lényegesebb adatai (összehasonlításképpen az ellenfelek néhány gépének adatai is):

Típus	Motor (LE)	Max. sebesség (km/h)	Fegyverzet (mm)	Személyzet (fő)
Fiat CR 42 vadász	1x840	445	2x12,7 géppuska	1
Re 2000 vadász	1x1000	510	2x12,7 géppuska	1
Bf 109F-4 vadász	1x1350	580	2x7,9 géppuska 1x20 gépágyú	1
Bf 109G-6 vadász	1x1475	621	2x13 géppuska 1x20 gépágyú	1
Bf 109G-10/U4 vadász	1x1850	685	2x13 géppuska 1x30 gépágyú	1
Ju 86K-2 bombázó	2x860	360	3x8 géppuska max. 1000 kg bomba	4
Ca-135bis/U bombázó	2x1000	440	2x7,7 géppuska 1x12,7 géppuska max. 1600 kg bomba	4
Ju 88A-4 zuhanóbombázó	2x1400	472	3x7,9 géppuska max. 2600 kg bomba	4
Ju-87D-5 zuhanóbombázó	1x1400	387	2x7,9 géppuska 2x20 gépágyú max. 1000 kg bomba	2
Me 210Ca-1 gyorsbombázó	2x1475	560	2x7,9 géppuska 2x13 géppuska 2x20 gépágyú max. 1000 kg bomba	2
Fw 190F-8 csatarepülő	1x1700	630	2x13 géppuska 2x20 gépágyú max. 500 kg bomba	1
He-46E-2 közelfelderítő	1x860	340	3x8 géppuska max. 120 kg bomba	2
WM 21 közelfelderítő	1x860	340	3x8 géppuska max. 240 kg bomba	2
Fw 189A-1 közelfelderítő	2x465	357	4x7,9 géppuska max. 280 kg bomba	3
He 70K távolfelderítő	1x860	435	2x8 géppuska	3
He 111P-2 távolfelderítő	2x1075	420	6x7,9 géppuska	5

Ju 88D-1 távolfelderítő	2x1350	510	5x7,9 géppuska	4
I-16 szovjet vadász	1x1000	525	2x7,62 géppuska 2x20 gépágyú	1
LaGG-3 szovjet vadász	1x1250	560	2x12,7 géppuska 1x20 gépágyú	1
Jak-1b szovjet vadász	1x1180	592	1x12,7 géppuska 1x20 gépágyú	1
Jak-9U szovjet vadász	1x1500	672	2x12,7 géppuska 1x20 gépágyú	1
La-5 szovjet vadász	1x1350	620	2x20 gépágyú	1
P-51D amerikai vadász	1x1590	703	6x12,7 géppuska	1
P-38J amerikai vadász	2x1425	676	4x12,7 géppuska 2x20 gépágyú	1
Il-2 szovjet csatarepülőgép	1x1400	412	2x7,9 géppuska 2x23 gépágyú	2
A-20G Boston bombázó	2x1600	540	4x12,7 géppuska max. 2000 kg bomba	4
B-17G amerikai nehézbombázó	4x1200	486	13x12,7 géppuska max. 4000 kg bomba	11
B-24H amerikai nehézbombázó	4x1200	515	10x12,7 géppuska max. 3600 kg bomba	11

A legtöbb légi győzelmet aratott magyar vadászpilóták (zárójelben pluszként a nem igazolt légi győzelmeik):

Szentgyörgyi Dezső zászlós 29 (+6)

Tóth Lajos hadnagy 26 (+2)

Debródy György százados 26 (+1)

Molnár László főhadnagy 25 (+1)

Kenyeres Miklós hadnagy 18 (+1)

Fábián István tj. őrmester 14 (+7)

Pottyondy László százados 13 (+1)

Kálmán István zászlós 12 (+1)

Málik József hadnagy 12 (+1)

Máthé László főhadnagy 12

Málnássy Ferenc hadnagy 12

Dániel László hadnagy 11

Buday Lajos tj. őrmester 9 (+1)

Kovács Pál őrmester 8 (+1)

Heppes Aladár alezredes 8

Ujszászy György százados 7 (+9)

Irányi Pál főhadnagy 7

Szeverényi Kálmán hadnagy 7

Lipcsey Béla főhadnagy 7 (a Luftwaffe pilótájaként)

Nánási Kálmán hadnagy 6 (+5)

Krascsenics Lajos szakaszvezető 6 (+5)

Pánczél Imre hadnagy 6 (+1)

Michna György hadnagy 6 (+1)

Flóznik Ervin főhadnagy 6

Karátsonyi Mihály hadnagy 6

Lőrincz Mátyás őrmester 6

Mátyás János őrmester 6

Szikora Pál László szakaszvezető 6

Kiss Ernő szakaszvezető 6

Hautzinger Sándor zászlós 5 (+4)

Bejczy József százados 5 (+3)

Füleky Béla főhadnagy 5 (+1)

Papp Tibor főhadnagy 5

Fotók

A légierő parancsnokai



1. kép: Háy László ezredes (1890-1953) volt az önálló magyar királyi honvéd légierő első parancsnoka 1939. január 1-től 1940. december 24-ig (a szerző gyűjteményéből).



2. kép: Kenese Waldemár altábornagy (1884-1942) volt a magyar légierő parancsnoka Háy lemondásától 1941. augusztus 1-ig. A fotón mint ezredes látható (a szerző gyűjteményéből).



3. kép: Rákosi Béla altábornagy (1889-1968) 1943. augusztus 1-ig látta el a légierő-parancsnoki teendőket. A képen Rákosi jobbról a harmadik személy (a szerző gyűjteményéből).



4. kép: Magyarosy Sándor altábornagy (1891-1972) 1943. augusztusától 1944. július 1-ig volt a légierő parancsnoka. A képen éppen a keleti harctéren küzdő alakulatoknál van látogatóban, 1943. szeptemberében. A fotózás pillanatában eredményes vadászpilótáknak gratulál - a képen látható hat vadászpilóta a háború végéig mintegy 75 ellenséges repülőgépet lőtt le (a szerző gyűjteményéből).



5. kép: Bánfalvy István vezérőrnagy (1897-1975) 1944. július 1-től a nyilas hatalomátvételig volt a légierő parancsnoka, utána leváltásra került (a szerző gyűjteményéből).

Fontosabb ezred-, illetve osztályparancsnokok



6. kép: Orosz Béla alezredes (1894-1976) volt 1941-ben a 4. bombázóezred parancsnoka, illetve a gyorshadtestet támogató repülőcsoport első parancsnoka, onnan nevezték ki a kassai Repülőakadémia élére. A képen már mint ezredes látható (a szerző gyűjteményéből).



7. kép: Heppes Aladár alezredes (1904-1988) volt a 101. "Puma" vadászrepülő ezred parancsnoka 1944-45-ben (Hadtörténeli Múzeum Fotóarchívuma).



8. kép: Mocsáry István őrnagy (1901-1942) volt a 4. bombázó osztály parancsnoka 1942-ben. Hősi halált halt Uriv felett 1942. augusztus 14-én (a szerző gyűjteményéből).



9. kép: Czókus Ferenc őrnagy (1900-1943) volt a 3. bombázó osztály parancsnoka 1943-ban. Czókus a fotón középen látható, jobbán Sándor Béla százados, beosztott századparancsnoka. Czókus őrnagy repülőhalált halt Lembergben 1943. december 9-én (a szerző gyűjteményéből).



10. kép: Lévay Győző százados (1914-1996) , a csatarepülő osztályt 1944-45-ben vezető tiszt volt a magyar légierő legfiatalabb osztályparancsnoka. Kimagaslóan bátor és eredményes pilótaként egyben a légierő egyik legkiemelkedőbb egyéni teljesítménye is az ő nevéhez fűződik (a szerző gyűjteményéből).

Kiemelkedő pilóták



11. kép: Szentgyörgyi Dezső zászlós (1915-1971) volt a magyar királyi honvéd légierő legeredményesebb vadászpilótája a második világháborúban, 29 igazolt légi győzelemmel. A MALÉV pilótájaként halt repülőhalált Kopenhága mellett 1971. augusztus 28-án (a Szentgyörgyi család gyűjteményéből).



12. kép: Debrődy György hadnagy (1921-1984) 26 ellenséges repülőgépet lőtt le a háború folyamán (a szerző gyűjteményéből).



13. kép: Tóth Lajos hadnagy (1922-1951) 26 légi győzelmet aratott a háborúban. A háború után a Néphadsereg légierője is alkalmazta rövid ideig, majd koncepciós per áldozataként 1951. június 11-én felakasztották (a szerző gyűjteményéből).



14. kép: Molnár László hadnagy (1921-1944) 25 ellenséges repülőgépet lőtt le - köztük hét amerikai - mielőtt légi harcban hősi halált 1944. augusztus 7-én Káld mellett (a szerző gyűjteményéből).



15. kép: Majoros Kornél főhadnagy (1920-1944) volt a magyar légierő legtöbb bevetést repült, legeredményesebb bombázópilótája. A képen egy Ju 88-as zuhanóbombázó előtt látható személyzetével, Kornél balról a második. Hősi halált halt Bátaapáti mellett 1944. november 27-én (a szerző gyűjteményéből).

A légierő fontosabb repülőgéptípusai



16. kép: A HMNRA pécsi keretének HA-LCV jelű Bücker Bü 131D-2-es alapfokú kiképzőgépe a pécsi repülőtéren (a mai Uránváros helyén). A Bü 131-est futárgépként is alkalmazta a légierő (a szerző gyűjteményéből).



17. kép: A REGVI (Repülőgépvezető Iskola) egyik Arado Ar 96A típusú iskolagépe (az Ágoston család gyűjteményéből).



18. kép: WM 21 Solyom közelfelderítő gép, az egyetlen magyar tervezésű, sorozatban gyártott harci repülőgép, mely alkalmazásra került a háborúban (a szerző gyűjteményéből).



19. kép: Heinkel He 46-os közelfelderítőgép a 3/2. század állományából (a szerző gyűjteményéből).



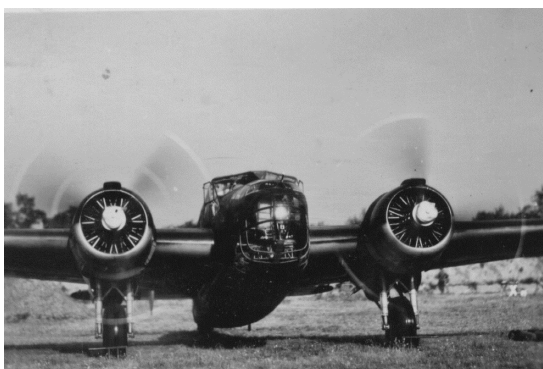
20. kép: Fiat CR 32-es vadászgép, a magyar légierő standard vadásztípusa a háború kitörésekor (a szerző gyűjteményéből).



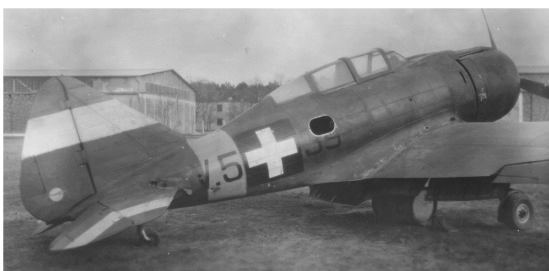
21. kép: Fiat CR 42-es vadászgép 1941-ben. A gép előtt Mátyás János hat légi győzelmes vadászpilóta áll (Mátyás János gyűjteményéből).



22. kép: Junkers Ju 86 kétmotoros bombázógép, a magyar légierő standard bombázója a háború kitörésekor (a szerző gyűjteményéből).



23. kép: Caproni Ca 135Bis bombázó. A Ju 86-os leváltására rendszeresített típus több szempontból visszalépés volt elődtípusához képest (a szerző gyűjteményéből).



24. kép: A MÁVAG által licenben gyártott Héja (Re 2000) vadászgép (Pocskai János gyűjteményéből).



25. kép: Győri gyártású Messerschmitt Bf 109Ga-6-os vadászgép 1944. nyarán Veszprémben (Hemmert László gyűjteményéből).



26. kép: Magyar gyártású Messerschmitt Me 210Ca-1-es gyorsbombázó Hajdúböszörmény repülőterén 1944. nyarán. A gép a 102/2. gyorsbombázó század állományába tartozott (a szerző gyűjteményéből).



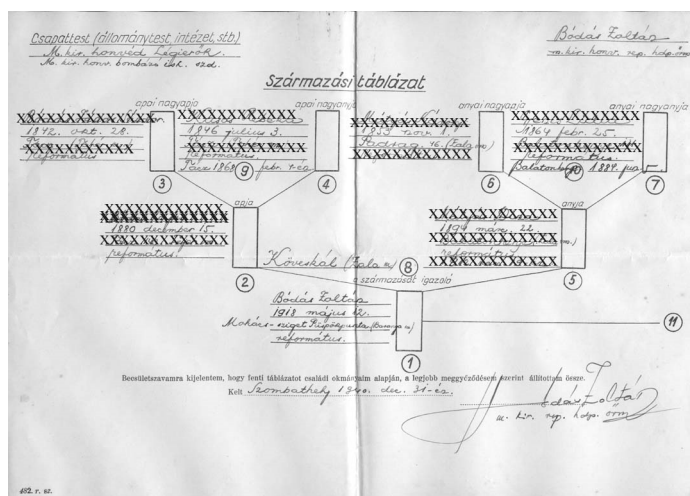
27. kép: Junkers Ju 87B-2-es zuhanóbombázó Tapolca repülőterén 1944-ben. A típus B alváltozatait nálunk gyakorlásra használták, a harctéren D alváltozatokkal repültek (Pocskai János gyűjteményéből).



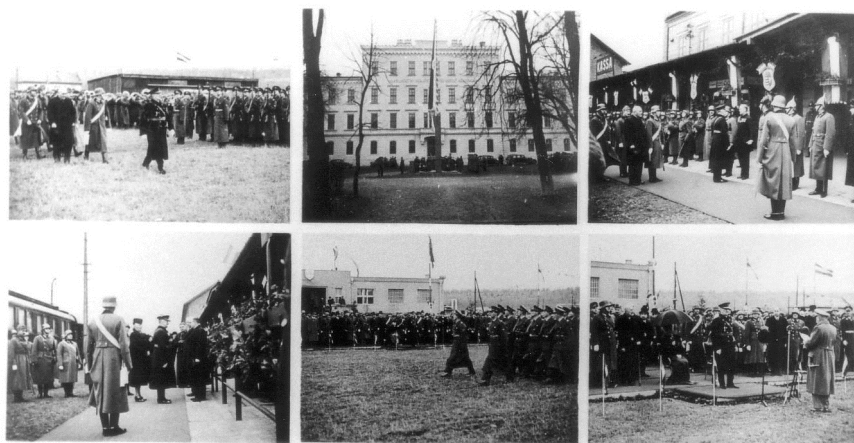
28. kép: Junkers Ju 88A-14-es zuhanóbombázó 3/1. bombázószázad állományából bevetésről visszatérőben 1943/44 telén (a szerző gyűjteményéből).



29. kép: A 2/2. zuhanóbombázó század 1000. bevetését ünnepli 1943. októberében. Ez a század, illetve utódalakulata - a 102/1. csatarepülő század - repülte a legtöbb bevetést a magyar repülőszázadok közül, jóval 2000 felett (a szerző gyűjteményéből).



30. kép: Egy hősi halált halt bombázópilóta szarmazási táblázata. Minden pilótának nagyszülőikig bezárólag igazolnia kellett keresztény szarmazását, különben nem szolgálhatott a légierőben. Kivétel azonban itt is akadt: volt olyan pilóta, akiről köztudott volt, hogy édesapja rabbiént működött, mégis repülhetett, mert parancsnoka rendkívül erélyesen kiállt mellette (a szerző gyűjteményéből).



MAGY. KIR. „HORTHY MIKLÓS” HONVÉD REPÜLŐ AKADEMIA FELAVATÁSI ÜNNEPÉLYE
KASSA 1939. XI. 5.

31. kép: A Horthy Miklós Repülő Akadémiát 1939. november 5-én avatták fel Kassán, ez a képeslap akkor készült (a szerző gyűjteményéből).



15. kép: Horthy István tartalékos repülő főhadnagy (1904-1942), kormányzóhelyettes. Bevetésre indulva lezuhant és hősi halált halt 1942. augusztus 20-án Ilovszkoje mellett (Hadtörténeti Múzeum Fotóarchívuma).



33. kép: Pottyondy László százados (jobb oldalon), 13 légi győzelmes vadászpilóta a német Erich Hartmann századossal, a háború legeredményesebb vadászpilótájával, aki 352 légi győzelmet aratott. A fotó Budaörs repterén készült 1944. novemberében (Bernd Barbas gyűjteményéből).



34. kép: Ghyczy Márton hadnagy (1924-1945) volt valószínűleg a magyar légierő utolsó hősi halált halt tisztje. Földi harcokban vesztette életét Ausztriában, Rettenegg mellett 1945. április 25-én (a szerző gyűjteményéből).