

AZ ELSŐ LÉGI HÁBORÚ MAGYARORSZÁG FELETT – 1919*

A Tanácsköztársaság harcai – nem túl örömteli – újdonságot jelentettek abból a szempontból, hogy magyar települések és az országban harcoló csapatok először szenvedtek az ellenséges repülők bombáitól és támadásaitól. A nemrég véget ért világháborúban, főleg az Osztrák–Magyar Monarchia területén, csak néhány város lakosságának kellett megtapasztalnia, hogy a frontvontól távolabb eső hátsószág is védtelenné válhat a repülőgépeknek köszönhetően.

A városok elleni légitámadás fogalma az első világháborúban elsősorban a német Zeppelin-léghajók, majd az őket felváltó „R-repülőgépek” és Gotha bombázók Nagy-Britannia elleni tömeges támadásai folytán alakult ki, illetve vált ismertté a polgári lakosság számára.¹ Természetszerűleg a nyugati front légi tevékenységéhez viszonyítva kisebb mértékben, de a Monarchia arcvonalain is előtérbe került az ellenség levegőből történő megbénításának igénye, ennek kibontakozására pedig elsősorban az olaszok ellen vívott harcok során nyílt lehetőség. Az ellenfél technikai előnyben volt, hiszen a Gianni Caproni által tervezett és gyártott hárommotoros bombázókkal szemben az osztrák–magyar repülőcsapatoknak nem volt alternatívája. Ennek ellenére a frontvonal mögött vagy mélyebben, a hátsószágban fekvő városokra mért támadások tekintetében a Habsburg Birodalom jóval megelőzte ellenfelét. Egy kimutatás szerint ugyanis míg az olaszok mintegy 254 alkalommal mértek bombatámadást az osztrák–magyar kézen lévő városokra, addig az ellenkező oldalon ez a szám 503-ra rúgott. A támadásoknak olasz részről 984 halott és 1193 sebesült áldozata volt.² A legfontosabb kikötőknél viszont az arány már kiegyenlítődött: Velencét 42 alkalommal támadta 251 repülőgép, amelynek során 1037 bomba hullott a városra, a támadásoknak 52 személy esett áldozatul és 84 megsebesült; Pola ellen 41 alkalommal intéztek légitámadást, a 391 repülőgép 677 bombát dobott le.³

A fronttól távolabb eső osztrák–magyar városok azonban a háború során biztonságban érezhették magukat. Ám ez a biztonságérzet gyorsan szertefoszlott, amikor a léghárítást kijátszva, 1918. augusztus 9-én az olasz költő-pilóta, Gabriele D’Annunzio százada élén megjelent Bécs felett, és rölapokat szórt a birodalom fővárosára.⁴ Sokat

* 1992-ben, illetve 1993-ban jelent meg Pataky Iván, Rozsos László és Sárhidi Gyula tollából egy kétkötetes mű *Légi háború Magyarország felett* címmel, amely alapját és kiindulópontját képezte a hazai repüléstörténeti kutatásoknak és publikációknak a második világháborús bombázások történetét illetően. A tanulmány e nyomvonalon haladva kívánja feleleveníteni a több mint két évtizeddel korábbi, első légitámadások történetét.

¹ Az „R-repülőgépek” kifejezés a német Riesenflugzeug, azaz „óriásrepülőgép”-eket takarta. Ezek közül a leg-híresebb a négymotoros Zeppelin-Staaken R.VI-os típus volt, amelyek bevetését a kisebb, kétmotoros Gotha G.III-V típusokkal egészítették ki. Természetesen a német többmotoros bombázógépek gyártása ennél sokkal szerteágazóbb volt (A.E.G., Friedrichshafen, Hansa-Brandenburg stb.). Az angol hadvezetés belátva a hadászati bombázás jelentőségét, a jó teljesítményű egymotoros – és ezáltal erősen korlátozott teherbírású – bombázó repülőgépek gyártásán túllépve, a Handley-Page nehézbombázók szolgálatba állításával adott választ a német kihívásra.

² *Paolo Ferrari*: *La Grande Guerra Aerea 1915–1918*. Valdagno, Edizioni Gino Rossato, 1994. 232., 241–249. o.

³ *Peter Schupita*: *Die k. u. k. Seeflieger*. Koblenz, Bernard & Graefe Verlag, 1983. 246. o.

⁴ D’Annunzio a 87^a Squadriglia (becenevén „la Serenissima”) élén tette meg a mintegy 1000 kilométeres utat, amelyből 800 kilométert ellenséges terület felett repültek. A küldetésre az egység 10 együlékes és egy kétülékes Ansaldo SVA típusú repülőgéppel indult San Pelagio repülőteréről, közülük nyolc el is érte az osztr-

mondó, hogy a K.u.k. Luftfahrtruppen csak az ezt megelőző hónapban állította fel az első és egyetlen honi légvédelmi vadászegységét, a Luftfahr-Abwehr Stationt, amelynek feladata a bécsi ipari körzetek védelme volt – az ellenfél érthető okokból jóval előbbre tartott e téren.⁵

A magyar légvédelem kiépítése

Az első világháború befejezését követően a katonai vezetés azonnal hozzálátott az önálló magyar repülőcsapatok felállításához. A szervezetrendszer kialakítása, a repülőegységek felállítása és feltöltése, a repülőipar működőképességének megőrzése, valamint a demarkációs vonal eltolódásai miatt veszélybe került repülőtereken lévő anyagok megmentése felemésztette az új vezetők és az alárendeltségükbe tartozó személyzet energiáit – hozzá kell tenni azonban, hogy az említett feladatokat általában sikeresen oldották meg. Az 1918 novembere és 1919 márciusa között működő kevés repülőalakulat elsősorban karhatalmi és propaganda tevékenységet végzett, amely az országhatárok mentén idővel egyre inkább felderítő bevetésekkel is kiegészült. Ugyanakkor egy esetleges támadásra az antant államok vagy a Monarchia utódállamai részéről nem kellett számítani, legalábbis erre utaló intézkedések nem ismertek.

Gyökeresen megváltozott viszont a helyzet a Tanácsköztársaság megalakulásával. A Hadügyi Népbiztosság 37. (légügyi) osztályának 1919. március 24-én kiadott első rendletében már számoltak az ellenséges légi támadás lehetőségével, és jelentős intézkedések megtételéről rendelkeztek az ország hatékony légvédelmének létrehozása érdekében (a legfontosabb pontok idézve):

„3. Miután bármelyik órában a délvidéki megszállott területekről kiinduló repülő támadás várható Bp. nagyobb üzemei ellen, már f. hó 22-én parancs adatott ki az illetékes katonai hatóságoknak, hogy Bp-től cca. 90 km-re délre, félkörben – Székesfehérvártól Kecskeméten át Szolnokig repülő megfigyelő állomásokat állíttassanak fel, melyek jelentéseiket egyenesen a 37. (légügyi) oszt. adják le. Ellenséges gépek támadását a budapesti rep. osztályok hárítják el.”

Majd rendelkezik a következőkről:

„4. Az összes repülőosztályok utasítatnak, hogy ha bármi okból Budapestre indítanak repülőgépet, akkor ezt a szándékukat telefonon azonnal jelentsék, hogy vakriadók elkerültessenek.

5. Egyben utasítatnak az összes rep. alakulatok, hogy ha ellenséges repülőgépeknek Bp. irányában történő közeledését észlelik, akkor észleletüket »repülő hír« jelszó bemondása mellett telefonon (...) a légügyi osztálynak azonnal jelentsék. A jelentésnek az ellenséges rep. gépek kb. típusát, számát, irányát, helyét s az időpontot kell tartalmaznia.”

rák fővárost, és a több tízezer röplap ledobása után sikeresen hazaértek. A kalandos utazásról bővebben: *Enrico Rebola: I precedenti del volo su Vienna: effettuato dalla 87^a Squadriglia S.V.A. detta la „Serenissima”.* Roma, Ufficio Storico Aeronautica, 1973.; *Guido Mattioni: Il leone su Vienna: l'avventura di D'Annunzio e degli uomini della serenissima nel ricordo di uno che c'era.* Udine, Edizioni dell'Istituto, 1981.

⁵ *Peter M. Grosz–George Haddow–Peter Schiemer: Austro-Hungarian Army Aircraft of World War One.* Mountain View, California, 1993. 553. o.

A védelmi rendszer hatékony működéséhez a rendelet szabályozta a telefonvonalak használatát és a légi összeköttetést úgy, hogy „naponta reggel 7 órától alkonyatig 1 rep. gép egy pilótával és egy megfigyelővel olyan szigorúan készültséget tartson, hogy a rep. gép a parancs vételétől számított legalább ½ órán belül felszállhasson”.⁶

A honi légvédelem, különösen pedig a főváros védelmének alapját a légvédelmi figyelő- és jelzőrendszer képezte, amelynek kiépítésére nagy figyelmet fordítottak. A fővárost két gyűrűben, egymástól 10-25 km-re lévő „megfigyelő állomások” vették körül, minden egyes állomáshoz 3-7 figyelőőrs tartozott. A külső figyelő gyűrűt Vác–Hatvan–Jászberény–Szolnok–Kiskunfélegyháza–Kiskőrös–Kalocsa–Siófok–Veszprém–Tata–Esztergom vonalon állították fel. A belső gyűrű Aszód–Nagykátá–Abony–Kecskemét–Solt–Dunaföldvár–Székesfehérvár–Bicske vonalon húzódott. Ezenkívül a fővárosban is volt néhány figyelőőrs, például a Gugger-hegyen, a Rákos-rendező pályaudvaron stb. Később a vidéki városok közül Győrnek és Füzesabonynak is külön figyelőrendszere lett.⁷

A győri megfigyelőrendszer kiépítésére csak később, 1919. június végén került sor. Június 26-án ugyanis a Légítámadást elhárító parancsnokság elrendelte a megfigyelő állomások felállítását. Egy július 1-jén keletkezett beszámoló szerint a következő helyeken hoztak létre állomásokat Győrben: Városháztorony, lőtér és Abda (Győrtől 5 km-re nyugatra). Ezenkívül egy külső megfigyelő gyűrűt létesítettek a következő állomásokkal: Komárom Újváros, Nagyigmánd, Kisbér, Bakonybánk, Bakonytamási, Pápa, Marczaltó, Szany, Csorna, Szentpéter, Magyaróvár, Ásvány(ráró?), Nagybajcs, Gönyű. Azokon az állomásokon, ahol nem volt állandó helyőrség, az állomások személyzetét toborozták – megfigyelő állomásonként kilenc főt. A jelentéshez mellékelte kérdésre, miszerint a hadműveletek beszüntetése után is folytassák-e a megfigyelést, a válasz igen volt.⁸

Ugyancsak az északi front harcainak befejeződését követően, július 9-én a Tata-Tóváros-i katonai állomásparancsnokság is jelentette a győri katonai kerületi parancsnokságnak, hogy „Tata-Tóvároson repülő megfigyelő központ, Bánhidán, Tatabányán, Naszályon, Dadon és Dunaalmáson egy-egy repülő megfigyelő állomás állíttatott fel. Ezen állomások személyzete részben a helyszínen toborzott egyénekből, részben volt katonák és altisztekből áll. A fent említett Hadügyi Népbiztossági rendelet értelmében a vidéki repülő megfigyelő állomások személyzete az ottani Direktórium révén lett volna toborozandó. Ez nem volt lehetséges, amennyiben a toborzott egyének a vörös katona kötelezőjét aláírni vonakodtak, vagy pedig csak azon feltétellel mutatkoztak hajlandónak aláírni, ha beletéteik azon pont is, hogy ők a harctérre ki nem küldhetők.

Tekintettel azon körülményre, hogy jelenleg a helyzet nyugodt főként ezen védőszezonon, és ellenséges repülőktől már tartani nem igen kell és nem is járnak, de még ezideig említésre méltó eredményt sem igen tüntettek fel, költség és ember megtakarítás szempontjából is kívánatos volna ezen osztagok feloszlátása.”⁹

⁶ Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) Magyar Tanácsköztársaság (a továbbiakban: MTK) iratai. 737/bk. 37. osz. 27. d.

⁷ *Dömötör Gergely: A fegyvernemek szerepe a Tanácsköztársaság harcaiban. Hadtörténelmi Közlemények, 1954. 3–4. sz. 348. o.*

⁸ HL MTK iratai. 435/7. hdm. 117. d.

⁹ HL MTK iratai. 200.852.a/1919. 27. d.

A megfigyelő rendszerhez képest a légvédelem már jóval kevésbé volt kiépített, mindössze a főváros védelmére jutottak légvédelmi lövegek. A légiriadó jelzésére néhány ún. jelzőlöveg szolgált, erre a célra kiselejtezett 75.M. 9 cm-es lövegeket használtak fel. Ilyen jelzőlövegek voltak a Gellért-hegyen, Gugger-hegyen, Rákos-rendező pályaudvaron és a rákosi gyakorlótéren.¹⁰ 1919 májusában megalakult a „Budapesti légítámadásokat elhárító tüzércsoport parancsnokság”, amely a kevés rendelkezésére álló üteget – lévén az egész főváros védelmére elégtelen volt – a csepeli lőszergyár védelmére összpontosította a következő beosztásban:

Budafokon	2 db 14.M. ágyú (kiegészítendő 4 lövegre)
Csepel-Csillagtelepen	2 db 14.M. ágyú (kiegészítendő 4 lövegre)
Csepel-Püskösdhalmon	4 db 5.M. tábori ágyú
Csepel-Lakihegyen	2 db 5.M. tábori ágyú (kiegészítendő 4 lövegre)

A fentiekén kívül Erzsébetfalvára terveztek egy négylöveges üteget, a tüzérszertárban 4 db 14.M. és 6 db 8 cm-es tábori ágyú, Hajmáskéren 15 db 5/8.M. löveg volt készenlétben. Hamarosan megalakították a 43. tüzérezredet öt légvédelmi üteggel, amelynél az első három üteg anyagát a fenti lövegek képezték. Bár elrendelték, hogy a budafoki állás erősítésére a csillagtelepi szakaszt oda át kell helyezni, a tüzelőállások mégis megmaradtak.¹¹

43./1. üteg Csillagtelepen	4 db 5/8.M. ágyú	4 parancsnok + 41 fő
43./2. üteg Csepel D – Lakihegyen	2 db 14.M. és 2 db 5/8.M. ágyú	4 parancsnok + 52 fő
43./3. üteg Budafokon	2 db 5/8.M. ágyú	3 parancsnok + 28 fő
43. ezredtörzs		6 parancsnok + 82 fő

A 43./4. üteg (2 löveg) Győr védelmére még szervezés alatt volt. A győri katonai vezetés már az 1919. június 13-i első légítámadást követően kérte egy „4 db légiármű elhárító lövegből” álló üteg sürgős kiutalását a városba, a két löveggel rendelkező félüteget azonban csak július 5-én, a harcok befejeződését követően indították útnak 3 tiszttel és 32 főnyi kiszolgáló személyzettel.¹²

A szintén felállítás alatt álló 43./5. üteget (4 löveg) vasúti kocsikra felszerelve kívánták alkalmazni, az üteg lövegeit később két szakaszra osztva a tiszai támadás tartamára az I. és III. hadtestnek rendelték alá, elsősorban az átkelést elősegítő tiszai hidak sértetlenségének biztosítására. Ugyanakkor a Hadsereg-parancsnokság július 23-án elrendelte az ezred 3. ütegeinek átadását és felállítását ugyancsak a Tisza-hidak védelmére.¹³

¹⁰ *Dömötör*: i. m. 349. o. Idővel valószínűleg ezeket a lövegeket is visszavonták a szolgálatból. A IV. hadtest-parancsnokság egy 1919. június 14-i parancsában ugyanis arról rendelkezett, hogy a légítámadás elhárítását szolgáló 4 db 75-ös mintájú jelzőlöveg, valamint a Citadellán felállított 2 db ugyanilyen típusú, hasznavehetetlen löveg és a hozzá való lőszer bevonandó és a Timót utcai tüzérszertárba szállítandó. HL MTK iratai. 40/hdm. 93. d.

¹¹ *Dr. Barcy Zoltán*: A magyar légvédelmi tüzérség fejlődése a Horthy korszakban. HL Tanulmánygyűjtemény 2974. 22/3. o.

¹² HL MTK iratai. 400/hdm. 117. d., 101. sz. (698. f.) 93. d.

¹³ HL MTK iratai. 462/hdm. 93. d.

Az éjjeli támadások elleni védekezés céljából fényszórókat állítottak fel a fővárosban. 1919. júniusban a Budapesti Fényszóróparancsnokság az alábbi világítóállásokat foglaltatta el osztagaival:

I. osztag a Rózsadombon	1 db 110 cm-es + 1 db 60 cm-es fényszóró
II. osztag a Halászbástyán	1 db 60 cm-es + a Nemzeti Palotánál 1 db 60 cm fényszóró
III. osztag a Citadellán	1 db 60 cm-es + 1 db 120 cm-es fényszóró

Júliusban az osztagok változáson estek át, így a következőképp festett a fényszórók elhelyezkedése:¹⁴

I. osztag a Citadellán	1 db 15.M. 120 cm-es + 1 db 60 cm-es fényszóró
II. osztag a Nemzeti Palotánál	1 db 16.M. 60 cm-es és a Halászbástyán 1 db 60 cm-es fényszóró
III. osztag a Rózsadombon	1 db 110 cm-es + 1 db 60 cm-es fényszóró
IV. osztag a Pálffy-laktanyában (rendészeti feladatra)	3 db 35 cm-es fényszóró
V. osztag a déli vasút vonalán, a 132. magassági ponton	1 db 60 cm-es fényszóró
VI. osztag Alsónémedin	3 db 35 cm-es fényszóró
VII. osztag Dunavarsányban	1 db 60 cm-es + 2 db 35 cm-es fényszóró

A frontokon harcoló csapatok légvédelmüket legtöbbször puska- vagy géppuskatűzzel látták el, a – nem túl nagy számú – légvédelmi lövegként pedig különböző mozgó vagy leginkább stabil állványra helyezett kisebb űrméretű ágyúk szolgáltak, amelyek srappell-lövedékekkel igyekeztek eltalálni a betolakodókat. A pontos célzást azonban a megfelelő műszerek hiánya eléggé megnehezítette. Ezen próbált segíteni Forbáth Ernő főhadnagy, aki az általa feltalált „ellenséges repülőgépek lelövésére a tüzéségnek összes adatokat szolgáló mérő- és vezérlőkészülékét” tervezett és ajánlott fel a Tanácsköztársaság katonai vezetésének. A találmány műszaki elvei nem ismertek, de minden bizonnyal jól működő műszer lehetett, mert 5-6 másodpercig tartó mérés után máris közölni tudta a repülőgép távolságát, magasságát, gyorsaságát, repülési irányát, a vízszintes irányban mért eltávolodását stb. A szakértői vélemények szerint a műszer 10-20 méternyi eltéréssel csaknem pontos adatokat adott, s több üteg együttes tűzvezetését is lehetővé tette.¹⁵

¹⁴ *Barcy*: i. m. 22/4. o. Megjegyzendő, hogy a júliusi felsorolásban szereplő utolsó három osztag nem légvédelmi célra, hanem az előtér megvilágítására szolgált. Az V. osztag esetében az iratok további két 35 cm-es fényszórót is említenek, az egyiket előbb az érdi vasútállomás padlásablakában, később a pályaudvartól kis-kisé délnyugatra helyezték el, míg a másikat a Dombóvár felé vezető út mentén a 147. magassági ponttól kb. 100 méterre délre. HL MTK iratai. 313/hdm., 335/hdm. 93. d.

¹⁵ *Gazsi József*: Akik a Tanácsköztársaság légtérét oltalmazták. *Repülés*, 1962. 3. sz. 6. o.

1919. június 16-án a Hadügyi Népbiztosság elrendelte, hogy „az 1. számú tábori pót-ütegtől azonnal 30 tüzért a csepeli légiármű elhárító ütegek csoportparancsnokságához indítson útba. (...) Ezek külön kísérleti szakaszt és tanfolyamot képeznek. A kirendelt embereknek más célokra való felhasználását – kísérleti és tanulmányozási munkálatokat kivéve – szigorúan megtiltom.” A Forbáth-féle készülék használatára valóban ki is képeztek egy „mérő és vezénylő osztagot”, és a műszerekkel fel is szerelték az egyik csepeli légvédelmi üteget. Bár Forbáth Ernő további kísérleteinek folytatásához minden anyagi és technikai segítséget megkapott, és javaslatainak kivitelezéséhez elegendő számú technikai személyzet is rendelkezésre állt, a további, tökéletesített példányok előállítására a szükséges optikai alkatrészek és az idő hiánya miatt nem kerülhetett sor.¹⁶

A Vörös Repülőcsapatok vadászpülő-századai

A repülőcsapatok szervezetrendszerének 1919. április–májusi kiépülésével – az 1. repülőosztály utódjaként – a mátyásföldi 8. (harci) repülőszázad lett az egyetlen vadászpülő-egység. A harci cselekmények változásával párhuzamosan természetesen az alakulat feladatai is jelentős mértékben változtak, hiszen a hadsereg elsődleges rendeltetése már az ország területének védelme volt, és nem a korábbi karhatalmi tevékenységben merült ki. A Hány László parancsnoksága alatt működő századhoz, az ún. „Hány-cirkusz”-hoz osztották be a legtöbb, világháborút túlélte vadászpilótát, aki vállalta a harcot az új kormány alatt.¹⁷ Emellett a győri 4. repülőszázad kötelékében is repült néhány vadászgép a város fontos ipari jellegére tekintettel, ezek száma általában a század gépállományának kb. felét tette ki.¹⁸ A századok vadászpülőgép-igényének kielégítéséről már az első rendeletek is tartalmaztak előírásokat a repülőgépgyárak irányába, de az üzemek közvetlenül is megkapták a részletes utasításokat. Március 27-én sürgöny érkezett az albertfalvai Magyar Repülőgépgyárhoz, hogy „...addig, míg a kisebb munkákra vonatkozó általános megrendelés a gyárhoz megérkezik, az 1. sz. védőszázad együléses gépeinek belövését és a fegyverek beépítését elősegíteni szíveskedjenek. Említett gépek

¹⁶ *Gazsi*: i. m. 6. o.

¹⁷ Troján Gyula leírása szerint a század „a cirkusz nevet pedig azért kapta, mert rendelkezésünkre bocsátottak – személy és teherkocsikból álló – teljes vonatszerelvényt, amivel az üzemképtelen repülőgépeket, üzemanyagot, műhelyeket, sátrakat és személyzetet szállították egyik telephelyről a másikra. És ez a szerelvény felpakolva mindennel, bizony nagyon hasonlított egy vonuló cirkuszhoz.” Közlekedési Múzeum Archívuma (a továbbiakban: KMA) Kézirattár. 303/966. Troján Gyula visszaemlékezései. Volt ennek az elnevezésnek azonban egy régebbi, a világháború utolsó éveire visszanyúló eredetete is. A Hány parancsnoksága alatt harcoló 42. vadászpülő-század (Flik 42/J) ugyanis a Monarchia egyik legeredményesebb ilyen jellegű alakulata volt, rengeteg kitűnő műrepülővel, és a nagyrészt magyar pilótákból álló század a híres német ász, Richthofen-hasonló „Repülő Cirkusz”-a után kapta a nevét. A Flik 42/J magyarjai pedig a Tanácsköztársaság idején a 8. repülőszázadban szolgáltak. Az 1919. május 28-i rendelet névjegyzéke alapján a következő pilóták voltak a századhoz beosztva: Hány László parancsnok, Gergye József parancsnok helyettes, Berényi Sándor, Blass Rudolf, Dózsa Adorján, Ezer Gyula, Fejes István, Hefty Frigyes, Horváth Ágoston, Hölczl Károly, Jirasek Henrik, Kassa Sándor, Keisz Géza, Kirják István, Kis-Zentai László, Klein Béla, Maier Béla, Mustos Géza, Riesz Jenő, Risztics János, Storer Viktor, Szolári István, Takács Nándor, Troján Gyula, Udvardy Nándor, Újvári László, Weldin Ferenc. HL MTK iratai. 10756/eln. 37. o. 27. d.

¹⁸ A századok megnevezésénél szándékosan nem került használatra a „vörös repülőszázad” elnevezés. Bár a fenti két rendeletben előfordul a kifejezés, a későbbi hadműveletek során keletkezett iratok szinte kivétel nélkül mellőzik ezt a jelzőt. A repülőcsapatok szervezetrendszerének változásaihoz lásd *Czirók Zoltán*: A magyar repülőcsapatok 1918–1919. évi történetéhez. *Hadtörténelmi Közlemények*, 2009. 3. sz. 603–632. o.

Budapest légi védelmére szerelendők fel mielőbb”.¹⁹ Március 26-án pedig az aszódi Lloyd Repülőgépgyárat is utasította a Hadügyi Népbiztosság, miszerint „... a repülőgépgyár birtokában lévő, még eddig fel nem szerelt repülőgépeket azonnal szerelés alá vegyék. A félkész gépeket azonnal munkába vegyék. A kész gépeket pontos leírással és jegyzékkel nálam bejelentésük”.²⁰ Mindezt még kiegészítették: „... az aszódi repülőgépgyárban lévő, még be nem repült kész Berg-gépeket az ottan beosztott pilóták a legrövidebb időn belül berepüljék. Amennyiben a repülés gyors elvégzéséhez még pilóták kirendelése szükségessé válnék, úgy ezügyileg a Hadügyi Népbiztosság 37. ügyosztály sürgönyileg megkeresendő.”²¹ A fenti előírások hatására az aszódi gyár már április 3-án válaszsürgönyt küldött, melyben tájékoztatásul közölte, hogy „A Hadügyi Népbiztosság utasítására tíz darab Berg együléses repülőgépet készítettünk el, számuk 348.12, 20, 21, 22, 23, 41, 43, 44, 45...”²²

A gépek átrepülése az egységekhez azonnal megkezdődött, a győri század például jelentette, hogy Kretz József táborig pilóta a 348.41 számú géppel április 10-én 18.00-kor megérkezett Aszódra. Nem mindenkinek sikerült azonban teljesíteni a feladatot – egy sajnálatos baleset árnyékolta be az aszódi Aviatik D.I-esek használatba vételét: Juhász Ferenc pilóta április 4-én lezuhant és életét veszítette. A hivatalos jelentés szerint a baleset 11.00-kor történt, amikor a 348.23 számú géppel repült Aszódra, de a felhős időben eltévedt, és miután Vácról újrajárt, kb. 40-50 méter magasságból a gép leadta az orrát és a földhöz csapódott.²³ Ettől az esettől eltekintve a századok, ezen belül is a mátyásföldi és a győri alakulat feltöltése sikeres volt, előbbi esetében az ellátás nem okozott különösebb nehézségeket, hiszen a repülőter szomszédságában lévő Magyar Általános Gépgyár Rt. gyártotta az ország vadászgépeinek legnagyobb részét. A 37. (légügyi) osztály ugyanakkor utasította a századokat, hogy naponta a 18.00-kor startra kész gépek számát telefonon jelentse a századok, illetve hogy aznap milyen repüléseket végeztek és másnapra milyen feladataik vannak.

¹⁹ HL MTK iratai. 1174/346. sz. 110. d.

²⁰ HL MTK iratai. 647/1919. sz. 27. d.

²¹ HL MTK iratai. 648/1919. sz. 27. d.

²² HL MTK iratai. 847/bk. – 37. oszt. 27. d.

²³ HL MTK iratai. 1.003 bk. sz. 27. d. További részletekért lásd *Aviatika*, 1919/5. sz. A harcok során a 8. repülőszázad újabb veszteségeket szenvedett. Május 27-én Fejes István Fokker D.VII-es vadászgépével egy páncélvonatot támadott Losoncnál, amikor gépfegyverének szinkronizálójára meghibásodott és átlötte a légcsavart. Fejes kényszerleszállt és fogságba esett, ahonnan a fegyverszünet megkötése után, júliusban szabadult. Gépe szinte sértetlen állapotban került a csehszlovákok kezére, a német gyártmányú, 3867 számú D.VII-est a későbbi csehszlovák légierő még hosszú ideig használta. Június 1-jén a III. hadtest frontszakaszának jobbszárnyán jelentős tüzéségi előkészítés után a gyalogság megkísérelt átkelni a Hernádon. Ennek támogatására három vadászgép indult Mezőtárkányról. A bevetés sikerét azonban beárnyékolta, hogy Hefty Frigyes megsebesült, és amikor Mezőcsát közelében már majdnem eszméletlenül landolt, átvágódott és fejre állt a gépével. A pilóta kis ápolás után ugyan rendbe jött, de számára a harcok egy időre befejeződtek. *Jan Kaše–Vladimír Pirič: Stihací letalda prvni světové války v Československu. Cheb, Svět křídél, 1994. 58. o., Hefty Frigyes: Repülőök előre. 299–306. o.*

A 8. repülőszázad gépállománya, 1919. április²⁴

IV. 28.		IV. 6 (Winkler) ²⁵
Aviatik D.I	Fokker D.VII	Fokker D.VI
92.120	93.01	2 db
92.129	3861	Fokker D.VII
348.42	3863	4 db német
Nem üzemképes:	3864	93.03
348.23	3865	93.07
Fokker D.VI	3866	93.02 (H.02)
Gépfegyver nélkül:	3867	93.08 (H.08)
04.101		
04.102		
04.103		

A győri 4. repülőszázad feladatai a Tanácsköztársaság kezdeti időszakában elsősorban propaganda tevékenységben és az elrendelt felderítések végrehajtásában merültek ki. Ez utóbbiban a vadászgépek is részt vettek néhány alkalommal, mivel egyéb harci feladat nem adódott számukra. A csehszlovák támadást követően azonban a győri egység is jobban kihasználta a fűrge Aviatik vadászgépeket, ekkor még elsősorban felderítő feladatokra.²⁶

²⁴ A fentiekén kívül a század leadott jelentései szerint április 19-én 5 db, május 7-8-án 4 db, május 14-én 8 db, május 29-én 3 db, június 15-én 8 db, július 5-én és 18-án pedig 9 db vadászgéppel rendelkezett.

²⁵ A felsorolásban szereplő, a század kötelékében repülő gépeket Winkler László április 6-i dátummal adja meg. A forrás ismeretlen, a Tanácsköztársaság irataiban nem található nyoma. A dátum viszont kérdéses. Nehezen hihető, hogy a február 2-i állományt, amely jórészt megegyezik az április 28-ival, átmenetileg szinte teljesen kicserélték. Ráadásul a listában szereplő, magyar gyártmányú Fokker D.VII-esek időben is később kerültek a századhoz, mint akár a német Fokker D.VI és D.VII, valamint a magyar Aviatik D.I-esek. Az állomány valamikor májusban egyeztetett a listában felsoroltakkal (Hefty Frigyes június 1-jén zuhant le a 93.07-essel – lásd alább).

²⁶ 1919. május 20-án például Bráth Péter startolt 9.55-kor a 92.122 számú géppel, és Galánta térségében végzett felderítése után 10.35-kor landolt; ugyanaznap Schwarz József repült Komárom–Érsekújvár térségébe információt gyűjteni a 92.127-essel. Május 21-én Schnepf István, 22-én Endresz György századparancsnok és Kretz József, 29-én és 31-én pedig újfent Schnepf használta a század együléseit felderítésre, az útirány minden alkalommal Pozsony vagy Komárom térsége volt. A egység pilótái közül a következők teljesítettek még vadász-bevetéseket: Gergye József ideiglenes parancsnok, Maier József parancsnokhelyettes, Györfly Kornél, Iványi József, Kindernay Pál, Kolba Árpád. HL MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 201.985 L. ü. 28. d.

A 4. repülőszázad Aviatik D.I vadászgépei, 1919. május–július27

IV. 19	V. 6	V. 8	VI. 1	VI. 5	VI. 8	VI. 9.	VII. 31.
92.148	348.45	348.41	92.122	92.122	92.122	92.122	92.123
	348.46	348.45	92.127	92.127	92.127	92.127	92.127
			92.133	92.133		92.133	92.133
			348.45	348.45			

E két repülőszázad volt elsősorban hivatott a betolakodó repülőgépeket elfogni, de ahogy a későbbiekben látható lesz, a vörös csillagos felderítőgépek sem futamodtak meg, ha ellenséges repülőgéppel találkoztak, sőt esetenként támadólag is felléptek.²⁸ Mindez azt mutatja, hogy a harcedzett magyar repülők felszerelésüket és repülőtudásukat is maximálisan alkalmasnak tartották arra, hogy a légi fölényt kivívják, motivációból pedig ugyancsak nem szenvedtek hiányt. Természetesen a légi tevékenység és a szemben álló repülő erők mérete, valamint az egyéb körülmények felettébb korlátozott számú érintkezési lehetőséget nyújtottak az ellenséges repülőekkel, így légi harc is csak kevés alkalommal alakulhatott ki a frontvonalak közelében.

A harcok során ugyanakkor egy újabb harci alakulat felállítása is kívánatossá vált. 1919. június 21-én a Hadsereg-főparancsnokság a következő rendeletet küldte meg a Repülőcsapat Parancsnokságnak: „Budapest védelmére a 10. számú harci repülőszázad sürgősen felállítandó és pedig Mátyásföldön. Ezen századot – taktikai alkalmazását illetően – a IV. hadtestnek rendelem alá. Különben mint a többi repülőszázad a repülőcsapat parancsnokság útján a Hadsereg-parancsnokságnak marad alárendelve.”

A légügyi osztály a rendelethez egy előterjesztést csatolt:

„I. A Vörös Repülőcsapatok hadrakelt alakulatai közt a 8. számú század harci repülőszázad, amelynek állománya 25 gépből álló felszereléshez állapított meg. Az eddigi tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy ekkora gépállomány belátható időn belül az anyaghiány miatt nem lesz elérhető, és a századnak eddig átlag 6-9 gépe volt mindig. Ha már most a Hadsereg-főparancsnokság hozzájárulását adná ahhoz, hogy a harci századok 25 helyett 12 gépre rendszeresíttessenek, ezzel a 10. század egyszerre fel lehetne állítható a 8. század felszabaduló legénységéből. Eléretnek továbbá az is, hogy a 10. század felállítása a kincstárt jóformán semmivel se terhelné meg, mert nem volna szükséges – néhány mesterembertől eltekintve – új személyzet felvétele.

II. A 10. század állomáshelyéül Mátyásföld nem jöhet tekintetbe, mert ott a kiképző század állíttatik fel, és ennek nyugodt és eredményes üzeme csak úgy biztosítható, ha Mátyásföldre más alakulatot nem helyezünk. (...) Ha a Hadsereg-főparancsnokság valamely budapesti (kétüléses) századot Szombathelyre helyezné át, akkor a 10. század Albertfalván, Rákoson vagy Gödöllőn el lehetne helyezhető, és a szombathelyi felszerelt repülőtér se maradna kihasználatlanul.”²⁹

²⁷ A fentiekben kívül a századnak április 21-én 1 db, április 23-án 0 db, május 3-án 2 db, május 29-én 4 db, június 2-án 2 db vadászgépe volt.

²⁸ A szemben álló repülőcsapatok kialakulása, felépítés és ereje már egy korábbi írásban részletesebben bemutatásra került (lásd a 19. számú lábjegyzetet).

²⁹ HL MTK iratai. 1537/1919. 27. d.

A 10. (harci) repülőszázadot végül Rákoson állították fel, és a román bevonulás idején nyolc (egy másik adat szerint kilenc) Aviatik D.I vadászgéppel bírt. A személyzetről és a század esetleges bevetéseiről azonban közelebbiek nem ismertek.

Bár a harcok során a vadászrepülőgépek alkalmazása elsősorban a 4. és 8. (harci) repülőszázad tevékenységében merült ki, a többi századhoz is érkeztek együléses gépek. Alkalmazásukról minimális adat maradt fenn, harci bevetéseket szinte kizárólag a 3. repülőszázad hajtott végre, elsősorban az ellenséges csapatok alacsony támadásából vették ki részüket. Érdemes megemlíteni, hogy míg az első időszakban az Aviatik D.I típusból utaltak ki ezen egységek részére gépeket, addig június és főleg július hónapokban a magyar gyártású Fokker D.VII és ennek kétüléses verziója, a Fokker C.I típusból is kaptak a frontvonalban szolgáló alakulatok, amint azt a fennmaradt fényképek bizonyítják.

*A felderítő és kiképző századok állományában szereplő
Aviatik D.I vadászrepülőgépek³⁰*

	V. 8	V. 14	V. 26	VI. 1	VI. 5	VI. ?	VI. 9.	VI. 26.
1. rep. szd.	348.??				92.131 92.132*	92.131 92.132	92.131 92.132	
3. rep. szd.			92.92* 92.115*	92.115	92.115 92.118*	92.118		92.118
5. rep. szd.		348.51☒						
kk. szd.					92.126			

* javítás alatt

☒ géppuska nélkül

A támadók eszközei és lehetőségei

A magyar légvédelemnek román, csehszlovák és az utóbbiak megsegítésére érkező francia repülőgépekkel kellett felvenni a harcot.³¹ Közülük a legkisebb veszélyt a románok jelentették, elsősorban a rendelkezésükre álló kisszámú gép miatt. A Grupul 5 Aviatie (5. repülőosztály), amely 1919. február 1-jétől Nagyszebenben működött, alárendeltségébe mindössze három repülőszázad tartozott, amelyek a Tiszántúl kiürítését követően a következő állomáshelyekről teljesítették bevetéseiket:

³⁰ A fentiekén kívül az 1. repülőszázadnak május 3-án 1 db, 14-én 1 db leszerelve, június 2-án 2 db vadászgépe volt; a szombathelyi kiképző század május 29-én 1 db, június 1-én 2 db, 2-án 1 db vadászgéppel bírt. Egy Üveges József által készített fényképen 3 Aviatik D.I és 3 Fokker D.VII – vegyesen német és MÁG-gyártású – vadászgép, valamint két felderítőgép látható a rákosi repülőtéren, kérdéses, hogy ez a 3. repülőszázad állományáról, vagy már a 10. (harci) repülőszázad létrehozása után készült-e. Július 11-én a 6. repülőszázad jelezte igényét három harci repülőgépre, ebből július 20-án egy „Berg” megérkezett. Az 1. repülőszázad birtokában május 8-án lévő vadászgép sorozatszáma valószínűleg 348.20 volt.

³¹ A környező államok repülőcsapatainak kiépítéséről egy korábbi tanulmányban már esett szó. Lásd a 18. számú lábjegyzetet! Az ellenséges repülőcsapatok magyarországi tevékenységének összegzése több szempontból is nehézségekre ütközik. Míg a franciák és csehszlovákok esetében az általuk végrehajtott támadások mennyisége hozzávetőlegesen megadható, addig a román légi támadásokról még csak megközelítő adat sem ismert. Hasonló a helyzet a ledobott bombák mennyiségével is, a korabeli jelentések ezekről nem számoltak be.

Escadrila S.2 (később B.2) – Békéscsaba

Escadrila N.7 – Nagyvárad

Escadrila S.12 – Debrecen

A századok Sopwith ½ Strutter felderítő-, valamint Nieuport 17 és 23 típusú vadászgépekkel rendelkeztek, de a harcok során a századoknál lévő, bevethető repülőgépek összes mennyisége még a tartalékba helyezett ún. „raktár-század” állományával sem érte el soha a húszat.³² Ráadásul ezek mintegy fele vadászgép volt, amelyek legfeljebb a felvonuló magyar csapatokat tudták géppuskatüzükkel támadni. A felderítőgépek bombatámadásra csak kevésbé voltak alkalmasak, a román repülőgépek pedig a jelentős igénybevétel során olyan gyorsan elhasználódtak, hogy a katonai vezetés kénytelen volt egyre nagyobb számban zsákmányolt magyar gépeket hadrendbe állítani (Brandenburg C.I, LVG C.VI, UFAG C.I felderítő- és Fokker D.VII vadászgépeket). Július 20-án, amikor a tiszai harcok újra fellángoltak, az 5. repülőosztály hét felderítő és tíz vadászgéppel rendelkezett, amelyből nyolc zsákmányolt típusú volt, míg további három, románok megszállta területen kényszerleszállt gépet is hadrendbe állítottak.

A francia Dunai Hadsereggel folytatott tárgyalások eredményeképp a román repülőcsapatok 20 Breguet 14B-2 típusú bombázógépet kaptak, amelyek közül az első példányok ugyancsak júliusban érkeztek a frontra. A légitámadások kivitelezésére valóban alkalmas típusból azonban mindössze kettő (a 12463. és 12555. számú) teljesíthetett bevetéseket, mivel a hátországból indított nyolc példány közül a rossz időjárás és a román pilóták hiányosságai miatt hat kényszerleszállást végzett az átrepülések során.³³

Román kimutatások szerint az 5. repülőosztály repülőgépei 1919. február 1. és július 28. között 399 órát töltöttek a levegőben, ez a hevesebb harcok idején akár napi 10-15 bevetést is jelentett, amelyek jelentős része felderítő repülés volt. A felderítő és futárfeladatokon kívül azonban számos esetben végeztek alacsonytámadásokat, elsősorban megerősített ellenséges objektumok, útegek és erőcsoportosulások ellen, nyílt városok csak ritkán szerepeltek a célpontjaik között.³⁴

A román 5. repülőosztály gépállománya 1919. május–augusztus

		1919. május vége		1919. június		1919. aug. 4.
		Bevethető	Javítás alatt	Bevethető	Javítás alatt	Bevethető
Esc. S.2	feld.	Sopwith Str. 5089 8761		Sopwith Str. 8761	LVG C.VI 146.40(?)	
	vad.		Nieuport 5037	Nieuport 4026		

³² Valeriu Avram: A román V. repülőosztály 1919-es tevékenysége Magyarország felett. *Aero História*, 1992. október. 34. o.

³³ Uo. 38–39. o.

³⁴ Bernád Dénes: A Román Királyi Légierő első magyarországi hadjárata. 2. rész Tiszántúl, 1919. április–július. *Aero História*, 1991. augusztus. 34. o.; 3. rész A Duna–Tisza köze, majd Budapest 1919. július–augusztus. *Aero História*, 1991. augusztus. 43. o.

		1919. május vége		1919. június		1919. aug. 4.
		Bevethető	Javítás alatt	Bevethető	Javítás alatt	Bevethető
Esc. N.7	feld.	Sopwith Str. 6012		LVG C.VI 7791/18	H.-Brand. C.I 169.192	H.-Brand. C.I 1 db
	vad.	Nieuport 3274 4019 4026 5046		Nieuport 4019		Nieuport 1 db
Esc. S.12	feld.	Sopwith Str. 6004	Sopwith Str. 5075	Sopwith Str. 5089	Sopwith Str. 6004	Sopwith Str. 1 db
	vad.	Nieuport 5075			Nieuport 3024	Nieuport 3 db
„Raktár” század	feld.	Farman F.40 2780 Sopwith Str. 5081 UFAG C.I 161.156	Sopwith Str. 5080	UFAG C.I 161.155	Sopwith Str. 5081 Összeszerelés alatt: UFAG C.I 161.158 H.-Brand. C.I 169.185	
	vad.			Fokker D.VII 7606/18		

A csehszlovák repülőcsapatok nem rendelkeztek a románokénál nagyobb erővel, a magyar városok lakossága mégis jóval több alkalommal szenvedett a két csehszlovák repülőszázad gépeitől. Az 1. polni letecká setnina (1. tábori repülőszázad) 1919. május 4-től a Pozsony melletti Pezinok repteréről teljesítette bevetéseit, egy különítmény pedig május utolsó napjaiban Losonc (ma: Lučenec, Szlovákia) melletti ideiglenes felszállóhelyéről repült a front fölé. Az egység parancsnokává május 17-től Oldřich H. Betka kapitányt nevezték ki, és maga az alakulat is ezen a napon hajtotta végre első bevetését új állomáshelyéről. A század repülőgép-állománya jórészt osztrák–magyar gyártmányú gépekből állt, de összességében elég vegyes képet mutattak a hangárok, amelyek viszont gyorsan megürültek. A pilóták ugyanis kellő tapasztalat hiányában egymás után törték össze az értékes gépeket, így május végére elérték, hogy alig maradt bevethető repülőgépük. A hátszorból érkezett utánpótlás segítségével újra feltöltötték a századot, de az egység bevethető gépeinek száma így sem emelkedett soha öt fölé. Emellett igyekeztek a pilóták összetételén is javítani, a kevés gyakorlattal rendelkező repülőket továbbképzésre küldték Prágába, és a tapasztaltabbakra bízta a feladatok teljesítését. A század legjobb-jait viszont így is nélkülözniük kellett, mivel őket ekkor Franciaországban képezték át az ottani típusokra – hiszen később ezekkel kívánták felszerelni a csehszlovák repülőcsapatokat. A harcok során az alakulat az északnyugati légtérben látta el feladatait, amelyek elsősorban a felderítésre irányultak, júniusban pedig a Léva körüli harcokban igyekezett

hasznossá tenni magát a század. Május 17. és június 23. között az egység 26 bevetést repült, ebből 19 felderítő, kettő propaganda és öt bombázó repülés volt – utóbbiakat június 13–23. között teljesítették, és mindegyik során Lévát támadták.³⁵

A 2. polni letecká setnina (2. tábori repülőszázad) még ennél is alacsonyabb harcértekekkel bírt. A század 1919. április 12-én érkezett a kassai repülőterre és április 23-án repülte első bevetését, a rossz időjárás miatt azonban csak korlátozott mennyiségű repülést tudtak teljesíteni. A Josef Pospíšil parancsnoksága alatt álló egység kettő-négy bevethető gépe elsősorban a Putnok–Miskolc–Čop térségben tevékenykedett és a Miskolc környéki harcokból a lehetőségeikhez képest maximálisan kivette részét. Kassa magyar kézre kerülésekor az alakulat Spišská Nová Vesbe költözött. Bár a május 23. és június 18. közötti időszakból mindössze öt akciójukról vannak pontos adatok, annyi ismert, hogy a szlovákiai harcok során összesen 33 bevetést repültek.³⁶ A csehszlovák repülőszázadokról általánosságban elmondható, hogy a románokhoz hasonlóan nem rendelkeztek kimondottan bombázó repülőgépekkel. A felderítőgépeik nyilvánvalóan alacsony bombaterhelést bírtak, támadásaikat a Monarchiában rendszeresített és gyártott 10-20 kilogrammos bombákkal, manuálisan, vagyis a megfigyelő által kézzel kidobva végezték. A gépek szinte kivétel nélkül egyesével hajtották végre akcióikat, vadászvédelem nélkül.

A csehszlovák repülőszázadok gépállománya 1919. május–június

	V. 27.	VI. 4.	VI. 9.	VI. 17.
1. letecká setnina	H-Brand. C.I 27.88 169.99 LVG C.VI 4869/18	Anatra Anasal DS 010.106 010.122* H-Brand. C.I 27.64 27.88 LVG C.VI 4869/18	H-Brand. C.I 27.64 27.88 129.18 Ansaldo SVA 10 128/68	H-Brand. C.I 27.64 129.18

	V. 23.	V. 27.	VI. 9.	VI. 17.
2. letecká setnina	H-Brand. C.I 27.19 27.61	H-Brand. C.I 27.19 Lloyd C.V 46.34 Phönix C.I 121.50	H-Brand. C.I 26.39 27.12 Phönix C.I 121.50	H-Brand. C.I 26.39 27.12 369.178 Phönix C.I 121.50

*A repülőgép gyenge motorja miatt harci bevetésre nem volt alkalmas

³⁵ Jan Kaše–Petr Lukeš: 1. polni letecká setnina. (a továbbiakban: 1. pol. let. set.) *LK Specál*, Nr. 10. 2008. 26–29. o.

³⁶ Jan Kaše–Petr Lukeš: 2. polni letecká setnina. (a továbbiakban: 2. pol. let. set.) uo. 33–40. o.

A legkomolyabb potenciállal a Georges Marcel Lachmann kapitány vezetése alatt álló francia Escadrille Br.590 bírt, amely 1919. április elején érkezett Csehszlovákiába, és az ezt követő két hónap során került sor az alakulat felszerelésére. Június 6-án a század egy részét – öt Breguet Bre.14A2 típusú bombázó- és egy SPAD S.XIII C.1 típusú vadászgéppel – áthelyezték a Pozsony melletti Pozsonyszőlős (ma: Vajnory) repülőterére. A válasz, hogy miért nem küldtek a franciák több repülőgépet a szlovák területekre, nagyon egyszerű: mindössze hét pilótájuk volt, a csehszlovák légierőben pedig egyetlen olyan, aki képes volt vezetni a francia bombázót. Ennél is súlyosabb hiányt volt kénytelen elviselni a század megfigyelők terén, ugyanis egyetlen saját megfigyelővel bírtak. A helyzet javítására a Monarchiában kiképzett, csehszlovák megfigyelők látták el a feladatokat, földi célpontok elleni támadások esetén pedig francia szerelők álltak a géppuska mögé – mivel gépfegyvert kezelő személyzet sem állt rendelkezésre.³⁷ Az alakulat hatékonyságát tovább rontotta, hogy a francia bombázók felfüggesztési pontjaira nem illettek a rendelkezésre álló, osztrák–magyar szabvány alapján gyártott 10-20 kilogramm súlyú bombák, ezért azokat a megfigyelőnek a padlón kellett tárolni és kézzel kidobni őket a gépből. Mindezen nehézségek ellenére az egység nagyon hatékony munkát végzett a csehszlovák hadsereg Érsekújvár (ma: Nové Zámky, Szlovákia), Komárom és Léva (ma: Levice, Szlovákia) térségében vívott harcai során. Feladata elsősorban a csehszlovák 7. hadosztály számára történő felderítés volt, különösen miután a katonai vezetés rájött, hogy nem kell tartani egy Pozsony (ma: Bratislava, Szlovákia) elleni légi támadástól, így a védelemre szánt repülőgépeket máshol tudták alkalmazni.

Alig kezdte meg a század tevékenységét, amikor Lachmann kapitányt kinevezték a nyugat-szlovákiai légierő parancsnokává, ez azt jelentette, hogy az 1. letecká setnina is a parancsnoksága alá tartozott. Az Escadrille Br.590 élére ekkor Roussin hadnagy került. Június 12-én két Salmson 2A2 és egy SPAD S.XIII típusú gép érkezett további erősítésként Pozsonyszőlősre,³⁸ de az alakulat több más repülőteret – Felbár (ma: Horný Bar), Nemesócsa (ma: Zemianská Olča), Nyitra (ma: Nitra) – is használt a harcok során. Június 6–24. között a század több mint 100 harci bevetést hajtott végre, közülük 41 felderítő, 63 felderítő-bombázó, 2 bombázó bevetést.³⁹ Ezzel pedig messze a leghatékonyabb repülőalakulata volt az ellenséges repülőerőknek.

Légi események a keleti fronton

Az 1919. április 16-án megindított román támadást követően gyakorlatilag felső irányítás nélkül, rendszertelenül folyt a vörös csapatok visszavonulása. Május 1-jére a román királyi hadsereg mindenütt elérte a Tisza vonalát, és ezzel befejezettnek tekintette

³⁷ A francia megfigyelő Gileux hadnagy, a csehek Robert Ellner kapitány, Gustav Geyer és Josef Hamšík hadnagyok voltak. Az egyetlen francia géppuskás, Viktor Adam mellett a következő szerelők vettek részt bevetéseken: Louis Montgardien, Raymond Coutem, Henri Comboul.

³⁸ A francia század állományát eredetileg 12 Breguet 14A2 bombázó (8277, 8288, 9052, 9068, 9115, 9116, 9117, 9119, 9120, 9121, 9122 és 9124 sorozatszámokkal) és kettő SPAD XIIC.1 vadászgép (10274, 10279) alkotta. Ezt bővítették ki a két Salmson 2A2 felderítő-bombázó (4351, 4381) és egy SPAD XIIC.1 vadászgéppel (11260).

³⁹ *Kaše Pirič*: i. m. 12–15. o.; *Jan Kaše–Petr Lukeš*: Escadrille Br.590 v boji. (a továbbiakban: Esc. Br.590) *LK Speciál*, Nr. 10. 2008. 6–23. o.

hatalmi aspirációit Magyarország irányába – főleg miután Párizsban az amerikai és angol kormányfő elítélte a románoknak a békekonferencia jóváhagyása nélkül indított támadását. De az április 24-én megindított csehszlovák támadás következtében északon is egyre nehezebb helyzet alakult ki, május 2-án elveszett Miskolc a magyarok számára, és csak május elején, a Salgótarján környéki csaták során sikerült megállítani északi szomszédunk csapatainak előrenyomulását, igaz, május 19-ére a város helyzete kritikussá vált. Mivel az antant korábbra várt déli támadása elmaradt, a megerősített III. hadtest május 15-én parancsot kapott Miskolc visszafoglalására, amely kiemelt jelentőséggel bírt két okból is: egyrészt Miskolc volt a Tanácsköztársaság egyik legnagyobb ipari és ezen belül hadiipari bázisa, másrészt a város felszabadítása, mint az északi hadjárat kezdete, a cseh és román csapatok egyesülésének megakadályozását szolgálta (majd az ellenséges gyűrű áttörése után az orosz Vörös Hadsereggel kívántak kapcsolatot teremteni). Május 20-án a kora reggeli órákban indították meg támadásukat a magyar csapatok, másnap pedig Miskolc újra magyar kézre került. A Vörös Hadsereg sikereit azonban már a románok sem nézhetek ölbe tett kézzel, és május 23-án átkelve a Tisza északi szakaszán és a csehszlovákokkal együtt ellencsapást indítottak Miskolc elfoglalására – ezzel kezdetét vette a második miskolci csata – a három irányból indított ellentámadást azonban a magyar csapatok sikerrel hátrították el.⁴⁰

E harcokkal párhuzamosan, 1919 májusának második felétől jelentősen megnőtt az ellenséges repülők tevékenysége, és a román, valamint csehszlovák repülők egyre sűrűbben támadtak stratégiai célpontokat. Ezek hatékonysága azonban a rendelkezésre álló repülőgépek és azok teljesítménye következtében csak korlátozott lehetett. A román felderítő repülőgépek bevetéseik során szinte minden alkalommal gyalogsági fegyverek tüzevel voltak kénytelenek szembesülni. Egy román pilóta, Emanoil Ionescu főhadnagy már április 24-én alacsonytámadást intézett a nagyszalontai (ma: Salonta, Románia) repülőter ellen, de a 20 kilogrammos bombáival nem okozott komoly károkat. Az első légi ütközetre május 19-ig kellett várni. Aznap hajnalban a román Vlad főhadnagy és megfigyelője, Ioan Sava hadnagy a 8761. számú Sopwith 1 ½ Strutter fedélzetén indult Cegléd–Kecskemét–Csongrád térségébe felderítő repülésre. 6.10-kor egy magyar repülőgép jelent meg, és Törökszentmiklós térségében, a Tiszától nyugatra kemény légi harc bontakozott ki köztük. A román gép második rácsapása folytán a magyar repülőgép Jászberény felett végzetes találatot kapott, és Zagyvarékas (más források szerint Besenyszög) mellett zuhant le – az áldozatok kiléte nem ismert.⁴¹

Az első ismert eset, amikor a szemben álló erők repülőgépe egy magyar várost támadott, május 22-én történt. A jelentés szerint reggel 8.00-kor egy ellenséges gép Miskolc vasúti állomására dobott egy bombát.⁴² Ezt követően majdnem naponta – akár többször is – megjelentek a kokárdás repülőgépek, velük szemben időnként sikereket is elért a rögtönzött magyar légvédelem. Május 23-án például a 2. polni letecká setnina 27.61 jelű Hansa-Brandenburg C.I gépe Miskolc környékén egy magyar páncélvonatot támadott, amikor légelhárító ágyú lövedéke találta el. Az erősen megrongálódott gépnek nagy ne-

⁴⁰ Magyarország hadtörténete. (Főszerk. *Liptai Ervin.*) II. k. Budapest, 1985. 229–231. o.; *Bogár Károly*: A miskolci csata és jelentősége a Tanácsköztársaság harcaiban. Borsodi Levéltári Évkönyv, 1980/3. 202–203. o.

⁴¹ *Bernád*: i. m. 2. rész. 33. o.; *Avram*: i. m. 37–39. o.

⁴² HL MTK iratai. 520/202 hdm. 81. d.

hézségek árán sikerült visszavergődni a saját vonalak mögé, ahol lezuhant, személyzete, Oskar Vyržný őrmester pilóta és Ilja Svoboda főhadnagy megfigyelő súlyosan megsérült.⁴³ Május 24-én 6.45-kor egy déli irányból jövő – valószínűleg román – repülőgép a füzesabonyi pályaudvart bombázta, egy ott lévő kórházvonal két kocsját felgyújtotta, egy vasutas meghalt, az MTI jelentése szerint azonban a támadásnak további áldozatai is voltak: egy cseh hadifogoly meghalt, három könnyen, egy súlyosan megsebesült.⁴⁴ Még ugyanezen a napon kérte az 5. hadosztály, hogy az egyes állomásokon elhelyezett elhárító osztagokat a hadsereg-parancsnokság szerelje fel távcsövekkel, valamint Füzesabony állomásra kettő elhárító ágyú felállítását a szükséges személyzettel.⁴⁵

Miskolc városát a legsúlyosabb légitámadás május 25-én érte, amelyről a helyi sajtó részletesen beszámolt: „A repülő reggel 9 óra után jelent meg a város felett és 9 óra 15 perckor dobott le egy bombát – 1-2 perc különbséggel – a Batthyány utcán. Az utóbbi bomba nem tett komoly kárt, mindössze az egyik ház ablakai törtek be. A Hunyadi utcán ledobott bomba már – sajnos – emberéleteket pusztított el. A bomba a villamos vágány mellett esett egy gesztenyefára, amelynek koronáját letépve, a földre zuhant és ott robbant fel. A földben egy méteres üreget vágott. A robbanás helyétől mintegy 30-35 lépésre haladt az úton Löwinger Lajos 24 éves miskolci lakos, kinek a bombaszilánk koponyáját szétrombolta. A szerencsétlen ember nyomban meghalt. A robbanás helyétől mintegy 30 lépésre Sik István nagykátai illetőségű egyén állt egy ház kapuja előtt. Mikor a repülő a bombát levetette, megfordult és be akart szaladni az udvarba. Bekiáltott az udvarban lévőkhöz: »Szaladjanak be, mert bombát dobnak!« A következő pillanatban összeesett. Egy bombaszilánk a hátába fúródott és nyomban megölte. Schwarz Sándor 15 éves fiú olyan súlyos sérüléseket szenvedett a szétrepülő szilánkoktól, hogy a kórházba való szállítása közben halt meg. – Súlyos sérülést szenvedett a fején Soós Károly főerdőmérnök, aki éppen lakásának az ablakán a redőnyt engedte fel, mikor a robbanás történt. Weinberger Sándor 13 éves fiú a fején és lábán szenvedett súlyosabb sérüléseket. Ezenkívül még nyolc-tizen sérültek meg könnyebben.»⁴⁶

A bombavető kiléte kérdéses, bár ismert, hogy a 2. letecká setnina egyik gépe aznap felderítő repülést végzett, többek között Miskolc körzetében. A 27.19 jelű Hansa-Brandenburg C.I-es repülőgépet Josef Pospíšil főhadnagy pilótával és Vladimír Braun főhadnagy megfigyelővel a fedélzetén bevetésük során Miskolc felett váratlanul lövedékek találták el. A támadás egy „bolsevik Phönix típusú gépről” jött, de a megfigyelőgéppuska tüzeinek fedezete alatt sikerült elmenekülniük.⁴⁷

⁴³ *Kaše–Pirič*: i. m. 6. o.; *Kaše–Lukeš*: 2. pol. let. set. 33–34., 36. o.; *Jiří Rajlich–Jiří Sehnal*: Československé letectvo 1918–1924. Praha, 1992. 27. o.

⁴⁴ HL MTK iratai. 523/4. hdm. 41. sz. 82. d.; *Győri Hírlap*, 120. sz. 1919. május 27. 1. o.

⁴⁵ HL MTK iratai. 524/17. hdm. 51. d.

⁴⁶ A hivatalos jelentés a Miskolcz elleni repülőtámadásról. *Miskolci Napló*, 1919. május 29. 2. o. A korabeli sajtó egy másik cikke az MTI jelentésére hivatkozva öt halottról és nyolc súlyos sérültről tesz említést. Tiltakozás a Miskolcz elleni repülőtámadások miatt. *Reggeli Hírlap*, 1919. május 27. 1. o. A miskolci halotti anyakönyvekben mindössze két halott szerepel: Löwinger Lajos 24 éves vízvezeték-szerelő és Swartz Sándor 14 éves tanuló. Mindketten miskolci lakosok és haláluk okaként gránátsérülést jelöltek meg. Borsod–Abaúj–Zemplén Megyei Levéltár (a továbbiakban: BAZ ML) Miskolc I. anyakönyvi kerület halotti anyakönyveinek másodpéldányai. XXXIII-1/a. 208/31. 697, 699/1919.

⁴⁷ *Kaše–Lukeš*: i. m. 36–37. o.

Az ellenséges repülőgépek elhárítására a 8. (harci) repülőszázadot kívánták áthelyezni a front közelébe. Bár a századot már május 16-án a III. hadtest parancsnoksága alá helyezték, két nappal később a hadtesttel közölték: „Közbejött technikai akadályok miatt a 8. rep. szd. a hadtestparancsnokság rendelkezésére egyelőre nem bocsátható. Amint a század harckész állapotba kerül, erről a hadtestparancsnokságot értesítem.”⁴⁸ Május 25-én a gödöllői parancsnokságot táviratilag utasították, hogy „a 8. repülőszázad lehetőleg még 26-án a III. hadtestparancsnokság rendelkezésére Füzesabony és Mezőkövesd védelmére egy 3 gépből álló detachment-et küldjön a 7. repülőszázad repülőterére”. Az előírás szerint „a 8. repülőszázad által minden megteendő, hogy a hadsereg-tartalék környéke ellenséges légi támadás ellen megvédessék”.⁴⁹ Különösen fontos volt ez azért is, hiszen a katonai vezetés nagyszabású északi támadást tervezett május 30-tól, nem volt tehát mindegy a csapatok védelme és az ellenséges felderítő gépek távoltartása. A különítmény – Újvári László, Hefty Frigyes és Keisz Géza pilótákkal – áttelepülésére végül csak 28-án került sor, Keisz Géza pedig már másnap levegőbe emelkedett a mezőtárkányi repülőtérről egy Mezőkövesd térségébe berepülő ellenséges repülőgép elhárítására, míg a Sajó torkolatánál támadó gyalogság támogatására az egész különítmény startolt a nap folyamán.

Május 30-án Miloš Šmahel szakaszvezető pilóta és Vladimír Braun főhadnagy megfigyelő, a 2. letecká setnina repülői a 27.19-es „Brandi” fedélzetén Miskolcot bombázták. Út közben találtak három magyar UFAG C.I felderítővel, de azok nem támadtak. Másnap már reggel 5.00-kor újabb ellenséges repülőátadás érte Miskolcot, saját harci repülőink viszont nem tudtak beavatkozni, mivel felderítőúton voltak. Délután, 17.25-kor ismét ellenséges gép jelent meg Szerencs felől Felsőzsolca–Miskolc felett, elhárítására azonban már Újvári László is a levegőbe emelkedett.⁵⁰ Június 1-jén viszont az Ivan Žarskij őrmester által vezetett 46.34-es Lloyd C.V felderítő – Josef Novák hadnagy megfigyelővel a 2. letecká setninától – és egy magyar UFAG C.I-es felderítőgép között légi harc bontakozott ki, ám a csehszlovák gépnek nagyobb sebessége révén sikerült elmenekülnie.

Az események ezt követően a magyar csapatok számára alakultak kedvezőbben, és a frontvonal folyamatosan északabbra tolódott. A gyalogság támogatására a 8. repülőszázadtól június 2–3-án további négy pilóta, Hány László századparancsnok vezetésével Takács Nándor, Udvardy Nándor és Kasza Sándor érkezett Mezőtárkányra, majd mindannyian áttelepültek Miskolcra és innen teljesítették feladataikat június elején.⁵¹ A 2. letecká setnina június 1-jén arról tett jelentést, hogy bár a magyar túlerővel szemben

⁴⁸ HL MTK iratai. 516/202, 518/201 hdm. 110. d.

⁴⁹ HL MTK iratai. 527/16. hdm. 99. sz. 82. d.

⁵⁰ HL MTK iratai. 531/1, 531/16 hdm. 82. d.

⁵¹ A hivatalos iratok – köztük a Légügyi hivatal repülési kimutatásai – szerint a század Miskolcra költözött át, ugyanerről számol be Újvári László is önéletrajzában. Ugyanakkor Hefty Frigyes és Troján Gyula Ongát jelöli meg az új állomáshelyként. Miután a hivatalos állományjelentések minden Ongán települt század esetében Miskolcot említik, így ezek nem mérvadóak. A Sajó túlsópartján lévő miskolci repülőtér 1919-es működéséről egyelőre nem került elő perdöntő bizonyíték. Troján Gyula viszont 1923–1927 között itt szolgált, így az ő nyilatkozatai, amelyben megkülönbözteti a miskolci és ongai repülőtereket, hitelesnek tekinthetőek – ahogy egyéb, a visszaemlékezéseiben foglalt események is alátámaszthatóak más levéltári forrásokkal. HL Akvi 1893/1805. Újvári László szds. tisztí anyakönyve; Közlekedési Múzeum Archívuma, Kézírtár. 303/966. Troján Gyula visszaemlékezései.

vissza kellett vonulniuk mintegy 40 kilométert, eddig nagyon eredményesen és hatékonyan repültek, és 41 bombát dobtak le Miskolc városára.⁵²

Június 5-én újabb légi harc alakult ki a front felett, ezúttal román–magyar párviadalról volt szó. 16.50-kor Simion Bărbulescu hadnagy pilóta Carol Hiemesch főhadnagy megfigyelővel Tokaj vidékének felderítésére indultak Debrecenből, amikor Hajdúhadház felett egy magyar repülőgép támadta meg őket. A román repülőgép felvette a harcot, de a támadó rövid idő után megszakította a támadást és visszavonult, így a légi csata döntetlen maradt.⁵³

A légvédelem azonban nem mindig működött hibátlanul. Június 10-én 19.00 óra körül ellenséges repülő keringett a 8. század reptere, Miskolc és a pályaudvar felett. „Dacára annak, hogy direkt telefonösszeköttetés van létesítve a III. hdt. és a század között, nem volt elérhető, hogy saját ellenintézkedés eszközöltessék. Tokaj–Bodrogkeresztúr–Szerencs körletben folyamatban lévő csapateltolások leplezésére elrendelem, hogy az összes startkész gépek közül állandóan kettő gép azonnali felszállásra készenlétben legyen. A gépek csupán a III. hdt. pság parancsára startolhatnak, parancs nélkül csak az esetben azonnal, ha közeledő ellenséges gép közeledését feltétlenül biztosan felismerik.”⁵⁴

Emellett további intézkedéseket is elrendelt a hadtestparancsnokság: „Az utóbbi napokban ismételen ellenséges repülők keringtek a hadtest körlete fölött és némelyütt bombákat is dobtak. Az ellenséges repülők megjelenése csak nagy késsedelemmel jelentetett. Az összes távíróállomások közegei kioktatandók, hogy ellenséges repülők megjelenéséről teendő jelentéseknél az összes beszélgetéseiket szakítsák meg és a repülőjelenés leadásának adjanak kapcsolást. A hadtestparancsnokság minden esetben gondoskodni fog, hogy saját harci repülők az ellenséges repülőket ártalmatlanná tegyék.”⁵⁵

Az állandó készenlét hamar eredményre vezetett. „VI. 12-én délelőtt 9 óraker Miskolc felett román repülő észleltetett. A 8. repülőszázad azonnal két harci géppel szállt fel. Újvári László és Keisz Géza pilóták a román gépet üldözőbe vették és lelőtték. Az ellenséges gép (kétüléses) Sajószöged (Sajó torkolat előtt) községbe zuhant le.”⁵⁶

Újvári László egy helyi újságírónak számolt be a légi harcról: „Az ellenséges repülő megjelenése és a légi harc váratlanul ért bennünket. Megfigyelőink nem jelezték feltűnésüket, és a részünkről való megtámadása a saját kezdeményezésünk eredménye. Mikor a repülőt észrevettük, Keisz Géza táborig pilótának meghagytam, hogy repüljön fel és állapítsa meg, hogy saját repülőnk-e, vagy ellenséges. Meg kell említenem, hogy az egész század »harckész« volt, ezért sikerült a váratlan kimenetelt elérnünk. Mikor Keisz Géza gépje elérte az ellenséges repülő magasságát, világosan megállapította, hogy ellenséges román repülőgép. Azonnal géppuskatűz alá vette, amit a román gép viszonzott. Keisz szándéka elsősorban az volt, hogy géppuska tüzelésre az ellenséges pilóta vagy leszáll, vagy pedig felveszi a légi harcot.

⁵² Petr Aharon Tesař: 3. Vörös Repülőszázad – 3. Rudý letecký oddíl. *REVI*, Nr. 58. 2005. 13. o.

⁵³ Avram: i. m. 38. o.; *Uő*: Zburătorii României Mari. Buzău, Alpha MDN, 2007. 45. o.

⁵⁴ HL MTK iratai. 610/13. 115. sz. 83. d.

⁵⁵ HL MTK iratai. 611/12 hdm. 83. d.

⁵⁶ HL MTK iratai. 612/11. 145. sz. 83. d.

Én a gépemmel két perc alatt a levegőben voltam és az üldözésben támogattam Keisz Gézá. Már-már azt hittük, hogy a román gép »átcsúszik« a Tiszán és elmenekül. Ezért a gép útját balról elvágtam, míg Keisz hátulról elfoglalta a gépem helyét és ismételt géppuskatűz alá fogta az ellenséges gépet. Mikor az ellenséges pilóta látta, hogy a menekvés lehetetlen, éles kanyarulattal akart a szorongásból megmenekülni. Ez okozta a veszét, amennyiben teljes célt mutatva géppuskánk elé került és megsebesítettük a pilótát, úgy, hogy a gép vezető nélkül hirtelen lesiklással lezuhant Sz. község felett az egy[ik] ház kertjébe. A zuhanás hatása alatt az ellenséges pilóta és megfigyelője szörnyethaltak, gépjük tönkre zúzódott.”⁵⁷

A leszedett repülőgép egy zsákmányolt, magyar gyártású UFAG C.I volt. Egy másik forrás szerint többszöri intérsre és figyelmeztetésre sem szállt le a román gép, dacára annak, hogy pilótáink időközben 100 méterre lenyomták és figyelmeztető lövéseket adtak le eléje. Amikor pedig előrenyomott géppel, fokozott sebességgel a román front felé akart menekülni, Újvári alá kerülve egy sorozatot adott le rá. A román UCI előbb buk-fenceket vetett, majd a hátára fordulva zuhanni kezdett, és a földön összetört.⁵⁸ A 161.156 jelű UCI legénysége, Stan Bucur tiszthelyettes pilóta és Mihail Hurmuzescu főhadnagy megfigyelő valószínűleg még a levegőben meghaltak. Ez volt a Vörös Légjáró Csapatok repülőinek első és egyetlen igazolt légi győzelme a harcok során.⁵⁹

Ugyanezen a napon a 8. repülőszázad jelentette, hogy benzinhiány miatt startképtelen és sürgősen kér 30 hordó benzint.⁶⁰ Erre azonban már nem volt szükségük. Bár a berepülések az ország légtérébe még néhány napig folytatódtak – június 13-án például Sárospatak felett jelentettek ellenséges gépeket, 14-én pedig Tokaj–Sátoraljaújhely irányban végzett felderítést két ellenséges gép –, de a front súlypontjának eltolódásával a 8. repülőszázad is követte annak mozgását: június 14-én az egységet áthelyezték Győrbe. A különítmény azonnal útra kelt Miskolcra, a század Mátyásföldön tartózkodó része pedig itt várta be őket, hogy együtt induljanak új állomáshelyükre.⁶¹

⁵⁷ Izgalmas légi harc Miskolc felett. *Reggeli Hírlap*, 1919. febr. 14. 2. o.

⁵⁸ Első légi győzelmünket Újváry aratta. *Aviatika*, 1919/9–10. 1919. július 10. 130. o.

⁵⁹ A katonai vezetés az első világháború gyakorlatát követve igyekezett az elesett repülőkről hírt adni a szemben álló csapatoknak. „Jelentjük, hogy a Szederkénynél lévő román repülőgépet és annak halottait (...) megvizsgáltuk a náluk talált térképeket és román újságokat és egyéni feljegyzéseiket (Hatvanba a csoporthoz küldtük, az iratokból az volt megállapítható, hogy Nyíregyházán áll a II. román lovas hadosztály). Jeggyűrűt, készpénzt, kulcsokat további parancsig itt tartjuk, valamint a pilóta igazolványát is leghelyesebb volna azokat a tiszafüredi hídnál parlamenten útján átadni. A repülőgép felszállási helye Debrecen és pedig szolgálatilag escadrile sopwith 2-hez tartozik. A halottakat Szederkénynél eltemettük és sírjukat megjelöltük. (...) Szederkénynél eltemetett román pilóta és megfigyelő privát iratai (levelek stb.) továbbá értéktárgyai (óra, jeggyűrű, pénz), valamint pilóta igazolványa a tiszafüredi hídnál VI. 17-én parlamentaire útján átadandó. Egy udvarias, tónusban lehetőleg francia nyelven tartott átiratban az áteltenben lévő 2. román vadász hadosztály parancsnokság értesítendő, hogy nevezett repülők légi harcban hősi halált haltak és a szederkényi temetőben végtisztesség megadása mellett eltemetettek. Sírjuk megjelöltetett. Parancs végrehajtása jelentendő.” HL MTK iratai. 613/14 hdm. 83. d.

⁶⁰ HL MTK iratai. 612/1 hdm. 83. d.

⁶¹ HL MTK iratai. 1174/354. sz. 110. d.

Június 10-ére a magyar csapatok a folyamatos előrenyomulás következtében jelentős területeket foglaltak el, Bártfánál pedig elérték a történelmi Magyarország határát. De az addig folyamatosan hátráló csehszlovák seregek 10-én már jelentős ellenállást mutattak a front nyugati szárnyán, majd június 16-án az északi arcvonal egész szélességében megindult a csehszlovák csapatok napok óta előkészített ellentámadása. Az előkészületekkel és a harcokkal párhuzamosan a légi tevékenység is megélenkülte ebben a térségben.

1919. június 7-én reggel hajtotta végre első támadását az Escadrille Br.590, amikor a század mind a hat repülőgépe – öt Breguet 14A2 bombázó egy SPAD vadászgép kíséretében – bombázta Érsekújvár pályaudvarát, majd 8.00-kor a támadást megismételték, ekkor ismét a vágányokra és a pályaudvarra hullott a gépek bombarakománya. Másnap délelőtt egy Breguet bombázó cseh személyzetével – Bedřich Starý és Josef Hamšík hadnagyokkal – felderítést végzett Léva irányában, és öt bombát dobott a városra, amelyből csak kettő robbant fel. Délután három Breguet repült a vasútvonal mentén Udvard (ma: Dvory nad Žitavou, Szlovákia) és Párkány (ma: Štúrovo, Szlovákia) között, és egy magyar páncélvonatot támadtak meg, de a ledobott hat bomba közül egy sem ért el találatot. Perbete vasútállomására viszont több bombát is dobtak. Léván a pályaudvar épületét három bombával is eltalálták, a Váradon újabb vonatszerelvényre dobott bomba viszont ismét nem robbant fel.⁶²

A következő néhány nap eseményeinél a cseh és magyar források között felmerül némi eltérés és az ebből fakadó kérdések. Magyar adatok szerint június 9-én, 18.35-kor egy ellenséges repülőgép három bombát dobott Almásfüzitőre, majd a csehszlovák vonalak felé távozott.⁶³ A győri állomásparancsnokság jelentése szerint a gép egy olasz Caproni típusú bombázó volt, a bombák közül pedig kettő az olajfinomítóra, egy pedig a vasútra hullott, különösebb kárt nem okozott.⁶⁴ Június 12-én 6.55-kor két újabb repülőgép jelent meg Almásfüzitő felett és 18-20 bombát dobott az olajfinomítóra, amelyből 15 fel is robbant. Távozáskor a repülőgépek gépfegyvertűz alá vették az almásfüzitői országot is, az okozott károkról azonban ez esetben nem maradt fenn adat.⁶⁵ A cseh adatok szerint viszont a nemzetközi incidenst kiváltó támadás – hiszen az almásfüzitői finomító az American Vacuum Oil Company tulajdonában állt – június 20-án történt, a magyar jelentésekben viszont ennek ugyanúgy nincs nyoma, ahogy a cseh szakirodalom sem említi a hazai források nyomán a június 9-i és 12-i támadásokat.

Június 12-én 6.30-kor ellenséges repülőgép jelent meg Győr felett is, és négy bombát dobott le. A bombák kisebb méretűek voltak – 10-12 kg-osak – így túl nagy kárt sehol sem okoztak. Az egyik bombát az ágyúgyárnak szánták, de a gyár előtt lévő térségen robbant fel, a légnyomás és a bomba szilánkjai mindössze néhány ablakot törtek be. A másik bomba a Wernstadti szövőgyár udvarán esett le, de nem robbant fel – a repülő osztag katonái távolították el. A harmadik bomba a teherpályaudvaron a Nirnsee szállást találta el – senki nem sérült meg, a robbanás mindössze a sertésállományban okozott

⁶² *Kaše–Lukeš*: Esc. Br.590. 11-13. o.

⁶³ HL MTK iratai. 610/201. hdm. 63. d.

⁶⁴ HL MTK iratai. 117/1. hdm. 118. d.

⁶⁵ HL MTK iratai. 137/12. hdm. 118. d.

kárt. A negyedik, a nádorvárosi régi városháza épületére – amelyet a vörös őrség használt – esett bomba áttörte a tetőzetet és a padlásán robbant fel, a gerendázatot már nem tudta áttörni. A bomba egy szilánkjá könnyebben megsebesített egy volt őrmestert a combján. Ezenkívül a robbanások közelében néhány helyen a távíró és a telefonvezeték rongálódott meg. A repülőgép fél tizenegy tájban visszatért, és ez alkalommal gépfegyverből tüzelt a városra, valamint egy bombát is dobott, amely a marhavásártéren esett le és robbant fel, de nem okozott kárt.⁶⁶ Egy jelentés szerint a második alkalommal támadó gép két bombát dobott, amelyek közül az egyik a vagongyárba, a másik pedig a hajóállomásra esett.⁶⁷

A reggeli támadó Roussin hadnagy különítményéből került ki, amelynek két gépe emelkedett levegőbe aznap reggel. A Győrt támadó Breguet bombázó megfigyelője Gileux hadnagy volt, a pilótát viszont az ismeretlenség homálya fedi. A megfigyelő szerint az ágyúgyárat és a pályaudvart támadták, és négy robbanást figyeltek meg. Feljegyzése szerint egy bomba eltalálta a pályaudvar épületét, kettő pedig a gyár udvarán robbant fel. Az egyezések mellett ugyanakkor szó sem esik a század bevetései között az újabb támadásról.⁶⁸ Mindenesetre, ha kis túlzással is, de kijelenthetjük, hogy az Almásfüzitő és Győr ellen végrehajtott támadások voltak az első, Magyarország ellen intézett stratégiai bombatámadások.

Az első légitámadás, amely Győrt érte – bár nem okozott nagy kárt –, de a város vezetésére és lakosságára kellő lélektani hatást gyakorolt. A Győr városi és megyei Direktórium, valamint a Győri katonai kerületi parancsnokság már másnap kihirdette a „Repülő-támadások esetén követendő eljárás”-t. A lakosság felkészítése mellett megfigyelő állomásokról kémlélték Győr légtérét, hogy időben leadhassák a figyelmeztető jelet a városban, a repülőtéren pedig folyamatosan készséget tartott egy vagy két vadászgép.⁶⁹

Június 13-án az Escadrille Br.590 gépei több támadást intéztek a Párkány és Kürt (ma: Strekov, Szlovákia) szakaszon. A Starý-Hamšík cseh legénység Párkányt látogatta meg, hat bombát dobtak egy páncélozott vonatra, hármat pedig az állomásra. A René Roussin hadnagy vezette Breguet a Duna déli partján végrehajtott rutinfelderítést követően megtámadott egy páncélozott vonatot Kisújfalunál (ma: Nová Vieska, Szlovákia). François Fogues alhadnagy és Robert Ellner kapitány ugyanitt egy 25 kocsiból álló konvojt szórt meg, valamint Kisújfalu és Kőbölkút (ma: Gbelce, Szlovákia) vasútállomását bombázta. Joseph Poulliquem alhadnagy és Raymond Coustem szerelő pedig kőbölkúti téglagyárnál felfedezett magyar csapatokra dobott hat bombát – ebben az esetben viszont némi eredményt is elért a rögtönzött légvédelem: a bombázó 10 találattal tért vissza a repülőterére.⁷⁰ Az 1. letecká setnina egy Hansa-Brandenburg C.I-ese is levegőbe emelkedett ezen a napon a lévai pályaudvar támadására, amelynek során négy bombát dobott le, majd 21.00-kor leszállt a repülőtéren.⁷¹

⁶⁶ *Győri Hírlap*, 133. sz. 1919. június 13. 3. o.; *Testvériség*, III. évf. 83. sz. 1919. június 13. 2. o.

⁶⁷ HL MTK iratai. 137/12. hdm. 118. d.

⁶⁸ *Kaše–Lukeš*: Esc. Br.590. 14. o.

⁶⁹ *Győri Hírlap*, 134. sz. 1919. június 14. 3. o.; HL MTK iratai. 413. hdm. 117. d.

⁷⁰ *Kaše–Lukeš*: Esc. Br.590. 16–17. o.

⁷¹ *Kaše–Lukeš*: 1. pol. let. set. 29. o.

A riasztórendszer és a folyamatos készültség hamarosan eredményre vezetett Győrben is, amikor június 14-én újabb támadás érte a várost. A győri parancsnokság június 15-i jelentése szerint: „Tegnap du. 6 óra 30 perckor egy ellenséges repülőgép a győri repülőtérré 4 gyújtóbombát dobott le. Az ellenséges repülő elűzésére egy saját gépünk szállt fel. Rövid légi harc után az ellenséges repülő siklórepüléssel a Duna felé elszállt. Az ellenséges repülő bombáival kárt nem okozott.”⁷² A betolakodó elhárítására Kretz József pilóta szállt fel, akit készültsége alatt riasztottak és a hivatalos álláspont szerint lelőtte az ellenséges gépet – ez utóbbi azonban nem felel meg a valóságnak.⁷³ A támadó egy francia Breguet bombázó volt a fedélzetén François Fogues alhadnagy pilótával és Robert Ellner kapitány megfigyelővel, akik sikeresen elmenekültek a magyar Aviatik vadászgép elől. A század parancsnoka, Georges M. Lachmann beszámolója szerint a francia egység nem szenvedett semmilyen veszteséget a magyarokkal folytatott harcok során, a fenti légi harcban részt vett repülők túlélését pedig mi sem bizonyítja jobban, mint hogy továbbra is részt vettek a század bevetésein.⁷⁴

Június 16-ától az Escadrille Br.590 tevékenysége Léva környékére összpontosult, amelyben az 1. letecká setnina kisszámú Hansa-Brandenburg C.I típusú gépe is részt vett. Az első napon a francia század bombázói 12 légi támadást intéztek a város ellen, ennek során 43 bombát dobtak le, másnap pedig kilenc támadásban 46 bomba hullott Lévára. A korábban alkalmazott 10 kg-os bombákat ekkor már a megbízhatóbb 20 kg-osokkal helyettesítették.⁷⁵ Az 1. letecká setnina két támadást hajtott végre Léva ellen június 16-án. A 27.64 jelű Hansa-Brandenburg C.I Alois Vrecl szakaszvezető pilótával és Vladimír Skrejšovský hadnagy megfigyelővel 17.30-kor szállt fel Pezinok repülőteréről és négy bombát dobott a pályaudvarra, egyet pedig a városra, majd 19.35-kor simán landolt Pezinokon. A 129.18 jelű Hansa-Brandenburg C.I 18.30-kor emelkedett levegőbe Nyitra (ma: Nitra, Szlovákia) repteréről Bohuslav Hrazdil szakaszvezető pilótával és František Weinert főhadnagy megfigyelővel az ülésében. Egy 100 kocsiból álló magyar trénnre dobott három bombát Léva környékén, és 19.40-kor szállt le Pezinok repülőterén.⁷⁶

Június 17-én ismét légitámadás érte Győr városát, de a ledobott két bomba lakatlan területre esett. Két saját gépünk azonban levegőbe emelkedett és felvette a harcot a betolakodókkal. Üldözőbe véve őket 2800 méter magasságból 1000 méterre szorították le, majd a támadókat túlzavarták a határon.⁷⁷ Sajnos, ebben az esetben sem lehet eldönteni, hogy a Győr védelmére felszállt Schnepf István érdeme-e a harciaság, vagy a 8. század valamelyik párosáé, akik viszont a nyilvántartás szerint Komárom–Pozsony, ill. Komárom–Érsekújvár irányban repültek elhárításra.

⁷² HL MTK iratai. 137/15. hdm. 118. d.

⁷³ A korabeli híradás szerint „Kretz József táborig pilóta »Berg« együlékes gépével a bombázó »Pepiku«-t (a cseh gép gúnyneve) rövid légi harcban leszedte”. Itt a dátumot is tévesen június 15-ére adták meg. *Aviatika*, 9-10. sz. 1919. július 10. 136. o. Ez és a hasonló tévedésekre és túlzásokra alapozott beszámolók beépültek a későbbi repüléstörténeti munkákba. *Csanádi Norbert–Nagyváradai Sándor–Winkler László: A magyar repülés története*. Budapest, 1977. 112. o.

⁷⁴ *Kaše–Pirič*: i. m. 14–15. o.

⁷⁵ *Kaše–Lukeš*: Esc. Br.590. 17. o.

⁷⁶ *Kaše–Lukeš*: 1. pol. let. set. 29. o.

⁷⁷ *Gőcze Géza–Perepatits Antal: A vörös Győr*. Győr, 1964. 141. o.

Másnap, 18-án a 8. repülőszázad parancsot kapott, hogy Léva irányába két géppel szálljon fel az esetleges repülőtémadásokat elhárítandó, és mivel hasonló támadások naponta előfordulnak, a következő napokon is végezzenek Léva körül cirkáló repüléseket. A parancs előírta továbbá, hogy az arra alkalmas ellenséges célok tűz alá veendők Léva körül.⁷⁸

A június 19-i Győr elleni támadásról fennmaradt jelentés a következőkről számol be: „de. 11.45-kor egy ismeretlen típusú ellenséges repülőgép Győr városát bombázta, 2 bombát dobott le, melyek az ágyúgyári étkezdét találta el. Emberi kár nem történt.”⁷⁹ További részletek nem ismertek, így az sem, hogy a 8. repülőszázad két pilótája – Újváry László és Kasza Sándor –, akik Komárom-Érsekújvár irányból felderítőútvonalukról hazafelé tartottak, a fenti támadókat vették-e üldözőbe.

Június 20-tól az Escadrille Br.590 Érsekújvár védelmében vett részt, és Nemesócsa (ma: Zemianská Olča, Szlovákia) repülőteréről teljesítette bevetéseit. Ezen a napon a René Roussin és Viktor Adam alkotta legénység tüntette ki magát a Kiskeszi (ma: Nagykeszi/Vel'ké Kosihy része, Szlovákia) és Bánkeszi (ma: Bánov, Szlovákia) körüli harcokban, három felszállásuk során elsősorban vasúti célpontokat támadtak három bevetés során 12 bombával és 1300 gépfegyver-lövedékkel. A Joseph Poulliquen és Robert Ellner páros Udvard és Perbete vasútállomására és az ott található vonatokra összpontosított, és négy felszállás során 13 bombát dobott le a térségben.⁸⁰

Június 21-én délelőtt Robert Ellner Honoré Soubirával végrehajtott felderítő repülésük során Érsekújvár környékén nem tapasztalt semmilyen ellenséges mozgást, így Perbete állomásra dobta bombáit. Joseph Poulliquen és Josef Hamsik három 20 kg-os bombát dobott Nagysalló (ma: Tekovské Lužany, Szlovákia) állomásra, amelyek közül kettő nagyon közel robbant a vágányokhoz.⁸¹

A 8. repülőszázad pilótái június 21-én egy látványos búcsúakcióval tették emlékeztessé a győri tartózkodásukat. Aznap egy felderítés során sikerült felfedezni a csehek egyik kiegészítő repülőterét Nemesócsán (mindössze 37 km-re Győrtől), a hangár előtt két géppel. Délután már hét Fokker és Aviatik vadászgép és egy, a győri századtól kölcsönkért Brandenburg felderítőgép szállt fel azzal a céllal, hogy a felderítőgépen ülő másik pilóta átrepüli Győrbe az egyik repülőgépet, a többi pedig felgyűjtják.⁸² Hat vadászgép – Újváry, Storcz, Takács, Kasza, Kirják, Klein pilótákkal – fedezte az akciót, egymás után csaptak le, és gépfegyvereik tüze elől szerteszét szaladt a repülőter személyzete és katonasága. Sajnos, a cseh repülőgépek már nem voltak a repülőteren, így a leszálló Szoláry és a felderítőgép két pilótája, Ezer és Tüzkő kénytelen volt rögtönözni. Megfogtak egy nagy vászonponyvát, és mindent beleszórtak, ami hirtelen a kezük ügyébe akadt. Ezenkívül egy kis üzenetet is hagytak ott: „Átvételi elismervény. Ma itt jártunk repülőte-

⁷⁸ HL MTK iratai. 618/5. hdm. 118. d. A június 18-i felszállásról a 8. repülőszázad repülési kimutatásaiban nincs nyoma, a győri század pilótája, Kolba Árpád azonban végzett felderítést aznap Léva–Aranyosmarót irányába együléses gépével. A következő napokon azonban már a 8. század repült Érsekújvár irányába, 20-án pedig Tótmegyernél két vasúti szerelvényt is támadtak géppuskatűzzel.

⁷⁹ HL MTK iratai. 63. d.

⁸⁰ *Kaše–Lukeš*: Esc. Br.590. 19. o.

⁸¹ Uo. 20. o.

⁸² *Gazsi József*: A Tanácsköztársaság emlékeiből. A „Vörös Légjáró Csapat” 8-ik százada. *Repülés*, 1959. 6. sz. 9. o.

reteken – elvittünk mindent, amit találtunk, mit jelen levelünkkel nyugtázunk. Az ellen-nyugtáért Pozsonyba megyünk el. Hány-század.”⁸³ 18.00 körül mindegyik gép sértetlenül leszállt a repülőtéren, ám az ellenség sem hagyta annyiban a vakmerő akciót. Míg pilótáink valószínűleg az éppen véget ért bevetést ünnepelték, 18.45-kor ellenséges repülőgép jelent meg Győr felett, és két bomba ledobásával adta meg a választ, amelyek közül egyik az öntöde épületére, a másik a gyáron kívül esett le. Szerencsére emberéletben nem esett kár ez alkalommal sem.⁸⁴

Június 22–23-án a harcok ismét Léva körül koncentráálódtak. A francia repülőszázad 22-én a délutáni órákban kezdte meg akcióit. Előbb a René Roussin hadnagy és Robert Ellner kapitány vezette Breguet „rakta ki” bombaterhét, miután Léva környékén erős ellenséges erőket fedezett fel, majd Georges Pariset–Gustav Geyer páros dobott a városra öt 10 kg-os bombát, 40 méterre leereszkedve pedig géppuskatűzzel szétugrasztotta a téren lévő löveg kezelőszemélyzetét. Ezen a napon a század gépei összesen 20 bombát dobtak Lévára. Másnap mindössze két újabb támadást kiviteleztek – legalábbis ennyiről maradtak feljegyzések. Egy Breguet, Georges Pariset és Gileux hadnagyokkal a fedélzetén, délután öt 10 kg-os bombától szabadult meg Léva felett, mialatt Joseph Polliquem hadnagy Robert Ellner kapitánnyal komolyabb eredmény nélkül támadta Nagysalló pályaudvarát, a ledobott három 20 kg-os bombából kettő robbant fel közel a célhoz.⁸⁵ Az 1. letecká setnina mindkét nap egy-egy bevetéssel járult hozzá a légi támogatáshoz. Alois Vrecl szakaszvezető és Vladimír Skrejšovský hadnagy a 27.64 jelű Hansa-Brandenburg C.I fedélzetén öt-öt 10 kg-os bombát dobott Lévára.⁸⁶

Június 18. után az északnyugati fronton olyan mértékben csökkent mindkét oldal katonáinak harci kedve, amely lényegében lehetetlenné tett bármilyen komolyabb hadmozdulatot. A magyar oldalon ez nagyrészt annak volt köszönhető, hogy egyrészt kilátásba helyezték a fegyverszünetet, amely értelmetlenné tette a további áldozatvállalást; a politikai vezetésben komoly vita alakult ki az antant békejavaslatát illetően, amelyben a követelések elfogadását támogatók kerültek túlsúlyba. Június 24-én 5.00-kor a szlovákiai arcvonalon érvénybe lépett a fegyverszünet, ezzel együtt lényegében a 4. repülőszázad vadászpilótái is feladat nélkül maradtak.⁸⁷

⁸³ *Aviatika*, 9–10. sz. 1919. július 10. 159. o. A 8. (harc) repülőszázadtól Hány László parancsnok Újvári Lászlóval már június 21-én átrepült Párkányánára fölé, reptérnek alkalmas terület keresése céljából, majd másnap egy három pilótából álló különítmény át is települt az új reptérre, míg négy másik gép másnap visszatelepült Mátyásföldre. A század még június 23-án négy repülőgép szállítására alkalmas vagon azonnali készítségbe helyezését kérte Györszemeréről Párkányánára való áthelyezése végett. 27-én az egység hét gépe hajtott végre támadást Vác környéki harcok segítésére, amelynek során Berényi Sándor motorját szétlőtték, és a Váccal szemben lévő Pokol-szigetre zuhant, de szerencséjére a gép nem robbant fel, így pilótája kisebb sérülésekkel megúsza. Ezt követően a század repülési naplója szerint június 28-án öt gép repült át Párkányánára, majd 30-án négy visszatért Mátyásföldre, de hogy az ideiglenes repülőtérről teljesítettek-e harci bevetést, vagy a század korábban áttelepült része mikor és milyen módon települt vissza a mátyásföldi reptérre, nem ismert. Mindenesetre a következő időszakban már innen szálltak fel gépeikkel. HL MTK iratai. Repülések nyilvántartása. 8. repülőszázad 1919. júniusi kimutatásai. 28. d., 430. hdm. 117. d.; *Kovács Attila*: A vörös pilóta (Berényi Sándor a Tanácsköztársaság vadászrepülője). *Néphadsereg*, 1968. 11. sz. 3. o.

⁸⁴ HL MTK iratai. 137/22. hdm. 19. sz. 118. d.

⁸⁵ *Kaše–Lukeš*: Esc. Br.590. 20–22. o.

⁸⁶ *Kaše–Lukeš*: 1. pol. let. set. 29. o.

⁸⁷ Fontos megemlíteni, hogy a témával kapcsolatos cseh kutatások egy dologra nem térnek ki. A légitámadásokat csupán mint a magyarok ellen vívott harcok részeként és velejárájaként mutatják be, és egyetlen szó

A június 24-én kirobbant katonai ellenforradalom jelezte: a Tanácsköztársaság csillaga lehangoltságban van. Ám ennek ellenére még meghoztak egy súlyos és végzetesnek bizonyuló döntést – elhatározták a tiszántúli támadó hadművelet megindítását a románok ellen.

A román légi aktivitásról június utolsó napjaiból még rendelkezünk néhány konkrétummal, ezt követően azonban már meglehetősen kevés adatunk van a tevékenységükről. Június 27-én az Escadrila B.2 kétüléses gépei felderítő repülés közben bombázták a Tisza jobb partján lévő magyar állásokat, másnap pedig Emanoil Ionescu századparancsnok ismét felderítést hajtott végre Csongrád felett, amelynek során a magyar légvédelem az útja megszakítására és kényszerleszállásra készítette. A román főhadnagy kisebb sérülésekkel megúsza az incidenst, repülőgépén azonban 22 ellenséges lövedék ütötte lyukat számoltak össze.⁸⁸

A tiszai hadműveletek előkészítésének védelmében repülőerők, ezen belül is vadászrepülők átcsoportosítására került sor. Mivel az Ongán települt 6. repülőszázad volt ekkor a III. hadtest egyetlen repülőalakulata, és a rendelkezésükre álló négy felderítőgépből általában egy volt bevethető állapotban, a hadtest-parancsnokság kérte további egy felderítő és három vadászrepülőgép kiutalását.⁸⁹ A Hadsereg-parancsnokság július 16-án „egynéhány Fokker együléses harci gépet” tervezett útba indítani Ongára,⁹⁰ de a repülőgépek csak részben érték el céljukat. A vadászkülönítmény tagjait más repülőalakulatoktól helyezték át: Hoffart Jánost a kaposvári 1. repülőszázadtól, Schnepf Istvánt a győri 4. repülőszázadtól, Deutsch Istvánt pedig a rákosi 3. repülőszázadtól rendelték a tiszai harci repülők megerősítésére. A raj Rákosról történő indulását követően azonban az egyik gép Hatvannál, egy másik pedig Mezőkövesdnél kényszerleszállt, így egyedül Hoffart érkezett meg Ongára Aviatik D.I (92.131 jelzésű) vadászgépével, ám arról, hogy ellenséges repülő elhárítására felszállt volna új állomáshelyén, nincs adat.⁹¹

Időközben a 8. (harci) repülőszázadot is a Tisza vonalához rendelték, egy július 11-i dátummal fennmaradt sürgöny szerint a századnak Miskolc helyett Ceglédre kell repülnie és az I. hadtest alá lesz beosztva.⁹² Ennek ellenére a század kilenc pilótája július 14-

sem esik arról, hogy a frontvonálhoz közel eső vagy hátszói városokra hullott bombáknak civil áldozatai is voltak. Az északnyugati fronton végrehajtott támadásoknak a jelenlegi magyar határokon belül nem volt halálos áldozata, a többről pedig csak szórványos adatok maradtak fenn. Ismert például a magyar jelentésekből, hogy a Lévát ért bombázások során június 21-én egy gyerek meghalt, kettő megsebesült, június 22-én pedig öt ellenséges repülőgép tevékenysége nyomán hárman meghaltak és húszan megsebesültek. Ezek valóságátalmának ellenőrzése és az áldozatok pontos számának meghatározása azonban további kutatásokat igényel.

⁸⁸ *Bernád*: i. m. 2. rész. 38. o. Érdekes mozzanata az 1919-es légi harcoknak a II. hadtestparancsnoksághoz július 1-jén érkezett jelentés: „A gesztelyi vörösráj parnok jelenti a szikszói raj egyúttal, hogy Hernádnémeti községben a templom tornyában egy fényszórót fedeztek fel, amely fényszóró ellenséges repülővel tart összeköttetést. Meg is jelent a község felett 2 repülő és 2 bombát dobott a községre. Ez ügyben a nyomozást elrendeltem, a hadtestet kérjük, hogy egy ügyes nyomozót küldjön Hernádnémetibe, hol érintkezésbe lép az oda beérkező esetleg már ott lévő vörösökkel.” HL MTK iratai. sz. n. 85. d.

⁸⁹ HL MTK iratai. 711/9. hdm. 162. sz. 85. d.

⁹⁰ HL MTK iratai. 716/3. hdm. 85. d.

⁹¹ Hoffart János visszaemlékezései. In: Feljegyzések a Monarchia-beli repülőszázadok személyi állományáról. KM Archívuma, Kézirattár, 431/968.

⁹² HL MTK iratai. 711/201. hdm. 85. d.

én Újszászra repülte át gépeit. A román repülőgépeknek azonban e néhány vadászgép nem tudta útját állni, így július 17-én 18.10-kor sem jelent meg saját repülőgép, amikor egy Rakamaz irányából érkező román gép a Bodrogheresztúr–Tokaj térségben cirkálva végzett felderítést, Tarcal községben pedig a menetelő gyalogságra nyitott géppuskatüzet.⁹³

Sajnos, a vonatkozó dokumentumok hiánya miatt szinte lehetetlen összegzést készíteni a tiszai harcok során végzett légvédelmi tevékenységről. Annyi bizonyos, hogy a vadászrepülőket is elsősorban a földi harcok támogatására vetették be, de vannak adatok saját felderítőgépek biztosításáról is.⁹⁴ A július 20-án indított utolsó hadműveletben mindenesetre hamar elfogyott a támadás lendülete, július 24-től pedig a románok vették át a kezdeményezést. Két nappal később visszafoglalták régi állásaikat és ellentámadásba mentek át. A visszavonuló magyar csapatok nyomában átkeltek a Tiszán – ezen a ponton lényegében megszűnt létezni a magyar hadsereg, augusztus 1-jével pedig véget ért a Tanácsköztársaság 133 napos uralma.

Az utolsó ismert eset, amikor magyar repülőgépek ellenséges repülő elhárítására emelkedtek levegőbe, július 29-én történt. A vonatkozó jelentés szerint 10.15-kor észleltek egy francia hárommotoros (?) repülőgépet, amely Debrecen irányából Onga–Miskolcon át Izsó irányában repült. A 8. repülőszázad három Fokker D.VII-es (Újváry, Risztics és Kasza pilótákkal) és egy Fokker D.VI-os (Storer) vadászgépe indult a repülőgép üldözésére, de nem sikerült elfogniuk. Ugyanezen gép ellen riasztották a 6. repülőszázad egyik LVG C.VI-os (7711/18 jelzéssel) kétülésesét is, Jáger Dezső pilóta és Zachariás György megfigyelő azonban Miskolc felett szem elől tévesztette a felhőkbe menekülő ellenséget.⁹⁵

Ezt követően a magyar vadászrepülő is a Dunántúl felé vették az irányt, igyekezve megmenteni a rendelkezésükre álló repülőanyagot, amely nem elhanyagolható részét képezhette a románok kivonulását követő magyar légvédelemnek. Az új magyar repülőcsapatok létrehozására tett kísérletek azonban rövid életű folytatás lehetőségét adhatták csak meg, hiszen a világháborút lezáró békeszerződés katonai repülésre vonatkozó tilalma a magyar légvédelem lehetőségeit is erős korlátok közé szorította. Ezzel egyúttal lezárult a Magyarország feletti első légi háború is, a következő hasonló jellegű eseményre közel két évtized múlva került sor.

⁹³ HL MTK iratai. 717/4. hdm. 85. d.

⁹⁴ Háry László századparancsnoknak egy július 25-én kelt jelentése szerint a tiszai támadás során a százada 101 eredményes repülést végzett az ellenséges vonalakon túl. E rendkívül magas számot látszik alátámasztani Dogosi Béla, a század egyik szerelőjének visszaemlékezése, amely szerint a támadások során volt olyan pilóta, aki egy nap 12 alkalommal fordult; a lőszer és üzemanyag feltöltése után ismét felszállt a front fölé. Ugyanakkor ez a szám felettébb magasnak tűnik a repülőszázadok által a korábbiakban végzett bevetések számának tükrében és esetleg megkérdőjelezheti az egyes alakulatok repülési naplóiban foglaltakat. Összehasonlításképp a négy magyar felderítőszázad – amely a tiszai harcokban részt vett – 57 bevetéséről van adatunk július 20–31. között, ez a dokumentumok hiányosságai miatt akár a duplája is lehet. A román részről, ha a korábban említett napi 10–15 bevetéssel számolunk, ugyanezen időszakban 120–180 alkalommal szálltak fel a front fölé. HL MTK iratai. sz. n. VII. 25. 79. d. A 8. vörös harczi repülőszázad. *Hajdú-Bihari Napló*, 1959. április 19. 4. o.

⁹⁵ HL MTK iratai. 729/5. hdm. 63. d. sz. n. VII. 29. 86. d.; *Csanádi-Nagyvárad–Winkler*: i. m. 116. o.

*Ellenséges repülőgépek elhárítására felszállt magyar vadászipilóták,
1919. május–június*

<i>Dátum</i>	<i>Pilóta</i>	<i>Útirány</i>
V. 29.	Keisz Géza (8. rep. szd.)	Mezőtárkány–Mezőkövesd–Mezőtárkány
V. 31.	Újvári László (8. rep. szd.)	Mezőtárkány–Miskolc–Mezőtárkány
VI. 8.	Kirják István (8. rep. szd.)	Miskolc–Szikszó–Miskolc
VI. 12.	Újvári László (8. rep. szd.) Keisz Géza (8. rep. szd.)	Miskolc–Szederkény–Miskolc
VI. 14.	Kretz József (4. rep. szd.)	Győr
VI. 15.	Kretz József (4. rep. szd.) Kolba Árpád (4. rep. szd.) Endresz György (4. rep. szd.)	Győr–Pozsony–Komárom–Győr
VI. 16.	Schnepf István (4. rep. szd.)	Győr
VI. 17.	Schnepf István (4. rep. szd.)	Győr (két alkalommal)
	Klein Béla (8. rep. szd.) Kasza Sándor (8. rep. szd.)	Győr–Komárom–Pozsony–Győr
	Jirasek Henrik (8. rep. szd.) Udvardy Nándor (8. rep. szd.)	Győr–Komárom–Érsekújvár–Győr
VI. 18.	Endresz György (4. rep. szd.)	Győr
	Újvári László (8. rep. szd.)	Győrszemere–Győr–Győrszemere
VI. 19.	Újvári László (8. rep. szd.) Kasza Sándor (8. rep. szd.)	Győrszemere–Győr–Komárom–Érsekújvár– Győrszemere
VI. 20.	Schnepf István (4. rep. szd.)	Győr
	Újvári László (8. rep. szd.) Klein Béla (8. rep. szd.)	Győrszemere–Győr–Győrszemere
	Kasza Sándor (8. rep. szd.) Kirják István (8. rep. szd.)	Győrszemere–Győr–Győrszemere
VI. 21.	Újvári László (8. rep. szd.) Klein Béla (8. rep. szd.)	Győrszemere–Győr–Győrszemere
VI. 23.	Endresz György (4. rep. szd.)	Győr
	Kretz József (4. rep. szd.)	Győr

Zoltán Czirók

THE FIRST AERIAL COMBAT ABOVE HUNGARY – 1919

Summary

The study presents a hitherto lesser known field of Hungarian military – and aviation – history, the first air raids that hit the country, and the events related to the first major challenge of the young Hungarian air groups and of home air defence.

Combats between the air groups of the belligerent parties were fought not only in the front region during World War I, their effects could be felt in the hinterlands as well, far from the trenches. Although settlements of the Italian front were lesser exposed to the assaults coming from the air, some of the towns had to unwillingly experience the defenceless condition that came with modern warfare.

Drawing a lesson from past aerial incidents and threatened by new fights, the management of the Hungarian air groups, re-established in November 1918, made steps after some delay towards the development of the country's air defence. It tried to develop an effective air-surveillance- and signal-system as far as possible, but was obliged to concentrate the few anti-aircraft guns at their disposal to defend mainly the capital. Therefore Hungarian fighter pilots had the task of fighting the invader enemy aircrafts. These pilots, equipped with considerable world war experiences and in many cases with excellent abilities, had modern, mainly Hungarian-made fighter planes at their disposal, which gave them the opportunity to achieve air superiority.

Parallel with the fights of the Hungarian Soviet Republic, the war in the air space of the country, too, was gaining shape; with the main targets of the assaults of enemy planes being not only the fighting troops but also the Hungarian industrial towns situated near the front line (e. g. Almásfüzitő, Győr, Miskolc-Diósgyőr). Although the extent of the assaults, for understandable reasons, fell behind that of World War II bombings; the population, too, was hard hit by the air operation of the enemy, with many civilians falling victim. The bombings peaked during the so-called second Battle of Miskolc in late May and early June in 1919, and in the fights around Levice in the second half of June.

Zoltán Czirók

LA PREMIERE GUERRE AERIENNE AU-DESSUS DE LA HONGRIE – 1919

Résumé

L'étude présente un chapitre peu connu de l'histoire de l'aviation militaire hongroise, notamment les premières attaques aériennes qui frappèrent le pays, ainsi que les événements liés à la première épreuve majeure subie par les jeunes unités aériennes et la défense aérienne hongroises.

Lors de la première guerre mondiale, les combats aériens entre les belligérants ne se limitèrent pas à la zone proche du front, mais leur impact fut également sensible à l'arrière-pays, loin des tranchées. Bien que les communes du front italien aient été moins exposées aux attaques aériennes, certaines villes firent l'expérience de la vulnérabilité due à la guerre moderne.

Sur la base des enseignements tirés des actions aériennes récentes, le commandement des unités aériennes hongroises créées en novembre 1918 prit des mesures, certes avec un peu de retard, pour mettre en place le système de défense aérienne du pays qui fut alors menacé par d'autres combats. Dans la mesure du possible, ils cherchèrent à organiser un système de surveillance et d'alerte efficace, alors que le peu de canons antiaériens disponibles furent avant

tout destinés à défendre la capitale. Ce fut donc aux pilotes de chasse hongrois de combattre les avions ennemis qui pénétrèrent dans le pays. Ces pilotes de guerre expérimentés et souvent aux compétences exceptionnelles volaient sur des appareils modernes, principalement de fabrication nationale, qui leur permirent d'acquérir une supériorité aérienne.

Parallèlement aux combats de la République des Conseils, une guerre aérienne se forma aussi dans l'espace aérien de la Hongrie. Les attaques des avions ennemis visaient les troupes au combat et les villes industrielles hongroises proches de la ligne de front (par ex. Almásfüzitő, Győr, Miskolc-Diósgyőr). Pour des raisons évidentes, l'intensité des attaques fut inférieure à celle des bombardements de la seconde guerre mondiale, mais les opérations aériennes ennemies firent tout de même de nombreuses victimes civiles. Les bombardements les plus intenses eurent lieu fin mai et début juin 1919, dans la «deuxième bataille de Miskolc» et dans la deuxième quinzaine de juin lors des combats autour de Léva.

Zoltán Czirók

DER ERSTE LUFTKRIEG ÜBER UNGARN – 1919

Resümee

Die Studie stellt ein bisher nur wenig bekanntes Feld der ungarischen Kriegs- und Fluggeschichte, die ersten Luftangriffe gegen das Land, sowie die Ereignisse im Zusammenhang mit der ersten wirklichen Prüfung der jungen ungarischen Fliegertruppen und des ungarischen Luftschutzes vor.

Im Laufe des Ersten Weltkriegs verliefen die Kämpfe der Fliegertruppen der sich im Krieg befindenden Parteien nicht nur in der Nähe der Fronten; ihre Wirkung war auch im Hinterland, von den Schützengräben weit entfernt zu spüren. Zwar waren an der italienischen Front die Siedlungen dem Angriff aus der Luft weniger stark ausgesetzt, einige Städte mussten aber trotzdem jene Ausgeliefertheit kennen lernen, die sich aus der modernen Kriegsführung ergab.

Die Lehren aus den Erfahrungen der Luftereignisse der jüngsten Vergangenheit ziehend, ergriff die Führung der neu aufgestellten ungarischen Fliegertruppen im November 1918 zwar mit Verspätung, aber doch – in der Bedrohung seitens der erneuten Kämpfe – Maßnahmen zur Herausbildung des Luftverteidigungssystems des Landes. Unter den gegebenen Möglichkeiten versuchte sie ein effektives Beobachtungs- und Signalsystem auszubauen, wobei sie jedoch gezwungen war, die wenigen zur Verfügung stehenden Luftabwehrkanonen in erster Linie zur Verteidigung der Hauptstadt zu nutzen. So war es Aufgabe der ungarischen Jagdflieger, den Kampf mit den eindringenden feindlichen Flugzeugen aufzunehmen. Diesen Piloten, die über bedeutende Erfahrungen im Weltkrieg und in vielen Fällen über herausragende Fähigkeiten verfügten, standen moderne, insbesondere in Ungarn hergestellte Jagdflugzeuge zur Verfügung, die die Möglichkeit des Erringens der Übermacht in der Luft schufen.

Parallel zu den Kämpfen der Räterepublik zeichnete sich auch der Luftkrieg im Luftraum des Landes ab. Die Ziele der gegnerischen Flieger waren neben den kämpfenden Truppen die ungarischen Industriestädte in der Nähe der Frontlinie (z. B. Almásfüzitő, Győr [Raab], Miskolc-Diósgyőr). Zwar erreichte die Heftigkeit der Angriffe – aus verständlichen Gründen – die der Bombardierungen im Zweiten Weltkrieg nicht, dennoch litt auch die Bevölkerung unter den gegnerischen Luftangriffen und hatte zahlreiche Zivilopfer zu beklagen. Die Bombenangriffe erreichten insbesondere Ende Mai und Anfang Juni 1919, in der sog. zweiten Schlacht von Miskolc, sowie in der zweiten Juni-Hälfte, in den Kämpfen um Léva (Lewenz / Levice), ihren Höhepunkt.

ПЕРВАЯ ВОЗДУШНАЯ ВОЙНА НАД ВЕНГРИЕЙ В 1919 ГОДУ

Резюме

В статье показаны события, которые до сего времени были лишь немного освещены в венгерской истории, – первые воздушные налеты, постигшие страну, а также события, связанные с этим первым серьезным испытанием молодых венгерских Военно-воздушных сил и отечественной противовоздушной обороны.

Сражения военно-воздушных сил противостоящих сторон происходили не только вблизи фронтов, но их воздействие можно было чувствовать и в тылу, находившемся вдали от фронтовых окопов. Хотя на итальянском фронте населенные пункты были в меньшей мере подвержены наступлениям с воздуха, тем не менее некоторые города вынуждены были претерпеть тяготы современных боевых действий того времени.

Опираясь на опыт воздушных нападений ближайшего прошлого, венгерское руководство военно-воздушных сил, заново сформированных в ноябре 1918 года, под угрозой новых боев, хотя и с некоторым опозданием, предприняло меры по формированию системы противовоздушной обороны страны. Руководство стремилось создать по мере возможностей эффективную систему наблюдения и оповещения, однако малое количество имеющихся в распоряжении пушек ПВО были вынуждены сосредоточить в первую очередь на защиту столицы, таким образом задачей венгерских летчиков-истребителей было вступить в бой с залетающими в страну самолетами противника. А пилоты противника располагали современными, главным образом отечественного производства истребителями, ими управляли пилоты, обладавшие серьезным опытом мировой войны, имевшие все возможности для приобретения воздушного превосходства.

Параллельно с боями Республики Советов очертились контуры воздушной войны в воздушном пространстве страны. Целью наступления самолетов противника наряду с действующими войсками были венгерские промышленные города, находившиеся более близко к фронту (например, Алмашфюзитё, Дьёр, Мишкольц-Диошдьёр). Хотя масштабы этих воздушных наступлений – по известным причинам – не достигал масштаба бомбардировок во время второй мировой войны, мирное население серьезно страдало от воздушных действий противника, имелись многочисленные жертвы среди мирного населения. Эти бомбардировки особенно усилились в конце мая и в начале июня 1919 года, во время так называемой второй битвы при городе Мишкольц, а также во второй половине июня в боях в окрестностях населенного пункта Лева.