

**Pécsi Tudományegyetem  
Bölcsészettudományi Kar  
Történettudományi Doktori Iskola  
Európa és Magyarország a XVIII-XX. században  
doktori program  
Témavezető: dr. Ormos Mária akadémikus**

**Becze Csaba**

**A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐ HARCI  
ALKALMAZÁSA A MÁSODIK  
VILÁGHÁBORÚBAN (1939-1945)**

**Ph.D. értekezés tézisei**

**Pécs, 2006**



## A kutatás célkitűzése

A második világháború nagy közérdeklődésre számot tartó történetének hatalmas – és napról napra bővülő – szakirodalma van. Ennek dacára számos részletében még nincs kellően feltárva. Ez a helyzet a Magyar Királyi Honvéd Légierő történetének több vonatkozásával is, többek között azzal, amellyel ez a dolgozat foglalkozik.

Azért szűkítettem és összpontosítottam témámat 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 átfogó monográfia a magyar légierő második világháborús történetéről. Alapvető hiányossága általánosságban a magyar hadtörténeti munkáknak, hogy a magyar honvédség általános történetéről, illetve a magyar haderő második világháborús szerepéről írott munkák is általában csak néhány mondatban intézik el a légierő szerepét, vagy éppenséggel semmit sem írnak róla.

Ennek az oka egyébként javarészt az, hogy a korabeli források elvesztek, így a levéltárakban alig található fel valami információ a légierővel kapcsolatban. A magánkézben lévő anyagok kutatása 1989 előtt nagy akadályokba ütközött. Maguk a veteránok is nagyrészt igen bizalmatlanok voltak az érdeklődőkkel szemben,

leginkább a Rákosi-érában elszenvedett meghurcoltatásaik miatt, újabb provokációktól félve.

Ezt jómagam még a rendszerváltás után is megtapasztaltam, mert találkoztam olyan veteránnal, aki kifejezetten riadtan kérdezte, hogy miért gyűjtöm ezeket az adatokat; mi célból van szükségem rájuk (ugyanezeket a kérdéseket, hogy „kivel repült, mikor, hol” valószínűleg utoljára az ötvenes évek elején az ÁVH állománya tehette fel neki, ami mély nyomokat hagyott benne.

Ebből a szempontból ezek az utolsó évek, amikor ilyen jellegű adatgyűjtést komolyan lehet végezni. A második világháborús veteránok generációjának távozásával az ilyen jellegű kutatás is szinte lehetetlenné válik, és az általuk őrzött, írásban nem rögzített adatok elvesznek az utókor számára.

A dolgozat igen fontos célkitűzése volt az is, hogy a másik oldal – a szovjet és az amerikai repülőalakulatok - hozzáférhető forrásait is felhasználjam, és a képet ezzel is teljesebbé, illetve árnyaltabbá tegyem (az amerikai adatok terjedelmi korlátok miatt a végső verzióból kimaradtak, de maga az elvégzett kutatómunka, úgy gondolom, ennek ellenére említést érdemel).

## A források

A korabeli katonai iratanyag vizsgálatával kapcsolatos kutatást két nagy katonai levéltárban végeztem. Egyik a budapesti Hadtörténelmi Levéltár, másik a Freiburgban található Bundesarchiv-Militärarchiv.

Sajnos a magyar vonatkozású korabeli csapatanyag szinte teljesen megsemmisült, részben harccselekmények következtében, részben pedig a háború végén maguk a repülőalakulatok semmisítették meg felsőbb parancsra még megmaradt dokumentumaikat (ez alól szerencsére kivétel volt a 101. vadászrezd, melynek parancsnoka, Heppes Aladár alezredes ezt a parancsot nem hajtotta végre).

A *Hadtörténelmi Levéltárban* többé-kevésbé egybefüggő repülő csapatanyag csupán a már említett 101. vadászrepülő ezred háború végi iratanyagának egy része. Ezen kívül a magyar 2. hadsereg iratanyagában szerepel még egy kevés irat. Ezen kívül felhasználtam a Honvéd Vezérkar Főnökének iratait, valamint kitüntetési és személyi anyagokat is (ez utóbbiakat részben a HM Központi Irattárból).

A *Bundesarchiv-Militärarchivban* a korabeli repülőanyagokon (jelzetük: RL) belül a csapatanyagok, a precíz – a magyar adatokat is tartalmazó – német veszteség-nyilvántartáson és a repülőgép-kiutalások nyilvántartásán kívül szinte az egész német repülőanyagot is átfutottam, szórványos, magyar vonatkozású töredékek után kutatva (melyek ritkán elő is jöttek). A számomra legtöbbet ígérő források, az olyan német repülőalakulatok hadműveleti naplói

(Kriegstagebuch), amelyek alárendeltségében magyar századok is voltak, nem maradtak fenn (legalábbis a magyar szempontból érdekes periódusokból). Sajnos a magyar alakulatoknál lévő német összekötőtörzsek iratanyaga is teljes egészében elveszett.

Orosz és ukrán kutatók szívésségéből hozzájutottam némi anyaghoz *a podolszki központi orosz katonai levéltárból* is (CAMO). Ezek a dokumentumok a magyarokkal közvetlenül szemben álló szovjet alakulatok tevékenységével kapcsolatosak.

A már publikált, *könyvészeti források* közül a magyar nyelven megjelent kiadványokból felhasználtam mind a még a háború idején megjelent és később indexre tett, de használható részleteket is tartalmazó kiadványokat, mind pedig a háború után itthon, illetve az emigrációban megjelent publikációkat (természetesen kellő forráskritika mellett, mivel egyes esetekben ezek nem megbízható adatokat közölnek). Az angol és a német nyelvű kiadványok közül számos, részben magyar vonatkozású, részletes alakulattörténeti mű készült, ezeket is kivétel nélkül felhasználtam. Sajnos az orosz nyelvű forrásokkal nem ilyen jó a helyzet. Néhány régebbi kiadású, politikai ideológiával terhelt légierőtörténet, illetve memoár jelent csak meg, szórványosan használható adatokkal.

A felhasznált források közül az egyik legfontosabb – és legbőségesebb – csoport *az egyes személyek birtokában lévő korabeli dokumentumoké*. Kutatásaim során Magyarország összes megyéjében több alkalommal megfordulva, továbbá Európa számos országában, Észak-, Közép és Dél-Amerikában, Dél-Afrikában, illetve Ausztráliában élő magyar

veteránokkal, illetve repülők családtagjaival sikerült kapcsolatba lépnem. Több mint 200 veteránnal, illetve családdal kerültem kapcsolatba. Sajnos itt is nagyon nagyfokú volt a személyekhez köthető korabeli iratanyag-veszteség; sok helyütt nem találtam semmi használhatót.

Sikerült találnom számos, magyarokkal együtt harcoló *német*, illetve ellenük küzdő *amerikai és szovjet veteránt* is – illetve elhunyt veteránok családrait. A tőlük kapott korabeli dokumentumokat, információkat is beépítettem az értekezésbe.

Külön, érdekes forráscsoport a *visszaemlékezések* ügye. Ezekkel kapcsolatban kiemelném a forráskritika fontosságát, melyre több, korábbi publikációmban is igyekeztem rámutatni. Az általam gyűjtött kéziratos visszaemlékezések, diktafon-felvételek egy részét olyannyira megbízhatatlannak, vagy egyértelműen hibásnak minősíttem, hogy soha, semmihez nem használtam fel.

## Az értekezés gondolatmenete és szerkezete

A disszertációt hét nagy fejezetre, azkon belül 22 alfejezetre tagoltam.

A nagy fejezeteken kívül *előszót és bevezetőt* is készítettem. Az előbbi részben a témaválasztás indoklását boncolgatja, részben pedig köszönetnyilvánítást tartalmaz azoknak, akiktől a legtöbb segítséget kaptam a disszertáció elkészítéséhez. A bevezető a magyar katonai repülés történetébe enged rövid bepillantást a kezdetektől a disszertáció által vizsgált periódus elejéig, valamint kitér a légierő fejlesztésének problémáira is. Ezen belül fontosnak tartottam kiemelni, hogy *a légierő a legdrágább fegyvernem*, és már a fenntartása is rendkívül komoly anyagi eszközöket követel, fejlesztéséről nem is beszélve (ez természetesen a mai magyar honvédségre és általánosságban a külföldi haderőkre ugyanígy vonatkozik). Kitértem a repülőgép-beszerzés nehézségeire is, nemcsak ennek súlyos anyagi vonzataira, hanem az akkoriban rendelkezésre álló, rendkívül szűk beszerzési csatornák okozta problémákra is. A repülőgép-vezetők kiképzésének különösen időigényes folyamatát is bemutattam. Kiemeltem azt a fontos tényezőt, hogy a katonai repülés velejárója a sok baleset – békeidőben is –, és hogy maga a magyar légierő is több főnyi hajózót veszített a háború folyamán balesetben, mint ellenséges behatásra. Kitértem arra is, hogy a háborús helyzet miatt hirtelen sok új pilótára volt szükség, akik kiképzését itthon nem tudták megoldani a kellő kapacitás hiánya miatt. Így 200 fő Olaszországban kapott repülőgép-vezetői kiképzést.



Az első főfejezet a légierő tevékenységét *a területi revíziók* időszakában vizsgálja.

Ezen belül az első alfejezet az 1939. január 1-ével önálló fegyvernemmé váló Magyar Királyi Honvéd Légierő Csehszlovákia, majd az önálló Szlovákia elleni fellépésének történetét mutatja be. Különösen érdekes az utóbbi, 1939. márciusi konfliktus, melyet nálunk néhány sorban elintéz még a katonai szakirodalom is, a szlovákok azonban máig kis, külön háborúnak tekintenek.

A következő alfejezetben a légierő tevékenységét az 1940-es második bécsi döntést megelőző, feszült helyzet során mutatom be. Ennek a – gyakorlatilag hadműveleteket nem hozó – periódusnak részben a kétszeri mozgósítás miatt szenteltem külön alfejezetet, részben pedig azért, mert a távolfelderítők valóban repültek „éles” bevetéseket Erdély felett.

A területi revíziós periódus utolsó alfejezete a magyar légierőnek a jugoszláv hadjárat során, 1941. áprilisában betöltött – leginkább csak jelképes – szerepét és ennek tanulságait vizsgálja. Fontosnak tartottam számos negatív tapasztalat kiemelését. Ilyen volt az alárendeltségi viszonyok zavarossága, az ellentmondásos, következtelen parancsok, a földi csapatoknak kiosztott repülőjelzés, illetve esetenként az egyenruházat hiánya, valamint – természetesen – a légierő elavult gépparkjából eredő problémák.

Érdemes egyébként a jugoszláv hadjáratl kapcsolatban megjegyezni, hogy a szerb kutatók előszeretettel sorolják a magyar légierő teljes, több százas gépállományát a Jugoszláviát megtámadó német-olasz erökhöz. Ezzel is igyekeznek kihangsúlyozni a

támadók fölényét. Ez azonban alaptalan beállítás, ugyanis április folyamán kevés magyar repülőalakulat került tényleges bevetésre, és a bevetettek sem tettek semmilyen kárt sem a jugoszláv légierő repülőgép-állományában, sem földi infrastruktúrájában. (Emellett a magyar gépeket a németekkel egyenértékű, korszerű típusoknak tekintik, holott a magyar légierő gépállományának nagy része még a jugoszláv légierő gépállományához képest is reménytelenül elavult volt.)

A következő főfejezet már *a Szovjetunió elleni magyar hadba lépéssel*, a légierő 1941-es hadműveleteivel, ezek tapasztalataival foglalkozik. Itt jegyezném meg, hogy Kassa bombázásának részleteire területi korlátok miatt nem tértem ki. Ezt azért sem tettem, mivel nem vág szorosán a disszertáció témájába, annak ellenére, hogy magyar vonatkozású repülőakcióról van szó. (Ámde nem a magyar légierő hajtotta végre, így ennek az operatív történetéhez kevés köze van). Azt a következtetést, hogy a bombázás minden bizonnyal szovjet repülő véletlen, célponttévesztő akciója volt, azt követően szűrtem le, hogy *minden lehetséges* „tettes” légierő esetében *csapatanyag szinten* néztem utána az eseményeknek (amire korábban még kísérlet sem történt).

A harmadik főfejezet *a magyar 2. hadsereget támogató repülőcsoport* – 1942. októberétől repülődandár – harci tevékenységét mutatja be. Fontos megjegyezni, hogy az elsőként kiérkező repülő alegységek – a felderítők – 1942. júniusi bevetéseitől kezdve ekkortól a háború végéig folyamatos volt a magyar légierő jelenléte, hadműveleti tevékenysége a keleti hadszíntéren. Ez volt az utolsó olyan év is,

melynek során komolyan bevetésre kerültek a teljesen korszerűtlen olasz – Ca 135 ill. Re 2000 –, valamint a kiöregedett német – He 46 – típusok a magyar repülőalakulatoknál. A magyar 2. hadsereget támogató repülőcsoport 1/1. vadászipilóta századában szolgált a kormányzóhelyettes, Horthy István tartalékos repülő főhadnagy is, aki 1942. augusztus 20-án reggel, bevetésre indulva lezuhant és hősi halált halt (a hősi halott titulus harci bevetés során nemcsak az ellenséges behatásra életüket vesztett hajózóknak, de a műszaki, vagy vezetési hiba miatt lezuhantaknak is járt akkoriban). Horthy István balesetével kapcsolatban nem tértem ki a vitatott részletekre, mert a baleset pusztá körülményei jól ismertek, a korabeli jegyzőkönyvek, illetve szemtanúk – a megbízható szemtanúk! – nyilatkozatai mind egybevágóak (jómagam is több, felderítőknél szolgáló szemtanúval beszéltem az eseményről, melyet, mivel a 3/2. közfelderdítő század repülőtere mellett történt, nagyon sokan közlelől láttak). Azt azonban mégis „fontosnak tartom leszögezni: az a sztereotip kép, mely szerint Horthy István túl „öreg” volt vadászipilótának, és nem rendelkezett sem kellő általános rutinnal, sem pedig elegendő gyakorlattal az adott típuson, nem állja meg a helyét. A magyar légierőben – is – szolgáltak nála idősebb, aktív vadászipilóták, mégpedig sikeresen (manapság pedig egyáltalán nem jutna senki eszébe, hogy egy 38 éves pilótára azt mondja, hogy „öreg”). Egyébként is: egy nála akár 15 évvel fiatalabb pilótához képest megvan az a hatalmas rutinja és tapasztalata, amit csak sok év folyamatos repülés során lehet megszerezni. Az összehasonlítás kedvéért egyébként megjegyezném, hogy a legidősebb magyar pilóta, aki harci bevetéseket

repült a második világháborúban – nem a vadászoknál –, 52 éves volt (de felhozhatnám példaként Besenyei Pétert is, aki ma 50 évesen van a zeniten műrepülő pilótaként, (és folyamatosan sokkal megterhelőbb figurákat repül, mint amire a Re 2000 szerkezetileg egyáltalán képes volt).

Horthy István tapasztalt repülőgépvezető volt, aki repülőképzését 1927-ben fejezte be. Utána mind sport- és túragépekkel, mind pedig – tartalékos vadászpilóta lévén – vadászrepülőgépekkel jóval többet repült, mint ami a repülőkétség fenntartásához szükséges. Éppen emiatt, a kellő rutinja okán tehetett meg saját gépével olyan utakat, mint 1939-ben a Budapest-Bombay-Budapest táv (közel 13000 km, igen nehéz terep felett), vagy a következő évben a nászútja, melynek során feleségével körbepülte a Földközi-tenger medencéjét (8000 km). A Re 2000 típusal is több repült órája volt, mint a kivonuló vadászrepülő osztály pilótái többségének (akik jórészt Horthyval együtt, 1942. tavaszán kapták meg az átképzésüket az új típusra, de nála részben már Szolnokon, illetve a hadműveleti területen is kevesebbet repültek. Horthy István ugyanis „stréber” volt, és minden harci feladatot maga akart végrehajtani, így haláláig vezetett a repült harci bevetések számában is).

A következő, negyedik főfejezet *a magyar repülődandár harcait mutatja be 1943 folyamán*. Ebben az évben érte el a legkiemelkedőbb eredményeit a magyar légierő a keleti hadszíntéren. Egyszersmind erről az évről mondható el, hogy a legnagyobb mérvű a rá vonatkozó hivatalos iratanyag pusztulása is. Az év első két hónapját követően gyakorlatilag valamennyi alakulat teljes iratanyaga megsemmisült – az 1/1. vadászszázad

említett kivonatos hadinaplóját kivéve. Így itt már – a néhány megbízhatóbb, nyomtatásban megjelent visszaemlékezés mellett - szinte teljes egészében az egyes emberektől összegyűjtött korabeli dokumentumokból kellett összeállítanom a különböző alakulatok tevékenységének részleteit.

Az ötödik főfejezet *az 1944-es év küzdelmeit* taglalja, részleteiben bemutatva az Ukrajna és délkelet-Lengyelország, illetve ősztől Magyarország felett a szovjetek ellen végrehatott bevetéseket. E főfejezet végső verziójából terjedelmi korlátok miatt kihagytam az értekezésből a honi légvédelem küzdelmét az amerikaiak ellen 1944 tavaszáról és nyaráról, mivel ez viszonylag többet kutatott és publikált időszak a légierő történetén belül. (Ennek dacára ezzel kapcsolatban is nagyon sok ismeretlen részadatot sikerült összegyűjtenem mind itthonról, mind pedig amerikai veteránoktól, illetve közgyűjteményekből). Az amerikaiakkal kapcsolatban ismételen szeretném kihangsúlyozni: Magyarország stratégiai bombázását már jóval a német megszállás előtt eldöntötték. Budapest egyébként első ízben 1944. február másodikán szerepelt célpontként a dél-olaszországi bázisokról operáló, 1943. november elsejével létrehozott amerikai 15. légi hadseregnél és a magyar fővárost ekkor csak a felette lévő masszív felhőzet mentette meg az amerikai négymotoros nehézbombázóktól, melyek emiatt nem tudtak célzott bombázást végrehajtani, így az akciót törölték. 1943/44 telén az amerikaiak főleg észak-olaszországi, jugoszláv, bulgár és görög célokat támadtak. Ezek egyrészt közelebb voltak a bázisaikhoz, másrészt az időjárás is jobb volt azokban a térségekben. (Ezek mellett csak néhány, rendkívül fontos ipari

gócpontra támadtak a dél-német térségben, melyeknek abszolút prioritásuk volt, és akár felhőkön keresztül, navigációs számításokkal is végrehajtották a bombázásokat). A háború egyik legfontosabb stratégiai célpontját képező román olajipari objektumokat is csak 1944. április negyediktől kezdték el folyamatosan és intenzíven támadni az amerikaiak, párhuzamosan a magyarországi bevetések megindulásával. (A román olajvidék ellen egyébként már 1942-ben és 1943-ban is végrehajtottak egy-egy nagy hatótávolságú bevetést, még észak-afrikai repülőterekről).

A hatodik főfejezet az 1945-ös év első négy hónapjának harcait mutatja be, a vadászrepülő összevonása folytán megalakult 101. vadászrepülő ezredre és a 102. csatarepülő osztályra koncentrálnak, melyek az utolsó, harcra vetett repülőalakulatokként április közepéig, illetve második feléig folytatták bevetéseiket.

Az utolsó, hetedik főfejezet az összegezés. Ebben több olyan kérdéskör részleteire is kitértem, melyeket a korábbi főfejezetek az eseményeket kronologikusan követő folyamatában nem tudtam kifejteni. Így például rámutattam a repülőtishti kiképzés hibáira, hiányosságaira – röviden összehasonlítva ezt több más hadviselő hadsereg légierejének szisztémájával -, a magyar repülőgép-vezetők motivációjára, bizonyos technikai részletekre. Végezetül néhány szóban kitértem a légierő személyi állományának háború utáni sanyarú helyzetére is.

Az értekezést forrás-, és irodalomjegyzék zárja le.

Terjedelmi korlátok miatt a Mellékletek eredeti anyagából is sok mindent kihagytam. (Így például egy

rendkívül részletes, közel 40 oldalas összegzést a légierő személyi veszteségéről, valamennyi névvel ismert halottjáról a tárgyidőszakban). Feltétlenül fontosnak találtam viszont összefoglaló listát készíteni a komolyabb harci alkalmazásra került repülőszázadokról az általuk alkalmazott géptípusokkal; rövid teljesítménytáblázatot a légierő legfontosabb harcba vetett típusairól, majd összehasonlításképpen az ellenük alkalmazott amerikai és szovjet repülőgépekről is. Mellékeltem továbbá egy listát a legeredményesebb vadászpilótákról a háború végi legmagasabb rendfokozatuk és igazolt, valamint (zárójelben közölt) nem igazolt légi győzelmeik számának feltüntetésével. Végül néhány fényképet mellékeltem – javarészt az általam gyűjtött több ezer felvételtől -, melyek a légierő parancsnokait, néhány fontosabb ezred-, illetve osztályparancsnokot, kiemelkedő teljesítményt nyújtó pilótákat, valamint a légierő fontosabb repülőgéptípusait mutatják be.

## **Az értekezés új tudományos eredményei**

Korábban a Magyar Királyi Honvéd Légierő viszonylag keveset kutatott és publikált operatív történetén belül is túlnyomó többségében a vadászpilótákkal foglalkoztak. Jómagam ezzel szemben a disszertáció keretein belül kísérletet tettem nemcsak a közel- és távolfelderítők, de a legkevésbé kutatott, közvetlen harctámogató egységek – különféle horizontális- és zuhanóbombázó, valamint csatarepülő alakulatok – történetének bemutatására is.

Hatalmas mennyiségű, itthon és az emigrációban, a világ minden táján szétszórva feltalálható, magánkézben lévő elsődleges forrást gyűjtöttem össze és dolgoztam fel a légierő történetével kapcsolatban.

Elvégeztem a korabeli, töredékesen fennmaradt német levéltári iratanyag feldolgozását is a magyar légierő szempontjából, ami eddig még nem történt meg. Nagyszámú visszaemlékezést gyűjtöttem, amelyeknek természetesen csak kis része jelenik meg közvetlenül a szövegben, de egy részük nélkül az értekezés bizonyára jóval szegényebb lenne.



Végezetül megemlíteném, hogy számos publikálatlan elsődleges forrást sikerült felkutatnom a magyar légierő egykori ellenfeleinek műveleteivel kapcsolatban az Amerikai Egyesült Államokban, illetve Oroszországban és Ukrajnában is: úgy vélem, ez is új eredménynek számít.

## **További kutatási lehetőségek**

Sajnos a korabeli repülő iratanyag túlnyomó része véglegesen megsemmisült; Előkerülésére még töredékeiben sincs remény.

Emiatt, véleményem szerint, a továbbiakban a légierő operatív történetének kutatását két szálon érdemes folytatni.

Az egyik a szovjet központi katonai levéltár a Moszkva melletti Podolszkban (CAMO). Bár a magyar alakulatokkal szembenálló szovjet egységek iratanyagának számottevő része is elveszett, de a szovjet forrásokkal kapcsolatban nem is ez a fő probléma, hanem az, hogy egyelőre Podolszk szinte teljesen kutathatatlan (az anyagi lehetőségek korlátai, illetve a jelenleg sajnos nem túl jó magyar–oroszl tudományos együttműködés következményeként). E téren a jövőben remélhetőleg pozitív változások fognak végbemenni. Különösen fontos ez azért, mert Podolszkban nemcsak rendkívül érdekes és fontos magyar vonatkozású orosz nyelvű iratok vannak, hanem a háborúban zsákmányolt jelentős mennyiségű magyar dokumentum (illetve magyar vonatkozású német irat is).

A másik szál a repülőcsaládoknál, magánkézben lévő korabeli iratok további gyűjtése. Sajnos ez is egyre nehezebb, mert az idő múlásával ezekből a dokumentumokból egyre kevesebb marad meg (a veteránok, illetve özvegyeik és testvéreik elhalásával, a sok költözés, hagyaték-felszámolás alkalmával elvesznek, illetve selejtezésre kerülnek). Természetesen az ilyen jellegű kutatás rendkívül problematikus abból a szempontból is, hogy elképesztő anyagi és energiaráfordítással jár e családok megtalálása (ezt pedig saját zsebből évtizedekig vállalni nem lehet).

Jó volna ha az ilyen jellegű kutatást is kellőképpen értékelnék Magyarországon, és megteremtenék finanszírozásának a lehetőségeit is.

## Válogatás a szerzőnek a témakörhöz kapcsolódó fontosabb publikációiból:

### **Könyvek:**

- „*A pokol tornácán...*” *A magyar királyi 2. honvéd hadsereg hídfőcsatái a Donnál (1942. július-szeptember)* Paktum, Budapest, 2006.
- *Elfelejtett hősök. A Magyar Királyi Honvéd Légierő ászai a második világháborúban.* Püldo, Budapest, 2006.
- *Baptism of fire. Hungarian–Slovakian air war in March, 1939.* MMP, Redbourn, 2006.

### **Tanulmányok, esszék, egyéb írások:**

- *A magyar királyi 1. honvéd éjjeli vadász repülőszázad.* In: Magyar Repüléstörténeti Társaság Konferencia Közleményei, 1999. 53-56. pp.
- *A 102. vadászbombázó (csatarepülő) osztály története I-II.* In: Magyar Szárnyak Évkönyv, 2000-2001 (össz. 15 oldalon).
- *Kényszerleszállás Dinnyépusztánál.* In: Magyar Repüléstörténeti Társaság Konferencia Közleményei, 2000. 31-34. pp.
- *Tűzkeresztység.* In: Aero Magazin, 2001/3. 65-69. pp.
- *Légvédelmi tűzerek a Donnál.* In: Aranyas, 2002/10. 46-47. pp.
- *Magyar vadászpilóta-önkéntesek a finn–szovjet téli háborúban.* In: Magyar Szárnyak Évkönyv, 2003. 39-41. pp.

- *Porträt: Leutnant Lajos Vargha, 102. ungarische Schlachtfliegergruppe.* In: Luftwaffe im Focus. 6. (2004) 34-36. pp.
- *WM 21 Sólyom – The Hungarian Falcon.* In: Mushroom Model Magazine, 9/1 (2004) 15-17. pp.
- *Forráskritika – avagy a kutatás buktatói.* In: Magyar Szárnyak Évkönyv, 2004. 182-183. pp.
- *Haderőn kívüli repülőgépvezetői kiképzés a HMNRA debreceni kiképzőkereténél 1941.* In: Magyar Szárnyak Évkönyv, 2004. 183-186. pp.
- *Az első uriv–sztorozsevojei hídfőcsata (1942. július 18.)* (idén ősszel megjelenő tanulmány, Hadtörténelmi Közlemények)
- *The CR 42 in the Royal Hungarian Air Force* (angol nyelvű könyvfejezet egy CR 42 típuskönyvben, mely az MMP kiadónál jelenik meg 2006-ban)
- *1. Ungarische Jabostaffel* (német nyelvű könyvfejezet a német I./JG 52 alakulattörténelmi könyvében, mely a Traditionsgemeinschaft JG 52 kiadásában jelenik meg 2006-ban)