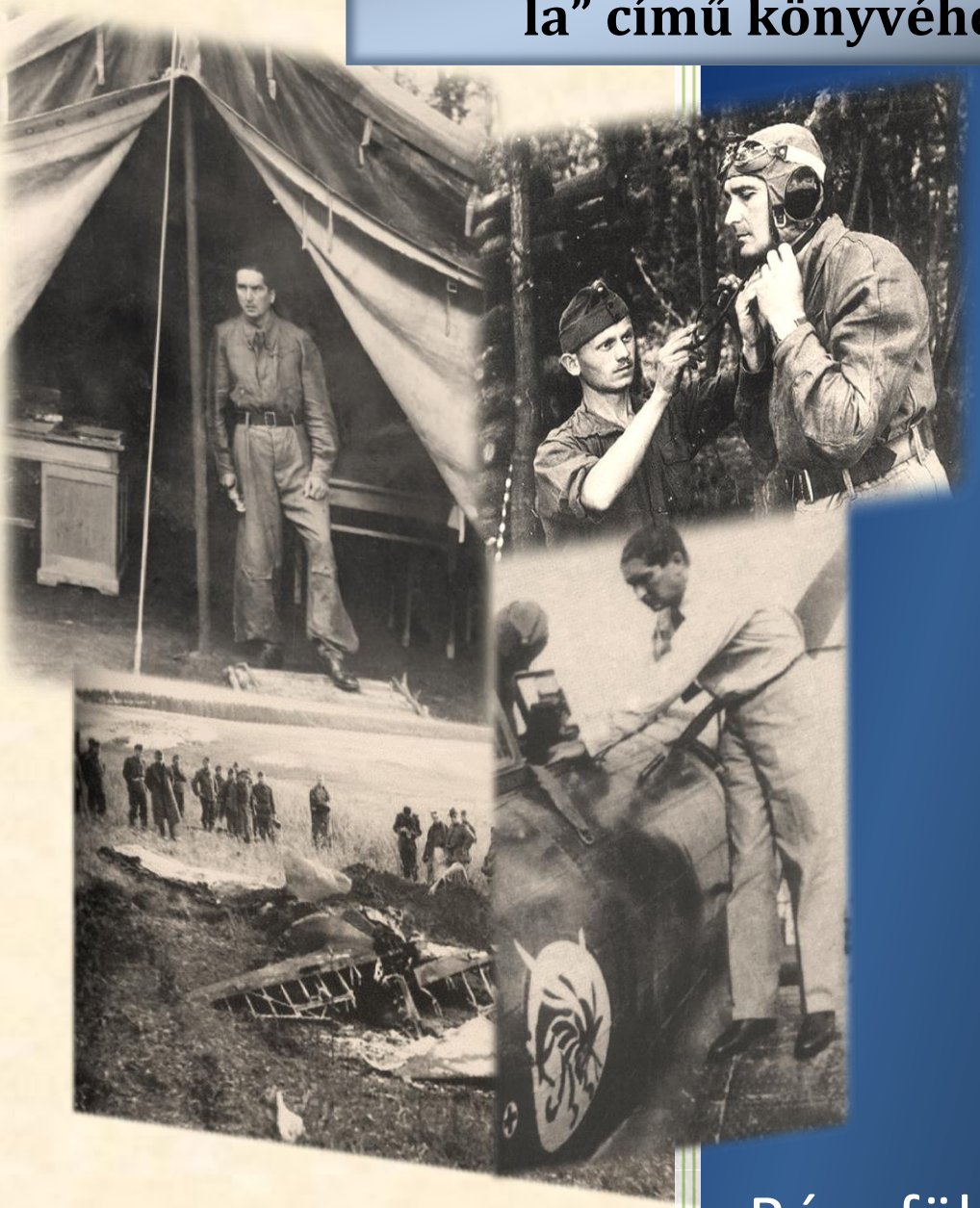
2018.

Gondolataim, Nemere István: „Horthy István élete és halála” című könyvéhez



Rónaföldi Zoltán

CC BY NC ND

„Amikor a háború véget ér,
nem marad más hátra,
mint az emlékezés.”

Herman Wouk

Rónaföldi Zoltán

Gondolataim, Nemere István: „Horthy István élete és halála” című könyvéhez

Nevezd meg! — A szerző vagy a jogosult által meghatározott módon fel kell tüntetned a műhöz kapcsolódó információkat (pl. a szerző nevét vagy álnevét, a Mű címét).

Ne add el! — Ezt a művet nem használhatod fel kereskedelmi célokra.

Ne változtasd! — Ezt a művet nem módosíthatod és nem készíthetsz belőle átdolgozást, származékos művet.

Fenntartjuk a jogot, hogy a könyvet bármikor új adatokkal kiegészíthessük, illetve azt nyomtatott formában is megjelentessük.

Lezárva: 2018. február

A hazáért hősi halált halt katonáink emlékére!

https://1.bp.blogspot.com/-SCOOwaWRRSw/V1B8dyP5f4I/AAAAAAABA20/0cqITqDqVsYyLyDJBk65eWbs9317FsKOACLcB/s1600/WM-Heja-8mascherheja.jpg

Tisztelt Nemere Úr!

Nagy érdeklődéssel vettem a kezembe az Ön által írt, ,,Horthy István élete és halála'' [1] című könyvet. Őszinte örömömre szolgált, hogy Ön ezt megírta, egyrészt mert ez a 70. évfordulója az eseményeknek. Másrészt, mert fiatal korom óta foglakozom a repüléssel, a repülés történetével és mindig nagyon érdekelt ez a rejtélyes esemény is.

Úgy gondolom, hogy a Horthy kormányzó és családja, történelmi ténykedésük, még mindig megosztja hazánkat. Ezt nemcsak az egyszerű emberek, hanem történészek, politikusok szintjén is érzékelem. Ezért is nagyszerű, hogy erről a témáról írt könyvet.

Magam is számos naplót, visszaemlékezést, tudósítást, kutatási anyagot, hadtörténeti munkát áttanulmányoztam ezekben a kérdésekben. A Horthy családdal kapcsolatos véleményével, megállapításaival nagyrészt egyetértek, főleg igaz ez Horthy István személyére.

Igazából nem is annyira a Horthy családra vonatkozó történelmi, politikai okfejtéséhez szeretnék néhány gondolatot hozzáfűzni, hanem a történelemmel, történésekkel, a repüléssel, annak technikai, történeti részleteivel, a hazai fegyvergyártással és járműgyártással kapcsolatosan írnám le gondolataimat.

Ennek során - a könyvben szereplő oldalszámokra és megállapításokra hivatkozva – fejteném ki álláspontomat,

[1] Nemere István: Horthy István élete és halála. Anno Kiadó, MMIX.

hogy a gondolatok egyértelműen kapcsolódhassanak a könyvéhez.

Nézzük tehát ezek után sorban az általam problémásnak ítélt részeket!

Tisztelettel

Rónaföldi Zoltán

47. oldal

Horthy István vitézi címe

„[…] Azt írtuk, hogy Horthy Miklós soha nem protekciózott. Nos, egyetlen egyszer tett kivételt valamelyest – mint az a hivatalos életrajzából is kitűnik – amikor Istvánt „apja érdemeire való tekintettel vitézzé avatták”. […]

Érdemes e kérdést egy kicsit távolabbról kezdeni, hogy a mai közgondolkodással és közhiedelmekkel kapcsolatos dolgokat is oszlassuk!

Évszázados hagyományokkal rendelkező, megszokott dolog volt a magyar történelemben, hogy a háború hőseit földdel, földbirtokkal jutalmazták meg. Már a *„nagy háború”* alatt megfogalmazódott az, hogy ekkor is ezt kell tenni, meg is jelent két olyan rendelet, melynek értelmében, földadományban kell részesíteni az elesettek hozzátartozóit és a bátorságukkal kitüntetetteket, feltéve, ha paraszti származásúak és megfelelő állami földalap áll rendelkezésre.[2]

A vitézi telek adományozásáról szóló miniszterelnöki rendelet 1920. augusztus 11-én jelent meg a *Budapesti Közlöny* 198-as számában.[3] Ezt követően a *Vitézi Szék* megkezdhette hivatalos működését.

A kormányzat a *6650/1920. számú* Miniszterelnöki rendeletét, annak 12. paragrafusa alapján, számos miniszteri rendelettel is alátámasztotta.

Ha a vonatkozó rendeleteket gondosan átolvassuk, azt látjuk, hogy egyikben sem történik említés arról, hogy a kormányzat *"Vitézi Rend”*-et alapított volna. A történelmi hűség kedvéért ki kell mondani, hogy sem rendelet, sem törvény nem született, mely a Vitézi Rend létrehozásáról intézkedett volna. Mindazok az írások, megnyilatkozások, melyek arról szólnak, hogy a kormányzó, vagy a magyar törvényhozás Vitézi Rendet alapított volna, egyszerűen nem igazak, valótlanok.

Horthy Miklós Magyarország kormányzója és az akkori kormány, *gróf Teleki Pál* vezetése mellett, a vitézi telkek adományozásáról szóló jogszabály végrehajtásával, az ugyanebben a rendeletben szabályozott formában életre hívott Vitézi Széket bízta meg, és ezt az új szervezetet hatósági jogkörrel ruházta fel.

A Vitézi Szék, 1920 novemberében tartott harmadik ülésén döntött arról, hogy a felavatott vitézek és a Vitézi Szék tagjainak közösségét ezen túl *VITÉZI REND* - nek nevezik.

---

[2] A haditettekre és a hadi haszonbérletre vonatkozó rendelkezések (1820/1917.M.E. számú rendelet) úgyszintén az ingatlanokra vonatkozó magánjogi szabályok kiegészítéséről szóló rendelkezések (4420/1918.M.E. számú rendelet),

[3] A m. kir. minisztériumnak (miniszterelnökség) a vitézi telek adományozására és alapítására vonatkozó 6650/1920.M.E.számú rendelete.

A rendbe történő felvételt elsősorban hadi (katonai) kitüntetések megszerzéséhez kötötték. Az első világháborúban a tábornokok és törzstisztek a *Lipót-rend lovagkereszt hadiékítménnyel és kardokkal*,[4] a főtisztek a *Vaskorona-rend III. oszt. hadiékítménnyel és kardokkal*,[5] és a legénységi állományúak részére a *Nagyezüst vitézségi érem*[6] jelentette a biztos felvételt.

A második világháborúban tábornokok és törzstisztek a *Magyar Érdemrend tisztikeresztje hadidíszítménnyel és kardokkal*,[7] a főtisztek a *Magyar Érdemrend lovagkeresztje hadiszalagon kardokkal*[8] és a legénységi állományúak részére a *Nagyezüst vitézségi érem*[9] volt a biztos felvétel záloga.

---

[4] Habsburg I. Ferenc osztrák császár és magyar király 1808-ban alapította meg a Lipót-rendet, édesapja II. Lipót magyar király tiszteletére. A rendnek hagyományosan három osztályát különítették el: lovagkeresztre (Ritterkreuz), középkeresztre (Kommandeurkreuz) és nagykeresztre (Großkreuz). Háború esetén ún. haddíszítményes osztályokat adományoztak, ami a háborúban tanúsított vitézséget volt szimbolizálni. 1901. február 1-jén egy birodalmi határozattal a rend legfelső tagozata, a nagykereszt alá ám a hadikereszt fölé, egy új szintet, az első osztályú Lipót-rendet helyezték. Az első világháború során számos osztrák-magyar illetve német nemzetiségű katona kapta meg az elismerést. Az Osztrák–Magyar Monarchia széthullása után többé nem került adományozásra.

[5] Az Osztrák Császári Vaskorona-rend (németül: Kaiserlicher Orden der Eisernen Krone) 1815-ben lett újra alapítva I. Ferenc császár által. A kitüntetést is három fokozattal alapították 1815. április 7-én. A rend kitüntetése nemesség elnyerését is eredményezte. 1908-tól úgynevezett kisdíszítményt engedélyeztek az 1. és 2. osztály számára, hogy viselhető legyen a szolgálati egyenruhán is. A szalag közepére az 1. osztály esetén a csillag miniatűrje került fel, amíg a 2. osztály kisdíszítményén pedig Lombardia vaskoronája kapott helyet. Háborús rendi kitüntetésként a kitüntetés zöld színű babérleveleket kapott, ami a kétfejű sas két oldalán kapott helyet. Vitézségért olyan hadidíszítményes kitüntetéseket is adományoztak, amin keresztbe tett kardok voltak a sas és az osztrák császári korona között. A 3. osztály hadidíszítményén a keresztbe tett kardok a háromszögletű szalagra kerültek. Az Osztrák–Magyar Monarchia 1918-as felbomlásával az Aranygyapjas renden kívül az összes nemesi rend megszüntetésre került.

[6] Az eredetileg Vitézségi Emlékérem (1809 óta Vitézségi Érem) (németül: Tapferkeitsmedaille) az Osztrák–Magyar Monarchia egyik legmagasabb háborús kitüntetése volt. Az 1789-ben alapított eredetileg két fokozattal létrehozott Vitézségi Érmét 1848-ban kibővítették. Az addigi Ezüst Vitézségi Érmet kettébontották. Létrehozták az 1. illetve 2. osztályú Ezüst Vitézségi Érmet. Legvégül a következő fokozatok léteztek: Arany Vitézségi Érem, 1. osztályú Ezüst Vitézségi Érem (Nagyezüst Vitézségi Érem), 2. osztályú Ezüst Vitézségi Érem (Kisezüst Vitézségi Érem), Bronz Vitézségi Érem. 1915. november 29-én bevezetésre kerültek az ismétlőpántok, amivel egy kitüntetés többször elnyerhetővé vált. A kitüntetések szalagjaira kerültek.1917. szeptember 26-án az Arany és Ezüst Vitézségi Érmeket tisztek számára is elnyerhetővé váltak. Ez azért vált szükségessé, amikor a harcban tanúsított magaviselet nem felelt meg a Katonai Mária Terézia-rend elnyeréséhez. Egy arany és ezüstszínű "K" betű került fel a Vitézségi Érmek szalagjaira.

[7] A Magyar Érdemrend tisztikeresztje 1922. június 14-én alapíttatott vitéz nagybányai Horthy Miklós kormányzó által. A Magyar Érdemkereszt, majd Érdemrend a középpont felé összefutó szárú, fehérzománcos 50 mm átmérőjű kereszt. Ennek közepén a kör alakú éremfelületen a babérkoszorú övezte piroszománc mezőben hármas halmon pihenő nyitott koronából arany apostoli kettőskereszt nő ki. Hátsó oldalán e jelmondat: "Si Deus pro nobis, quis contra nos" (Ha Isten velünk, akkor ki lehet ellenünk?) és magának a Magyar Érdemkeresztnek az alapítása éve 1922. Szalagja nincsen. A hadidíszítményes változatnál az alsó keresztből felfelé ágazó babérlevelek nőnek ki, illetve a keresztszárak között keresztben kardok vannak elhelyezve.

[8] A Magyar Érdemrend lovagkeresztje 1922. június 14-én alapíttatott vitéz nagybányai Horthy Miklós kormányzó által. A Magyar Érdemkereszt, majd Érdemrend a középpont felé összefutó szárú, fehérzománcos 42 mm átmérőjű kereszt. Ennek közepén a kör alakú éremfelületen a babérkoszorú övezte piroszománc mezőben hármas halmon pihenő nyitott koronából arany apostoli kettőskereszt nő ki. Hátsó oldalán e jelmondat: "Si Deus pro nobis, quis contra nos" (Ha Isten velünk, akkor ki lehet ellenünk?) és magának a Magyar Érdemkeresztnek az alapítása éve 1922. Háromszögben összehajtott 40 mm széles smaragdzöld színű szalagon viselendő a bal mellen. Később bevezetésre került egy hadiszalagos változat, ahol a belső széles sáv élénkpiros, és a szélei fehér világoszöld színűek lettek. A hadidíszítményes és kardokkal ékesített változatnál a kereszt száraiban a keresztbe tett kardok jelzik a háborús érdemeket.

A háborúban vitézségi érmet kapott legénységi állományú katona 10-20 hold (a tiszti vitéz ennek kétszeresét) vitézi telekben részesülhetett. Öröklése – a vitézi címmel együtt – a legidősebb fiú által, osztatlanul történhetett. (Fiú örökös hiányában nő is örökölhette – névvel együtt– a vitézi telket és címet az államfő hozzájárulásával.) A vitézi telkek összes területe mintegy 64 ezer katasztrális hold volt a harmincas években, ami 3 700 kedvezményezett között oszlott meg.

A nemességhez hasonlatosan, a vitézi rangot is kezdetben csak földadománnyal együtt lehetett elnyerni, mert bármilyen furcsa is, a földé volt a vitézi státusz és a föld jogán lett vitéz a birtokosa.(*1920/6650 M.E. rendelet*) A földbirtok elnyeréséhez volt szükséges a megfelelő katonai kitüntetés. A vitézi telek lényegében egy oszthatatlan hitbizomány volt, amit az arra alkalmas leszármazott örökölhetett. Kezdetben a vitézi telek nem volt terhelhető és bérbe adható, de utóbb, bizonyos feltételek mellett bérbe lehetett adni, illetve adósággal is lehetett terhelni. Utóbb, hasonlóan a nemességhez, már birtok nélkül is vitézzé lehetett válni, mert elfogyott a kioszthatóföld.

A felvétel szabályai szerint vitéz lehetett minden magyar állampolgár, aki a magyar állam védelmében (a világháborúban) kitűnt, és a forradalmak idején is hűséges maradt a hazához. Ezen túlmenően erkölcsi feddhetetlenséget is elvártak a jelentkezőktől.

Részletesen szabályozták azt is, hogy milyen kitüntetésekkel kellett rendelkezniük a kérvényezőknek, különválasztva a tiszteket és a legénységi állományúakat. A Vitézi Rend szervezetének leírását, a jogokat és kötelességeket mindenre kiterjedő alapossággal a Vitézi Rend Kis Kátéja tartalmazta.

A felvételért folyamodókat, ha megfeleltek a feltételeknek, ünnepélyes keretek között, eskütétel után vették fel a rendbe. A háborúban hősi halált haltak is kaphattak vitézi címet és telket, ha felvételüket valamelyik hozzátartozó kezdeményezte.

A kérelmezők voltak a jogszerzők, az elsőszülöttek viszont várományosként örökölhették a telket és a címet. Utóbbiakat már 12 éves koruktól apjuknak kellett felkészítenie a vitézséggel kapcsolatos tudnivalókra. Leventeoktatáson, lövészkiképzésen és lehetőleg a cserkészéletben is részt kellett venniük.

Tehát a vitézi rend rendszere szerin a címet az elsőszülött fiú örökölhette! Ebből eredően igazán nem volt szüksége protekciózásra, meg egyáltalán Horthy István vitézzé avatásá-

[9] A Magyar Vitézségi Érem (németül Tapferkeitsmedaille), a magyar katonai hagyományok letéteménye. 1939-ben alapította Horthy Miklós kormányzó. A kitüntetést a második világháborúban részt vevő magyar (kivételes esetekben szövetséges német) tiszteknek és katonáknak adományozhatták, kiemelkedő bátorságról, kezdeményezőkészségről és áldozatvállalásról tanúskodó haditettük elismeréseképpen. Széles körben adományozták a kitüntetést és sokan megkaphatták különböző fokozatait. Legénységi és tiszthelyettesi állomány részére adható volt bronz, kisezüst és nagyezüst változatban vitézségi érem, azonban, mind a Magyar Arany Vitézségi Érem és mind a Magyar Tiszti Arany Vitézségi Érmet a legkiválóbb és hősiességüket bizonyító magyar honvédtisztek és legénységi állományú katonák érdemelték ki. A kiadományozás célja szerint azoknak adományozták, akik az ellenség előtt tanúsított személyes vitézségükkel vagy hősi önfeláldozásukkal értékes szolgálatot teljesítettek. Viselési szabálya alapján a Magyar Tiszti Arany Vitézségi érem és a Magyar Arany Vitézségi Érem az első helyen viselendő, megelőzve a többi katonai elismerést. A Vitézi Rendbe történő felvételhez minimum a bronz vitézségi éremmel, lehetett kérelmet benyújtani.

ra, mert apja után ez a cím automatikusan megillette. Ugyancsak megillette, altábornagy nagybátyja után is,[10] akinek nem volt fiúági örököse e címre.

*„ […] Horthy Miklós mindkét fia váromány*os volt, rokonuk Horthy István ny. altábornagy révén […] ”[11]

A Vitézi Rend tiszti vitézek nyilvántartása szerint a Horthy családra vonatkozóan a következőket tartalmazza:[12]

Név	Rendfokozat	Adatok	Év	Sorolási szám	Irattári szám
Horthy István nagybányai	lovassági tábornok	1858.12.21.-1937.09.22	1921	82	73
Horthy Miklós nagybányai	kormányzó, ellentengernagy	1868.07.18.-1957.02.09.	1921	82	73
Horthy Szabolcs nagybányai	huszár főhadnagy	1873.01.28.-1914.11.28.	1921	82	73
Horthy István nagybányai ifj		1904.12.09.-1942.08.20.	1922	82/I	73/I
Horthy Miklós nagybányai ifj		1907.02.14.-1993.03.28.	1924	82/I	73/I

[10] Vitéz nagybányai Horthy István altábornagy, majd lovassági tábornok (Kenderes, 1858. dec. 21. - Bécs, 1937. szept. 23.). A bécsi és a budapesti tudományegyetemen jogot hallgatott. Katonai pályára lépett, hadnagy a 4-es huszároknál (1882). Őrnagy (1906), tábornok (1916), az I. világháborúban dandárparancsnok. A szerb, olasz, román és orosz fronton küzdött. A Lipót-rend, a Vaskoronarend és még számos kitüntetés tulajdonosa. A Mária Terézia- rend lovagja. A Tanácsköztársaság idején Székesfehérvárott részt vett a Tanácsköztársaság elleni szervezkedésben. A nemzeti hadsereg megszervezésekor lovassági felügyelő (1919), altábornagy (1921); mint lovassági tábornok vonult nyugalomba. A felsőház létrehozásától (1927) haláláig Jász-Nagykun-Szolnok vármegye törvényhatóságának képviselője. http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/index.html

[11] Szlovikné Berényi Márta: A Vitézi Rend. Országos Levéltár. http://mnl.gov.hu/mnl/ol/hirek/a_vitezi_rend

[12] http://katonahoseink.hu/vitezirend/tiszti/index.html

57. oldal

Repülés és vitorlázórepülés az I. világháború után

„[…] Az antant még a vitorlázórepülést is tiltotta… […] ”

Ez így nem egészen pontos!

Az antant a világháború után a repülést számunkra a békeszerződés 1921. július 26-i aláírása napjától számítva, csak 1922 végéig tiltotta meg, ekkor feloldotta a repülési tilalmat. A további tilalom a katonai repülést érintette és a fegyvergyártást, többek között a repülőgépgyártást, repülőgépmotor gyártást is.

A *MAeSZ* [13], amely 1912. januárban alakult meg a *MAC*-ból (*Magyar Aero Club*[14]), a repülési tilalom feloldása után igazi elsőfokú sporthatóságként működött hazánkban.

1922 után – a német vitorlázórepülés példáján felbuzdulva – megindult a repülő tagegyesületek szervezése. Kezdetben néhány híres *„nagy háborús”* pilóta próbálkozott a motor nélküli repüléssel hazánkban, de csak leszerelt motorú, átalakított háborús gépekkel, nem túl eredményesen.

A MAeSZ-t 1924-ben újra felvették a FAI[15] tagjai közé. A hazai vitorlázórepülés legnagyobb akadálya a kezdetekben a megfelelő gépek hiánya és az anyagi háttér volt. A háborúban kivérzett ország, a hatalmas jóvátételek kifizetése, a trianoni ország csonkolás, a korona inflációja, a menekülő magyarok befogadása a másnak ítélt területekről, mind – mind óriási teherként zúdult ránk.

A háború előtti aviatikában főleg a motorral hajtott gépek építésére, fejlesztésére fordítottak energiát, a vitorlázórepülés szinte nem létezett. A németeknél a motoros repülés tilalma miatti dac váltotta ki a szakemberek és az ifjúság indulatát, ekkor ott elkezdtek intenzíven foglalkozni a vitorlázórepüléssel, a gépek szerkesztésével, a vitorlázórepülési elmélet kidolgozásával, a repülés meteorológiai kérdéseinek tisztázásával. 1927-re a kezdeti teljesítményeket már megtöbbszörözték és az eredmények más országokra is jótékony hatást tettek.

Nálunk ezért nagyjából 1929-ra érett meg a helyzet, akkor is csak Németországból beszerzett gépekkel, de megindult a vitorlázórepülés. Ez kezdetben alapvetően függött attól, hogy kik *„szponzorálták”* az egyesületeket. A *MÁV*[16]-nál a *MÁVAERO*, majd a *MOVE*[17]-nél a

[13] Magyar Aero Szövetség
[14] Alapítás 1901-ben, mely a léggömbös léghajózás híveit gyűjti szervezett formába. 1909. dec. 12. A Magyar Aero Club megszűnik, jogutódja a Királyi. Magyar Automobil Club Aviatikai Szakosztálya. 1910. február. 26-án. megalakult a (másodszorra) a Magyar Aero Club (MAC). 1910. okt. 27-én a Nemzetközi Repülő Szövetség (FAI) tagjai közé felveszi a MAC -ot. 1911. aug. 03-án megalakult a Magyar Géprepülők Szövetsége.
[15] Fédération Aéronautique Internationale (FAI) → Nemzetközi Repülő Szövetség
[16] Magyar Államvasutak, vagy akkoriban Magyar Királyi Államvasutak.
[17] Magyar Országos Véderő Egylet. A kezdetben kizárólag katonatisztekből álló paramilitáris civilszervezet, melynek célja a kommunista forradalmi eszmék elleni mozgósítás, az ellenség által elfoglalni szándékolt területek védelme, majd később a trianoni békefeltételek értelmében kényszerűen lecsökkentett haderő támogatása

MOVERO[18] a kaposvári *SACERO*[19], és nem utolsó sorban a cserkészek, akik cserkészrepülő egyesületeket hoztak létre. A volt hadirepülők a hazai vitorlázórepülés *„motorjai”, Petróczy István,*[20] *Hefty Frigyes,*[21] *Bernárd Mátyás,*[22] *Hosszú István*[23] …

Rövidesen hazánkban is kialakul – főleg a Műegyetemen – az a tehetséges tervező, gépépítő, repülő gárda is, akik a hazai nagyon jó példát mutatják a többieknek, de a vidékiek sem panaszkodhatnak. (*Rotter Lajos, Bánhidi Antal, Molnár Árpád, Rubik Ernő, Tasnádi László*…)[24]

Hazánk 1936-ra vitorlázórepülésben – 7 év alatt – tekintélyes eredményeket ért el. Ezt mutatja a táblázat.

Helyezés	Ország	Repülési csúcseredmények		
		Időtartam óra	Távolság km	Magasság m
1	Németország	36,30	504	4460
2	Magyarország	24,14	336	1840
3	Ausztria	19,04	142	1910
4	Svájc	10,25	132	1850

Mindezekből indult aztán az a nagyszabású fejlődés, amely a hazai vitorlázórepülést és a gépek építését is jellemezte. Az országban számos helyen jönnek létre sportrepülő egyesületek, az országos nagyvállalatok hazafias kötelességüknek tartották a hazai repülés támogatását. Így jött létre a *MÁV Testvériség Club (MÁVAERO*), a *BSzKRt,*[25] az *Ózd Rimamurányi Vasmű Rt ózdi* gyára által támogatott repülőegyesület, a *diósgyőri MÁVAG* egyesülete, a *GAMMA,*[26] a *Perutz*[27]…

---

volt, 1918. november 15-én alakult meg. Létrehozásában Gömbös Gyula mellett vezető szerepet játszott még Bajcsy-Zsilinszky Endre és Eckhardt Tibor is. Programja és irányultsága a vezetői révén a fajvédők felé húzott.

[18] Magyar Országos Véderő Egylet Repülő Osztály

[19] Kaposváron, 1930 tavaszán – az országban másodikként – létesült repülőegyesület.

[20] petróci Petróczy István (Garancspetróc, Szepes vármegye, 1874. január 3. – Budapest, 1957. augusztus 9.) magyar repülőtiszt, feltaláló, cs. és kir. alezredes, az első magyar katonai pilóta, az Osztrák–Magyar Monarchia hadirepülő-képzésének megszervezője, a légierő, gyártó, javító és logisztikai szolgálatának, a Repülőarzenálnak parancsnoka. Az első világháború után m. kir. repülőezredes, a magyar légierő megszervezője, a helikopterépítés úttörője, a magyar polgári légi közlekedés alapjainak lefektetője, és Légoltalmi Liga első ügyvezető elnöke, a polgári védelem szervezetének kiépítője. Igen sokat tett a világháború utáni hazai sportrepülésért is.

[21] Vitéz saápi és mezőpeterdi Hefty Frigyes (1894. december 13. – Detroit, 1965. január 10.) az Osztrák–Magyar Légjáró Csapatok egyik 5 igazolt légi győzelmet aratóászpilótája volt. Ő volt az első olyan pilóta, akinek lelőtték a gépét és az ejtőernyő mentette meg az életét. A háború után a hazai sportrepülés egyik szervezője, mozgatója.

[22] Bernard Mátyás repülő ezredes (1994-1945).Világháborús repülőtiszt, aki a háború után is nagyon sokat tett a hazai repülésért, elsősorban a vitorlázó repülésért. Az első vitorlázórepülő, aki hazánkban „C” vizsgát tett.

[23] Hosszú István tábori pilóta, oktató. I. világháborús pilóta. Első siklógépét 1919-ben tervezte, ezt 1922-re megépítette. Sziszeken autóvontatásban a gépével 5 km-t repült. Ezt film örökíti meg, ez volt az első hazai vontatásos repülés! Később is vitorlázórepülő és legendás hangármester. 1930-tól a cserkészrepülők hangármestere („Hosszú mester”) a Hármashatár-hegyen. A II. világháború után is hangármester.

[24] A magyar repülés kiválóságai, akik terveztek, építettek, repültek, oktattak, szerveztek…

[25] BSzKRt → 1922. december 27-én megalakították a Budapest Székesfővárosi Közlekedési Részvénytársaságot (BSzKRt, köznyelvben leginkább „Beszkárt”-ként emlegették). Az új vállalat az elkövetkező tíz évben magába olvasztotta az összes budapesti közlekedési ágazatot.

[26] A „Gamma” Műszaki Részvénytársaság 1920. május 18-án alakult meg a budapesti Koszorú utcai telephelyen. Alapítói Dréger Károly elektro-, László Arthur gépészmérnök és Braun Zsigmond rokkant százados, kereskedő.

A vállalati repülőegyesületek részben önállóan, vagy cserkészrepülőként működtek.

Az 1930-as évek elején nagyon sok klub alakul: Ózdon,[28] Sopronban,[29] Miskolcon,[30] Békéscsabán,[31] Szolnokon,[32] Pécsen, Győrben, Mátészalkán, Sárospatakon, Sátoraljaújhelyen, Szentesen,[33] Szombathelyen,[34] Debrecenben[35]…

1933. augusztus 4-én, 34 ország 26 000 cserkészének felvonulásával, *Horthy Miklós* kormányzó és *Robert Baden-Powell* (*BiPi*) a világ főcserkészének jelenlétében Gödöllőn nyitották meg a cserkész világtalálkozót. A programot a táborozásokkal kapcsolatos tevékenységek, sportbemutatók, vallásos, egyházi rendezvények adták.

A találkozón cserkészrepülő tábor és repülőtér is működött. *Rotter Lajos*[36] a Karakánnal több rekordot is repült ekkor. Itt voltak többek között *Bánhidy Antal*,[37] *Bisits Tibor*,[38]

Az új részvénytársaság célja: szabadalmak értékesítése, mechanikai és elektrotechnikai tömegcikkek gyártása és árusítása. 1921. május 6-án „a szerencsétlen gazdasági viszonyokra” való tekintettel az Igazgatóság és a felügyelőbizottság lemondott, helyettük újat választottak. A tönkrement üzemet Juhász Zoltán és Juhász István vette át, és újraindította. A Juhász-féle Gamma művekről a későbbiekben (löveggyártás, lőelemképző) részletesen lesz szó.

[27] A Perutz testvérek szövőgyára Pápán.

[28] Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek… Az ózdi cserkészrepülés története 1932-1945 (Magyar Elektronikus Könyvtár) http://mek.oszk.hu/12100/12191/

[29] Németh Péter: Soproni cserkészrepülés (www.sopronsport.hu)

[30] Csorba László szerkesztésében: A miskolci sportrepülés története (Borsod Megyei Repülőklub, 2001.)

[31] Machalek István: Békés kék egén (Magyar Honvédelmi Szövetség Békés Megyei Kvasz András Repülő-, Ejtőernyősklub)

[32] Gy. Fekete István: Fejezetek a szolnoki katonai repülés történetéből. A repülés hőskorától a szolnoki repülőtérig http://docplayer.hu/639409-Fejezetek-a-szolnoki-katonai-repules-tortenetebl.html

[33] Pusztai János: Szentes és a repülés 1909-1959… 1993-2007 (Szentes Város Önkormányzata, 2008)

[34] Czeiner Gábor: A szombathelyi repülés története (2008.)

[35] Vasváry József szerkesztésében: Délibábok légterében (Debrecen és a Hajdúság repüléstörténete) Debrecen, 2006.

[36] Rotter Lajos (Budapest, 1901. július 18. – Budapest, 1983. október 19.) magyar gépészmérnök, repülőgéptervező és pilóta, a Karakán és a Nemere vitorlázórepülőgépek tervezője, ezen kívül számos más gép tervezésében, építésében is részt vett. A hazai repülés emblematikus alakja. . Korának számos repülési rekordere, világcsúcsot is repült. A cserkészrepülés egyik nagy személyisége. Az 1936-os olimpiai játékokon Rotter Lajos saját maga által tervezett Nemere vitorlázógépével 3 óra 55 perc alatt 326 km-es céltáv rekordot ért el Berlin (Rangsdorf) - Kiel (Holtenau) között, amivel nem hivatalos világrekordot állított fel. Ez is hozzájárult ahhoz, hogy a Nemzetközi Olimpiai Bizottság végül is elfogadta a vitorlázórepülést olimpiai számnak. Sajnos a Helsinkiben, 1940-ben tervezett olimpia a háború miatt elmaradt! A második világháború után Rotter Lajos részt vett a magyar vitorlázórepülés újjászervezésében. Az 1950-es években a Székesfehérvári Állami Motorjavító Vállalat repülőgépüzemének főmérnöke volt. Később az Alagi Központi Kísérleti Üzem tervezőirodáján dolgozott.

[37] Bánhidy (néhol Bánhidi) Antal, (született Mudris) (Szatmárnémeti, 1902. december 23. – Budapest, 1994. március 18.) Széchenyi-díjas (1992) magyar gépészmérnök, repülőgép-tervező és pilóta. Több kiemelkedő repülési teljesítmény fűződik a nevéhez, legismertebb repülőgépe a Gerle. A Gerle gépcsalád legismertebb tagjával, a HA-AAI lajstromjelű Gerle 13-mal 1933. február 19. – március 24. között Bánhidi Bisits Tibor pilótával körberepülte a Földközi-tengert. Még ugyanannak az évnek a nyarán a Gerle 13-mal Magyarországról Észak-Európába és Nagy-Britanniába repült. A London–Debrecen útvonalon a gép kategóriájában távolsági rekordot állított fel. A Gerle 13-mal 1937-ben Dél-Amerikában térképészeti feladatokat hajtott végre. A két hónapos út során 17 ezer km-t tett meg. Tartalékos repülő hadnagyként (később főhadnagy) részt vett a felvidéki és kárpátaljai katonai műveletekben, ahol Fiat Cr-32 és Cr-. 42-es vadászrepülőgéppel repült. A háború későbbi részében Ju 52-n is repült. Jelentős szerepe volt a visszacsatolt Észak-Erdély légiposta rendszerének kialakításában. 1950-ben szakítania kellett a repüléssel. Ezt követően nyugdíjba vonulásáig a Járműfejlesztési Intézetben dolgozott rajzellenőrként. Nyugdíjba vonulása után gyümölcs- és virágtermesztéssel foglalkozott.

[38] Bisits Tibor (1896-1987) repülő ezredes, I. világháborús pilóta, a 46. felderítőszázad utolsó parancsnoka. A rejtett légierő tisztje, a sportrepülésben kiképzésvezető (Érd). Bánhidy Antal Gerle 13 gépével és a tervezővel, 1933. február 13-án indulva, másfél hónap alatt körberepülték a Földközi-tengert, 100,5 óra repült idővel és 12 500 km megtételével.

Hefty Frigyes neves repülők. Voltak itt lengyel cserkészrepülők 22-en, de jelen volt az osztrák *Robert Kronfeld*[39] a csúcstartó repülőbajnok, valamint angol cserkészrepülők…

A gépek száma 18 darab volt, amelyhez még közel 100 repülőmodell is társult. Ez még nagyobb lendületet adott a cserkészrepülésnek hazánkban!

Mindezek után pedig a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* (*HMNRA*)[40] 1939-es létrehozása volt az a következő stáció, amely aztán a hazai vitorlázó, de a motoros repülésnek is elhozta az igazán nagyszabású fellendülést, mert soha sem látott nagyságú anyagi eszközzel segítette a repülés kérdését, a gépépítést, a repülőterek felszerelését, a kiképzést…

Ehhez kapcsolódott aztán a *„levente”* repülő kiképzés törvényesített formája, ahol a HMNRA támogatásával, a különféle repülő egyesületekben, nagyszámú vitorlázórepülő leventét is kiképeztek. Ez már a HMNRA motoros repülő iskoláinak és a légierő kiképző iskoláinak biztosította az alapképzett repülőket.[41]

[39] A zsidó származású, bécsi születésű Kronfeld történelmet csinált, amikor 1929. május 15-én, a világon elsőként tett meg 102,2 kilométeres távrepülést vitorlázó repülőgépén Berbeshövedéből egészen Bad Meinburgig, amit akkor elképzelhetetlen teljesítménynek tartottak. Repüléseiben az akkor még nagyon különlegesnek számító, variométert alkalmazta, elsőként! Robert Kronfeld új távlatokat nyitott a vitorlázó repülés előtt. Néhány év alatt számos értékes díjjal tüntették ki úttörő munkásságáért. 1929-ben például magassági világrekordjáért: "Wien" nevű gépével 2560 méter magasba emelkedett. Röviddel utána elsőnek repülte át az Alpokat vitorlázó gépen, 1931 júniusában pedig a Daily Mail díját nyerte el a La Manche-csatorna kétszeri átrepüléséért. Nevét mégis leginkább két egyedülálló teljesítménye örökítette meg. 1928. augusztus 6-án a vitorlázó repülők közül elsőnek használt variométert, majd ugyancsak első volt, aki a termodinamikát a vitorlázó repülésben felhasználta. A „nagy német úttörők" egyikeként ünnepelték Németországban. Adolf Hitler 1933-as hatalomra kerülése után azonban csak kevés barátja maradt. A nácik még abban az évben sietve betiltották Theodor Haanen: "Robert Kronfeld - egy vitorlázó repülő" című könyvét. A magára hagyott Kronfeld visszatért szülőhazájába, Ausztriába. Dollfuss kancellár 1934-ben történt meggyilkolása után azonban onnan is elmenekült. Angliában telepedett le, megszerezte a brit állampolgárságot, és őrnagyi rendfokozatot ért el a brit légierőnél, a Royal Air Force-nál. 1948. február 12-én halálos balesetet szenvedett: maga tervezte GAL-56-os vitorlázó repülőgépével lezuhant. Mindössze 43 éves volt.

[40] 1939. évi X. törvénycikk a „Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap” létesítéséről. A hazai repülés támogatására létrejött alap, amely a mozijegyekbe, bélyegekbe, alkalmi rendezvények bevételeibe, stb. beépített, csekély mértékű részt vonta el erre a célra. Ebből a repülést, de a hazai filmipart is támogatták. Soha nem látott mértékű pénzeszközöket adott át a hazai sportrepülésnek, hazai gyártású gépek, felszerelések, táborok, kiképzések, repülőterek, stb. létesítésére. Ekkor és az alap rendeléseinek köszönhetően indult meg a máig legendás Rubik Ernő féle, Aero Ever Kft Esztergomban, amely száz számra gyártotta a kiképzéshez a korszerű vitorlázógépeket.

[41] Rónaföldi Zoltán: Gondolatok a két világháború közötti repülő kiképzés alapjairól (Kézirat)

61. oldal

Lampich Árpád repülőgépei

„[…] az olasz gyártmányú Roma (Róma) …[…]”

A *„Róma”* nevű gép sohasem volt olasz gyártmány!

A Műegyetemen megalakítják az MSrE-t (Műegyetemi Sportrepülő Egyesület), amelynek tagjai a kezdéskor *Maier József, Kintses László, Rotter Lajos, Lampich Árpád, Bánhidy Antal, Hütl Hümér*…, pilótája, oktatója pedig *Kaszala Károly* volt abban az időben.[42]

Az MSrE első megépített gépe a *Lampich Árpád*[43] tervezte „*Lampich L1”* típusú, *„Mama kedvence”* nevű, segédmotoros vitorlázógép volt. A *„Lampich L2”* az előzőnek egy továbbfejlesztése volt, ami három világrekordot repült és távolsági világrekordjának célpontjáról, a *„Róma”* nevet kapta. Ez a gép 1925-bn épült meg. A gépeket a Műegyetem műhelyében építették az egyesület tagjai, mindannyian leendő mérnökök.

Mindkét gép a hazai fejlesztésű, *Thorotzkai Péter*[44] által tervezett és gyártott motorral működött. Az L1 esetén a motor 12 LE-s, a másik gépnél is mindössze 18 LE-s volt! A gépek először Asbóth-féle hazai légcsavarral repültek, de aztán *Rotter Lajos t*ervezett egy még jobbat. Az L2 ezekkel repülte meg világcsúcsait!

A repülőgép műszaki adatai:

✓	Fesztávolsága:	10,6	m
✓	Hossza:	5,84	m
✓	Magassága:	1,4	m

[42] Mindannyian a magyar repülés kiválóságai, géptervezők és építők is, de repültek is szorgalmasan.

[43] Lampich Árpád (Budapest, 1898. május 11. – Esztergom, 1956. április 30.) magyar gépészmérnök, repülőgép tervező. A Műegyetemen jelentkezett pilóta-tanfolyamra. A Műegyetemi Sportrepülő Egyesület (MSrE) tervezőirodáját és műhelyét 1921-től irányította, ahol repülőgép-tervezéssel és építéssel foglalkozott. A műhely irányítását 1929-ben Bánhidi Antal vette át. 1924-ben a világ első motoros vitorlázó repülőgép, az az L–1 megépítője, melyet 12 LE-s Thorotzkai-motorral szerelt fel, 1925. szeptember 4-én elkészült a Lampich L2 típusú könnyű repülőgép. A sárkányt Lampich Árpád szerkesztette, az üzembiztos 13,2 kW-os (18 LE) motort Thorotzkai Péter tervezte.1927-ben Bánhidi Antallal közösen tervezett és épített 200 kg önsúlyon aluli gépet. A 62,5 kW-os WM–Siemens SH–11 motorral felszerelt BL–6 (BL – Bánhidi–Lampich) volt az első magyarországi kétüléses iskolagép Rubik Ernő 1931 nyarán Lampich egyik gépének építésébe kapcsolódott be, amelyet Budapesten, a Mester utcában készítettek egy gazdag üzletember megrendelésére. Bécsben a Hopfner Flugzeugbau szerkesztőmérnöke, majd a Győri Vagongyár repülőgép-osztályán, később a Sportárutermelő Vállalat vitorlázó-repülőgép-üzemében dolgozott Esztergomban. 1950-ben építette meg munkatársaival (Balogh János, Kapuvári Jenő, Pusztai Béla, Sónyi Gusztáv, Dr. Szomolányi Károly) a Győr II-t, az első magyar fémépítésű teljesítményvitorlázó gépet, amely tulajdonságai alapján megelőzte a korát! A II. világháború után részt vett a magyar sportrepülés újjáépítésében.

[44] Thorotzkai Péter gróf (Bécs, 1884. január 28. – Budapest, 1942. március 2.) magyar gépészmérnök, motortervező. A magyar repülőmotor-szerkesztés úttörője. A harmincas években épített repülőgépmotorjain számos újítást vezetett be (automatikus olajszivattyú, ikerhajtórúddal ellátott dugattyú, jó hatásfokú – saját tervezésű porlasztó). Motorjait üzembiztosság, egyszerűség, áttekinthetőség jellemezte. Élete végéig kapcsolatban maradt a repülőműszaki élettel, több zseniális szerkezetet (pl. repülőgép-szimulátort) készített, ezzel megelőzte korát.

✓ Üres tömege:	190	kg
✓ Legnagyobb felszálló tömeg:	280	kg
✓ Legnagyobb sebessége:	110	km/h
✓ Motorja:	Thorotzkay *„Delta”* 18 LE (13 kW)	

1926-ban jelentek meg a Nemzetközi Repülő Szövetség új szabályai, és ezek között a 200 kilogrammnál könnyebb gépekre vonatkozó előírások, amelyek szerint együléses, 50 LE teljesítmény alatti, maximum 12 kg/óra üzemanyag-fogyasztású motorral lehetett a kategória-rekordokért versenybe szállni. Ezeket a szabályokat valósággal Lampich Árpád *L2*-es repülőgépére szabták. *Kaszala Károly*[45] 1926-ban Budapest és Székesfehérvár között hajtott végre először túrarepülést az L2-essel 1750 méter magasságban, és a kis teljesítményű motor ellenére kielégítőnek tartotta mozgékonyságát, lassú, de biztos emelkedőképességét, repülőtulajdonságait.

Kaszala Károly a géppel, 1927. szeptember 17-én Mátyásföld – Monor között folyamatosan 650 km-t repült. Néhányszor még Érden is repült a géppel.

A Rómába történő távrepülésekor is ő vezette a gépet. Mindez 1928. június 14. napján indult. A sikeres repülés után kapta a gép a *„Róma”* nevet.

1929 júniusában, Svédországban, Karlstad városában rendezték a műegyetemi hallgatók repülőgépeinek nemzetközi találkozóját. A Magyar Aero Szövetség Bánhidy Antalt, a fiatal műegyetemi sportrepülőt bízta meg az embert és gépet próbáló feladattal, hogy a légvonalban is csaknem 1 800 km-es távolságot berepülve a 18 Le-s gépet a kiállításra eljuttassa. A kockázatos vállalkozást kisebb-nagyobb nehézségek árán sikerült teljesíteni. Az út június 14-től szeptember 12-ig tartott, a legváltozatosabb repülési körülmények mellett 68 repült óra alatt 5 000 km-t tett meg pilótájával a Róma. *Bánhidy Antal* úti élményeit az Aviatika hasábjain és a *„Pilóta lettem”* című könyvében osztotta meg az olvasókkal.

A „Róma” nevű gép minden repülőnap és bemutató kedvence lett. Lampich Árpád L4 típusú gépe, a *„Bohóc”* már 35 LE (25,7 kW) teljesítménnyel rendelkezett és ezt már műrepülésre tervezte. A bemutatókon nagy sikere volt.

[45] Vitéz oszlányi Kaszala Károly repülő tiszthelyettes (Nyitra, 1894. február 20. – Kétútköz puszta, 1932. szeptember 5.) az Osztrák-Magyar Monarchia 8 igazolt légi győzelmet elérő pilótája volt az első világháborúban. Arany vitézségi érem (2), Nagyezüst vitézségi érem (3), Kisezüst vitézségi érem (2), Bronz vitézségi érem (2), Vaskereszt (1). A háború után, mint sportpilóta döntött repülési világcsúcsokat. A hazai repülés egyik legendás személyisége, aki a háború után is a repülésben élt, világcsúcstartó. Sajnálatos módon repülőbalesetben vesztette életét1932. szeptember 5-én.

70. oldal

A vitorlázórepülés, mint a katonai repülés előképző stációja

„ […] És jegyezzük meg: egyes sportágak, mint például a repülőklubok mögött ott lapultak a magyar állam katonai érdekei…[…]”

Véleményem szerint, kimondva, vagy kimondatlanul ez minden országban, államban így volt.[46] Így volt ez az 1930-as években, de így volt ez az 1950-60-as években is hazánkban és másutt is.[47] Azt gondolom, hogy jelenleg – bár a sportrepülés mára már jelentősen átalakult mindenhol és egy nagyon költséges sportággá vált, akiket viszont nagyon kevesen támogatnak, szponzorálnak – változatlanul alapbázisát képezi a különféle pilótaképzéseknek, így a katonainak is.

Amennyiben széttekintünk csak Európában, akkor látjuk, hogy a repülőklubok adták a későbbi légierők pilótaállományát Németországban, Lengyelországban (*LOPP*), Olaszországban, Nagy-Britanniában, a Szovjetunióban (*OSZOAVIAHIM*,[48] majd *DOSZAF*[49]), Japánban és még számos helyen. A repülés alapjait a vitorlázó egyesületekben, majd később a motoros repülő kiképzéseken lehetett elmélyíteni. Ebben, hazánkban élen jártak akkor a cserkészrepülők, a *MOVE* majd pedig az országosan létrehozott *HMNRA*, amely az anyagi alapokat biztosította.[50, 51]

Az 1950 –80-as években ezt itthon a *Magyar Szabadságharcos Szövetség* (MSZHSZ),[52] a *Magyar Repülőszövetség* (MRSZ),[53] az *Országos Magyar Repülő Egyesület* (OMRE),[54] a *Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetség* (MÖHOSZ),[55] *Magyar Honvédelmi Sportszövetség*

[46] Rónaföldi Zoltán: Gondolatok a két világháború közötti repülő kiképzés alapjairól (Kézirat)
[47] Rónaföldi Zoltán: Újabb adalékok a két világháború közötti vitorlázórepülési kiképzéshez (Kézirat)
[48] Союз обществ содействия обороне и авиационно-химическому строительству СССР. A sszervezet célja a fegyveres erők személyi tartalékainak előkészítése volt. Hamarosan hatalmas, militarizált szervezet lett, amelynek saját repülőterei, rádió klubjai, ejtőernyős tornyai és számos egyéb szakosztálya volt. Fokozatosan katonai kiképző szervezetté alakult. Tanfolyamai olyan speciális tudományágakat vontak be, mint a taktika, a topográfia és a fegyverzet. A megszokott tervezettel ellentétben a belépési korhatárt leszállították 14 életévre. 1941-ig tagsága 13 millióra becsülhető. A II. világháború után, 1951-től DOSZAF.
[49] Добровольное Общество Содействия Армии, Авиации и Флоту. Az előbbi szervezet utódja, 1951-1991.
[50] Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap, amely törvényileg alátámasztva, megteremtette a mind a vitorlázó- mind a motorosrepülő képzés alapjainak nagyobb léptékű lehetőségét hazánkban. Mindennek az anyagi alapjait is rendezte, egy mai szóval „kulturális adó” bevezetésével. A mozijegyek árába történt egy csekély áremelés és ennek adóelvonása, amit aztán a hazai sportrepülés és a filmgyártás között osztottak meg. Mindkét ágazatra nagy befolyást gyakorolt az igen tekintélyes bevétel és juttatás! Az alap pénzeit bélyegek kiadása, adományok gyűjtése, repülőnapok bevételei is gazdagították.
[51] Rónaföldi Zoltán: Katonai kiképző vitorlázó repülőgépek hazánkban 1940-44. (Kézirat)
[52] 1948. február 29-én alakult meg az MSZHSZ, a Magyar Szabadságharcos Szövetség, melynek üzemi, városi és községi szervezetei a Magyar Kommunista Párt irányításával „eredményes politikai felvilágosító munkát végeztek, mozgalmi életet éltek”. Így rövid idő alatt jelentős tömegszervezetté vált. Az újjáépítés után céllövő, motoros, kerékpáros, sí, lovas és ejtőernyős szakosztályokat, kultúrcsoportokat működtetett.
[53] 1951 januárjában az OMRE helyébe a Magyar Repülő Szövetség lépett.
[54] 1948. február 14-én alakult meg az OMRE
[55] 1955-ben a Magyar Dolgozók Pártja létrehozta a MÖHOSZ-t, a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetséget.

(MHS)[56] és végül a *Magyar Honvédelmi Szövetség* (MHSZ)[57] végezte. A felsorolás egyben mutatja is a szervezeti átalakulásokat, de ez mind a honvédelem érdekét szolgálta és az anyagiakat is innen biztosították.

Csak a háborús *„tömeges”* pilótaképzési időszakok voltak azok, amikor a légierők, saját iskoláikon is nagy számban képezték a pilótákat, de még ekkor is működtek a repülőklubok, ahonnan a legjobbak átkerültek, átkerülhettek ide.

[56] 1957 júniusában alakult a Magyar Honvédelmi Sport Szövetség, az MHS.
[57] 1967. augusztus 8-án jött létre a Magyar Honvédelmi Szövetség, az MHSZ.

90. oldal

A MÁVAG fegyvergyártása

„[…] A MÁVAG diósgyőri üzemében, a világhírű svéd cég, a Bofors licence alapján gyártottak lövegeket. […]”

Gyártottak természetesen, de nemcsak *Bofors*[58] tervek alapján!

Nagyon sok országnak megvolt és ma is megvan a fegyvergyártási képessége és mindent el is követnek, hogy a gyártott termékeket a legnagyobb számban és haszonnal el is adják.

A fegyvergyártás nagy üzlet! Az volt és még sokáig az is marad…

Mind az első, mind a második világháború előtt a fejlett iparral rendelkező országokban kialakultak azok a cégek, amelyek ezt technikailag, pénzügyileg meg tudták valósítani és vállalták az ezzel járó költséges fejlesztési munkákat is. Csak példaként említünk néhányat e nagynevű sorból, a németeknél a *Krupp*, a franciáknál a *Schneider*, nálunk a *MÁVAG*, a svédeknél a *Bofors*. A svájciaknál az *Oerlikon*, az angoloknál a *Vickers–Amstrong*, az amerikai *Camegie*, a cseheknél a *Skoda*, a japánoknál a *Tachikawa*, de vég nélkül lehetne sorolni a többieket is.

A szovjeteket azért nem említem, mert itt a gyárakat a beteges titkolózás miatt csak számokkal jelölték, gyakran volt valami fantázianeve is (Vörös Október, Vörös Lobogó, stb.), de az biztos, hogy ha jármű, traktor, varrógép, vagy finommechanika profillal bírt egy üzemük, akkor ott fegyvereket is gyártottak!

Ugye milyen ismerős nevek?

Nem volt tehát hiány sem gyártóban, sem fegyvertípusokban. Egyetlen feltétel volt csupán a *„fizetőképes kereslet”*, amely általában állami megrendelések formájában realizálódott. Aki tehát akart és pénze is volt – a szövetségi rendszerekre tekintettel – tudott fegyvert vásárolni. A szövetségesi dolgokon is túl lehetett lépni, mert a svájciak, svédek semleges országok voltak és egyes időszakokban az USA is így viselkedett. Szállítottak mindenkinek, akinek pénze volt.

[58] Bofors AB svéd fegyvergyár. A név több mint 350 éve kapcsolódik a vas- és acéliparhoz valamint a tüzérségi fegyverek gyártásához. Svédországban a Karlskogaban található a cég, amelyet királyi állami tulajdonú társaságként alapítottak 1646-ban. A korszerű vállalati struktúra 1873-ban jött létre, → Bofors- Gullspang Társaság [Aktiebolaget (AB)] A 1820-as évek elején már, mint vezető svéd acélgyártó, a Bofors fegyvergyártást folytatott. Ekkor a Siemens-Martin-eljárással előállított acélt fegyvergyártás céljára használták fel. A cég első ágyúműhelye 1884-ben nyílt meg. Bofors leghíresebb tulajdonosa Alfred Nobel volt, aki 1894-től 1896-ig haláláig volt a cég tulajdonosi körében. Nobel kulcsszerepet játszott abban, hogy a volt vas- és acélgyártó a modern ágyúgyártó és a vegyipar résztvevője legyen. Az 1898-ban leányvállalatként létrejött AB Bofors Nobelkrut robbanóanyag és általános szerves-vegyipari termékeket is gyártó cég. 1911-től a cég kimondottan fegyvergyár lett. A cég neve ekkortól rövidítve lett AB Bofors. (Bofors Társaság)

A svéd licenc alapján gyártott légvédelmi löveg csak egy volt a sok közül, amit itt a MÁVAG-nál gyártottak. A löveggyártásnak a *MÁVAG diósgyőri üzemében*[59] sokkal mélyebb és régebbi gyökerei voltak.

A fegyvergyártás, lőszergyártás még a nagy háború előttre nyúlik vissza. A lövedék– és fegyvergyártás évről évre egyre nagyobb részesedéssel szerepelt a termelésben. 1907-ben például a kiszállított lövedékek száma 129 189 darab volt, majd, miként a korabeli jelentés büszkén írja*:*

„1909. deczember 23-án a milliomodik lövedék elszállíttatott”.

Aztán Diósgyőrt már az I. világháború éveiben ágyúgyártásra próbálták fejleszteni. Az ágyúgyár létesítéséhez kapcsolódva egy 60 tonnás martinkemencét építettek (1917-ben kezdték), és befejezték a finom- és a durvahengersor villamos hajtásra való átállítását is. minden erőfeszítés ellenére ebben az időszakban még itt nem történt lövegek gyártása.

A háború után a trianoni területveszteségek az alapanyagok, a bányák, de az ipar egy jelentős részének elvesztését is hozták. A kohászatunk döntő része az országon kívül rekedt, de ugyanez elmondható a kohászati alapanyagok bányászatáról is. A hazai kohászat alapanyag nélkül, ötvözők nélkül maradt! A kohászatot a jó minőségű és megfelelő mennyiségben rendelkezésre álló vasérc és a különféle acélokhoz szükséges ötvözők határozzák meg, ráadásul jó, gazdaságos áron. A fegyvergyártásban ezek még inkább dominálnak, mert ott számos különleges acélminőségre van szükség, nagy mennyiségben. Amennyiben ezeket túlnyomó részt importból kell beszerezni, ez nagymértékben meghatároz sok mindent és nem a könnyebb oldaláról.

Hazánk magára maradt aztán természetesen egy sor másban is, tiltással, korlátozással a nyakán és sok mindent most már csak itthon lehetett legyártani. Minden szándék, tehetség, tudás mellett egy háborúban, forradalmakban kivérzett, majd lerabolt ország voltunk, amelyet jóvátétel, infláció, gazdasági világválság is terhelt… A feladatok tehát messze nagyobbak voltak, mint azt a gyorsan meg lehetett volna oldani, ezt is majd látni fogjuk.

A korábbiakban, de a későbbiekben leírtak alapján is aztán majd egyértelműen látható tehát, hogy a diósgyőri löveggyártás nem a *Bofors-licenc* megvételével indult!

A tüzérségi löveganyag gyártására hazánkban a két háború között a MÁVAG diósgyőri gyára készült fel. Itt gyártották az 5/8.M. lövegeket, az 1939M15 cm típusú tarackokat, a 31M15 cm-es gépvontatású tarackokat, a korábbi 7,5 cm –es 15M hegyi ágyút. A 10,5 cm-es 40/43M *„Zrinyi”* rohamtarackot, a 40M 10,5 cm-es könnyű tarackot és a 150 mm-es sorozat-

[59] A kohászat hosszú múltra tekint vissza a térségben. Kezdete Mária Terézia 1770. július 28-án kelt rendeletétől datálható, melyben megalapította a „Hámor Vas-mű” vasverő hámort és Fazola Henriket, a kor kiemelkedő szakemberét nevezte ki vezetőjévé. Fazola épített egy kohót Ómassán, ami 1828-ig működött. Ezután fia, Fazola Frigyes építette fel az újmassai őskohót, ez 1866-ban szüntette be termelését. Az Őskohó ma ipari műemlék. Innen költözött át a gyár helyszűke miatt Diósgyőr-Vasgyárba 1870-ben. A gyár egyre korszerűbbé vált, 1879-ben bevezették a Siemens–Martin-, 1882-ben a Bessemer-acélgyártást. Hosszú időn át a térség egyik legjelentősebb munkaadója volt. Saját szén- és vasércbányákkal…

vetőket. Fele – fele arányban gyártották itt a 81 mm-es aknavetőket is a Magyar Acélárugyárral közösen.

A MÁVAG diósgyőri gyára és a *Magyar Optikai Művek* között sikeres kooperáció jött létre, a svéd licenc alapján a 40 mm-es, 36M mintájú légvédelmi gépágyú sorozatgyártására. Ugyancsak gyártásra került a 29M mintájú, 8 cm-es légvédelmi ágyú is, ez a *GAMMA*-val közös kooperációban [60]

Az 1940-es harckocsi program keretében Diósgyőrben készültek a *Turán* 40 mm-es ágyúi és ugyanehhez a harckocsihoz később a 75 mm-es ágyúk is. Ugyancsak itt készültek a *„Nimród”* légvédelmi és páncélvadász harckocsik, amelyeknek a 40 mm-es *Bofors-gépágyúk* voltak a lövegeik.

A légvédelmi lövegek estében a *Honvédelmi Minisztérium* 1922-ben döntött az 5/8 M ágyú gyártása mellett, s a MÁVAG Diósgyőri Gépgyárától megrendeltek belőle 20 darabot, amit később 23-ra emeltek. Bár ekkor a löveg már nem volt modern, s mozgatása kimondottan lassúnak, nehézkesnek bizonyult, azonban a döntést az indokolta, hogy ennek tervrajzaival rendelkeztünk. A légvédelmi ágyú fő részei a cső a lövegbölcsővel, a felső lövegtalp, az alsó lövegtalp és a talapzatgyűrű voltak. Az 5/8 M középsarkos tüzérségi eszköz volt.[61]

1923-ban a *Katonai Főcsoportfőnökségen* úgy döntöttek, hogy a lövegeket gépkocsira szerelve fogják alkalmazni. A megrendelt anyagot 1924-re legyártották.

---

[60] Ez főleg a Juhász–GAMMA lőelemképzővel vált világszínvonalú légvédelmi löveggé. A lőelemképzőt a világ számos országa vásárolta, gyártotta licencben.
A „Gamma” Műszaki Részvénytársaság 1920. május 18-án alakult meg a budapesti Koszorú utcai telephelyen. Alapítói Dréger Károly elektro-, László Arthur gépészmérnök és Braun Zsigmond rokkant százados, kereskedő. Az új részvénytársaság célja: szabadalmak értékesítése, mechanikai és elektrotechnikai tömegcikkek gyártása és árusítása. 1921. május 6-án „a szerencsétlen gazdasági viszonyokra” való tekintettel az Igazgatóság és a felügyelőbizottság lemondott, helyettük újat választottak. A tönkrement üzemet Juhász Zoltán és Juhász István vette át, és újraindította. Néhány fontosabb találmány: Barabás-féle távcső, mely tetszés szerint volt használható figyelő vagy távmérő távcsőként. Csécs Balázs szabadalma alapján készült fénytelefon. Az optikai rendszer gyújtósíkjában elhelyezett izzólámpa a mikrofonárammal volt vezérelve. Fehér-vörös, vagy infravörös fénnyel működött. Hatótávolsága nappal 6-8, éjjel 8–10 km volt. Geodéziai műszerek gyártására és javítására még 1920-as évek közepén tértek át. 1928-ban forgalomba került az N-3 típusú szintező, a TT-3 teodolit, az erdészeti tájolóstahiméter teodolit. Az 1940-es években rendelkeztek néhány, főleg fényképezéssel, kapcsolatos találmánnyal, melyet a háború miatt nem realizáltak: Rezsny-féle sebességmérő, Juhász-féle lőelemképző, Duflex, Kinga, Pajtás fényképezőgépek. A II. világháborút megelőző években a gyár, jelentős értékű és mennyiségű katonai termék gyártását kezdte meg. Az első Gamma-Juhász rendszerű lőelemképző műszerkomplexum az 1930-as évek kezdetén alkalmas volt légvédelmi ütegek irányítására. A rendelések növekedése, a háborús konjuktúra perspektívája megkívánta a gyár állandó bővítését, korszerűsítését. Jelentős eredményeket ért el az optikai üzem is, mely exportra is termelt, így 1939 novemberében a gyár nevét GAMMA Finommechanikai és Optikai Művek Rt.-re változtatták.
Az analóg tűzvezető rendszerek rendszerbe állításáig valamennyi adatot kézzel számoltak ki a tüzértisztek, a mérési adatokat előállító műszereket magasan képzett tisztek kezelték. Az egyik legfontosabb eszköz volt – ami hazánk akkori egyik sikeres exportcikkének is számított – a Gamma-Juhász –féle lőelemképző volt. Ez egy analóg számológép volt, ami a kézi számítási módszert utánozta. Ez részben automatizálta a lőelemszámítás folyamatát. Meggyorsította, párhuzamosította a számítási folyamatokat és az akkori légvédelmi rendszer számára – a lokátoros vezérlések elterjedéséig – nélkülözhetetlen volt.

[61] Az csak egy szomorú epizódja ennek a lövegnek, hogy a híres „kassai bombázáskor” ezek voltak azok a légvédelmi ágyúk, amelyek műszaki meghibásodásaik miatt csak néhány lövést tudtak leadni, az azóta sem tudni miféle gépekre.

A löveg és kiegészítő eszközrendszere modernizálására több megoldást kísérleteztek ki. A *Technikai Kísérleti Intézet (TEKI)*[62] a csőemelkedési szöget megemelte 75°-ról 85°-ra. Később új lövegirányzékot is rendszeresítettek a légvédelmi ágyúhoz, mivel az eredeti tartozék elavult és kevéssé volt hatékony.

1928-ban végleg világossá vált, hogy a hazai löveggyártás nem hozta meg a várt eredményeket. Az 5/8 M-nél újabb problémák jelentkeztek. A lövegcsövek gyorsan kiégtek, elsősorban a rossz minőségű alapanyag miatt. A *Technikai Kísérleti Intézet* légvédelmi ágyúkkal folytatott kísérletei sem hozták meg a kívánt eredményt. A 8,8 cm-es, a 8,35 cm-es, a 8 cm-es, a 7 cm-es és a 6,6 cm-es űrméretű ágyúk tulajdonképpen, a 6,6 cm-es kivételével, csak a rajzasztalon léteztek. Ez utóbbiból egy kísérleti példány 1927-ben elkészült, azonban gyártásáról lemondtak, mivel a technológiai nehézségek mellett még a vezérkari főnök is ellenük foglalt állást. Az űrméret alsó határát ugyanis 8 cm-ben szabták meg.

Így a katonai vezetés kénytelen volt új megoldásokat keresni. A békeszerződés előírta, hogy hadianyagot nem vásárolhatunk, ezért gyártási engedély (licenc) megszerzésére született határozat. Több lövegtípus megtekintése (Olaszországban és Svédországban) után, 1929-ben a Honvédelmi Minisztérium szakemberei a *Bofors* művek mellett döntöttek. A lövegek közül a 8 cm L/50 típust választották. A 29 M ágyú remek paraméterekkel rendelkezett. Középsarkos, pajzsnélküli, hátrasikló csövű, gépvontatású, fél önműködő zárral rendelkező gyorstüzelő löveg volt. A löveg fő részei a cső a csőfarral, a zár, a felső- és alsó középsarok, a lövegtalp és a szállítótengely voltak. Mobilitása magas szintű volt, mintegy másfél percen belül tűz-, illetve menetkésszé lehetett tenni. Az eszközt mind légi célok, mind földi célok ellen kiválóan lehetett alkalmazni. Külön említést érdemel, hogy mind a 29 M, mind az 5/8 M-nél, minden területen lényegesen jobb tulajdonságokkal bírt.

A háború során az alapanyagok beszerzése egyre szűkült, ezért a löveggyártás nagyon nagy nehézséggel valósult meg. Soha sem tudta az igényeket kielégíteni.

Csak megjegyezni kívánom, hogy a szövetségeseink sem bővelkedtek kohászati alapanyagokban. Ezzel küszködött Németország, Olaszország, Japán is! A német, de a japán hódítások, katonai műveletek egy része is ezekkel a stratégiailag fontos alapanyagokkal, ezek megszerzésével volt kapcsolatos.

A békeévekben lehet, hogy felmerült a Diósgyőrben gyártott lövegek külföldi értékesítése, de az erőltetett hadfelszerelés időszakában ezek a gyártások már a *„szűk keresztmetszetek”* kategóriájába tartoztak. A hazai gyártás már a saját igényeket is alig volt képes kielégíteni. Főleg igaz ez majd a háborús évekre. A II. világháborúban a németek saját magukat is alig

[62] A Magyar Királyi Haditechnikai Intézet megalakulására az első írásos anyagok 1920 elejéről lelhetők fel. A trianoni diktátum aztán itt is drasztikus változásokat eredményezett. A különböző katonai intézeteket polgári minisztériumok égisze alá rejtették. 1921 áprilisában látszólag feloszlatták a Haditechnikai Intézetet. Egy részéből felállították a Honvédelmi Minisztérium alárendeltségébe tartozó Lőszerátvételi Bizottságot (LÁB), másik feléből pedig Technikai Kísérleti Intézet (TEKI) néven egy kifelé polgárinak látszó kutatóintézet alakult, amely nyíltan a budapesti József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem kísérleti intézeteként szerepelt. A TEKI formailag a Vallás és Közoktatási Minisztérium alárendeltségébe tartozott, költségvetését is a VKM folyósította a Honvédelmi Minisztérium számára ilyen célokra biztosított titkos keretből. A látszat megőrzésének kedvéért a technikai Kísérleti Intézetet a Hadik Laktanyának a Műegyetem felé eső hátsó frontján a Budafoki út 21. szám alatt helyezték el.

voltak képesek bizonyos hadiszerkezettel ellátni, tőlük akkor már csak nagyon csekély beszállításokra számíthattunk. Ennek tükrében kell a tüzéranyag gyártást áttekinteni!

94. oldal

A MÁVAG nagy üzlete Indiában

„[…] Felmerült, hogy vennének 424-es mozdonyokat…[…]”

Bár a *424. típusú mozdony*[63] a MÁVAG és a hazai mozdonygyártás egyik sikertörténete, az indiai eladásoknak nem lehet nyomát találni![64]

A 424 sorozat tervezését az első világháború alatt kezdték meg a *MÁV* megrendelésére, viszont a sorozatgyártás csak 1924-ben indult meg. A sorozatból 1924 és 1958 között folyamatos korszerűsítésekkel 514 darabot gyártottak, ebből 365 darabot a MÁV számára, utolsónak a 424.365 pályaszámút.

„ […] A tervezési munkáiban Horthy István gépészmérnök is részt vett a MÁVAG-nál […]”[65]

Ez az állítás nagyon sok tanulmányban, cikkben tetten érhető, de nem igaz! A mozdony tervezésekor Horthy István még legfeljebb középiskolás diák. Mérnöki diplomáját csak 1928-ban szerezte meg. Igaz azonban, hogy mint oly sok mindent, ami évtizedekig működött, illetve gyártás alatt volt, így ezt a mozdonyt is folyamatosan fejlesztették. A MÁVAG-nál töltött mérnöki idejében, ezekben a továbbfejlesztésekben működött közre.

Részt vett viszont, a máig csúcstartó*, 242. sorozatszámú, áramvonalazott gőzmozdony* tervezésében. E mozdony volt a MÁVAG válasza a Ganz gyár *Árpád* gyors-sínautóbuszára.

---

[63] A MÁV univerzális gőzmozdonya, gyors-, személy- és tehervonati szolgálatra. Az államvasutak az első hat mozdonyt 1918-ban rendelte meg. A 424,001-424,006 pályaszámú gőzmozdonyokkal próbafutásokat végeztek, majd kialakították a végleges igényeket, de a gyártást csak az első világháború után tudták megkezdeni. A Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak 1924-től gyártotta a 424-es sorozatú, 2'D tengelyelrendezésű, univerzális, túlhevítős gőzmozdonyát. Próbaútját 1924. április 22-én tartották Budapest és Vác között. Kertész Béla mozdonykonstruktőr (1882–1970) irányította a tervezését, de a későbbi fejlesztési munkák egy részében már részt vett a Horthy István is. A sorozaton később több változást kísérleteztek ki. Legjelentősebb újítások a csillagfúvó, a Wagner-féle füstterelő, a kettős kémény, a székek és a habzásgátló alkalmazása volt. 1984-ig szolgáltak a MÁV vonalain, a "Bivaly" vagy "Nurmi" becenevű mozdonyok.

[64] E kérdés számtalan helyen – újra és újra – előfordul a különféle cikkekben, tanulmányokban. Legtöbb esetben mozdonyok eladásáról írnak, de majd bizonyítjuk, hogy ezek ebben az esetben mozdonykazánok voltak.

[65] Wikipédia (Ezzel szemben: 1928-ban szerzett gépészmérnök diplomát, majd a Weiss Manfréd gyár repülőmotor osztályán helyezkedett el. A következő évben amerikai útra indult, a Ford gyárban dolgozott, először egyszerű munkásként, később tervezőmérnökként. Hazatérése után MÁVAG gyárban dolgozott. A tervezőcsoport sok nagyobb fejlesztésben vett részt, például a 424-es gőzmozdonyában. 1934-től 1938-ig a MÁVAG cégvezetője, 1938-tól haláláig vezérigazgatója volt a cégnek. 1940 februárjától a MÁV elnöke. Kinevezésével a magyar kormány hosszú hagyományt tört meg, azaz először került a MÁV élére nem vasúti szakember. Varga József kereskedelmi miniszter Horthy István kinevezését emberi kvalitásaival indokolta: "A Magyar Államvasutak új elnökének megválasztásánál különös figyelemmel kellett lennünk arra, hogy aránylag fiatal, de elméletileg és gyakorlatilag egyaránt fiatal, tetterős és munkabíró egyén kerüljön az Államvasutak élére".)

A 242.[66] sorozatú gőzmozdonyból 1936-1939 között 4 darab épült. Egy Berlin-Hamburg között végrehajtott kísérlet során 152 km/h sebességet értek el vele. A Püspökladány-Biharkeresztesi vonalon egy mérés során 1961-ben a 242.002 számú mozdony elérte a 167 km/h sebességet, így sebességrekorder gőzmozdony volt. E kis kitérő után térjünk vissza az eredeti gondolathoz!

A 424. sorozatú mozdonyokból 149 darab került külföldre, különféle módokon. Első külföldi vasútként a szlovák vasút 1943-ban vásárolt a típusból, majd a második világháború után jóvátételi szállításként1945-1948 között a szovjet, a csehszlovák és a jugoszláv vasutak részére 95 darab készült. Jugoszláviában *Tito*[67] különvonatát is 424-es mozdonyok továbbították. A jóvátételi szállításokon kívül további mozdonyok készültek a szovjet és a jugoszláv vasutak megrendelésére, 1953-1954-ben pedig *Észak-Korea* számára is.

A MÁVAG történetében sem találtunk 424-es mozdonyok Indiába való kiszállítására vonatkozó mennyiségi adatokat, de még ilyen szándékot sem! Magam részéről úgy gondolom, hogy itt nem is a komplett mozdonyeladás volt a döntő, hanem az Indiába szállított nagyszámú mozdonykazán, amint azt később látni fogjuk.

A MÁVAG-nál az 1930-as évek, a rossz gazdasági helyzetben, amúgy sem a gőzmozdonygyártásról szóltak. A mélypont az 1934. esztendő volt, amikor mindössze 3 db gőzmozdony készülhetett el, de a háború kitöréséig nem volt olyan év, ahol a kibocsátott mennyiség a 20 db-ot elérte volna.

Egyedül a kazánműhely termelt komolyabban, indiai megrendelésre 500-nál is több mozdonykazánt szállítottak ki!

A 424-es mozdonyok gyártására vonatkozó mennyiségi adatok a következők:

Ország	Megrendelés	Jóvátétel	Összesen
Magyarország	365		365
Szlovákia	15		15
Szovjetunió	8	54	62
Jugoszlávia	11	39	50
Csehszlovákia		2	2
Észak Korea	20		20
Összes	**419**	**95**	**514**

[66] A mozdonyt 4-5 darab négytengelyes kocsiból álló gyorsvonati szerelvény vontatására tervezték. Az engedélyezési sebessége legalább 120 km/h. Áramvonalas burkolatú, a nagy sebesség miatt gyorsvonati kiegészítő fékkel rendelkezett, hogy képes legyen megállni az előírt féktávolságon. Tengelyterhelése kicsi a magyar pályaviszonyokra való tekintettel. Kiegyensúlyozott nyugodt futású a nagy sebességre tekintettel, és mindkét menetirányban azonos sebességgel haladhatott, (szertartályos) hogy ne legyen szükség a végponton fordításra. Hatótávolsága 200–250 km volt. Egy példány jelenleg is üzemképes a 242.001. pályaszámú mozdony a nosztalgiavonatok sztárja. Külsőre azonos, azonban kazánja olajtüzelésűre lett átalakítva.

[67] Josip Broz Tito (1892. május 7. (hivatalosan május 25.) – Ljubljana 1980. május 4.) jugoszláv forradalmár és államfő. Horvát-szlovén szülők gyermekeként látta meg a napvilágot Josip Broz néven, a Tito nevet csak később vette fel. A második világháborúban a jugoszláv kommunista partizánok (számos más szervezet is létezett!) egyik vezetője, majd a „második” Jugoszlávia (1943–1991) első számú vezetője volt 1980-ig. Jugoszláviában a tisztelet jeléül, egyben a második világháborúra utalva Tito marsallként is emlegették. Nem sokkal a háború vége után kiállt a szovjet befolyás ellen, egyik atyja volt az el nem kötelezett országok mozgalmának. 1980. május 4-én Ljubljanában, műtét utáni szövődményekben halt meg.

Horthy István, a MÁVAG vezetője, kiváló sportember és szenvedélyes repülő volt. 1929-ben töltötte le az önkéntes évét a hadseregben, karpaszományos, címzetes tizedes lett. A rejtett légierőben kapta meg katonai repülős kiképzését, 1929-ben avatták tartalékos repülő hadnaggyá. A sportrepülésnek is egy jeles alakja és védnöke. Aztán már politikai munkája mellett gazdasági és társadalmi szervezetekben is vezető szerepet vállalt. Így lett a *Műegyetem Sportrepülő Egyesület* elnöke, a *Magyar Autómobil Egyesület* alelnöke, a *Magyar Polo Club* elnöke, a *Cserkész Szövetség* társelnöke, a *Magyar Aero Szövetség* elnöke, később a *Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap* elnöke, és még megannyi más feladatkör és tisztség betöltője.

Az előzőekben már volt szó az 1930-as évek válságáról. Az indiai kapcsolatokat azonban szükségesnek látom röviden megvilágítani! Hazánkban a gőzmozdonyok gyártásában ekkor a MÁVAG, a dízel és villamos mozdonyoknál viszont a Ganz gyár az első.

1937-ban az indiai *North Western Railway*[68] a *Diesel Railway Traction* szaklapban pályázatot hirdetett 11 darab négytengelyes dízel motorkocsi szállítására. A pályázatot a Ganz nyerte el és le is szállította a motorkocsikat. Ezek aztán a kezdeti nehézségek után beváltak a gyakorlatban. India és Pakisztán 1947 -es szétválásakor a motorkocsik Pakisztánba kerültek, a *Nyugat-Pakisztáni Vasutakhoz* (PWR). 1967-ben a PWR egy nagyobb pótalkatrészbeszerzést foganatosított, ekkor derült ki, hogy a tizenegyből kilenc motorkocsi még üzemben volt az eredeti Ganz-Jendrassik erőforrással, és Lahore-ban a PWR munkatársai közül sokan még a Ganz kiküldött mérnökeinek nevére is emlékeztek 1938-ból! Ide kívánkozik egy nagyon érdekes történet is! A motorkocsik beüzemelést itt is a gyár mérnökei segítették, akiknek azonban a szokásosnál hosszabbra nyúlt a hazától távoli munka, ugyanis a háború kitörését és eszkalációját követően a britek, mint ellenséges állam polgárait, internálótáborba zárták őket, és csak 1945-ben térhettek vissza Magyarországra.[69]

Az utolsó egységek 1989-ig közlekedtek, és egyikük a *Lahore-i Technikai Múzeumban* található meg, kiállítási tárgyként!

Amikor 1939-ben kiderült, hogy India mozdonykazánokat vásárolna – rendkívül nagy mennyiségben – olyan kevés idő maradt a kiutazásra, hogy Horthy István egy kockázatos, de gyors megoldást keresett a siker érdekében. Ekkor 1939-ben egyedül repült Budaörsről az indiai Bombaybe, a vasúti tendert letárgyalni a MÁVAG érdekében. Az idővel történő takarékosság jegyében úgy döntött, hogy az utazást egy kis sportrepülőgéppel hajtja végre. Az Arado– gyár[70] (tudomást szerezve vállalkozásáról) felajánlott számára egy Arado 79-es típu-

[68] Az Északnyugati Állami Vasút (NWR) 1886 januárjában alakult meg a Scinde, a Punjab és Delhi vasút, az Indus Valley Állami Vasút, a Punjab északi vasút, a Sind-Sagar vasút keleti szakasza és a Sind-Pishin Állami Vasút, valamint a Kandahar Állami Vasút déli részéből.

[69] Abelovszky Tamás: A Ganz - gyár nagyvasúti vontatójármű-gyártásának története. A gyár exportszállításai a (kül) politikai rezsimváltások tükrében

[70] Az Arado Flugzeugwerke GmbH egy német repülőgépgyártó cég, amely polgári és katonai repülőgépek gyártásában tevékenykedett. A kezdetek Flugzeugbau Friedrichshafenig nyúlnak vissza, amelyet a Versailles-i Szerződés által a németekre kényszerített repülési korlátozások miatt megszűnt. 1921-ben Heinrich Lübbe megvásárolta a gyárat, 1924-ben pedig újraindították a repülőgépek gyártását. A visszatérés után Jugoszláviában megnyílt egy Ikarus nevű fióktelepük. Walter Rethel főtervezőt nevezték ki, aki korábban a Kondor Flugzeugwerke- nél dolgozott, majd később Hollandiába távozott a Fokkerhez. 1925-ben a vállalat összeolvadt a Hugo Stinnes Junior által alapított Arado Handelsgesellschaft társasággal, hogy fedezze a katonai anyagok illegális kereskedelmét. Amikor 1933-ban a náci rezsim hatalomra került Németországban, Stinnes emigrált és Lübbe átvette a társaság irányítását. Az Arado hamarosan Luftwaffe beszállítójaként szerezte a legfontosabb megrendeléseit az Arado Ar

sú, 100 lóerős sportgépet. A Budapest – Bombay – Budapest távolságot, összességében a hét és fél nap alatt tette meg. Ennek során 12 860 kilométert repült. A repülés során a leghosszabb egyedi táv a Karachi – Basra közötti 2 090 km volt, amit 12 óra alatt repült le.

A MÁVAG viszont Horthy István bravúros repülő teljesítményével, jó árajánlatával, valamint a korábbi szállításaival, mint referenciákkal, elnyerte a tendert és ezek lettek az *indiai mozdonykazán* szállítások! Ez akkor a MÁVAG számára, de hazánk számára is nagyon fontos üzlet volt.

Néhány gondolat az *Arado Ar79* típusról, hogy a repülési teljesítményt objektíven értékelni lehessen. Az *Arado cég* (Német cég az olaszos hangzású neve ellenére. Arado Flugzeugwerke.), amikor értesült Horthy István szándékáról, hogy Indiába repül, soron kívül biztosította neki a repülőgépet! A gépet Walter Blume tervezte 1937-ben, sport és turisztikai célokra. A gép egyfedelű, a törzs acélcsövekből hegesztett tartókkal és a törzshátsó rész könnyűfém héjszerkezet.[71] A szárnyak faszerkezetűek, réteges lemez és vászonborítással. Az ülések száma kettő volt, melyek egymás melletti elrendezésűek. A motor egy Hirth HM 504 A-2, négyhengeres, léghűtéses, soros, 105 LE. Behúzható futóművel rendelkezett.

A gép 205 km/h utazó és 230 km/h legnagyobb sebességgel bírt. Üres tömege mindössze 460 kg volt, a legnagyobb repülési magassága pedig 5 500 m. A gép az akkor megszokott átlagosnak mondható műszerezettségű volt!

A repülés után ezt a gépet a gyártónak visszaszolgáltatták, amely így nekik is egy óriási reklám volt. Hazánk később vásárolt a típusból

A gépeket 1941-ig gyártották, összesen 72 darabot.

66- tal, amely egy alapgép lett. A vállalat gépei voltak a harci alkalmzásra szánt és tervezett Ar 65 és az Ar 68 típusok is. Az Rr 196 hidroplán a német haditengerészet nélkülözhetetlen gépe volt. 1936-ban az RLM (Reichsluftfahrtministerium) ragaszkodott ahhoz, hogy Lübbe csatlakozzon a náci párthoz (NSDAP). Amikor ezt visszautasította, letartóztatták, és kénytelenek voltak eladni a vállalatot az államnak. Ennek eredményeképpen a vállalat neve Arado Flugzeugwerke GmbH-ra változott Erich Serno és Felix Wagenführ irányítása alatt. Az Ar 236 sugárhajtású bombázó korát megelőzte, de a háború kimenetelére már nem tudott hatást gyakorolni. A cégnek még számtalan tervezett, legyártott gépe volt. Több más egyéb repülőgép sorozatgyártásában is részt vettek. A cég a II. világháború után megszűnt.

[71] „Elektron” nevű magnézium ötvözet, amely kevés alumíniumot, mangánt és cinket is tartalmazott, könnyebb az alumíniumnál, viszont ha tűz során meggyulladt, akkor olthatatlanul égett!

108. oldal

Az Arado repülőgépek

„[…] Horthy István saját tulajdonát képező olasz gyártmányú Arado géppel…[…]”

Az előzőekben már említésre került, hogy a repülőgép és a gyártó cég is német volt, nem pedig olasz!

Igen, az indiai repülés tapasztalatai alapján (akkor még csak kölcsön kapta a gépet a gyártótól) *Horthy István* vásárolt egy *Arado Ar 79* gépet mellyel, feleségével, nászútjuk során 1940. április 27-én, 3 óra 45 perckor szálltak fel a Budaörsről és május 13-án 6 óra 45 perckor érkeztek haza.

Az útjuk Budapestről Velencébe, majd Dél-Olaszországba, onnan Észak-Afrika partjaira (Tuniszba, Líbiába, Palesztinába, Szíriába) majd Törökországba vezetett. Innen Bulgárián és Jugoszlávián át tértek haza. Összesen 8 000 kilométert repültek (a háborús körülmények miatt a visszaút kissé már körülményesebbre sikeredett!). Így, ifjú feleségét is sikerült, még a kezdetek-kezdetén *„megfertőznie"* a repüléssel, aki később a Hármashatárhegyen, a műegyetemi egyesületben alapfokú vitorlázórepülő kiképzést kapott.

150. oldal

Horthy István frontszolgálatával kapcsolatos dolgok

„[…] Mellesleg azért kapott maga mellé egy valódi vezérőrnagyot – lényegében tehát tábornokot – mert ő maga a katonai hierarchiában tulajdonképpen még csak… főhadnagy volt…[…]”

Ehhez is néhány gondolatot szeretnék hozzáfűzni, illetve egy kicsit messzebbről indítani a témát! Mindezt azért, mert a tények sok félreértést, sokak számára megoldhatatlan problémákat okoztak, mind az akkori hadseregünkben, mind a közéletben is.

Fontos személy itt e vonatkozásban vitéz nagybányai *Horthy Miklós*, hazánk akkori kormányzója, de az a tény is megkerülhetetlen, hogy Horthy Istvánt kormányzó-helyettessé is választották ebben az időszakban.

Nézzük rögtön egy magyar sajátosság elemzését! A középkorban a király volt a *„legfőbb hadúr”*.

A *Tanácsköztársaság* bukása után a *Nemzeti Hadsereg* fővezérét, Horthy Miklóst is a Legfőbb Hadúr elnevezéssel illették.

A *Hadúr* magyar mitológiai alak, amely igazán *Vörösmarty Mihály* nemzeti eposza, a Zalán futása után vált ismertté, de a trianoni katasztrófa után is előkelő helyet foglalt el a nemzeti feltámadás szimbolikájában.

A két világháború között a nagy magyar költőgéniusz, József Attila több irredenta (!!!) szellemiségű versében[72] is megjelenik a Hadúr, mint a trianoni nemzetgyilkolás miatt bosszút esküvő Isten. A témánkat érintő legismertebb verse a *„Pogányos hitvallás magyarul."* A költőt élénken foglalkoztatta a Hadúr alakja, 1922-ben a fent említett versén kívül megjelenik *„A Szent Jobb ünnepén"* illetve az *„Ősapám"* című verseiben is.

Az én olvasatomban a Legfőbb Hadúr egy elég rejtélyes dolog, ami sem politikailag, sem katonailag nem egyértelmű Horthy Miklós korában.

Horthy Miklós viszont kormányzósága idején élt is ezzel a jogával, hiszen felügyelte a hadsereget, minden fontosabb kérdésben eléje járult, mind a honvédelmi miniszter, mind pedig a vezérkar főnöke. Fenntartotta magának a jogot a rendfokozati előlépések jóváhagyására, illetve a fontosabb szolgálati posztok betöltésével kapcsolatos döntések végleges jóváhagyására is.

[72] József Attila költészetét a szocialista – kommunista rendszer egyoldalúan kisajátította. A családi háttere, szegénységük, hányatott gyerekkora miatt a tankönyvekben a költészetének csak azok a részei szerepeltek, amelyek az ő koncepciójukba illettek. A nemzeti érzelmű költészetét figyelembe sem vették.

„[…] Nálunk az államfőnek biztosítva voltak a főhadúri jogok: a vezérlet, vezénylet és belszervezet. Ebbe beleszólása a népképviseletnek, parlamentnek nem volt. Az államfő ezen főhadúri jogokat a Vkf-en át érvényesítette, illetve ez volt neki a katonai tanácsadója. De nem egyedüli tanácsadója, mert a főhadsegéd ott állt közvetlen a kormányzó mellett egy külön irodával. Tanácsadónak tekinthető persze a H.M. is. A VKf-nek különben nálunk sem volt közjogi állása, sem alkotmányos felelőssége. A kormányhoz való viszonya abban jutott kifejezésre, hogy a Honv. miniszternek volt alárendelve és ezen át a kormánynak. Ez az alárendelés annyira ment, hogy a kormányzónak a vkf. csak azt adhatta elő, amit előzőleg a H.M.-nek jelentett. Így nézett ki nálunk a Vkf. Elég misztikus szerv volt, és ennek megfelelően minden intézmény, mely hozzá fűződött szintén az volt […]"[73]

Ebből ered az a gondolatom, hogy sajnálatos módon Horthy István kormányzó helyettes esetében egy politikai – katonai ellentmondás jött létre, de katonai téren mindenképpen kialakult a szolgálatba lépésével egy olyan mélységű ellentmondásos helyzet, amit rendkívül nehéz volt kezelni.

Horthy István tartalékos repülő főhadnagy – kormányzó helyettes – keleti fronton való szolgálata furcsa kettősséget vetett fel már akkor is. Közjogi értelemben a kormányzó helyettesi cím politikailag volt alapvetően értelmezhető, viszont, mivel a kormányzó egyben a legfőbb hadúr cím birtokosa és gyakorlója, a kormányzó helyettest ilyen vonatkozásban hogyan kell kezelni katonailag? Szerzett rangja szerint, vagy a közjogi méltósággal járó nagyon magas, de a hadsereg hierarchiájában nem nevesített, katonai rang szerint?

A frontszolgálatával kapcsolatosan álljon itt *Kádár Gyula*[74] visszaemlékezése, amely, ha talán nem is teljes, de rávilágít sok mindenre.

„[…] Szombathelyitől tudom, hogy ő javasolta kormányzónak: ki kell küldeni fiát a frontra, mert nincs neve, tekintélye, presztízse, főként a hadsereg tisztjei előtt, frontszolgálatával ezeket megszerezheti. Kiküldését többen ellenezték a Horthy-család hívei közül, de politikusok is. A kormányzóéktól bejáratos egyik arisztokrata hölgytől halottam, hogy amikor ő is azt tanácsolta Horthy Istvánnak, hogy ne menjen ki a frontra, az igen elkeseredetten reagált. Íróasztalának fiókjából egy marék, gyalázkodó nyilas röpcédulát csapott az asztalra és magyarságának, önérzetének mélységes sérelmét panaszolta, szinte életkedvét is elveszítet lelkiállapotban. „Nem bánnám, ha ottmaradnék”, mondta a frontszolgálattal kapcsolatban. Kormányzóhelyettességét is tehernek érezte, a nyilas piszkolódásokon pedig nem tudta magát túltenni. Ugyanilyen értesüléseim voltak másoktól is […]” [75]

[73] Szombathelyi Ferenc vezérezredes, volt vezérkari főnök, 1946. május 22-i védőbeszédének kézzel írt vázlata.
[74] Kádár Gyula vezérkari ezredes. Katonai pályája végén a Vkf-6, majd a Vkf-2 osztály vezetője, ifjabb Horthy Miklós bizalmasa. Később még lesz róla szó.
[75] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig. [Kádár ekkor a Vkf-6 osztályát vezette, amely a nemzetvédelemmel (a hadseregen belüli politikai oktatást takarta), propagandával, haditudósítással, stb. foglalkozott.] A nyilasok ekkor már szinte nyíltan támadták a kormányzói családot, főként újságcikkeken keresztül, de az igazi gyalázkodás a röpcédulázással ment, zsidó- és angolbarátsággal vádolták őket és az az akkori Kállay kormányt. Sokkal nagyobb részvételt akartak a háborúból, bármi áron. Sokkal a hazai svábság sem volt különb, a németek

Számtalan visszaemlékezés tanúskodik e furcsa helyzetről. Tudomásul kell venni, hogy a világ bármelyik, bármikori hadseregeiben egy egyértelmű hierarchia szerinti szerveződés alapján megy végbe a döntési, parancsadási, végrehajtási mechanizmus. Amennyiben ezt elvitatják, akkor a hadsereg alkalmassága, hatásossága kérdőjeleződik meg.

Alapvetően a kettősség Horthy István esetében – a viszonylag alacsony katonatiszti rang, melyet ő nem kevesell – és a magas közjogi méltóság – amit nem szeret, és nem is igazán igényel a fronton – a felette és mellette szolgáló katonák esetében nem volt egyértelműen kezelhető.

Látják többen ennek veszélyeit, ezért magas rangú szárnysegéddel indulhat el a frontszolgálatra.

Horthy István I. szárnysegéde a keleti fronton *Szabó László*[76] vezérőrnagy volt. Segédtisztje pedig *Ortutay Tivadar,*[77] aki egyben ruszin nyelvű tolmácsa is volt. Inasa *Farkas György,*[78] aki személye mellett teljesít szolgálatot. Ezen kívül pedig a Magyar Királyi Testőrség kötelékéből is voltak a személye mellé rendelt tiszthelyettesek, testőrök.

Ennek ellenére bonyolult helyzet áll elő, hiszen pilótaként osztály–illetve századparancsnokának (*Csukás Kálmán*[79] vezérkari őrnagy, majd alezredes, *Szabó Mátyás*[80] repülőszázados) parancsait kell végrehajtania, viszont kormányzó helyettesi pozíciójából eredően van-

által kikövetelt, részbeni önállóságuk révén! A hadseregünk tisztikarának egy jó része is azonosult ezekkel az eszmékkel, részben, vagy egészben. Ezt majd a „kiugrási” kísérlet ékesen bizonyítja.

[76] Vitéz Szabó László altábornagy, korábbi római katonai attasé (1932-42; vk. ezredes), hivatalosan a kormányzó-helyettes hadsegédeként, protokollfőnökeként érkezett a frontra. 1942. októbertől a soproni könnyűhadosztály parancsnoka. 1943-ban összekötőtiszt a kijevi német parancsnokságon. 1944-ben altábornagy és az olasz Salói Köztársaságban rendkívüli követ. 1945-ben emigrált Argentínába.

[77] Ortutay Tivadar (1898. november 6. – Veszprém, 1999. január 4.) katonai tolmács, számvevőségi főtanácsos, idegenvezető. A gimnáziumi érettségi után az orosz és az olasz fronton harcolt. A két háború közötti időszakban Magyarországon, Németországban és Csehszlovákiában élt. A második világháborúban, több szláv nyelv kitűnő ismerőjeként, magasabb katonai egységeknél tolmácsként szolgált. Horthy István kormányzóhelyettes, repülőfőhadnagy mellett volt személyi tolmács és segédtiszt. A háború végén polgári alkalmazottként került Veszprémbe, ahol tisztviselőként, tolmácsként és idegenvezetőként dolgozott.
Születésének századik évfordulóján tartalékos alezredesi címet és több kitüntetést kapott. Levélben köszöntötte Göncz Árpád elnök. Életútját önálló köteteiből ismerhetjük meg

[78] „Gyuri”, ahogyan Horthy István és özv. Horthy Istvánné emlegette őt, a kormányzó-helyettes inasa, majd a fronton tisztiszolgája volt. Szegény családból származott, de tanítónak készült. Olyan titkok tudója volt és olyan személyek ismerőse, amelyekről soha nem is álmodott. Csodálatos memóriája, megőrzött naplója és Horthy István személyes tárgyai, mind-mind neki köszönhető, hogy megmaradtak a jelennek. Gyuri bácsi életének egy részét Pesten, másik részét Pápán töltötte. Sokan ismerték és szerették. Leánya, Ilona asszony őrzi emlékét. Igazi egyéniség volt. 1995. április 12-én, 78 esztendősen követte elöljáróját a Hadak Útjára.

[79] Később részletesen lesz róla szó.

[80] Szabó Mátyás repülő őrnagy. (Nagyvárad, 1902. 10. 01. – 1980.) Katonai szolgálat kezdete: 1926. 08. 20. Apja népfelkelő honvéd, 1914 októberében elesett a Kárpátokban. A jó tanuló hadiárva gyermeket 1918-ban ingyenesen felvették a nagyváradi honvéd hadapródiskolába. Tanulmányai elvégzése után 1936. október 1-jén az 1. Honvéd Vadász Repülőezred 165. számú vadász-repülőszázad parancsnokának nevezték ki. 1940. augusztus 1-jétől a szolnoki 1. Repülőosztály és a repülőtér parancsnoka, századosi rangban. Ide vonult be 1942. május 1-jén Horthy István kormányzó helyettes, tartalékos repülő főhadnagy, aki a századdal együtt került ki a frontra, ahol augusztus 20-án bekövetkezett haláláig az 1/1. vadász repülőszázadnál teljesített szolgálatot. Október 15-én, Szabó Mátyás századost visszavezényelték Magyarországra, és részben Szolnokon, de legfőképpen a Honvédelmi Minisztériumban teljesített szolgálatot. Ebben az időben egy másodrendű kitüntetést adtak át számára a hadiszolgálatáért. Kérdésére, egy vezérkari ezredes barátja közölte, hogy a döntésre hivatott HM osztályvezető az eredetileg neki szánt Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét indoklás nélkül kihúzta. Ebből Szabó arra következtetett, hogy bár sem írásban, sem szóban Horthy haláláért senki nem tette őt felelőssé - azért mégiscsak - "feketebárányként" kezelik.

nak egyértelmű jogai, de korlátozásai is. Amin azt, majd látjuk, ezeket nehezen viseli el, mert ő osztozni szeretne maradéktalanul, bajtársai katonasorsában.

Horthy István tartalékos főhadnagy feladatait, kizárólag Szabó László vezérőrnagy (Horthy szárnysegédje) és osztályparancsnoka, Csukás vezérkari őrnagy szabhatta meg. Igen ám, de egy parancsnok mit helyezzen előtérbe a katonai rendet, vagy a kormányzó helyettesi magas rangot? Úgy gondolom ez még a hadsereget vezető *Jány Gusztávnak*[81] sem lehetett egyszerű kérdés és megoldható feladat. Akinek csak egy kis józan ítélőképessége van, átlátja, hogy ez egy rendkívül nehezen kezelhető probléma! Annak ellenére, hogy tiltakozik a kivételezés, a személyét érintő megkülönböztetés ellen a mellette levők saját belátásuk szerint érzik, hogy óvni, védeni kellene több okból is. Benne látják sokan az ország jövőjét, a háborúból való esetleges kiválás reményét. Példaként szolgál az akkori fiataloknak, tiszteknek a tehetségével, szorgalmával, elhivatottságával, mind mérnökként, mind katonaként. Ami igen fontos nem *„németbarát”*, sőt…

A fronton a vadászrepülőink, ebben az időszakban, elsősorban légtér biztosítási, tájékozódási és bombázógépek kísérési feladatait látták el.

Amikor kiderül, hogy a kormányzó helyettes döntése végleges és alakulatával a frontra megy az elöljárói fejében is ez a probléma motoszkál. A parancsot nekik is végre kell hajtani, de hogyan?

Az első gondolat, melyet hadinapló is rögzít, hogy Horthy István főhadnagy legyen a repülőtér légterét biztosító gépek parancsnoka. Ilyen módon bizonyosan nem távolodik el, főleg az ellenséges terület felé nem kerül. Ezt azonban elvetik, mert ő nem egyezik bele.

Személyére szóló parancs volt a hadsereg parancsnokságtól ez után, hogy Horthy István semmi körülmények között nem mehet át a gépével a Don bal partja, tehát a szovjet vonalak és a hátország fölé. Volt úgy, hogy ezt a parancsot a főhadnagy megszegte. A bevetés után azonban feszes *"vigyáz"* állásban jelenteni kellett, méghozzá *"alázatosan"* a századparancsnoknak. Az pedig válaszolt:

---

[81] Vitéz Jány Gusztáv (eredetileg: Hautzinger Gusztáv, Rajka, 1883. október 21. – Budapest, 1947. november 26.) hivatásos katonatiszt, magyar királyi honvéd tábornok, vezérezredes. Annak a 2. magyar hadseregnek a parancsnoka volt, amely 1943 januárjában a Don körzetében vívott harcok során rendkívül súlyos, megsemmisítő veszteséget szenvedett. 1943. augusztus 5-én Horthy felmentette parancsnoki tisztéből, nem volt hajlandó a nácikat és a nyilasokat szolgálni. A szovjet megszállás elől családjával Németországba távozott. A háború végén az amerikaiak felajánlották neki, hogy a Horthy-csoporttal menjen spanyol–portugál területre, de a következőt mondta: ha egyetlenegy magyar, ártatlanul vádolt katonának könnyíti a sorsát azzal, hogy odahaza megtudják az igazságot a második hadsereggel kapcsolatban, akkor bármi történjék is vele, azt szívesen és örömmel vállalja. 1945. június 19-én, mint háborús bűnöst közigazgatási úton a HM lefokozta, és kicsapta a honvédség kötelékéből. 1946-ban, felesége halála után önként hazatért, ehhez kijárta az amerikai katonai hatóságoknál az engedélyt. 1946-ban, egy hazatérő hadifogoly-szállítmánnyal érkezett az országba, és feladta magát a magyar hatóságoknak. Előre sejtette, hogy ki fogják végezni, önként vállalta a sorsát. Jány az ítélet meghozatala után nem kért kegyelmet, mert azzal szerinte bűnösségét ismerte volna el. A Budapesti Népbíróság 3:2 arányban, és szótöbbséggel a Népbíróságok Országos Tanácsa is kegyelemre méltónak minősítette Jányt, és dr. Pálosi Béla is kegyelemre terjesztette elő. Tildy Zoltán köztársasági elnök a kegyelmi kérvényt 1947. november 22-én elutasította a Nemzeti Főtanács – az államfői kegyelmi jogkört gyakorló szerv – mellőzésével, a védelem 1947. november 25-én elfogadott felfolyamodását nem bírálták el s az ítéletet 1947. november 26-án végrehajtották a régi Gyűjtőfogház udvarán. 1993. október 4-én a Legfelsőbb Bíróság – a Legfőbb Ügyészség felülvizsgálati indítványára – Jányt az ellene emelt vádak alól jogilag felmentette.

„Nem szeretném, ha Főméltóságod még egyszer megszegné az erre vonatkozó parancsot!”

A mellé rendelt tábornok, Szabó László vezérőrnagy, képviselte a kormányzó helyettest a magasabb szintű katonai értekezleteken. Haláláig és utána is mellette volt. Horthy István holttestének kassai agnoszkálásánál a háromtagú bizottság tagja. (*Radocsay László*[82] igazságügy miniszter, Szabó László vezérőrnagy, valamint az akkori kassai hadtestparancsnok[83]).

Összegzésként úgy gondolom, hogy ezt a helyzetet – bármennyire is óhajtotta a kormányzó helyettes a személyes részvételét a háborúban – nem lett volna szabad előidézni. Személye az ország számára akkor már sokkal fontosabb volt, semmint, hogy egyszerű frontszolgálatot teljesítsen. Ettől el kellett volna vonatkoztatni és nagyobb léptékben lett volna szükséges gondolkodni! Véleményem nem azt jelenti, hogy vannak feláldozható emberek és olyanok, akik kiváltságokat élvezhetnek, de a mérlegelést mindig érdemes elvégezni!

[82] Radocsay László (Istvánfölde, 1878. nov. 18. – Budapest, 1968. nov. 14.): jogász, főispán, igazságügy miniszter, jobboldali politikus. Jogi tanulmányokat a budapesti tudományegyetemen végzett, majd ügyvéd lett Temesvárott. 1912–14-ben Temes vármegye alügyésze, 1914–18-ban Temesvár főjegyzője, 1918–1924 között a Közélelmezési Minisztériumban beosztott főjegyző, 1922–24-ben a makói kerület lakásügyi biztosa, majd Kecskeméten a Duna-Tisza közi Mezőgazdasági Hitelszövetkezet ügyvezető igazgatója 1924-től 1934-ig. 1934-től 1939-ig főispán (Komárom–Esztergom, Győr). 1939. 11. 9. és 1944. 3 22. között igazságügy miniszter 1944. 4.–12.-ben az Országos Központi Hitelszövetkezet igazgatóságának elnöke. A Magyar Élet Pártja listáján Tapolca–Balatonfüred országgyűlési képviselője (1939–44).

[83] Vitéz csíkszentsimoni Lakatos Géza vezérezredes, aki a kassai VIII. hadtest parancsnoka 1941.08.01. – 1943.05.01. között, ekkor altábornagyi rendfokozatban volt.

162. oldal

Az 1. repülőcsoport és a 2. repülődandár

„[…] A kis tábor végül is áttelepült az említett városka mellé, vitték a gépeket is, itt jobb volt a repülőtér… […]”

Néhány gondolat itt a *„kis tábor”* –ról.

A 2. magyar hadsereg légierejét az 1. repülőcsoport alkotta, amely 1942. április elején alakult meg Budapesten és előkészítő alakulatai április 24-én már ki is rakodtak a hadműveleti területen. Az 1 repülőcsoportba 1–1 távol – és közelfelderítő, bombázó, szállítórepülő–, illetve, 2 vadász század és 1 futárrepülő raj tartozott.

A repülőerők kivonuló létszámára vonatkozóan megoszlanak az adatok, nagyságban és időben is, ezért hozzávetőleges számként fogadjuk el az 5 000 főt! Amennyiben csak a vadászrepülőkre gondolt, akkor is több száz főről van szó, a kiszolgáló alakulataikkal együtt.

Az 1. repülőcsoport

A hadsereghez vezényelt 1. repülőcsoport feltöltését nem sikerült teljes mértékben megoldani, ezért többszöri átszervezésen esett át. Az alakulat parancsnoka 1942. október 18-ig *András Sándor*[84] vezérkari alezredes volt, őt *Fráter Tibor*[85] ezredes követte. Vezérkari fő-

[84] András Sándor (Lugos, 1899. július 1. – Kismarton, 1985. november 27.) magyar tábornok, a Hadiakadémia parancsnoka (1944). 1926-ban érettségizett, majd bevonult katonának. Katonai pályafutását a Hadiakadémia hallgatójaként (1926–1929) kezdte. Repülőkiképzését követően (1932–1934) repülő vezérkari szolgálatot teljesített (1934–1941), közben 2 hónapos repülő megfigyelő szolgálatot látott el Spanyolországban (1937). Az 1941 júliusa és augusztusa között teljesített harctéri szolgálata után repülőcsoport-parancsnok (1942. május–október), majd a légierő vezérkari főnöke 1942. november 1. és 1943. augusztus 1. között. A Hadiakadémia parancsnokának helyettese (1944. január–augusztus), majd parancsnoka (1944. szeptember–november). 1944. december és 1945. január között a 10. gyalogos hadosztály parancsnoka. Orosz hadifogságát követően (1945. január–február) katonai csoportfőnök (1945. február–július). 1945. április 1-jétől vezérőrnagy, saját kérelmére helyezték nyugállományba (1945. augusztus 1.). 1946-ban a Magyar Közösség koncepciós perének negyedrendű vádlottjaként állították bíróság elé. Halálra ítélték, majd az ítéletet 10 évi kényszermunkára változtatták. Résztvevője volt 1956 októberében a váci börtönből való kitörésnek. A forradalom és szabadságharc leverése után Kanadába emigrált.1978-ban tért vissza Európába, az ausztriai Eisenstadtban telepedett le.

[85] Vitéz nemes ippi és érkeserűi Fráter Tibor vezérőrnagy (Nagyvárad 1889. 05. 24. – Sáránd 1964. 01,03.) Önkéntes huszárzászlós (6. honvéd huszárezred), majd 1917-től tábori pilóta. (III. osztályú Vaskorona Rend). 1921-ben százados, Mátyásföldön és Székesfehérváron szolgál. 1938-ban alezredes, a 3. bombázó ezred parancsnoka. 1942. október 1-től 1943. márciusig a 2. repülődandár parancsnoka a doni arcvonalon. 1943/44-ben a Kiképző Repülődandár parancsnoka, vezérőrnagy. A német megszálláskor kényszernyugdíjazzák. 1945-ben a demokratikus honvédség átvette.

nöke *Németh János*[86] vezérkari alezredes volt. Az 1942. július 3-i állapot szerint (zárójelben az akkor rendelkezésre álló gépállomány)[87]

1. Távolfelderítő-osztály, → *Keksz Edgár*[88] repülő-alezredes

- ✓ Csoport közvetlen alakulatok
  - 1. repülő híradószázad
  - 1. repülő árkászszázad
  - 1. repülő szerelőoszlop
  - 1. repülő üzemi szállítószázad
  - 2. repülő üzemi szállítószázad
  - 1. repülő vonatosztály
- ✓ 1/1. Távolfelderítő század → *Hollós János*[89] repülő százados
  - 4 db → He 111P
  - 4 db → szállító és futárgép (Ju 86, Fw 58 és Bü 131)
- ✓ 3/2. Közelfelderítő század →*Trón Zoltán*[90] repülőszázados
  - 12 db → He 46
- ✓ 1 – 1 légvédelmi gépágyús szakasz
  - 1 - 1 db → 40 mm lgv.gpá.
- ✓ 1 – 1 üzemi század
- ✓ 1. Szállítószázad
  - 3 db → Ju-86
  - 3 db → Ca-101
- ✓ 1/3. Kiértékelő század
- ✓ 1. Vadászrepülő osztály → *Csukás Kálmán*[91] repülő vezérkari őrnagy

[86] Németh János I. (Katonai sematizmus) (Komárom, 1900. 09. 23. – Budapest, 1982. 08. 08.) Katonai szolgálat kezdete: 1921. 08. 20. 1942-ben repülő vezérkari ezredes, az 1. repülőcsoport (Don) vezérkari főnöke, akkor alezredes.

[87] Szabó Péter - Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943

[88] Keksz Edgár repülő ezredes (Nagybecskerek, 1895. 07. 18. – Regensburg, 1982. 01. 10.) Katonai szolgálat: 1914. 08. 01. 1917-ben személyes ismeretségbe kerül Göringgel. 1941.01..1-től a Légi Fényképező Csoport parancsnoka, november 1-től az 1. távolfelderítő repülő osztály parancsnoka, Budaörsön. 1942.10.1-től (szept.30-i ranggal) ezredes. 1942. 10. 1-től a kiképző repülő ezred parancsnoka Mátyásföldön. 1944.10.16-tól a Repülőerők parancsnoka, 1945.01. 1-ig.. Október 22 - november 22. között egyben a légierők parancsnoka is. 1945.01.24-én megbízzák a kiképző repülődandár, február 1-én a Honvéd Légierő kiképző hadosztály parancsnoki teendők ellátásával. A légierők egyik legnagyobb befolyással rendelkező parancsnoka volt, messze rangján és beosztásán felül. 1945.05.8. – 10. 20. között amerikai hadifogságban van. 1945.07..4-ével lefokozták és kizárták a Honvédségből. Hazatért Magyarországra, 1945.októberben először, majd 1947 után újból letartóztatták. A népbíróság 1946.ápr.3-án 5 évi börtönre, a Budapesti Büntető Törvényszék 1950.06.5-én életfogytiglani fegyházra ítélte, amit a Legfelsőbb Bíróság 1951.11.4-én 15 évre szállított le. 1956-ban szabadult, majd Németországban telepedett le.

[89] Vitéz Hollós János repülő százados (1911. 05. 31. - ?) Katonai szolgálat kezdete: 1933. 08. 20.

[90] Vitéz Trón Zoltán repülő százados (1910. 04. 17. - ?) Katonai szolgálat: 1933. 08. 20.

- ✓ 1/1. Vadász század → *Szabó Mátyás* repülő százados
  - 11 db → Re.2000
- ✓ 2/1. Vadász század → *Keresztes Béla*[92] repülő százados
  - 11 db → Re 2000
- ✓ 1 – 1 légvédelmi gépágyús szakasz
  - 1 - 1 db → 40 mm lgv.gpá.
- ✓ 1 – 1 üzemi század

✓ 4. Bombázóosztály → *Mocsáry István*[93] repülőőrnagy

- ✓ 4/1 B. század
  - 12 db → Ca.135 bis/Alfa
- ✓ 1 légvédelmi gépágyús szakasz
  - 1 db → 40 mm lgv.gpá.

A repülőcsapatok kiszállítása több hetes késedelmet szenvedett az eredetileg tervezett július 10-hez képest, és szeptemberre sem sikerült a tervezett létszámot teljes mértékben elérni. A kiszállítás befejezésekor az 1. repülőcsoport hadrendje a következő képet mutatta:

✓ Távolfelderítő:	4 db	He-111P	(tervezett: 12 gép)
✓ Közelfelderítő:	12 db	He-46	(tervezett állomány)
✓ Vadászrepülő:	22 db	MÁVAG Héja,	(tervezett: 24 Héja)
	4 db	Bü-131	

[91] Nemes vitéz Zetényi Csukás Kálmán (Sómaros, 1901. 12. 13. – Ilovszkoje, 1943. január 19.) (Katonai szolgálat: 1924. 08. 20.) repülő vezérkari ezredes. A négy középiskolai osztály elvégzése után katonai nevelőintézetbe került, a katonai főreáliskolát Budapest-Hűvösvölgyben fejezte be 1920-ban. Ezt követően a Ludovika Akadémiára jelentkezik, ahol tüzér szakkiképzést kapott és 1924. augusztus 20-án, mint évfolyamelsőt avatták hadnaggyá. Nem sokáig maradt eredeti fegyverneménél a repülés vonzotta. Kiváló eredményeket ért el, mint sportrepülő. 1926-ban már képzett vadászpilóta. 1929–1932 között hadiiskolát végez, százados lesz és átkerül a vezérkarhoz. Mint vezérkari őrnagy a szovjet fronton közvetlen elöljárója a kormányzóhelyettes Horthy Istvánnak. 1942. október 29-én a II. osztályú vaskereszt mellé megkapta a Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét hadiszalagon kardokkal díszítve, valamint november 1-jétől vk. alezredessé léptették elő. 1943. január 19-én az ilovszkojei repülőtér parancsnokaként, az üzemképes repülőgépeket, repülő bajtársait hátra küldte, ő maga az oroszok által körbevett területen maradt. A vezérkarral nem volt semmilyen kapcsolata, ezért a dandárjának példát mutatva, 400 önkéntes katonája élén megpróbált kitörni a szovjetek gyűrűjéből. Egy páncélos jármű parancsnoki állásában érte a halál, egy gránát repesz a nyakát, a géppuska záró tűz a mellkasát találta el. A négyszáz hősből csak néhányan tértek vissza a dandárhoz. Másnap a dandár teljes létszámmal kísérelte meg a kitörést, amely sikerrel járt. Halálának hírét a Pesti Hírlap csak február 9-én közli. Végső nyughelye jelöletlen sírban, orosz földön van. Halála után Horthy kormányzó vitézzé nyilvánította, ezredessé léptette elő és a Magyar Érdemrend hadidíszítményes és kardos Tisztikeresztjével tüntette ki.(1943. évi 38.sz.H.K.). Róla egy önálló fejezetben is szó lesz.

[92] Keresztes Béla II. (Katonai sematizmus) repülő százados. 1907. 01. 06. - ?) Katonai szolgálat kezdete: 1928. 08. 20.

[93] Mocsáry István repülő őrnagy (1901. 10. 07. – Urív, 1942. 08. 14.) Katonai szolgálat kezdete: 1921. 08. 20.

✓ Bombázórepülő:	14 db	Ca-135bis,	(tervezett: 24 Ca-135bis
	3 db	Bü-131,	
	1 db	FW-58)	
✓ Szállítórepülő:	3 db	Ju 86,	(tervezett állomány)
	3 db	Ca-101	
✓ Futárrepülő:	2 db	FW-58	(tervezett: 10 gép)

Az 1/1. Dongó vadászrepülő század

(1942. július 1-én, a frontra indulás napján)

Osztályparancsnok: Csukás Kálmán rep.vk.őrnagy,

Század-parancsnok Szabó Mátyás rep.százados

Repülőgép:	12	db	Re 2000 Héja (vadászrepülőgép),
	2	db	Bücker Bü 131 (futárgép)

Beosztott, pilóta személyzet:

1. Szabó Mátyás százados
2. Bánlaky György főhadnagy
3. vitéz Horthy István főhadnagy
4. Kőhalmy János hadnagy
5. Pánczél Imre hadnagy
6. Takács László hadnagy
7. Lukács Ottó zászlós
8. Rőımer József zászlós
9. Szabó István hadapród-őrmester
10. vitéz Szentgyörgyi Dezső őrmester
11. Tomay Sándor őrmester
12. Nemeslaki Zoltán őrmester
13. Gémes Kálmán szakaszvezető
14. Molnár Lajos őrmester
15. Galambos Gábor őrmester
16. Baltai István szakaszvezető

A szolnoki vadászrepülők katonavonata 1942. június 5-én (péntek) indult a frontra. Az útvonal Szolnok (06.05.) – Budapest (06.06.) – Zsolna (06.06.) – Oderberg (06.06.) – Radom (06.07.)– Deblin (06.07.) – Breszt-Litovszk (06.08.) – Pinszk (06.08.) – Gomel (06.08.) –

Rokitno (06.08.) – Gomel (06.11.) – Brjanszk (06.11.) – Orel 06.12.) – Kurszk (06.13.) A kirakodás Kurszkban történt. Innen 54 km menet az ideiglenes repülőtérhez.[94]

Az 1. önálló távolfelderítő osztály légi része 1942. június 12-én érkezett be *Konotop*[95] repülőterére. Három nappal később áttelepült *Amaszovkára* és a feladatait a Don vonaláig teljesítette.

Ugyanide települt június 22-én a kecskeméti 3/2. közelfelderítő század is.

Június 24-én érkezett be Konotopra a debreceni 4. bombázóosztály.

A repülőcsoport parancsnokság *Szolomikovszkije Dvori* mellett került elhelyezésre.

Július 2-án érkeztek meg szintén a konotopi repülőtérre a szolnoki 1/1. vadászszázad gépei (9 darab Héja[96]), a pilóták között Horthy István főhadnaggyal. Az alakulat parancsnoka Csukás Kálmán repülő vezérkari őrnagy volt. A vadászegység egy nappal később már Kurszk[97] repülőterére települt át, de már 11 géppel.

Július 3-án a szervezeti séma szerint a parancsnokság Szolomikovszkije Dvoriban, a repülőegységek pedig részben Kurszk repülőterén (1/1. vadászszázad, 1/1. távolfelderítő század, 3/2. közelfelderítő század) állomásoztak. A 4/1. bombázószázad pedig *Obojan*[98] repülőterén került elhelyezésre.

Ahogy a földi egységek a Don felé nyomultak úgy követte őket a légierő is. Július 6-án kerültek előrevonásra a 3/2. közelfelderítők és az 1/1. vadászszázad is, *Szlaszovajára*. A repülőcsoport parancsnokság *Sztarij Oszkolban*[99] települt ekkor.

Július 6-án volt az első vadászbevetés, bombázók kísérése, négy géppel. A bevetés eseménytelenül ment. Még e napon megindul a repülőtérváltás miatt az elvonulás, Tim felé.

Vadászbevetés július 8-án késő délután, bombázókat kísértek, öt géppel. Pánczél hadnagy motorhiba miatt a repülőtértől nem messze hasraszállt, sérülés nélkül megúszta. Július 9-én három bevetést repültek a vadászok, Csukás vk. őrnagy téves azonosítás miatt Ju-88 típusú német gépre lőtt!

Július 10-én újra repülőtérváltás a vadászoknak, 132 km földi menet a kiszolgáló egységeknek. A vadászgépek az ideiglenes, nagyon rossz talajú repülőtérre, települnek át, Horthy István gépe a leszállásnál átvágódott! Aki *„élt és mozgott”* a repülőtéren, azonnal a helyszínre rohant, hogy segédkezzen a pilóta kimentésében. Ez sikerült is Szerencsés baleset, a gépet emberi erővel addig emelik, amíg a pilóta ki tud bújni… Szerencse volt, a szerencsétlenség-

[94] Farkas György harctéri naplója alapján.
[95] Település Ukrajnában, Kijevtől nagyjából északkeletre, 206 km-re. Nagyjából Kijev Kurszk közötti fele távolságban.
[96] A Caproni-Reggiane Re.2000 Falco, magyar nevén Héja, olasz gyártmányú vadászrepülőgép volt. Az Re.2000 Héja I és Héja II a hazánkban átalakított, illetve a már itt gyártott gépeket jelenti. E vadászgépekre a „Caproni” típusjelölést nem használták!
[97] Kurszk jelentős iparváros, a Dontól (voronyezsi irányban) nyugatra, 215 km-re. A Föld egyik legnagyobb vasérctelepe van a környezetében, ezért itt a legerősebb a mágneses anomália. 1942-ben a német offenzíva idején jelentős német összpontosítási körzet. A 2. magyar hadsereg csapatainak egy része is idáig jött vasúti szállítással, innen gyalogmenetben mentek a Donig. 1943 nyarán a II. világháború legnagyobb páncélos ütközete itt folyt le (kurszki-csata, Citadella-hadművelet).
[98] Kurszktól délre 50 km-re levő település.
[99] A Dontól (Voronyezs) délnyugatra, 95 km-re.

ben, hogy a motort leállította, így sikerült valószínűleg elejét vennie annak, hogy a repülőgépből kifolyó üzemanyag lángra kapjon.[100]

Július 10-én tehát Sztarij Oszkol *„Nyugat”* mellé került előrevonásra az 1/1. vadászszázad, hat üzemképes géppel, a közelfelderítők és a vadászok sztarij oszkoli repülőterére együtt települtek.

A gyakori Héja balesetekről, a sok üzemen kívüli kényszerhelyzetről a kormányzó kabinetirodája is értesült. Ezért kiküldték a frontra, tájékozódni, *Tost Gyula*[101] repülőőrnagyot, a kormányzó egyik szárnysegédjét. Amikor a kormányzó helyettest barátai, közeli ismerősei közül valaki meglátogatta, gyakran előfordult, hogy a lehetőséget kihasználva, velük levelet küldött haza. A fronton a kormányzóhelyettes – amikor nem repült – Szabó vezérőrnagy kíséretében, csapatokat látogatott, hogy benyomásokat szerezzen a helyszíni körülményekről.[102]

Ezek közül két édesapjának írtlevél, felesége révén a nyilvánosságra került.

„Kijev, 1942. VII. 17.

Kedves Papa!

Elnézést, hogy ceruzával írok és elnézést a ronda írásomért (talán legjobb, ha a Mama felolvassa), de tintám nincs, írásom pedig sajnos már úgy látszik, soha sem fog megjavulni.

Ezer köszönet Papa a kedves levélért és örülök, hogy mindnyájan jól vannak, ahogy ezt különben Ily[103] is mesélte. Ilyvel egyébként egypár nagyon kellemes napot töltöttünk itt Kijevben, és sajnálom, hogy holnap már el kell válnunk.

Mennyire igaza van Papának, hogy az úri emberek azok, akik itt kinn beválnak, a lovasság, páncélos és tüzér jó, főleg a gyalogság gyöngye. A vezető állásokban lévő uraknál a helyzet ugyanaz. Az alulról jött tisztek a számukra szokatlan jólétben elnyárspolgáriasodnak, nagy hasat növesztenek maguknak stb., és a nyárspolgár nem katonának való anyag.

Csapataink vesztesége utóbbi időben, éppen a lendület hiánya miatt, eléggé súlyosak. Ha szabad Papának tanácsolni: Ne küldjünk utánpótlást, inkább vonjuk össze a csapattesteket. Ha állandóan feltöltjük a kereteket, az azt jelenti, hogy úgy emberben, mint anyagban teljesen el fogunk vérezni. Ez év végével az orosz egyáltalán nem lesz, megverve, az ellenség kitűnően verekszik, hadianyaggal, élelemmel bőven el van látva, úgyhogy véleményem szerint jövőre semmivel sem lesz gyengébb, mint az idén, sőt!

[100] Farkas György naplója ezeket az eseményeket (napi pontossággal vezette) július 10-re teszi! Más helyeken az áttelepülés és ez az esemény július 14-én szerepel!
[101] Tost Gyula repülőőrnagy, majd alezredes. Eredetileg huszártiszt. Repülő kiképzését Horthy Istvánnal együtt végezte, innen az ismeretség, barátság. Öt nyelven beszélt, ez is közrejátszott abban, hogy a kormányzó mellett lehetett, mint az egyik szárnysegédje. A sikertelen kiugrási kísérlet után öngyilkos lett. (Bátyja szerint viszont a németek ölték meg, mert két fejlövést látott a testvérén!) Horthy szárnysegéde. Interjú Tost József Barnával http://www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/historia/82-02/ch08.html
[102] Farkas György naplója
[103] Gróf marosnémethi és nádaskai Edelsheim-Gyulai Ilona Mária Andrea Gabriella (Budapest, 1918. január 14. – Lewes, 2013. április 18.) Horthy István kormányzóhelyettes felesége.

Nem tudom, hogy igaz-e, de állítólag még két megszálló hadosztály jönne ki. A hír nagyon levert engemet, úgyis lényegesen több csapatunk van kinn, mint ahogy mi azt magunknak megengedhetnénk.

Milyen megnyugtató volna, ha Bartha[104] már nem ülne a miniszteri székben, úgy érzem, ő a rossz szellem.

Még egy szomorú téma: a zsidó századok, ahogyan hallom idekint vagy 20 v. 30000 a szadisták kedvteléseinek van minden tekintetben kiszolgáltatva, az embernek felfordul a gyomra, undorító, a huszadik században is sajnos nálunk... [...] attól félek, hogy ennek nagyon meg fogjuk fizetni az árát egyszer. (Nem lehetne őket hazai munkára visszavinni?) Máskülönben tavasszal már kevés él.

Sajnálom, hogy nem tudok csupa kellemes dolgot írni, de Papa ezt remélem, nem fogja rossz néven venni. Papa kezeit sokszor csókolja hálás fia.

Pista”

„1942.július21.

Kedves Papa!

Felhasználom Tost útját arra, hogy a mellékelt rövid Pro Memóriát[105] Magához eljuttassam. Gondoltam, hogy esetleg előnyös, ha Papa nem csak szolgálati úton lesz informálva, hanem közvetlenül is kap egy képet Honvédségünk működéséről.

Nagyon kérném, Papa volna szíves a melléklet elolvasása után eltépni és annak tartalmáról és létezéséről senkinek sem beszélni, a részletesebb információkat, ha Papát érdekelné, szívesen átadnám hazajövetelem után. Öröm kétségtelen az, hogy vannak azért a vezető emberek között olyanok, akik minden tekintetben kifogástalanok és megfelelnek, mint például vt. Veres Lajos[106] altábornagy a páncélos hadosztály parancsnoka, Rakovszky György[107] vezérőrnagy volt

[104] Vitéz dálnokfalvi Bartha Károly (Budapest, 1884. június 18. – Linz, 1964. november 22.) magyar katona, honvédelmi miniszter. (1938. november 15. – 1942. szeptember 24.)

[105] Emlékeztető, emlékirat, emlékeztető feljegyzés.

[106] Dálnoki Veress Lajos (Sepsiszentgyörgy, 1889. október 4. – London, 1976. március 29.), m. kir. honvéd vezérezredes, hadtörténész. A Ludovika Akadémián végzett (1910). 1933–35-ben lovashadosztály vezérkari főnöke, 1935–38-ban katonai attasé Bécsben. 1938–40-ben a 15. gyalogdandár parancsnoka, 1940-ben vezérőrnagy és a 2. lovasdandár parancsnoka. 1942-ben az 1. páncéloshadosztály parancsnoka a doni arcvonalon, altábornagy. 1942–44-ben a IX. hadtest parancsnoka, 1944. augusztus 28. – október 15. vezérezredes, a 2. hadsereg parancsnoka. Az október 15-ei kiugrási kísérlet előtt a Horthy Miklós kormányzó akadályoztatása esetére helyettesévé (homo regius) nevezte ki. Németbarát tisztjei árulása folytán a német hadsereg letartóztatta, és átadta a nyilas hatóságoknak; a hadbíróság 15 évi fegyházra ítélte. 1944. október 16-ától német és nyilas fogságban volt Sopronkőhidán, ahonnan megszökött. 1946-ban nyugdíjazták. Jobboldali, államellenes összeesküvés koholt vádjával 1947. április 16-án kötél általi halálra ítélték, ítéletét a Népbíróságok Országos Tanácsa életfogytiglani börtönbüntetésre változtatta. 1956-ban szabadult, november 3-án külföldre távozott, Londonban élt. 1958-tól a Magyar Szabadságharcos Világszövetség elnöki tisztségét is betöltötte. Londonban hunyt el, és az Amerikai Egyesült Államokban, Berkeley Springs-ben van eltemetve.

[107] Vitéz nemes nagyrákói és kelemenfalvi Rakovszky György (Miskolc, 1892. szeptember 10. – Kisoroszi, 1962. április 29.) hivatásos katonatiszt, m. kir. honvéd altábornagy. Harcol az I. világháborúban. Annak végén vezérkari beosztásban. 1919. szeptember 1-jei hatállyal századosi rangot kapott. 1922-ben 191. iktatás alatt felvették a Vitézi Rendbe. 1922-24-ig a budapesti Hadiakadémia hallgatója. 1929. május 1-jétől őrnagy, 1934. május 1-jétől alezredes. 1934-től 1938-ig katonai attasé Párizsban. 1937. november 1-jétől ezredes. Kinevezik az

vezérkari főnök a hadseregnél – most, hadtestparancsnok, – Makay[108] (?) vk. ezredes főszállásmester, Kovács[109] vk ezredes jelenlegi vk. főnök. Meg kell még említenem, hogy úgy Jány részéről, mint az összes többi urak részéről, kikkel érintkeztem, a legnagyobb tisztelettudást és kedvességet tapasztaltam.

Máskülönben kitűnően érzem magamat, sokat repülök, orosz azonban a mi légterünkben alig akad.

Kezeit sokszor csókolja hálás fia, Pista”

Ezek bizony súlyos dolgok és ez még csak a kezdet! A kormányzó helyettesnek pontosan e hivatalából eredően nagyon jók az információi. A második levél melléklete lenne a lényegi rész, ez azonban nincs meg! Abból viszont, hogy az olvasás utáni megsemmisítését kérte, egyértelműen következik, nagyon súlyos személyi és egyéb problémák lehettek benne, mind magyar, mind német vonatkozásokban.

Kérdés azonban, ha ennyire világos volt sok minden és itthon mind a kormányzó, mind a vezérkar, mind a honvédelmi minisztérium értesült e dolgokról, akkor politikai, katonai úton miért nem történt semmi?

- ✓ Miért tűrték el, hogy a hadsereg méretéhez képest elvállalhatatlan feladatot adjanak a németek?

---

1. vegyes dandár parancsnokának illetve az I. hadtest vezérkari főnökének. 1941-ben a munkácsi 8. határvadász dandár parancsnoka lesz. 1942. június 20-án kinevezik a 2. magyar hadsereg vezérkari főnökének és a keleti frontra kerül. 1942. július 20-án Domanitzky Ödön tábornok felmentésével egyidejűleg ideiglenesen átveszi a 2. magyar hadsereg a III. hadtest ideiglenes parancsnoki feladatkörét. 1942. július 20-án III. hadtest parancsnokságot átadta vitéz Dömötör Jánosnak és 1942. szeptember 6-ig a 2. magyar hadsereg vezérkari főnöke volt. 1942. október 1-jétől a Honvédelmi Minisztérium I. csoport főnöke majd átszervezés után (1942.11.01) nyugdíjba vonulásáig (1943.06.30) a Honvédelmi Minisztérium földi főcsoport főnöke volt. 1945. február 20-án ismételten a Honvédelmi Minisztérium állományában volt, 1946. február 10-ig. Szolgálat alól felmentették és 1946. március 1-jétől ismételten nyugállományba helyezték. 1946 és 1947 között katonai szakértőként vett részt a párizsi béketárgyalásokon. 1951-ben a kommunista kormányzat kitelepítette Pusztaföldvárra. 1962. április 29-én Kisorosziban hunyt el.

[108] Helyesen → Makray Sándor (1898. 06. 10. - München, 1968. 12 24.) vezérkari ezredes a 2. hadsereg főszállásmestere. a kivonulástól 1942. 08. 27-ig. A bécsújhelyi Terézia Katonai Akadémiát végezte, felavatása után már csak néhány hónapot harcolt az I. világháborúban, amikor az már be is fejeződött. A két háború között többnyire vezérkari beosztásokban szolgált. A Donnál a magyar 2. hadsereg főszállásmestere volt. Utánra volt hadtest-, hadsereg vezérkari főnök, majd a 2. hegyidandár parancsnoki posztja alóli felmentése után német katonai attasé lett Berlinben. Ennek megfelelően a háború elvesztését követően maradt is Németországban, Münchenben élt.. Távollétében – ahogy ez 1945 után „illett” – a honvédelmi miniszter, 1illetve a vezérkar főnökének (aki nem volt más, mint Vörös János) rendelete értelmében lefokozták és a Honvédségből kicsapták. Ezt az eljárást és hivatalos megnevezést alkalmazták többnyire azokkal a tábornokokkal szemben, akik „nyugatosok” lettek, tehát nem tértek haza nyugati hadifogságból, de természetesen, akik visszatértek, ugyancsak ilyen elbánásban részesültek. (Dr. Szakály Sándor: A m. kir. Honvédség hegyicsapatainak tábornokai)

[109] Kovács Gyula (Tordatúr, 1893. jún. 4. – Cleveland, Ohio, USA, 1963. jún. 4.): altábornagy. Mérnökhallgató a budapesti József Műegyetemen, majd a Ludovika Akadémián hadnaggyá avatták (1915). Részt vett az I. világháborúban. Belépett a nemzeti hadseregbe (1919), elvégezte a Hadiakadémiát (1926), a II. világháború kitörésekor vezérkari ezredes volt. A 2. magyar hadsereg vezérkari főnöke (1942.06.16.-1942.07.25.), majd (1942.09.06.-), vezérőrnagy 1942. októbertől. A Hadiakadémia parancsnoka, altábornagy (1944), a fővezérség meghatalmazott tábornoka a német főparancsnokságon. A II. világháború után az ausztriai Wöcklaburgban autószerelő. Kivándorolt az USA-ba (1952), Clevelandban telepedett le, ahol fizikai munkás s a Magyar Felszabadító Bizottság ügyvezető alelnöke volt.

- ✓ Miért bízták vakon az ellátást szintén rájuk?
- ✓ Miért nem hajtották be a frontra indulás előtt a fegyverzeti ígéreteiket?
- ✓ Miért tűrtek meg a hadseregen belül tehetségtelen, karrierista tiszteket, sokszor vezető beosztásokban?
- ✓ Miért hagyták, hogy a munkaszolgálatos alakulatok embertelen, reménytelen körülmények között működjenek?
- ✓ Miért nem intézkedtek a jelzett, számos, egyéb, súlyos problémákra?

A frontra kiküldött *„szemlélők”* aztán, a csapatainktól érkezett jelentéseket, minden vonatkozásban megerősítik. Sok olyan dolog is fényre kerül, amit a jelentések addig nem tartalmaztak, vagy nem mertek leírni.

Ezért aztán a felelősség alól sem a kormányzó, sem a politikai vezetés, sem a vezérkar, sem a honvédelmi minisztérium nem mentheti ki magát, mert a lényegi dolgokról tudtak![110]

A vadászszázad újra repülőteret váltott július 14-én.

A repülőcsoport parancsnoksága július 22-én *Ilovszkojéba*[111] helyezte át működését. Még aznap, azaz július 22-én a vadászok és a közelfelderítők átköltözését elhatározták. Ilovszkojéba.

Ilyen módon a kitelepülés útvonala Kurszk, Obojan, Konotop, Amaszovka, Szlaszovaja, Sztarij Oszkol és Ilovszkoje.

Ilyen módon érkezett meg az ilovszkojei, alakszejevkai, sztarij oszkoli térségbe a repülőcsoport.

Ez az a helyszín tehát, ahol Horthy Istvánnal kapcsolatos események is lejátszódtak.

Július 30-án a kolozsvári 2/1. vadászszázad is megérkezett 11 Héja vadászgéppel a frontra. Augusztus 3-án a közelfelderítők és a vadászok áttelepültek az ilovszkojei repülőterére. A vadászok, immár két századdal bírtak ekkor. A sztarij oszkoli repülőteret a bombázók vették át.

A repülőalakulataink a frontra vonulásuk alatt, majd utána is tábori repülőtereken települtek. Ez azt jelenti, hogy a fel- és leszállómezők hossza, iránya, a természetes akadályok, az álcázhatóság, az utánpótlás kérdéseit ott kellett alapjaiban mérlegelni. Egy azonban bizonyos, ha mindezeknek a feltételeknek megfelelő területet találnak is, attól még a repülőtér talaja (talajszilárdság, növényi borítás, vízelvezető képesség, egyenetlenségek, gödrök, stb.) majdnem minden esetben erősen kifogásolható volt. Ezt majd a *„bevethető”* gépszám is megmutatja, melyet szintén hadinaplók, naprakészen mutatnak. Az Re-2000 olasz és magyar gyártású változatai is erősen *„szerviz”* igényes gépek voltak. Az eredetiben az olasz motor még erre is

[110] Jártak ott bizony sokan és nem is akármilyen beosztású emberek! Szombathelyi Ferenc vezérezredes, vezérkari főnök 1942. szeptember elején látogatta meg a hadsereget. Nagy Vilmos szolgálaton kívüli vezérezredes, honvédelmi miniszter, 1942. október 17-19. között járt ugyanott. Ugyancsak ott volt kinn a Don melletti állásokban lévő hadseregnél, a „gyalogsági szemlélő”, Henyey Gusztáv altábornagy is… Jelentéseikben általában reálisan tárták fel a helyzetet, ám ez nagyjából semmin sem változtatott…

[111] Település Alexejevka mellett. Alexejevszka Osztrogostól nagyjából délnyugatra, 40 km-re.

rátett. Ehhez jönnek a repülőtér adottságaiból eredő sérülések, meghibásodások, esetleges balesetek (futó törés, átvágódás…) az utánpótlási gondok alkatrészben. Az Re-2000 gép és a repülőterek kapcsolatából eredően nem volt ritka a csak 25… 30 % -os bevethetőségi arány, de volt olyan nap, hogy német segítséget kellett kérni, mert nem volt gép a feladathoz.

Az 1/1. távolfelderítő osztály szeptember elején túljutott 100. bevetésén, a hó végére pedig a 25. légi győzelmén!

1942.októbertől *Poltaván*[112] megkezdődött egyes magyar repülőalakulatok átképzése He-111 bombázókra, illetve Bf-109F-4B vadászgépekre.

A 3/2. közelfelderítő század gépeinek elhasználódásával október 25-én beszüntette működését.

A 4/1. bombázó század, október 31-i utolsó, 80. bevetéséig, 282 bombázó feladat során 326 t bombát használt fel, 11 embert veszített.

Az 1. repülőcsoport 1942. október 15-től 2. repülődandárként működött tovább.

Az 1943. január 12-én bekövetkezett szovjet offenzíva után földi harcra kényszerült a 2. repülődandár legénységének egy jelentős része, Ilovszkoje – Ilovszkoje repülőtér – Alekszejevka területén, körvédelmében. A bekerítésből való többszöri kitörés és visszavonulás után január végére mind a személyi, mind az anyagi veszteség is jelentős volt.

1943. február 2-án megkezdődött a hadműveleti területen lévő 2. repülődandár. átszervezése. A kint maradtak tovább ismerkedtek a Bf-109F-4B vadászgépekkel és a Ju-88-asokkal. A 2. repülődandár parancsnoksága a német Don repülőcsoport alárendeltségében vonult vissza Harkov, Kurszk, Poltava, Guti, *Vinnyica,*[113] Kijev, *Konotop, Boriszpol*[114] repülőtereire

A honvéd vezérkar nem adott újabb repülőgépeket a 2. hadseregnek, a *Luftwaffe,*[115] bár pótolta a veszteségeket, kikötötte, hogy a gépanyag csak a hadműveleti területen áll rendelkezésre. 1943.márciustól *Umanyban*[116] átképezték az 5/2. vadász századot Bf-109-G-2 típusra. A távolfelderítők április végére elérték 400. bevetésüket.

Május elején a 4/1. bombázó század (Ju-88) visszatért a dél-franciaországii átképzésről, s Harkovból bevetésre került. A 2/2. zuhanóbombázó századot (Ju-87D) augusztustól vetették be.

[112] Város Kijevtől 230 km-re nagyjából keletre, Harkovtól nagyjából nyugatra, 125 km-re.
[113] Kijevtől délnyugatra, 195 km-re.
[114] Kijev melletti település.
[115] A német légierő neve.
[116] Vinyicától nagyjából délkeletre, 140 km-re.

166. oldal

A 2. magyar hadsereg

„[…] nem is beszélve arról, hogy a Don-kanyarba küldött sereg felszereltsége rendkívül gyenge volt […..]”

A megállapítás részben helyes, és csak a német, valamint a szovjet hadsereggel összehasonlítva igaz! A németeké akkor a világ legjobban gépesített, felszerelt és kiképzett hadserege. A szovjetek ezt csak a háború második évében érik el, akkor is jelentős amerikai és angol fegyverzeti, anyagi, technikai segítséggel, később pedig az emberben, technikai eszközökben rendelkezésükre álló iszonyatos túlerővel.

A németekkel együtt támadó román, olasz, finn, szlovák, spanyol csapatokhoz képest már egyáltalán nem ilyen éles a határvonal. A saját akkori hadseregünkkel összevetve pedig egyáltalán nem az. A 2. magyar hadsereg fegyverzetét – a rendszeresített fegyverzethez képest – jelentősen megerősítették. Ez a hadsereg megkapta a rendelkezésre álló fegyverzetmennyiség felét, amelyen egyébként három hadseregünk osztozott volna.

Azt is egyértelműen el kell fogadnunk, hogy a német stratégia megvalósulása esetén – 1942 nyara és ősze – a Don menti haderőkre messze nem hárul majd akkora feladat és veszély, mint ami később létrejött. Másként tervezték, másként gondolták, de a tények és az élet is mást hozott.

A háború elején a szovjetek elképzelhetetlen nagyságú veszteségeket szenvedtek el mind élőerőben, mind technikai felszereltségben. A hadifogságba esett létszámuk is elképesztő volt, sok millió ember! Ez a németek önbizalmát, de a józan értékelésüket is alapjaiban ingatta meg! Sajnálatos módon nem voltak tisztában a szovjet utánpótlási rendszer *„kimeríthetetlen”* voltával sem.

A tervek szerint a németeknek Sztálingrád körzetében és a még délebbi frontszakaszokon győzelmet kellett volna aratni és a szovjet erőket megadásra bírni, felszámolni, megsemmisíteni. Ez másként alakult és így súlyos kihatással bírt az északabbi frontszakaszokra is, amelyeket a németek jelentősen elgyengítettek a déli előnyére.

Az akkori honvédségünket szó szerint honvédelemre és nem támadó harcra szervezték hosszú ideig. Amikor a trianoni döntés bekövetkezett mind létszámban, mind fegyverzetben tragikus mértékben megfosztották országunkat a haderő fejlesztésétől is. Amikor viszont a háború előtt már körvonalazódtak bizonyos hadsereg fejlesztési elképzelések, illetve bekövetkeztek a szomszédos államokkal való konfliktusok – ezeket részben megelőzték, részben követték a bécsi döntések – már nem maradt elég idő sem a fegyverkezésre, sem a kiképzésre. Csehszlovákia ekkor már nem létezett, 1941-ben Jugoszlávia is szétesett, csak Románia maradt ellenfélnek! A hadseregünk vezetésének szinte az egész háború alatt az a teóriája, hogy a legértékesebb korosztályokat, a leghadrafoghatóbb honvédeket az ország védelmére kell tarta-

lékolni, mert főleg Romániától számítottak fegyveres betörésre Észak-Erdély miatt, annak ellenére, hogy egy szövetségben voltunk.[117]

A magyar hadsereg állapotához viszonyítva a kivonuló 2. magyar hadsereg kivételes módon el volt látva fegyverekkel. A rendelkezésre álló hazai fegyvermennyiségnek szinte a felét ez a hadsereg kapta meg! Az azonban egyértelmű, hogy ebben az időszakban már csak az erősen gépesített hadsereg lehetett ütőképes. Ez viszont alapvetően kiszolgáltatott az üzemanyag, a karbantartás a pótlások viszonylataiban. A gyenge szovjet útviszonyok, az elégtelen számú és kapacitású vasutak, az európai mértékkel számított hihetetlen kietlenségek és távolságok ennek egyáltalán nem kedveztek. Főleg ezért az ellátás gondjai, a szállító- és vontatójárművek hiánya (fogatolt, lovas tüzérség, fogatolt ellátó oszlopok…), a páncélos elhárítás elégtelensége, a ruházati viszonyok silánysága, a németek által ígért felszerelések hadianyagok meg nem érkezése, a tartalékok nélküli arcvonal védelme, de legfőképp a szovjetek megerősödése és lényegében a sztálingrádi harcok voltak döntő kihatással. Nem utolsó sorban pedig a németek teljesen hibás helyzetértékelése a szovjet hadsereg helyzetével, állapotával kapcsolatosan.

Bár az 1990-es rendszerváltozás után egy *„kisgazda”* honvédelmi államtitkártól halottam, hogy *„Egy magyar katona szuronnyal többet ér, mint…”* Ha ezt az 1942-es katonai és politikai tényezők is így látták, akkor bizony nagyon szomorú a magyar valóság! Pedig ekkor már a magyar politikai és katonai vezetés előtt is olyan – az akkori közelmúltban lejátszódó – események voltak példaként, amik bizony irányt mutathattak, hogy egy magasan gépesített, jól fegyverzett, kiképzett, ellátott hadsereg mire képes. Ezzel szemben mire képes egy viszonylag nagyszámú hadsereg az előzőek hiányában. (Példa erre Lengyelország, Franciaország, de még a szovjetek is a háború első évében…)

Volt azonban több olyan dolog, amit véleményem szerint a hanyagság, a nem megfelelő irányítás okozott. Ilyen volt például, hogy a belga hadizsákmányból számunkra juttatott páncéltörő lövegek legénysége a lövegek kezelését csak elméletben ismerte meg. Módjuk azonban lövészet közben ezeket megismerni nem volt! Amikor lett, akkor már a szovjet harckocsikra kellett tüzelni! Ugyanilyen mértékű eset a téli ruházat kiszállítása és jelentős részének raktárakban való megsemmisülése, vagy szovjet kézre kerülése. Ugyanilyen fatálisan félreértelmezett helyzet volt a fogatolt tüzérségünket lóállomány nélkül hagyni, aztán pedig a magyar sereg ellátását a németekre bízni.

Arra a kérdésre pedig, hogy a 2. magyar hadsereg vezetése számított-e a szovjetek támadására, megint néhány idézet, ami nagyon sokat elárul!

„[…] Október 1-jével a távolfelderítő századba osztottak be, ugyanis a vezérkari iskola parancsnoksága elrendelte, hogy a vk. iskolásoknak a továbbiakban nem a törzsekben, hanem a csapatoknál kell szolgálatot teljesíteniük. A századparancsnokom Hollós János százados nagyszerű pilóta és nagyon derék ember volt, már nagyon jelentős harci tapasztalatokkal. Október 1-jétől tehát újra repültem. Igyekeztem minél többet repülni, mert tudtam, hogy a terveknek megfelelően rövidesen hazarendelnek bennünket. Már olyan húsz körüli bevetésem

[117] Ahogy ezt a számunkra válságos helyzetekben meg is tették 1916-ban, majd 1918-ban és 1944-ben is!

volt. Mint vk. iskolásnak nagyszerű volt ez a szolgálat, mert közvetlenül láthattam a szovjet hadsereg felvonulását, amely vasúton és gépkocsiszállítással történt. Ezt úgy hajtották végre, ahogyan a szabályzatban elő van írva. Figyelemmel kísérhettük a készletek halmozását, a raktárak kialakítását, a vasútvonalakon a rámpák építését, a repülőterek építését, a forgalom növekedését, az előző háromszorosára. Kiértékelhettük, hogy hány harckocsi, ágyú van a lefényképezett szerelvényben […]”[118]

„[…] 1942. szeptember végével leharcolt, létszám és anyag tekintetében erősen megfogyatkozott, önbizalmában legalábbis megrendült magyar hadsereg állt a Don partján, vele szemben már minden vonatkozásban fölényes ellenfél […]

A német támadó zöm szeptember végéig elérte a támadási célját, igaz csak földrajzilag. A déli szárnyán elérte a kaukázusi átjárókat, a közepe Sztálingrádot, azonban a szovjet erőknek – katlan csatákban – remélt megsemmisítése elmaradt. Az idő most már a szovjeteknek dolgozott. Hallatlanul meghosszabbodtak a német utánpótló vonalak. Most már az elbizakodott német legfelső vezetés is számol a téli hadviselés szükségességével […]

Ekkor novemberben a Heeresgruppe B nagyon hézagosan tájékoztatta a magyar hadsereg parancsnokságot az általános helyzetről, nevezetesen arról, hogy mi történik a déli szakaszon, Sztálingrád környékén […]

Részben saját hírszerző osztályunktól kapott adatok alapján, részben az arcvonalon levő csapataink földi megfigyelései nyomán, kisebb részben a hézagosan működő közelfelderítés repülő eseményeiből, november 9-én az a benyomásunk alakult ki, hogy a Bobrov, Pavlovszk körzetben végbemenő szovjet csapatgyülekezések és a náluk megélénkült vasúti forgalom egy közeljövőben várható támadás előkészületeit jelentik. Ezért:

- *szorgalmazzuk a repülőfelderítést,*
- *sürgetjük a saját földi csapataink vállalkozásait, hírszerzési célzattal,*
- *hangsúlyozzuk a védőállások sürgős megerősítésének szükségességét […]*

[118] Pálos Gáza repülő ezredes emlékei. (1915. 02. 03. – 2001 10. 21..) Katonai szolgálat kezdete: 1937. 08. 20. A Ludovika Akadémián elsőfokú pilótaképzést kapott, 1937-ben avatják hadnaggyá, ekkor Pécsre a közelfelderítő századhoz kerül, később bombázórepülő, 1939-ben nagytávolságú repülések során megfigyelte a Lengyelország ellen felvonuló német csapatokat, repülőgép-vezető és oktató. 1942-ben repülő főhadnagyként, vezérkari iskolásként, „tapasztalatgyűjtő tisztként” került a frontra, ahol számos beosztásban, helyen és alakulatnál szolgált. Részt vett a repülőcsapatok ilovszkojei kitörésében, melyet súlyos sebesüléssel, de túlélt. A II. világháborúban kétszer sebesült meg. 1945-ben amerikai fogságba kerül. 1947-ben a Kossuth Akadémián repülő tanulmányvezető, megszervezi az egy és kétéves repülőtisztképzést, repülőharcászatot és egyéb szaktantárgyakat oktatott. Az új magyar légierő törzsében különböző beosztásokat látott el. 1952-ben, mint a hadműveleti osztály vezetőjét, letartóztatták, 5 év börtönre ítélték. A jogsértő ítéletet felülvizsgálták, őt 1954-ben szabadlábra helyezték. Szabadulása után megfigyelés alatt tartották. Ezért volt katonatársaival nem vette fel a kapcsolatot. A polgári életben, mint fejlesztőmérnök, a papíriparban tevékenykedett. 1990-ben rehabilitálják és előléptetik ezredessé. A Magyar Szárnyak Baráti Kör elnöke, évekig szervezi a Magyar Szárnyak évkönyv kiadását. Magas kora ellenére aktív társadalmi életet élt. 2001. 10. 21-én, életének 87. évében rövid betegség után hunyt el.

1942. november 19-én kezdődtek azok az események, amelyek a német hadsereg sztálingrádi pusztulásához és a román, majd az olasz, a magyar és a 2. német hadsereg katasztrófájához vezettek […]”[119]

„[…] A csapatoktól olykor ellentmondásos hírek érkeztek a Don túlsó oldalán csoportosuló szovjet erőkről. A hídfők előtti, illetve az azokhoz közeli seregtestek jelentései azonban 1943 januárjának első napjától kezdve egymással megegyező jelenségekről számoltak be. A hídfőkbe irányuló erős gépkocsi- forgalomból, a megélénkülő légi és földi felderítésből és a tüzérségi belövésekből – ha a 2. hadsereg, illetve a Heeresgruppe B parancsnoksága nem is – számukra teljesen bizonyossá vált, hogy az arcvonal hamarosan nagy erőpróbára kényszerül […]

A német 3/H/21. közelfelderítő század gépei korlátozott számú 1943. januári bevetéseik során szinte mindegyik alkalommal élénk vasúti és közúti forgalmat figyeltek meg a voronyezs – szvobodai vonalon. Ezen légi felderítések […] Lajtos Árpád vezérkari századosnak, a hadműveleti osztály ideiglenes vezetőjének 1943. január 11-i személyes légi megfigyelése is ezt támasztotta alá […]”[120]

Természetesen számítottak a támadásra. A tőlük délre eső területeken történtek után még inkább, azért is, mert ezek *„helyreállítására”* a németek az amúgy is gyenge védvonalat még tovább gyengítették csapatok elvezénylésével!

A hadsereg vezetése mindezeket jelezte is hátország és a németek felé, de mindenfelől csak a dogmatikus válaszokat kapták, tényleges intézkedések helyett!

Az teljesen egyértelmű, hogy a 2. magyar hadsereg, a kilátástalan küzdelemben, a többszörös szovjet túlerővel és az időjárással szemben alulmaradt, de nem gyáván megfutamodva, mint azt sokáig az emberekbe sulykolták, hanem becsülettel helytállva. A hadsereg-

[119] Lajtos Árpád: Emlékezés a 2. magyar hadseregre 1942-1943. Szentmáriai Lajtos Árpád (Pancsova, 1910. november 22. – Budapest, 1986. május 25.) katonatiszt, 1940 és 1949 között vezérkari tiszt. 1941-ben kinevezték a 6. hadtest vezérkari osztályának vezetőjévé, majd 1942 októberében átvezényelték a fronton harcoló 2. magyar hadsereg hadműveleti osztályára. A doni katasztrófa után a német főhadiszálláson volt összekötő tiszt. A 2. hadsereg maradékainak hazatérése után a Vezérkari Főnökség 1. (hadműveleti) osztályára került. 1943. július 1-jétől a 3. magyar hadsereg, azután az ungvári 24. gyaloghadosztály vezérkari főnöke volt 1944. június 8-áig, amikor Farkas Endre váltotta le. 1944 júliusától a Hadiakadémián harcászatot oktatott. Az 1944. október 15-én megalakult Szent László hadosztály vezérkari főnökévé nevezték ki, immár vezérkari őrnagyként. A nagy veszteségeket elszenvedett hadosztályt a kifejezett német parancs ellenére kivonta a tűzvonalból, és a Balaton térségében pihentette. Az előrenyomuló szovjet hadseregnek – saját elhatározásból – harc nélkül átadta Balatonfüredet. Hadifogolyként a Szovjetunióba került, csak 1948 szeptemberében tért haza. A Honvédelmi Minisztérium Igazoló Bizottsága 1949 januárjában elbocsátotta a tisztikarból. A döntés ellen fellebbezett, de az 1949. augusztus 17-ei tárgyalás másodfokon jóváhagyta az ítéletet. Augusztus 30-án kémkedés koholt vádjával a Katonapolitikai Osztály lefogatta az úgynevezett Thomson kapitány-ügyben. 1950-ben 7 évi fegyházbüntetésre ítélték, 1956 augusztusában szabadult kegyelemmel. Fizikai munkákból élt (ablakmosás), utóbb műszaki fordítói munkát végzett. Közben, 1961-től az állambiztonság sürgetésére folyamatosan dolgozott a doni 2. magyar hadsereg tragédiáját feltáró emlékiratain. Sára Sándornak sikerült szóra bírnia őt Krónika című, 1982-es, nagy port felvert monumentális dokumentumfilm-sorozatában, mely a doni katasztrófával foglalkozik.

[120] Szabó Péter: Don- kanyar

nek csak egy része volt az, amely a szovjet hídfőkkel szemközt állva a támadás első napjaiban a harckocsik támadása miatt nagyrészt megsemmisült, de ők sem futottak meg! A többi részekre már nem az okok, hanem az okozatok által kikényszerített helyzetek, megoldások vonatkoztak.

Az sem igaz, hogy a hadsereg, és a csapatok vezetése nem ismerte ezt a helyzetet. Ismerték! Jelentéseikben meg is tették, amit megtehettek! Számtalanszor jelezték – a legmagasabb szintek felé – az elképesztően nagy harcvonal kiterjedést, az elégtelen harcerőt, a mélységi védelem hiányát, az elégtelen lőszer és egyéb utánpótlást… Sajnálatos módon a német elképzelésekben vázolt, tervezett sikereket sokan tényként kezelték már előre és úgy gondolták, hogy a szovjetek a sztálingrádi térségben újra megcsuklanak, immár véglegesen és nemhogy támadásra, de jelentősebb védekezésre is képtelenek lesznek. Nem így lett, mert a szovjet erőket a németek alábecsülték. Hiába volt a fogolyejtés százezres nagyságban, hiába volt a mérhetetlen területnyerés a Donig, a Volgáig… Nekik mindig maradt hová hátrálni, mindig maradt emberük, mindig maradt utánpótlásuk…

Amikor a történelemben a magyar 2. hadsereg vereségéről beszélnek, sokan, sokszor leegyszerűsítik az akkor történteket. Legalább ekkora vereséget szenvedtek a románok Sztálingrád körül, de ugyanígy az olasz hadsereg is, amely a magyar hadsereg szomszédja volt. Ez időben is előzte a hadseregünkre zúduló bajokat.

Emlékeztetőként: Hitler 1942. július 9-én még átszervezte a déli hadseregcsoportot, és két részre osztotta. A *„B”* hadseregcsoport *Maximillian von Weichs*[121] tábornagy irányítása alá került, melyek északról dél felé haladva a következők voltak

- ✓ 2. német hadsereg
- ✓ 2. magyar hadsereg,
- ✓ 8. olasz hadsereg,
- ✓ 3. román hadsereg,
- ✓ 6. német hadsereg,
- ✓ 4. német páncélos hadsereg,
- ✓ 4. román hadsereg.

Az *„A”* hadseregcsoport *Wilhelm List*[122] tábornagy irányítása alatt állt. Az offenzíva során e hadseregcsoport feladata volt a kaukázusi olajmezők elfoglalása. E csoportban szlovák hadosztály is harcolt.

---

[121] Német tábornagy. Harcolt az első világháborúban, majd a Reichswehr tagja lett. A második világháború előtt részt vett Ausztria és a Szudéta-vidék megszállásában. Harcolt a lengyelországi, később a franciaországi hadjáratban. 1941-ben a Balkánon vetik be egységeit, csapatai foglalják el Belgrádot. Ezután az orosz frontra kerül. 1942-ben a B hadseregcsoport irányítójaként az ő alárendeltségébe tartozott a 2. magyar hadsereg. 1943-ban a balkáni haderők és az F hadseregcsoport parancsnoka lett Belgrádban. 1944-ben ő készítette elő Magyarország katonai megszállását, állítólag az ő közbenjárására döntöttek az „enyhe” verzió mellett. Április végén visszatért Belgrádba, 1945 márciusáig irányította csapatait, ekkor Hitler leváltotta. 1948-ig amerikai hadifogságban volt. A német tábornokok délkelet-európai perében elejtették az ellene felhozott vádakat.

[122] A bajor hadsereg műszaki tisztjeként kezdte pályafutását. Lengyelország lerohanásakor a 14. hadsereg, a nyugati hadjárat idején a 12. hadsereg parancsnoka, beosztottja volt többek között Kleist vagy Guderian is. Sere-

- ✓ 1. páncélos hadsereg
- ✓ 11. hadsereg
- ✓ 17. hadsereg
- ✓ román 4. hadsereg

A „B” hadseregcsoport elhelyezkedése[123]

1942. november 19-én a Vörös Hadsereg megkezdte az *Uránusz-terv* végrehajtását. *Vatutyin*[124] tábornok parancsnoksága alatt három teljes hadsereg, az 1. szovjet gárdahadsereg, az 5. páncélos hadsereg és a 21. szovjet hadsereg lendült támadásba. Sztálingrádtól északra 18 gyaloghadosztállyal, 8 páncélos dandárral, 2 gépesített hadosztállyal, 6 lovashadosztállyal és egy páncélelhárító dandárral meginduló támadás hatalmas előkészületei a szembenálló 3. román hadsereg előtt sem maradtak titokban, akik ismét erősítést kértek, ismét eredménytelenül. A páncélelhárító eszközökkel gyengén felszerelt, túl hosszú arcvonalon széthúzott román hadsereget a támadó szovjet páncélosok elsöpörték. November 20-án megindult a támadás következő lépcsője, a várostól délre védekező 4. román hadsereget két szovjet hadsereg támadta

gei Belgiumon áttörve átkeltek a Meuse folyón. 1941-ben hadseregét Görögország ellen vezette, július és október között főparancsnok volt a Balkánon. 1942-ben az orosz fronton az „A” hadseregcsoport vezetője. Miután nem tudott megfelelni az elvárásoknak, szeptemberben Hitler menesztette. A háború után az egyik nürnbergi perben életfogytiglani börtönre ítélték háborús bűnei miatt, de betegségére való tekintettel 1952-ben szabadon engedték.

[123] Harmat Árpád Péter: A doni katasztrófa http://tortenelemcikkek.hu/node/211 (letöltés: 2017. szeptember 17.)

[124] Szovjet tábornok. 1929-ben fejezte be tanulmányait a katonai akadémián, majd hamarosan a vezérkarhoz került. 1941-ben a vezérkari főnök helyettese lett. Zsukov barátja volt, de Sztálin nem kedvelte. Első fontos frontparancsnoki megbízatását 1942-ben kapta, amikor a voronyezsi front élére került. A sztálingrádi csata idején az átszervezett délnyugati front parancsnoka. 1943 tavaszától ismét a voronyezsi frontot (később 1. ukrán frontnak nevezték) irányította. A kurszki ütközetben megállította Manstein támadását, ezt követően visszafoglalta Harkovot, majd Kijevet is. 1944 elején a Rovno felszabadítására indított hadművelet során ukrán nacionalisták tőrbe csalták és halálosan megsebesítették.

meg. A román csapatok órák alatt szétforgácsolódtak. A szovjet csapatok gyorsan törtek előre nyugat felé, és két nap múlva az északi és déli átkaroló szárny találkozott Kalacs településnél, körbezárva Sztálingrád városát.

A 8. olasz hadsereg[125] állásait még 1942. december 16-án támadás érte. Az olasz hadvezetés visszavonulási engedélyt kért, ezt december 19-én megkapta és a két olasz hadtest megkezdhette a visszavonulást! Ők álltak a mieinktől délre!

A 3.[126] és 4.[127] román hadseregek megtörve, a 8. olasz hadsereg szintén, és mint közvetlen szomszédunk visszavonulóban vannak. a 2. magyar hadsereg viszont kitart és védi a Don menti szerencsétlen állásait. Pedig a déli szárnyak ekkor már megrendültek és a németek egyre több egységüket viszik el a sztálingrádi helyzet helyreállítására.

Csak vázlatosan néhány adat a román hadseregek veszteségeiről. A 3. román hadseregben a szovjetek támadása következtében pánik tört ki, a hadrend felbomlott. Négy nap alatt 75 ezer főt veszítettek. A 4. román hadsereg sem járt sokkal jobban. Itt már a támadás első napjának végére – november 20 – áttörték a román vonalakat és súlyos veszteségeket okoztak. A veszteséget ezen a napon 30 ezer főre becsülték. A megmaradtaknak pedig jött egy pusztító, 500 kilométeres, visszavonulás[128]

December 16-án, a 2. magyar hadsereg déli szomszédját a 8. olasz hadsereget is elérte a végzet. Az olasz csapatok egy része már az nap estére felbomlott! A hadseregünk déli szárnyán az olaszok minden nappal egyre nyugatabbra szorultak, illetve vonultak vissza. Kivétel volt ott és akkor az *Alpini* hadtestük – a közvetlen déli szomszéd – ők a helyükön maradtak és csak a 2. magyar hadsereget is ért támadáskor kapták ők is a végzetet!

Amennyiben sorrendet keresünk, hogy ki mikor *„rendült”* meg és hagyta el a rábízott állásokat, akkor ezt az előzőek alapján az olvasó el tudja dönteni. Az első azonban nem a magyar hadsereg volt, a mi tragédiánkat a románoké 7… 8 héttel, az olaszoké pedig három héttel megelőzte! Mindezek tükrében a németek a mi doni szakaszunkról is jelentős mennyiségű erőiket vitték el a délebbre húzódó frontok stabilizálására. Ezzel is végletesen tovább gyengítve, a már amúgy sem erős frontvonalainkat. Az tehát, ami a köztudatban sokak számára él – és ebben a német propaganda igen nagy szerepet vitt – hogy a 2. magyar hadsereg miatt omlott össze a doni front egy része, ilyen formán nem a valóság, hanem annak jókora elferdítése.

---

[125] A 8. olasz hadsereg 229.050 katonával, 960 ágyúval, löveggel, 55 harckocsival vonult fel a Donhoz. A hadsereg veszteségei 84 930 halott, eltűnt és fogoly, valamint 29 690 sebesült és fagysérült. A hadsereg részletesen https://it.wikipedia.org/wiki/Seconda_battaglia_difensiva_del_Don

[126] A 3. román hadsereg (70 000-100 000 fő), a második világháborúban a német hadsereg B csoportjában harcolt Ukrajnában, a Krímben és a Kaukázusban, Petre Dumitrescu tábornok parancsnoksága alatt. Jelentős veszteségeket szenvedett a sztálingrádi csatában. Egységei: 1. hegyivadász dandár, 2. hegyivadász dandár, 4. hegyivadász dandár. Lovas egységek: 5. lovassági dandár, 6. lovassági dandár, 8 lovassági dandár. 5 század felderítő és bombázó repülőgép, tüzérség és páncéltörő tüzérség. 1942. novemberben ez a hadsereg már 152,5 ezer fős, amely 8 gyalog és 2 lovashadosztályból állt.

[127] Constantin Constantinescu-Claps tábornok (1941-43) parancsnoksága alatt foglalták el állásaikat a sztálingrádi harcterületen, 1942 őszén. A kötelékébe tartoztak az 1, 2, 4, 18. és 15. gyalogos, valamint az 5. és 8. lovassági hadosztályok. Egyes források 340-350 ezer főre becsülik a hadsereget. Súlyos veszteségeket szenvedtek a szovjet ellentámadáskor, majd a bekerítésben. A hadsereg egy része visszavonult, 500 kilométeres utat tettek meg 25 nap alatt, súlyos veszteségekkel.

[128] Részletesen → Szabó Péter – Számvéber Norbert: A keleti hadszíntér és Magyarország 1941-1943.

A hadseregünk a reménytelen helyzetben is helytállt, azt csak a túlerő és a lehetetlen körülmények győzték le.

Mindösszesen ezzel együtt a németek is katasztrofális helyzetbe kerültek, jócskán a hadvezetésük elhibázott stratégiája miatt.

A németek is itt, és a sztálingrádi körzetben kapták a moszkvai csata után azt a második nagy csapást, ami után a stratégiai kezdeményezés a szovjetekhez került.

Az 1942. augusztus 21. – 1943. február 2. között zajló ütközet végén a tengelyhatalmak oldalán közel 740 000 katona esett el vagy sebesült meg, 100 000 ember pedig fogságba került. A szovjet veszteségek még súlyosabbak voltak: a Vörös Hadsereg 478 741 katonát veszett, 651 000-en megsebesültek, a civil áldozatok számát pedig csak megbecsülni lehet.[129]

A németek és szövetségeseik vesztesége a sztálingrádi csatában nagyjából 750 ezer főt tett ki. Ebből a románok 158 854, az olaszok 122 269 embert veszítettek. A magyar hadsereg a közel egy éves harctéri tevékenysége 125… 128 ezer fős veszteségbe került! Ebben az elesett, megsebesült, fogságba esett létszám együttesen szerepel. 49… 50 ezerre tehető az elesettek száma, 27… 28 ezer fő esett fogságba.[130]

„[…] Indokolatlan bírálat érte a magyar csapatok helytállását. A 2. hadsereg vagy 200 ezer katonája a Don menti állásokban, a dermesztő mínusz 30-35 fokos hidegben napokig vívta katonailag elképesztően egyenlőtlen küzdelmét. Mikor védőállásaiból kivetették – védtelenül, megfosztva nehézfegyvereitől és tüzérségétől –, két hétig folytatta még súlyos utóvédharcát.

Mikor a 2. hadsereg olykor kilátástalannak tűnő 1943. január–februári harcait értékeljük, nem hagyhatjuk figyelmen kívül, milyen körülmények között vívta azokat. Ha azt a megállapítást tesszük, hogy magyar hadsereg még olyan nehéz és mostoha körülmények között soha sem harcolt, mint a 2. hadsereg a doni téli csatában, közel járunk az igazsághoz. Kétségtelen tény, hogy a Vörös Hadseregnek a német és magyar 2. hadsereg megsemmisítését célzó két hadművelete nem hozta meg azt a „sztálingrádi méretű” sikert, melyre a szovjet hadvezetés joggal számított. Elmaradt a magyar és német csapatok teljes megsemmisítése, s elmaradt a lényegesen nagyobb katlancsatába való kényszerítésük is. A magyar 2. hadsereg és a szomszédos hadseregek részei visszavonulásuk során is meg tudták védeni magukat, és sikerült mindvégig nyitva tartani a megmenekülés folyosóit nyugati irányba. A szovjet csapatok menet-teljesítményei a nagy hidegben és hóban elmaradtak a tervezettektől, kisebb harckocsi alakulatokkal nem lehetett lezárni a bekerítéseket.

A magyar 2. hadsereg katonáinak ezen erőn felüli helytállása – mai szemmel nézve – szinte megmagyarázhatatlan. Cselekedeteiket nem az esetleges közvetetten mutatkozó és idegen háborús célok, érdekek határozták meg. Helytállásukat elsősorban a túlélés vágya, a hadifogság elkerülése és a kötelességteljesítés motiválta. Nem a gyávaságuk miatt kényszerültek

[129] http://hvg.hu/itthon/20130108_torteneszek_Sztalingrad_mitoszok
[130] Szabó Péter és Számvéber Norbert adatai

meghátrálásra, az eredményes védelem reális feltételei hiányoztak. Harcoltak és védték magukat a rendelkezésre álló elégtelen fegyverzettel, amíg egyáltalán lehetséges volt […]”[131]

A közvélekedéssel ellentétben – és ebben igen nagy szerepe van a szocialista történetírásnak – amely a magyar 2. hadsereg teljes pusztulásáról regélt, ezzel szemben a megszálló erő parancsnokságának 1943 májusában elkészített veszteségjelentése szerint 1943. januártól kivonásáig a magyar 2. hadsereg létszámának 33,3 %-át tette ki a véres veszteség és a fogságba esettek száma.[132]

Nagyon tanulságos a veszteségeink elemzése is, és e mellett ne menjünk el szótlanul!

Már a doni hídfőcsatáknak meglehetősen súlyos volt a magyar vesztesége, hiszen a véres veszteség (hősi halott, sebesült, eltűnt, fogságba esett) 1 000 tisztet és 29 000 legénységi állományú honvédet jelentett.

1942. október 1-jéig a magyar 2. hadsereg állományából

- ✓ a tisztikar 20%-os,
- ✓ a tiszthelyettesi, tisztesi és legénységi állomány 15 %-os,
- ✓ a munkaszolgálatosok 6 %-os véres veszteséget szenvedtek el.

Az anyagi veszteség is jelentős volt fegyverzetben és szállító járművekben (többek között az 1. tábori páncéloshadosztály harckocsi állományának közel 50%-át veszítette el).[133]

Ez ékes cáfolat a korábbi történetírás sablonjaira, amely *„gyáva tisztekről”*, és a munkaszolgálatosok *„kimagaslóan nagy”* veszteségeiről regélt.

„Ma már a szakma egyetért ebben, de a politika mindig igazítani szeretne az adatokon, ahogy érdekei kívánják. Az 1950-es években 140 ezer főt is meghaladó veszteségekről is írtak, de még ma is sok laikus azt hiszi, hogy úgy, ahogy volt, odaveszett az egész hadsereg. A valóságban 96 016 fő hiányzott az 1943. január 1-én regisztrált 204 334 fős létszámból az év áprilisában. Ebből 26 044 fő volt a hazaszállított sebesültek száma. A szovjet rádió szerint 26 ezer hadifoglyot ejtett a Vörös Hadsereg és 41 972 volt az elesettek és az eltűntek száma. A politika visszataszító játékot űzött ezekkel az emberekkel. De mára eljutottunk oda, hogy január 12-én hősként emlékezhetünk az elesett magyar honvédekre és munkaszolgálatosokra.”[134]

[131] Szabó Péter: Don kanyar
[132] Szabó Péter
[133] Adatok: Babucs Zoltán, hadtörténész, Felvidék.ma http://felvidek.ma/2016/01/honvedeink-a-don-kanyarban-emlekezes-1943-januar-12-re/
[134] Szakály Sándor történész adatai.

167. oldal

Horthy István utazása Kijevbe

„[…] szabadságot kapott, egy német gyártmányú kis felderítő géppel („Storch”,…[…])

Az előzőekben leírtaknál látszott, hogy a különféle rendeltetésű repülőosztályokba – hadrend szerint soroltak – olyan kisebb gépeket is, amelyekkel futárszolgálatot lehetett teljesíteni. A vadászosztálynál ezek a *Bü-131*[135] gépek volta, a bombázó osztálynál és a futárrepülő egységnél is a *FW-58* gépek voltak rendszeresítve.

Ennek kivonuló hadrendjében én csak a FW-58[136] típusról tudok.[137] Az 1. repülőcsoport hadrendjében nem szerepel az *Fi-156 Storch*[138] gép.

Inkább gondolom, hogy a rendelkezésre álló és a magyar alakulatoknál szolgáló géppel repült, így pedig ezek a Bü-131, vagy az FW-58 lehettek.

Amennyiben elfogadjuk azt a megállapítást, hogy a kormányzó helyettest a kijevi útjára a tisztiszolgája is elkísérte, akkor inkább a FW-58 jöhet szóba, mert a pilótával együtt így már legalább hárman lehettek. Ez a kétszemélyes Bü-131 típust kizárja.

Horthy István tisztiszolgája, aki nyolc éve az inasa is – *Farkas György* tartalékos honvéd – emlékei és naplója szerint viszont Storch a gép típusa!

„Augusztus 14. Péntek. Üzenetet kaptunk, hogy a főméltóságú asszony a vöröskeresztes vonattal Kijevbe jön ma. Nyílt parancs. Storch gép áll rendelkezésre indulás […] Fél hatra este Kijevben vagyunk […][139]

---

[135] A német Bücker Bü 131 "Jungmann" (Fiatalember) egy 1930-as években készült, alapfokú képzésre szolgáló repülőgép volt, amelyet a Luftwaffe, de számtalan más ország is rendszeresített. A repülőgép tervezése Carl Bücker nevéhez fűződik, aki az 1. világháborúban a német haditengerészetnél szolgált, mint tiszt. A háborút követően Svédországba ment, ahol a Svenska Aero AB (SAAB) igazgatója lett. 1932-ben Németországba visszatérve alapította meg a Bücker Flugzeugbau GmbH-t, ahol a Bü 131 gyártását el is kezdték. A Bü 131 lett a Német Légierő hivatalos kiképzőgépe. A gyártási licencet Magyarország is megkapta, de gyártották Svájcban, Spanyolországban, Japánban (Ki-86A típusjelzéssel), és a háború után Csehszlovákiában is. A Magyar Királyi Légierő iskoláinak alapvető gépe volt, de a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap motoros repülő iskolái is ezt használták.

[136] A Focke-Wulf Fw 58 Weihe ("Rétihéja") egy német többfunkciós repülőgép, amelyet a Luftwaffe pályázatára terveztek. A gépet széles körben használták a Luftwaffe pilótáinak képzésére futárgépként, mentőként, cél- repülőgépként, fotó-felderítésre és időjárási kutató repülőgépekként is használták. Bulgáriában, Magyarországon és Brazíliában, licencben is gyártották. Több ország is rendszeresítette az előbbieken kívül például Hollandia, Románia, Horvátország és Törökország.

[137] Lásd az előző fejezetekben az 1. repülőcsoport hadrendjében felsorolt géptípusok!

[138] A Fi 156, becenevén a Storch (magyarul: „Gólya”) könnyű, csővázszerkezetű, vászonborítású, felsőszárnyas futárrepülőgép, melyet a Fieseler repülőgépgyár fejlesztett ki és gyártott a második világháború előtt a Luftwaffe számára. Kiváló repülési jellemzői miatt a polgári légiközlekedési piac számára az 1950-es évek végéig gyártásban maradt. Rövid fel- és leszállási úthossz-szükségleteit a mai napig is legendák övezik. Több, későbbi sportgép e konstrukció alapján épült meg.

173. oldal

Horthy István halálos repülőbalesetével kapcsolatos dolgok

„[…] a másnapi névnapjára tekintettel – átment tiszti bajtársaihoz…[…]”

A Horthy család vallása református volt. Ennek megfelelően nem augusztus 20-án – Szent István napján – hanem decemberben tartották az István napot (december 26.). Ezt számtalan történészi forrás, hitelt érdemlően bizonyította. A rágalmak a magyar szélsőjobboldali nyilasoktól eredtek, akik ez által is a kormányzót próbálták lejáratni. (Később ezt a kommunista történelemírás is átvette!)

Horthy István mellé volt beosztva vezérőrnagyi rangban Szabó László, aki a frontszolgálata alatt végig vele volt. Egyértelműen kinyilatkoztatta, hogy Horthy István a fronton nem ivott, sőt még a dohányzást is abbahagyta. Egyedül a kávé volt az, amelyet számára valódi kávéból főztek, de ezt viszont mindig megosztotta pilóta társaival!

A fronton élt életével kapcsolatosan mind inasa, mind tiszttársai megnyilatkoztak és csak a legnagyobb bajtársiasságról tudtak megemlékezni! A kormányzó helyettes életvitelével kapcsolatosan a vele levő bajtársai csak a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak.

Punka György kutatásaiból:

„[…] Én magam beszéltem Nemeslaky Zoltánnal,[140] *a kísérőjével. Elmondta: előző este odamentek Horthy főhadnagyhoz, hogy felköszöntsék István-nap alkalmából, de ő nem akkor ünnepelte az István-napot, mert református volt. A bajtársainak azt mondta:*

„Urak, holnap hajnalban bevetésre megyünk, lesz még idő ünnepelni, de most pihennünk kell.”

Nemeslaky ezt abban az időben mesélte el, a hetvenes években, amikor számára jó pontként lett volna elkönyvelve, ha azt mondja, hogy ittak. De nem mondta. Egyetlen bajtársa sem mondta […]”

---

[139] Farkas György tartalékos honvéd, Horthy István tisztiszolgája (korábban inasa) naplója nyomán.

[140] Nemeslaki (helyenként Nemeslaky) Zoltán (akkor repülő őrmester), Horthy főhadnagy állandó kísérője volt a keleti fronton. Az állandó kísérői feladatot nem véletlenül kapta! Egyértelmű, hogy repülőtudása, kiképzettsége, alkalmassága révén jelölték parancsnokai erre a feladatra. Már a frontra vonulás előtti, szolnoki átképzések idején is, ő volt beosztva Horthy István mellé kísérőnek, gyakorló párnak. A végzetes baleset napján is ő kísérte. Később is vadászrepülőként harcolt, a 101. Puma osztály pilótájaként esett szovjet fogságba repülőbevetés során 1945. január 1-én. A háború után a MASZOVLET, majd a MALÉV kapitánya lett és utasszállító gépeken repült. Kezdetben a LI-2-es típuson, végül az Il-18-as gépen. Nyugdíjasként élt, majd 2005. január 25-én csatlakozott égi vezéréhez, a kormányzó helyetteshez.

177. oldal

Horthy István halálos repülőbalesetével kapcsolatos dolgok

„[…] Igazából csak három feltevés létezik, aminthogy csak három dolog egyike történhetett azon a tragikus emlékű napon. […]”

Az előzmények, hogy nagyjából a helyére kerülhessenek a dolgok. Ezek az itt leírásra kerülőtől jóval mélyebbek és kiterjedtebbek voltak. [141]

A baleset előtti este érkezett a bevetési parancs a repülőcsoport parancsnokságáról, amely szerint a vadászosztálynak két géppárt kell kiállítani másnap kora reggel, két He-46[142] típusú közelfelderítő kísérésére. Az egyik kötelék *Sztorozsevoje*[143] magasságában a Dont ellenőrzi a front első vonalában. Fő cél a szovjet hídfőtevékenység megállapítása, ezt egészen *Korotojak*[144] magasságáig el kellett végezniük és ugyanezen a vonalon visszarepülniük. Vadászvédelem *Bánlaky György*[145] főhadnagy és *Szabó István*[146] hadapród őrmester.

A másik gépnek Korotojaknál kellett elérnie a Dont és innen délre tartva, *Szvobodáig*[147] repülve, ellenőrzi a frontvonalat. E gépet kíséri Horthy főhadnagy és Nemeslaki őrmester. Nekik a feladat elvégzése után még 1,5 óra *„szabad vadászat”* is engedélyezésre került, *Szvoboda és Kamenka*[148] között a vasútvonal felett.

---

[141] Itt nem térünk ki Horthy István repülőszolgálatának befejezéséről szóló, és nagyon felemásan sikerült folyamatára. Az azt megelőző politikai, katonai huzavonára, a megtett és meg nem tett intézkedésekre. Ezt egy későbbi fejezetben vázoljuk.

[142] A Heinkel He - 46 német tervezésű repülőgép, amelyet 1931-ben terveztek a közelfelderítési feladatokra. A második világháború kezdetén csak rövid ideig szolgálta Luftwaffe első vonalbeli egységeinél. Később, 1943-tól éjszakai zavaró bombázóként is alkalmazták. A Magyar Királyi Légierőnek közelfelderítőként szolgált.

[143] Sztorozsevoje falu Voronyezs központjától mintegy 67 kilométerre, délre fekszik a Don jobb partján. Hadtörténelmünkben a település neve szorosan összefonódott a tőle légvonalban kb. 10 kilométerre, délre található Uriv község nevével. A két falu által határolt terület a tulajdonképpeni „Don-kanyar”, mivel Sztorozsevojénál élesen keleti irányba fordul a folyó, Urivnál pedig nyugati irányban kanyarodik vissza. Az uriv-sztorozsevojei hídfő volt a legnagyobb szovjet hídfő, amely a magyar 2. honvéd hadsereg arcvonalába ékelődött.

[144] Korotojak városa a Don jobb partján, Voronyezstől délre (légvonalban) 80 kilométerre, Osztrogozsszktól észak-keletre, 16 kilométerre található. A korotojaki szovjet hídfő felszámolása érdekében 1942. augusztus 15-től több támadást is indítottak a magyar és német kötelékek. Korotojakban és közvetlen környékén 681 magyar katona halt hősi halált. Az itt harcoló csapattestek közül a szekszárdi 18/I. és 48/I., a tolnai 18/III. és 48/III. zászlóalj, a kiskunfélegyházi 7/III. zászlóalj és az 1., 2., 3. gépkocsizó lövész-zászlóaljak állományából estek el a legtöbben.

[145] Bánlaky György repülő százados (Budapest, 1913. március 17 – Gyirmót, 1944. november 6.) 1939. január 15-én avatták hadnaggyá. 1942/43 során az I/1. vadászszázadban 81 bevetést repült a keleti fronton. Mint a 101/4. század parancsnoka még 4 bevetést teljesített 1944. október-november során. 1944. november 6-án légi harcban lezuhant.

[146] Szabó István repülő hadapród őrmester, vadászpilóta. I/1. vadászszázad. Horthy István keleti fronti szolgálata idején ő is a század tagja.

[147] Korotojaktól negyven kilométernyit keletre tart a Don. Ennek a keletre tartó folyóiránynak a fél táván, a túlsó parton van Szvoboda (mai nevén Liszki) város, fontos vasúti csomópont.

[148] Kamenka városi jellegű település Voronyezs környékén. Vasútállomás a Moszkva-Voronezh-Rostov-on-Don vasútvonalon.

A vadászrepülő osztályt nagyjából 2 kilométer széles erdő választotta el a felderítők repülőterétől. A vadászgépek ezt azonban nem egyenesen repülték le, hanem egy 10 km-es balkörön közelítették meg a közelfelderítők repülőterét.

„A kormányzóhelyettes úr tegnap este,[149] féltizenegykor feküdt le. Vacsorát kinn a tiszturakkal fogyasztotta el, lencseleves volt [...] konzervhússal. Azután német tiszt urak[150] jöttek, azokkal beszélgetett. Utána bekísértem ide, hogy kéznél, legyek, ha kell valami. Reggel[151] egy-negyedötkor zörgettem az ajtón, amelyet belülről bereteszelt, hogy a szél ki ne csapja. Rögtön felébredt, kinyitotta az ajtót és kérdezte hány óra? „Nem késünk el?” Mondtam, hogy a többiek most kelnek, akikkel bevetésre megy. Nemeslaki Zoltán őrmester vezette a másik Héját, mondtam, hogy az őrmester úr is most öltözik. Pár perc alatt felöltözött, komisz ruhát[152] vett magára. Egy szem aktedront[153] nyelt le egy korty vízzel és szaladt a repülőgépéhez (ezt az aktedront minden pilóta bevetés előtt megkapja). Mást nem evett. Még azt mondta, hogy az extraruháját szépen hozzam rendbe, mert tíz órakor egy Storch repülőgépen az egyik hadosztályhoz szemlére kell mennie. „A csizma ragyogjon”mondta még... úgy emlékszem. Szerette mindig, ha minden tiszta rajta […]”[154]

„[…] A V–421 jelzésű Héja motorpróbájánál Horthy Istvánon kívül még hét személy volt ott, akik felelősek voltak a gép üzembiztonságáért, így Bodó András főtörzsőrmester az 1/1-esek hangármestere, Kocsis István törzsőrmester főszerelő, Mészáros Ferenc tartalékos c. szakaszvezető mint segédszerelő, Kovács János c. őrvezető, Landesz József honvéd és Bebesi Antal tartalékos szakaszvezető. A motorpróbát Tóth János őrmester hajtotta végre […]”[155]

A repülés leírása a korabeli, hiteles szemtanúk szerint.

„[…] A géppárunk közvetlenül Bánlaky főhadnagy úr után indult. Az elindulás után nagy balkörön jutottunk a kf. reptér fölé, ahol a géppárunk által kísérendő gépet észrevettem. Az észrevétel pillanatában a kf. gép előttünk kb 1 km-el, kb. 200 m magasan, nagyjából K-i

[149] 1942. augusztus 19.
[150] Tehát a kérdéses időben mégiscsak voltak német katonák a repülőtéren!
[151] 1942. augusztus 20.
[152] Valószínűleg a szolgálati ruhát értette ez alatt.
[153] Amfetamin tartalmú szer, akkor gyógyszer Magyarországon. Az amfetamint a harmincas években hozták forgalomba Európában, és széles körben kezdték használni élénkítő szerként és depressziós állapotok kezelésére. Magyarországon Aktedron néven került forgalomba, később a szintén amfetamin-származékú Gracidin néven. Hamar nagy népszerűségre tett szert, mivel a hatása hasonló a kokainéhoz, de nem volt szigorú kábítószer-ellenőrzésnek alávetve, és tartós használatát nem kísérte erős függőségi viszony. A II. világháború idején 1938-ban, a német hadseregben is elkezdték használni, később már az összes hadsereg használta az "energiatablettát". A brit haderő a II. világháború alatt 72 millió tablettát fogyasztott, a japán hadiparban dolgozók, és pilóták körében kötelezővé tették a fogyasztását. Az amerikai haderőnél fegyelmi okokból őrizetbe vett katonák 25 %-a volt amfetaminfüggő. A világháború katonái után, a sportolók körében terjedt el, és terjed a mai napig is. 1971-ben vonták nemzetközi ellenőrzés alá.
[154] Farkas György naplója alapján.
[155] Szilaj Varga Gyula, repülő szakaszvezető, pilóta: Legenda és valóság. Vitéz Horthy István repülőhalála.

irányba repült. A mi géppárunk nagyjából É-K- i irányban repülve 300 m magasságban igyekezett megközelíteni a közelfelderítőgépet. Mivel a kf. gépet kb 300 km-es sebességgel értük be és haladtuk túl, érzésem szerint a Főméltóságú Úr 1 balkörrel szándékozott a kf. géphez helyes viszonyba kerülni. E balkörön is megpróbáltam a Főm. urat követni, de mivel a gépem az erőltetett húzástól megrázkódott) a forduló ívét enyhítettem… a Főméltóságú Úr gépe teljes bedöntésű balfordulóból egy pillanat alatt jobbra átperdült, egy pillanatra háthelyzetbe került, és onnan orrát leadva bal dugóhúzóba perdült […]”[156]

„Azon a hajnalon, amikor indultunk, két géppár, azaz egy raj - mert akkor már négy gép volt egy raj -, készülődött a közeli repülőtéren, ahol a közel-felderítőgépek voltak települve. Onnan felveszünk egy gépet, amit kiviszünk - mit tudom én -, Korotojak környékére, a másik pedig valahova Voronyezs környékére megy felderíteni. Légi biztosításukat két-két gép fogja végezni. A megállapodás úgy szólt, hogy az első felderítő gép biztosítását Horthy István meg én fogom végezni. A másodikét pedig Bánlaky főhadnagy és Szentgyörgyi Dezső.[157] *Nem emlékszem pontosan, valamelyikünknek a gépe nem indult be és a kormányzó-helyettes átszólt a másik géppárnak, vegyék fel az első gépet, majd mi felvesszük a másodikat. Addig hátha beindul. Levegőt kellett hozatni, amivel az indítást végezték a gépen. Úgyhogy azok elstartoltak, föl is vették az első számú felderítőt, el is vitték. Mi is beindultunk, „lemotorpróbáztunk”, elstartoltunk, volt egy külön megjelölt hely, ahol a géppuskákat kipróbáltuk, s körülbelül olyan 350 - 400 méter magasan fölé értünk a közel-felderítő reptérnek. Akkor startolt el a gép. A kormányzóhelyettes, hogy észrevegye a felderítőgép, egy kicsit megnyomta a gépét, alacsonyabbra ment, elég nagy sebességgel. Én a külső oldalon kísértem akkor és úgy éreztem, hogy túl szűk lesz ez a forduló, amibe belekezdett. Úgyhogy én följebb is emelkedtem, kicsit magasabbra, hogy elvesszen a sebességem, és úgy tudtam azt a szűk fordulót megcsinálni, kisebb sebességgel. Körülbelül száz méterrel magasabbra mentem és mikor újból beszűkítettem, hogy ne vele legyek párhuzamosan, akkor láttam, hogy a gép először balra, a forduló irányába bedőlt és átvágódott nagy gyorsasággal egy dugószerű figurába. Függőlegesen ment a gép. A magasság nem volt nagy, és ahogy kezdte kivenni a gépet, a reptér szélén volt egy út és ott mögötte egy horhos, ami körülbelül hatvan – nyolcvan méter magas lehetett, annak körülbelül a közepébe belerohant, belevágódott egy pillanat alatt, fölrobbant az üzemanyag.”*[158]

„A főméltóságú úr az első, az alacsonyabban repülő gép után szűk körön be akart sorolni. Ő, mármint Nemeslaki látta, hogy a balfordulóból hirtelen kiperdült a gép jobbra, aztán visszaesett bal dugóhúzóba. Kettőt perdült, majd kijött a forgásból. A kormányzóhelyettes igyekezett felvenni a gépnek az orrát, de ez már a kis magasság miatt nem sikerült. A gép 30

[156] Nemeslaki Zoltán őrmester vallomásából. Ő volt Horthy főhadnagy kísérője.
[157] Az emlékező téved Bánlaky főhadnagy kísérője a másik géppárnál Szabó repülő hadapród őrmester volt. Szentgyörgyi Dezső a felszállásnál jelen volt, mert aznap ügyeletes tiszthelyettes volt a starthelyen. Csukás Kálmán őrnagy döntése alapján a vadászrepülő osztály részéről viszont a kormányzóhelyettes holttestét Bánlaky főhadnagy és Szentgyörgyi őrmester kísérték el.
[158] Nemeslaki Zoltán késői emlékezése. Sára Sándor – Csóri Sándor – Hanák Gábor – Marx József: Pergőtűz. Krónika a 2. magyar hadsereg pusztulásáról, 1983. 136.o.

fokos szög alatt a felderítők repülőterétől észak-keletre a földnek csapódott. S azonnal kigyulladt […]”[159]

„Közvetlenül a géppárom után indult a Főméltóságú Úr és kísérője. A géppárok feladata két kf. Gép vadászbiztosítása, majd szabad vadászat volt. A kf. gépeket repterük felett 500 m. magasságban kellett felvenni. A kf reptér felett balkörön repülve vártam a kf .gépek felemelkedését és előrenyomulások megkezdését. Úgy láttam, hogy a két kf. Gép a földre gp próbát is tartott. Közben a második vadászgéppár is besorolt balkörre. 5.5 perckor, még a kísérés megkezdése előtt láttam, hogy a másik géppár egyik gépe balfoduló közben kb. 400 méter magasságban dugóhúzóba perdült. A balesetet és helyét a földi rádióállomással azonnal közöltem. Ezután láttam, hogy az egyedül maradt vadászgép és az egyik kf. Gép visszatérnek repterükre, a másik kf gép pedig irányt vesz ÉK felé. Kísérőmmel ezt a gépet kísértem tovább feladatom szerint.”[160]

A *„közvetlenül géppárom után indult”* valószínűleg erősen túlzás, mert a földiek, a motorpróbázók, Nemeslaki és még páran is legalább 5 percet adtak meg az első géppár után a felszállásra.

Az egy nagyon nagy kérdés számomra, ha és amennyiben elfogadjuk, hogy a második géppár a motorindítási gondok miatt 5 perccel később szállt fel, mint az első géppár, akkor Bánlaky főhadnagy hogyan láthatta még a közelfelderítő repülőtéren azt, amit látott? Nekik ekkor már – időelőnyükből eredően – jóval távolabb kellett lenniük! Kísérőjét, Szabó hadapród őrmestert, valami érthetetlen okból, nem hallgatták ki, nem tett hiteles tanúvallomást a történtekről! Pedig, ha Bánlaky látta, akkor neki is látnia kellett az eseményeket. Ötven évvel később Szabó, szinte szó szerint valami olyasmit mondott el, mint Bánlaky főhadnagy a vallomásában.

Az események leírása Bánlaky és Szabó István szerint olyan, mintha egy időben startolnak és mindenki a kf. repülőtér felett lett volna a kérdéses időben.

Ha mégsem, akkor mintegy 5 percig Bánlakyék köröztek a repülőtér felett?

Ha az öt perc késést valós tényként fogadjuk el, Bánlaky és kísérője semmit nem láthatott, hiszen már nem lehetett a légtérben, kilométerekkel arrébb kellett járnia.. Ugyancsak érdekes, hogy senki nem kérdezte a Bánlakyék által kísért felderítőgép személyzetét, akik, ha Bánlaky vallomása igaz, szintén a légtérben voltak még!

Szerepel azonban egy jegyzőkönyv *Baranyi Elektől*,[161] a másik felderítőgép parancsnokától. Ő ebben azt állította, hogy az első felderítőgéppel már elhagyták a repülőtér légterét, mire Horthyék megérkeztek.

[159] Szabó Mátyás százados vallomásából. Ő volt a század parancsnoka.
[160] Bánlaky György főhadnagy vallomása. Ő a másik géppár parancsnoka volt aznap reggel.
[161] Nemes váradi és micskei Baranyi Elek repülő százados (1911. 11. 11.-?) Katonai szolgálat kezdete: 1933. 08. 20.

„[…] a kf. géppuskáit kipróbálva a kísérő repgépek felzárkózását vártam, majd 200 m-en repülve és irányt véve Korotojak felé jobbra hátratekintettem, hogy lássam, követnek-e a vadászok. Ebben a pillanatban a vadászok tőlem kb. 400 m. távolságban, és vagy 100 m-el nálam magasabban jobbra hátra repültek. Alighogy hátratekintettem, egy két msp múlva az tűnt fel nekem, hogy a géppár első gépe balra lefelé éles fordulómozgást végez, és ebből bal dugóhúzóba megy át […]

Van e a százados úrnak még előadni valója?

[…] Körülbelül a dugóhúzó perdülések felénél észrevettem, hogy világító pisztolyból kilőtt csillagok esnek le a gép közelébe.”[162]

Wagner Károly[163] repülő zászlós később Horthy Istvánnéhoz írott levelében is felidézte az eseményt.

„[…] Miután rácsapva belelőttem a domboldalába, és a megfigyelőm is, a gépet felvéve meredek emelkedésbe kezdtem, majd a vadászokat keresve, balra hátranézve – kissé alattam és a hátam mögött kb. 300 méterre két vadászgépet pillantottam meg. Az észlelésem pillanatában a géppár vezető gépe balra bedöntött, lassan élesedő, túldöntött fordulóba ment át, majd az orrát leadva, a függőlegeshez közeli dugóhúzóba esett.

Megrendülve néztem, és számolni kezdtem a perdüléseket, melyek igen jól láthatóak voltak. Egy, kettő – ekkor éreztem, hogy ebből kivenni már ezt a nehéz gépet nem lehet. Három, négy, öt. Egy kicsit túl az ötödik perdülésen belevágódott a földbe. Azonnal robbanásszerű, többméteres láng csapott fel, fekete, sűrű füstoszlop képződött, emelkedve a gyenge szélben, és a fényben jól láthatóan, a még árnyékos erdőháttérben. Hallatlan gyorsasággal történt a zuhanás, 6 – 8 másodpercig […]”[164]

„[…] én tökéletes tisztasággal láttam: Horthy István repülőfőhadnagy zuhanás előtt a jelzőrakétát kilőtte.”[165]

„Mint napostiszt gépeink indulásakor kinn álltam a repülőtér szélén és a gépeink elindulásakor négy vadászgépet láttam a repterünk légterében kb. 400 m. magasságban. E gépek közül kettő É-i irányból fordulva Nikolajevka felé tartott. Nikolajevka felől az egyik gép egyenes vonalon közeledett a reptér felé, míg a másik ettől jobbra, nagyjából a folyó irányát fedve

[162] Baranyi Elek százados, megfigyelő tiszt vallomása, aki a gépéből látta az eseményeket. (3/2. kf. század)
[163] Wagner Károly repülő zászlós közelfelderítő pilóta, rajparancsnok. (3/2. kf. század) 1942. június – október között frontszolgálat. 41 bevetést repült, He-46 közelfelderítő géppel a Don körzetében.
[164] Wagner Károly repülő zászlós levele Horthy Istvánnéhoz.
[165] Wagner Károly repülő zászlós, a közelfelderítő gép pilótájának vallomásából.

túldöntött helyzetben oldalgó fordulóval – azt egyre szűkítve – igyekezett a reptértől É-ra levő erdő irányába. A gép az erdő felé érve, még mindig bedöntött állapotban, fejét leadta.”[166]

A két közelfelderítő *„felvételét”* – védelmének megkezdését, mögéjük zárkózását – a parancs 5 órára jelölte ki.

5^{05}-kor – öt perc késéssel – próbálta meg Horthy főhadnagy a közelfelderítőket *„felvenni”,* később lévén sietett, kapkodott? Arra, hogy akkor ez a géppár lekéste a találkozót, két helyen is nyomot lehetett találni. egyiket a közelfelderítők mondták jegyzőkönyvbe, a másik forrás pedig Nemeslaki, akinek visszaemlékezése szerint:

„[…] valamelyikünknek a gépe nem indult be […] Levegőt kellett hozatni, amivel az indítást végezték a gépen […]”[167]

A késé oka nyilvánvaló, ez adta az okot a sietségre. A bombázók, közelfelderítők és a vadászok között mindig volt bizonyos *„torzsalkodás”* a kísérés miatt, vagy ha nem vették át védelmüket időben. Pont nagyjából egy héttel az eset előtt is volt egy ilyen eset, amelyből jó nagy *„porverés”* kerekedett.[168]

5^{05}, tehát nagyjából ekkor kezdett bele a sokat emlegetett szűkített balfordulóba Horthy István, amely a végzetéhez vezetett…

„[…] a főm. úr délután kiment megnézni a gépét, amelyen kisebb javításokat végeztek […] A gépet rendben találta. Estefelé kért egy üveg pálinkát, azzal megy Csukás őrnagy úrhoz kártyázni. Tíz óra felé jön vissza azzal, hogy fél ötkor ébresszem, mert még egy utolsó bevetésre elmegy. A pálinkát bontatlanul visszahozta azzal, hogy senki sem kért.

Augusztus 20-án „Egy termosz kávét hozok a szakácsoktól. Fél ötkor ébresztés. Gyorsan öltözik. […] Felzúgnak a gépek, és egy szokásos kör a tábor fölött. Még a gépből visszaintett. A nap már felkelt. Ülök a körtefa alatti padon, és futva jön Fehér zászlós úr, engem keres. Alig tud szóhoz jutni, úgy mondja, hogy a korm.helyettes úr lezuhant és meghalt. Most telefonáltak a bombázók, már a mentők is a gépnél vannak, és betemetik, hogy ne égjen el. […] Gyorsan beülünk a terepjáró Horch kocsiba, és toronyiránt, a napraforgótáblán át érünk a helyszínre, ahol a gépet már leföldelve megtaláljuk. Senki a közelbe nem mehet, robbanás-

[166] Szabó Gyula repülő zászlós, napostiszt, a felderítők repülőterén. (1914. 02. 16.-?) Hivatásos állományba helyezés ideje: 1942. 11. 01. Sorolási évfolyam: 1939. 08. 1944-ben repülő főhadnagy

[167] Ezt alátámasztja az aznapi motorpróbáról szóló naplórészlet is, amely szerint akkor kora reggel öt gép vizsgálatát végezték el (V-421, -430, -440, -444,-470, amelyből négy repült. A V-421 a kormányzó helyettes gépe, amely a bejegyzés szerint megfelelő volt. A V-430 Bánlaky gépe volt, szintén megfelelt. A V-470 gép (Szabó hdpőrm.) rádiója nem volt üzemképes a vizsgálatkor. A „valamelyik nem indult” (Nemeslaki emlékei) a V-440, vagy aV-444 lehetett. A jegyzőkönyvben ezeknél nincs megállapítás! Mivel három személyt és három gépet azonosítottunk, így a két „nem indult” gép megindítása után ezek közül eggyel Nemeslaki szállhatott fel.

[168] A háború alatt minden fél légierejében felmerült probléma volt ez. A védett gépek elégedetlenek voltak a kísérettel, a védelemmel, a vadászok pedig azért, hogy a közel kíséret erősen rontotta a harci esélyeiket.

veszély áll fenn […] Később visszatérünk, ekkor már sokan vannak ott magas rangú német és magyar tisztek. A holttest felismerhető nekem könnyen. A tárgyakat én azonosítom, és bizonyítom, hogy az övéi.”[169]

„Villámcsapásként jött a hír: „[…] vadászharcfeladatának hűséges teljesítése közben a harcfeladat megkövetelte alacsony magasságból lezuhant és repülő hősi halált halt […]” Megrendülten álltunk az összetört, összeégett gép mellett […] Akkor láttam katonát sírni […] Aztán […] Aztán már csak a holttest kiemelése, a felravatalozás és a szemtanúk kihallgatásának hivatalos formaságai következtek. És néma, döbbent csend. Órákig hallgattunk, szótlanul, összetörten. Mit is mondhattunk volna? Egyet tudtunk csak, többet vesztettünk, mintsem fel tudtunk mérni. És hogy mi következik ezután, hogy mit tegyünk, mihez kezdjünk, mindez ájult, tompa és sötét bódulatban kavargott agyunkban. Az ország elvesztette kormányzóhelyettesét, a szülők gyermeküket, a hitves férjét, a gyermek édesapját… Mi, repülők, elvesztettük vitéz nagybányai Horthy István repülőfőhadnagyot, legkedvesebb vadászrepülőnket. Horthy Istvánt, a repülőt […]”[170]

A könyvben említett három feltevés valós, ezekhez szeretnék ismét néhány gondolatot hozzáfűzni:

ad.1. Műszaki hiba

„Ami meghibásodhat, az meg is hibásodik.”

Ez bizony egy műszaki közhely, de 40 éves mérnöki gyakorlatom ugyanezt igazolja. Minden gép hibátlannak tűnik az alkalmazásba vételkor, aztán ezt majd a használat eldönti, hogy így van-e?

A mérnöki gyakorlatban sokféle módszer létezik a gépek, berendezések méretezésére. Furcsának tűnhet, de mindezek teljesen korrekt módszerek, mert attól függően, hogy milyen elveket tekintünk a berendezéssel kapcsolatosan elvártnak, többféle méretezési eljárás létezik. Lehet méretezni nyugvó terhelésre, de változóra is. Méretezhetünk megengedett feszültségre, teherbírásra, határ-alakváltozásra. Méretezhetünk a tönkremeneteli görbe alapján, vagy határfeszültségre, ismétlődő terhelésre, kifáradásra, még akkor is, ha a terhelések időben is változnak, hőmérsékleti igénybevételekre, de akár élettartamra is… Mindezt az dönti el, hogy tervezéskor milyen alapadatokat és elvárásokat fogalmazunk meg a géppel szemben. A repülőgép egy nagyon összetett és bonyolult szerkezet, ahol sok olyan dologban kell a tervezés előtt állást foglalni, és előre rögzíteni, ami aztán utólag nem biztos, hogy teljesen helyes volt.

Egy vadászgép a repülőgépek között is egy különleges eset. Terhelései gyakran extrémek azért, mert a cél, a feladat érdekében – sebesség, fegyverzet, élettartam, gyárthatóság, meg-

[169] Farkas György naplója nyomán.
[170] Pados Pál haditudósító cikke alapján. Horthy István főhadnagy ilovszkojei repülőhalála. Magyar Hírlap. hu.

bízhatóság… – sok paramétert, csak más dolgok rovására lehet megfelelő szintre emelni. Ezért aztán lettek könnyen vezethető, jól repülhető, de kevésbé sikeres vadászgépek, de lehettek olyanok is, amelyek nem kifejezetten voltak *„pilótabarát”* gépek, de a harcban igen jól teljesítettek.

A repülőgép-tervezés a mérnöki gyakorlat egyik csúcsa. Az 1930-as években sem az áramlástan, sem a szilárdságtan, sem a számítástechnika nem állt még olyan szinten, mint ma. A nagysebesség hatása a testekre, repülőgéprendszerekre nincs tudományosan még megkutatva, ez egy folyamat akkor, amit majd a háború és olyan szintű tudósok, mint a magyar *Kármán Tódor*,[171] a német *Lippisch*[172] és még sorolhatnánk, folyamatról-folyamatra kísérleteznek ki. Mindezt azonban olyan áron, hogy jó néhány berepülő pilóta az életével fizet az elméletnek a gyakorlatba való átültetésért!

A repülőgépek tervezése és építése az 1930-as években vett alapvetően új irányt. A kis sebességű, alacsony felületi terhelésű, kétfedeles gépek, amelyek, viszont jól manővereztek már túlhaladottak lettek. Jöttek a nagy felületi terhelésű, nagy motorteljesítménnyel bíró, az előzőekhez képest többszörös sebességű gépek. A tudomány pedig mind az aerodinamikában, szilárdságtanban és számos egyéb más tudománytémákban megpróbálta elméletileg, vagy empirikusan lekövetni, elemezni a dolgokat. Ebből eredően sok-sok tévút is volt és nem egyszer nagynevű, igen tehetséges tervezők egy-egy gépe is *„zsákutcának”* bizonyult.

A műszaki rendszerek összetettsége – mint amilyen egy repülőgép, főleg egy vadászgép – magában hordozza a hibalehetőségeket. A háborús körülmények, adottságok, gyártói tapasztalatok és a felhasznált anyagok erre még egy csomó hibát rátesznek. Később mindezek miatt alakul ki például a *„megbízhatóság elmélet”*, ami viszont megint nem azt jelenti, hogy 100 %-os megbízhatóság létezne, azt csak valamilyen szinten és áron lehet megközelíteni!

Bármilyen jól és odaadóan dolgoztak a repülőegység szerelői csak a látható, kikövetkeztethető, felderített hibákkal tudtak érdemben foglalkozni. Ami esetleg repülés közben jelentkezik az már a pilóta dolga és szerencséje…

A mai kor tudományos szintje, a szilárdságtani szilárdtest modellezések, a héjelméletek, a *végeselemes* számítási módszerek és nem utolsó sorban a hihetetlen számítástechnikai háttér ellenére a repülés változatlanul a *„műszaki hiba”* és a *„pilótahiba”* problémájával küzd! Bármekkora is a tudás, a műszaki háttér, a modern anyag- és gyártástechnológia, mindig lesz hiba, ami katasztrófákat okoz. Ennek csak a gyakoriságán, kezelhetőségén tudunk változtatni.

Még a mai, számítástechnikával agyontámogatott tervezési rendszereknél is érik a repülőgépgyárakat meglepetések. Ez alól nem kivétel a két legnagyobb a *Boeing* és az *Airbus* sem, ahol a legkorszerűbb gépeiken is jelentkeznek fáradásos repedések, törések, pedig a fődarabok

[171] Kármán Tódor (Budapest, 1881. május 11. – Aachen, 1963. május 6.) gépészmérnök, fizikus, alkalmazott matematikus, akit az amerikai légierő (USAF) védőszentjének becéznek, és a szuperszonikus repülés atyjaként, valamint a rakétatechnológia és hiperszonikus űrhajózás egyik úttörőjeként is ismernek. Tudta nélkül a német repüléstechnika alapjainak letételével a német légierő, a Luftwaffe kifejlesztéséhez is sokban hozzájárult. Mint fizikus és alkalmazott matematikus sokban hozzájárult a hidrodinamika és a modern gázdinamika, illetve az aerodinamika huszadik századbeli fejlődéséhez. Számos kutatóintézet, valamint nemzeti és nemzetközi irányító bizottság megteremtésével, megszervezésével vagy irányításával bízták meg.

[172] Alexander Martin Lippisch (1894. november 2. - 1976. február 11.) német aeronautikai mérnök volt, az aerodinamika úttörője, aki jelentősen hozzájárult a repülő szárnyak, a delta szárnyak és a talajhatás megértéséhez.

szinte *„agyon vannak tesztelve”*, még a fejlesztés során. Ugyanezekkel a problémákkal küzdenek a katonai gépek gyártói is, bármennyire is sikeres egy katonai gép, mindegyiknek megvannak a gyenge pontjai, azaz mindig lehet javítani, fejleszteni rajtuk valamit.

A repülőgépek egyik legnagyobb ellensége a rezgésekből származó anyagkifáradás, amely általában a nem látható, nem könnyen hozzáférhető helyeken kezdődik, illetve ott veszik észre a legkésőbb ezeket. (szárnyak főtartói, törzskeretek, stb.) A tervezés természetesen erre is irányul megfelelő mértékig, ennek ellenére mind a mai napig előfordulnak. A korszerű röntgen, ultrahang vizsgálatokkal is csak akkor lehet ezeket kimutatni, ha a hibahely környékét vizsgálják.

Egy tábori repülőtéren, 1942-ben ilyen lehetőség nincs. Egy motor főtengely, vagy hajtókar kifáradásos törése, egy szárnymeghibásodás, egy csűrőlap, vagy egyéb kormányfelület törése, beszorulása kis magasságon végzetes. Ugyanígy végzetesek a gépeknek némely tulajdonságai, amiket csak sok berepüléssel lehet kitapasztalni, és amik alapján adott gépre, adott előírásokat, korlátozásokat léptetnek életbe!

Néhány feltevés azonban e verzióval kapcsolatosan.

Láttam egy riportot egy volt magyar pilótával, aki a zuhanóbombázóknál szolgált és repült. Ő *Horváth Sándor*. Egy érdekes verziót vezetett le a riport során, bár ezt szerintem már jóval előbb megalkotta Horthy István balesetével kapcsolatosan. A műszaki hiba alapján történt esemény vázlata tehát a következő:

A jelentés szerint a Héják tökéletes állapotban vannak. A felszállás kis késéssel megtörténik. A gépek még nem érik el a repülési magasságot, máris csinálnak egy bal fordulót, mert a felderítőgépek még nem érkeztek meg. A szűk fordulóból (amit a Héja nem kedvel), Nemeslaki a gépével nagyobb ívű fordulót csinál, hogy ne kerüljön dugóhúzóba az átesés miatt.

Nos, Horthy István gépével szűken veszi a fordulót, de nem áll bele a földbe!

Kijön a fordulóból, gázt ad, de a gép pilótafülke alatti egyik motorhengere – a motor valamelyik alsó hengere – kigyullad a vezeték szivárgása miatt. Nemeslaki nem látja, hogy égne a

kormányzóhelyettes gépe, de a földi megfigyelők igen,[173] ezért ez a változat simán elképzelhető.[174] Ami még fontosabb: Horthy maga sem látja a tüzet, csak azt, hogy a gép teljesítménye erősen csökken. Emiatt vissza akar térni a repülőtérre és le akar szállni. Több szemtanú szerint kilövi a jelzőrakétát, amit akkor szoktak kilőni, amikor azt akarták jelezni, hogy nem ellenséges gép érkezik a repülőtér légterébe. A gép a jobb alsó oldalán ég, Horthy pedig egy bal fordulóval akar a reptérre ráfordulni, amikor a forduló miatt a lángok becsapnak a fülkébe és a benyelt füst és forró levegő miatt Horthy azonnal meghal (de legalábbis eszméletét veszti) és a gépe emiatt zuhan le. Azaz lehet, hogy már a levegőben halott volt és a gépet senki nem vezeti a becsapódáskor.

A baleset időpontját – Horthy István becsapódáskor megállt órája alapján – 05 óra 07 percre teszik.

Ez a verzió tehát ennyi!

Itt jegyeznék meg egy olyan dolgot, amely a későbbi, számtalan *„legenda”* egyikének megalapozója lett.

A baleset felvételi bizottság jegyzőkönyvei szerint már a tragédia napján akadt egy tagja a testületnek, aki csak felettesei utasítására volt hajlandó ellenjegyezni a vallomásokat. *Szalántzy Ernő*[175] hadbíró két ízben írt alá tanúvallomási jegyzőkönyveket, s mindkét szignóját kiegészítette a megjegyzéssel, hogy csupán *„parancs folytán”* ellenjegyezte a dokumentumokat. Mindkét jegyzőkönyv azt igazolta, hogy a gépproncsban talált elszenesedett személyes tárgyak (karóra, pisztoly, kitüntetések) Horthy István tulajdonát képezték.

Századparancsnoka visszaemlékezése szerint Horthy István volt, aki a kérdéses hajnalon beült a gépekhez induló teherautóba. Kísérőpilótája szerint Horthy István volt, aki beszállt V-421 jelzésű vadászgépébe. Ha valamilyen titokzatos erő ki nem emelte a vadászgépből a pilótát 500 méter magasban, akkor semmi kétség a felől, hogy a gépproncsból kiemelt összeégett holttest Horthy István holtteste volt.

Szalántzy századosnak azonban nincs, nem is volt igaza: az általa kifogásolt jegyzőkönyvek gépből kiemelt tárgyként sorolták fel Horthy István összes kitüntetését, de csak *„jelzőszalagon”*. Kizárt, lett volna, hogy hajnali bevetésre, tábori egyenruha fölé húzott kezeslábasban a kormányzóhelyettes teljes kitüntetéskészletét feltűzve indul. Horthy István századparancsnokának visszaemlékezése szerint azonban – éppen Szalántzy kétkedése folytán – kiirthatatlanul elterjedt a repülőszázadban az a suttogás, hogy az összeégett gépben nem is Horthy István ült.

Mindenképpen említésre méltó ezzel kapcsolatosan, hogy a kihallgatási jegyzőkönyv, amit az azonosításra vettek fel Farkas Györggyel, szó szerint a következőket tartalmazza:

[173] Két megfigyelés is égő gépet lát!
[174] A tanúk közül volt, aki látta, hogy a lezuhanás előtt a gép oldala égett, megint mások jelzőrakétát láttak.
[175] Szalántzy Ernő 1942.decembertől hadbiztos őrnagy (Honvédségi Közlöny 1942.)

„[…] A Főméltóságú Úr zubbonyán két sor kitüntetési szalagot viselt, mindkét sorban 4–4 szalaggal […]”[176]

A jegyzőkönyvben aztán *Farkas György* egyértelműen azonosítja is a szalagokon viselt kitüntetéseket. Látszik tehát egyértelműen, hogy kitüntetési jelzésekről volt szó, amit le is jegyzőkönyveznek és nem az eredetiekről!

Ugyancsak kitüntetési jelzőszalagokat azonosít a kihallgatási jegyzőkönyvében Harmath Ferenc testőr törzsőrmester is!

„[…] Saját magam szedtem elő a roncsok közül a jelenlevő Dr. Han László orvos-százados úr útmutatása folytán végzett tetem kiemelés közben a következő tárgyakat: […] Két sor kitüntetési szalagot 3 drb. kereszt miniatűr –rel […] Ezek közül csak a kitüntetési szalagokról tudom határozottan állítani, hogy azokat a Főméltóságú Kormányzóhelyettes Úr viselte, mert rajta kívül a Rep. Csoportnál még senkin sem láttam ilyen kisebbített érdemkereszteket […][177]

Sajnálatos a félreértés, de ez is számtalan mende – monda alapja lett.

ad.2. Pilótahiba

„Én csak kétféle pilótát ismerek, aki már hibázott, és aki még hibázni fog.”

Ez *Nemeslaki Zoltán*[178] egyik írásában található, de nagyon nagy igazságtartalma van.

A repülésben néha a döntésekre másodpercek, vagy ennek töredékei vannak. A repülés biztonsága alapvetően a sebesség és a magasság. Ezek eldöntik adott esetben az élet és halál kérdését.

Esetünkben, ha azt a verziót tekintjük, hogy a szűkített forduló miatt *„átesés”* következett be, akkor nem kell egy alapvetően súlyos pilótahibára gondolnunk, hanem csak egy pillanat törtrésze alatti figyelemkiesésre. A túlhúzott forduló miatt a szárnyakon (lehet, hogy csak az egyiken) nincs megfelelő felhajtóerő, a sebesség az átesési határt nagyon gyorsan eléri. A csekély magasság miatt nem marad idő a sikeres korrigálásra. A repülésben az időveszteség egyben magasság veszteség is. Az pedig már gépjellemző, hogy miből, milyen magasságon lehet kijönni baleset nélkül. Az, hogy egy túldöntött fordulóra az Re-2000 gép ilyen

[176] Farkas György kihallgatási jegyzőkönyve. 1942.08.20. Távolfelderítő Repülőosztály harcálláspontja, 21^{35}, Ilovszkoje.
[177] Harmath Ferenc testőr törzsőrmester kihallgatási jegyzőkönyve. 1942.08.20. Távolfelderítő Repülőosztály harcálláspontja, 20^{50}, Ilovszkoje.
[178] Korábban már írtunk róla, Nemeslaki volt a kormányzó helyettes kísérője azon a végzetes bevetésen. Szemtanúja a balesetnek! Egészen a háború végéig harcolt vadászpilótaként, ekkor szovjet fogságba esett egy bevetésén. A tapasztalatait a MASZOVLET légitársaság pilótájaként hasznosította. Li-2 gépével (utasokkal!) kényszerleszállása is volt Csehszlovák területen. Később MALÉV repülőkapitány, Il-18-as gépen.

módon viselkedett csak a repülési kísérletek adhattak választ. Erre való a kezelési utasítás, hogy a bedöntés mértékét, a szárny állásszögeit biztonságos szögtartományban határozzák meg, a sebesség függvényében, hogy átesés ne következzen be. Az utasítások megadják azokat a magassági értékeket is, amelyekből egyes vészhelyzet esetén még biztonságosan ki lehet hozni egy gépet. Ha ez ennél kisebb, akkor marad a gépelhagyás, feltéve, ha az ejtőernyőnyitásra is marad elég idő, magasság!

A kormányzó helyettes balesetét sok szemtanú – különféle helyekről, földről, levegőből – leírta, jegyzőkönyvbe diktálta, vagy visszaemlékezésben leírta. Ebben vannak katonai pilóták, nem pilóta katonatisztek, legénységi állományú repülők…

Sajnos a visszaemlékezések, vallomások sora ahány, annyi féle és ez a következtetésekre is igaz! Mindezek elemzését már sokan megpróbálták. Ezen írásomnak a korlátait bőven meghaladják azonban, hogy mindezt újra megtegyem.

Viszont ott van legfőként a géppár másik tagja a kísérője, aki nagyon közelről nézi ezt végig, és meg is tapasztal bizonyos dolgokat, ami a balesethez ott és akkor, ezzel a géptípussal elő is fordult. Ő egyértelműen elmondta akkor is, később is, amit látott, amit át is élt.

A vadászgépek viszonylag nagy sebességgel érkeztek a felderítőgép közelébe, ezért Horthy főhadnagy egy éles bal fordulóba kezdett, melytől gépe kipördült és dugóhúzóba esett. Sikerült ugyan kijönnie a dugóhúzóból, a kis magasság miatt azonban a földbe csapódott. Nemeslaki őrmester – a túlhúzott szűk forduló miatti átesési jelenség kezdeteit érezte a gépén – ami miatt ő nagyobb sugarú ívre engedte a gépét a fordulóban a kezdődő kormányrázkódás után, ezzel el is kerülte az átesést!

„A Főméltóságú Úr gépe teljes bedöntésű bal fordulóból egy pillanat alatt jobbra átperdült, egy pillanatra háthelyzetbe került, és onnan orrát leadva bal dugóhúzóba került […] Bal körön megpróbáltam a Főméltóságú Urat követni, de mivel forduló közben a gépem az erőltetett húzástól megrázkódott, a forduló ívét enyhítettem […]”[179]

Horthy főhadnagy viszont nem enyhítette az ívet, a repülőgépe átesett, lezuhant, mert nem volt megfelelő magassága, hogy a megállított dugóhúzóból a gépét fel is vegye!

„Alulírott Zuna Edgár,[180] *volt m. kir. rep. hadnagy, mint a Kormányzóhelyettes úr 1942. augusztus 20-án történt halálos repülőszerencsétlenségének szemtanúja előadom a következőket:*

1. 1942. augusztus 20-án a 3/2. közelfelderítő században repülőgépvezetői beosztásban voltam az ilovszkojei repülőtéren.

[179] Nemeslaki Zoltán (A fiatal, de nagyon képzett pilóta egyértelműen felismerte a jelenséget és készség szintjén tudta is a megoldást, meg is tette szinte reflexből a szükséges kormánymozdulatokat!)
[180] Zuna Edgár repülő hadnagy (1920. 11. 15. - ?) Katonai szolgálat kezdete: 1943. 08. 20.

Ilovszkojen két repülőtér volt. Az erdő É-i oldalán volt a vadász rep. tér, a D-i oldalon volt a közelfelderítők rep. tere. Az erdő kb. 2 km széles lehetett.

Az volt a szokás, hogy a bevetésre menő felderítőgépet két vadász kísérte. Mivel a felderítőgép (He. 46-os) lassúbb volt, az szállt fel először és „leírt” egy kört a vadászrepülőtér felett, akkor a felderítőrepülőtér végében lévő domboldalba lőve, kipróbálta a fegyvereit. A vadászok minden alkalommal ugyanezt tették. Ugyanúgy, mint a felderítő gép, leírtak egy kört, rövid sorozatot lőttek a domboldalba, és folytatták útjukat.

Augusztus 20-án reggel kb. 5 óra tájban századparancsnokommal (vitéz Trón Zoltán szds.) együtt üldögéltünk a latrinán, ugyanis „ukrainitisz”-ben[181] szenvedtünk.

2. Láttuk, amikor a felderítő géppel Wágner Károly zls. felszállt. Elment a vadászok fölé. „Leírt” egy kört, fordult a domb felé, kipróbálta fegyvereit és repült a front felé.

Jött az első vadász. A megszokott „repülőpályán” fordult a domb felé, belelőtt a domboldalba és repült a felderítő után.

Jött a második vadász. Túl nagy körön jött. Ahogy próbálta a domboldalra „rászűkíteni” a fordulót, ugyanaz történt, mint amikor a pilóta hirtelen „hasra húzza” a kormányt. Ilyenkor a gép „levág” egy gyors orsót.

A gép bal-fordulóban volt, orra a föld felé mutatott. A hirtelen húzás következtében a gép jobbra kiperdült és a földbe fúródott. A gép körülbelül 60 fokos szögben, orral vágódott a földbe. A gép jobboldala felfelé, baloldala a föld felé nézett. Ismeretes volt a „Héja” gépeknek ez a „tulajdonsága”. Több vadászpilótát ért már ilyen meglepetés. Természetesen, ha az kellő magasságban történt, akkor ezt a „figurát” ki lehetett parírozni.

3. Az orrunk előtt, a szemünk láttára történt mindez, alig fél kilométerre tőlünk.

Elkezdtünk Trón „Zsigával” rohanni a gép felé. Félúton lehettünk, mikor a gép töltényei egyenként kezdtek robbanni. Hasra vágtuk magunkat, majd a robbanások lecsendesedésével újra rohanni kezdtünk. Mikor odaértünk, a gép jelzéséből a V4-es már égett. A vadászok lajstromszámai mind V4-es jelzéssel kezdődtek. A 21-es szám még látszott. Tehát ez volt a V4 21-es gép. Fogalmunk sem volt, hogy ki volt a gép vezetője.

4. Mikor a gép közelébe értünk, Trón „Zsiga” két ujjal felvett a földről egy tenyérnyi nagyságú hajjal benőtt koponyadarabot és bedobta azt a tűzbe. 3-4 óra múlva, mikor a jegyzőkönyvet felvették, én ezt az adatot is bemondtam. Lehet, hogy ez mentett meg bennünket a hadbíróságtól. Ugyanis azt mondták, hogy életünk kockáztatásával is segíteni kellett volna kihúzni a Kormányzóhelyettes Urat az égő gépből, hátha még élt. Természetesen ki volt zárva annak lehetősége, hogy ilyen „becsapódás” után valaki is életben maradjon. Mi nem tudhattuk, hogy a Kormányzóhelyettes úr a gép pilótája.

Az a koponyadarab, amelyet néhány méterre az égő géptől találtunk, volt a bizonyíték arra, hogy a pilóta a földbevágódás pillanatában azonnal életét vesztette.

---

[181] Ukránka a keleti hadszíntéren szerzett gyakori betegség közkeletű elnevezése. A fertőzött, szennyezett ivóvíztől, gyümölcstől, élelmiszerektől, illetve az egészségtelen elhelyezési és étkezési körülményektől szerzett betegséf, több napig tartó hasmenéssel, magas lázzal és időleges legyengüléssel járt.

5. Egy szerelő, az első személy a vadászrepülőtérről, futva érkezett. Látták a füstöt. Ásót ragadott és futott. Szinte ordítva mondta, hogy: a Kormányzóhelyettes úr. Ismételten mondta: Igen kérem, Ő van a gépben.

Ekkor már jöttek mindkét repülőtérről az emberek. Ásóikkal földdel szórták be az égő gépet.

6. 10–11 óra tájban kezdték a földet lekaparni. A tűz újra fellángolt, úgyhogy újból be kellett a tüzet földdel takarni.

7. Délután 2 óra tájban lekaparták a földet a gép maradványairól. Ott helyben egy kb. egy méteres nagyságú cin-koporsóba rakták azt, ami megmaradt a Kormányzóhelyettes úrból. A helyszínen leforrasztották a cin-koporsót. Ezt beletették egy tölgyfakoporsóba és abban vitték haza.

8. Mellkastól felfelé jóformán semmi sem maradt a tetemből. Deréktól lefelé a felismerhetetlenségig összeégett „maradványok” voltak.

9. Előző este (19-én) Wágner Károly zls. volt odaát a vadászrepülőtéren, eligazításon. Ez így volt szokásban. A vadász szd. pk. jelenlétében történt az eligazítás. Horthy István és kísérője természetesen jelen voltak. Eligazítás után mindenki hazament aludni.

10. Úgy hírlett, hogy ez lett volna a Kormányzóhelyettes úr 25-ik bevetése. Reggel 9 órakor indult volna Kievbe. (A Kormányzóhelyettes Úrnak 24 bevetése volt és ezért külön engedélyt kért és kapott, hogy 25-re kerekítse ki. Eredetileg valaki más volt erre a bevetésre beosztva.) […][182]

Nagyon figyelemre méltó, hogy a tragédia okait, 70 évvel a történések után, több mint fél éven át kutatta egy történészekből, repülőorvosokból, pilótákból és repülési szakemberekből álló csoport.[183] A legfontosabb feladatuknak a baleset körülményeinek tisztázását tekintették. Az önmaguk elé kitűzött célt teljesítették, nagy valószínűséggel sikerült feltárniuk a szerencsétlenséget előidéző okokat és tudományos magyarázatot adniuk a gép lezuhanására.

A kutatók megállapították, hogy a baleset egyik oka a vadászgépre utólag felszerelt páncél volt. A Re–2000-esek − magyar nevükön Héják − ugyanis Olaszországból páncélozás nélkül érkeztek hazánkba, ahol a pilóták védelmére először olasz páncélozás beépítését tervezték, ám az elhúzódó ügyintézés miatt végül magyar páncéllemezeket használtak. A pilóták visszaemlékezése szerint a páncélozás következtében jelentősen romlottak a Héják repülési tulajdonságai, azonban nem maradt fenn szerkezeti rajz. A véletlen és a szerencse azonban segített, mert *Magó Károly* talált egy eredeti páncélt,[184] ami alapján számításokat lehetett végezni. Ez bebi-

[182] Zuna Edgár volt m. kir. rep. hadnagy nyilatkozata. Dokumentumok Horthy István haláláról. 1. Horthy István özvegyének 1978-ban kelt levele. 2. Zuna Edgár nyilatkozata.
http://www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/historia/88-01/ch16.html

[183] HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis és az MH Honvédkórház szakembereiből álló bizottság kutatta a kérdést. Lamos Imre dandártábornok, az MH 86. Szolnok Helikopter Bázis parancsnoka, dr. Ravasz István alezredes, a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum vezető kutatója, Somogyi Zoltán őrnagy, a helikopterbázis oktatópilótája, Emődi–Zsikla József berepülőpilóta, Punka György repüléstörténész, civil baleseti kivizsgáló és Bihari Sándor őrnagy, a helikopterbázis csapatpszichológusa is segítette. A tények feltárását Magó Károly zászlós koordinálta.

[184] 149 kg a tömege!

zonyította az akkori megfigyeléseket, a nehéz páncéllemezek beépítésével a gép súlypontja a magyar gyári leírásokban szereplő hátsó súlyponttól 3,5 centiméterrel került hátrébb. Ezáltal a gép *„faroknehéz”* lett és megváltozott a repülési karakterisztikája.[185]

A repülési kísérlet során[186] hátsó súlyponti helyzetnél, erősen szűkített fordulóban jobbra kipördül a gép. Ha elengedik a kormányt, jobb dugóba megy a gép, ha ellenkormányoznak, bal lapos dugóba esik. A kísérlet bebizonyította, hogy a bal forduló esetén, ha kipördül a gép jobbra és onnan bal dugóba megy át, akkor a pilóta a húzás megtartása mellett az oldal- és a csűrőkormányt átteszi balra. Ezért lesz bal dugó, melyből nehezebb kivenni a gépet. A szakértők szerint tehát szerencsésebb lett volna, ha a kormányzó helyettes azon a végzetes reggelen elengedi a kormányszerveket, mert akkor jobbra dugózik a gép, amiből nagyobb eséllyel lehetett volna kivenni. Az ellenkormányzással azonban időt és magasságot vesztett, a súlypont hátratolódásával pedig a Héja hajlamosabbá vált a lapos dugóhúzóba esésre.[187]

A Honvédkórház repülőorvosai szakvéleményükben a pilóta döntését az erősen szűkített fordulókban fellépő terhelések következményeivel magyarázzák:

„Könnyen a veszélyes 4-4,5 g fölötti fej-far irányú túlterhelési tartományba sodródhat a pilóta, ahol, ha nincs felkészülve és nem kezdi meg a légzésvisszatartás-préselés elemi légzési technikáját a vázizmok megfeszítésével, akkor romolhat az agyi vérátáramlás és a szellemi teljesítmény. Ez a G-LOC (túlterhelés okozta eszméletvesztés) ma is gyakori oka a katonai légi baleseteknek... A túlterhelés okozta szellemi teljesítménycsökkenés és eszméletvesztés még a legjobb és legtapasztaltabb pilótákkal is előfordulhat.”

A kutatók az akkori vadászpilóták kiképzésének több hiányosságára is fényt derítettek. Megállapították például, hogy Horthy főhadnagy összesen 75 órát és 15 percet repült Héján, pedig az erre a típusra történő átképzéshez lényegesen több repült időre lett volna szüksége. Egy rutinos pilóta, aki folyamatosan vadászgépeken repül, könnyebben tanul meg egy új típust, Horthy főhadnagy azonban jellemzően sportgépeken repült, ezért az ő esetében nagy váltás volt *„átszállni”* egy vadászgépbe. Ráadásul dugóhúzó-kiképzésen sem vett részt, a felkészülés időszakában pedig mindig páncél nélkül repült, a gépének páncélozása csak néhány nappal a frontra indulása előtt készült el.

A plusz teher viszont megváltoztatta a Héják repülési karakterisztikáját, de erről a pilótákat nem tájékoztatták, a részükre kiadott kézikönyvben a repülőgép súlyadatait és szárnyterhelési paramétereit rosszul határozták meg. Horthy főhadnagy tragikus halálához mindezek

[185] A számítások helyességét egy Jak–52-essel − a Héjához hasonlóan csillagmotoros, alsószárnyas kialakítású géppel − végzett repülési kísérletek során a helikopterbázis pilótái, Horváth László és Somogyi Zoltán őrnagyok a gyakorlatban is bebizonyították.
[186] A kipördülési kísérletet T–28-as Trojan gyakorlógéppel Emődi–Zsikla József berepülőpilóta végezte el.
[187] A leírás a www.honvédelem.hu, Tisztázták Horthy István főhadnagy halálának körülményeit című cikke alapján készült.

mellett a parancsnokai *„tapintata”* is hozzájárult. *Pirithy Mátyás*[188] szerint egyszerűen nem merték kijavítani a pilóta hibáit:

„A kormányzóhelyettes egy légiharc-gyakorlat alkalmával túlhúzta a fordulót és dugóhúzóba esett. Szerencsére volt elég magassága, ezért a hiba nem vált végzetessé. Pedig ekkor a Héjába nem is volt páncél beépítve. Mindannyian észrevettük, hogy a kormányzóhelyettes hajlamos a fordulóban túlhúzni a gépet. De kinek volt bátorsága őt erre a hibára figyelmeztetni? Ez Csukás feladata lett volna, de ő mindig csak célozgatott a hibáira. Ezért minden maradt a régiben.”

Erre a parancsnoki viselkedésre *Bihari Sándor* őrnagy, csapatpszichológus adott magyarázatot:

„Horthy főhadnagy pszichológiai értelemben tekintélyszemély volt, akit az elöljárói nem mertek szembesíteni a hibáival.”

Pirithy hadnagy is azonos nyilatkozatot tett, mint Nemeslaki:

„Szűk körön fordult a gép felé, hogy azt bevetésre „felvegye”, amikor dugóhúzóba esett. A dugóhúzóból nagyszerű repülőtudásával még kivette az üzemanyaggal teli nehéz gépet, de már nem volt elég magassága ahhoz, hogy a tragédiát megakadályozhassa.”[189]

A kormányzó helyettes lezuhanásával kapcsolatos legendákat, találgatásokat is sikerült megcáfolniuk a kutatóknak. Egyesek szerint például a bevetés előtti éjszakán a névnapját ünnepelte, a bevetésre ezért másnapos állapotban szállt fel. A repülőorvosok azonban ezt cáfolják:

„Az alkohol jelenléte a szervezetben olyan szellemi teljesítménycsökkenést és a tájékozódóképesség elvesztését, szemtekerezgést okozott volna a dugóhúzó fázisában, hogy a pilóta nem tudja kivenni a gépet a dugóhúzóból.”

[188] Pirithy Mátyás (1911.12. 28. – Budapest, 2003. 05. 17.) tartalékos repülő hadnagy. Már a „szobránci” légiharcban is ott volt, Cr.32. vadászgéppel, és légigyőzelemmel (Letov S-328). Önkéntesként harcolt a finn-szovjet háborúban a finnek oldalán, Fiat G.50 vadászgéppel, az alakulata az LLv 26. Itt szintén volt légigyőzelme egy SB bombázó ellen, amelyet „megrongáltként” fogadtak el. A kormányzóhelyettes századtársa a kérdéses időben. Emlékezések rögzítik, hogy a kormányzóhelyettes bevetése előtti estén az emlékezetes kártyaparti egyik résztvevője. Később Ju-52 szállítórepülőket vezetett. 1948-ban Ausztráliába emigrált. 1993-ban tért haza.

[189] Pirithy Mátyás repülő hadnagy

Nemeslaki Zoltán őrmester vallomása szerint azonban a főhadnagy kivette a gépet a dugóhúzóból, ezért nem lehetett másnapos vagy részeg. A baleseti kivizsgálás során egyetlen közeli bajtársa sem vallotta azt, hogy Horthy főhadnagy ivott a bevetés előtti éjszakán. A németek szabotázsa is kizárható, hiszen a manőver során a kísérőgép pilótája is hasonló aerodinamikai jelenséget észlelt. Továbbá a helyszíni szemle megállapította, hogy a kormányszervek épek voltak a becsapódás előtt. Azért sem lehetett szabotázs, mert a Jak–52-essel és a T–28-assal elvégzett kísérletek során pontosan úgy viselkedtek a repülőgépek, ahogy Horthy főhadnagyé a lezuhanáskor.

„[…] A következő nap, május 22-e úgy kezdődött, akár a többi. Délelőtt Pozsonyi Pisti és Nemere Miklós „cirkusz"-ra, légiharcgyakorlatra hívtak Héjával. Örömmel mentem, de nem voltam sikeres, mert Pozsonyi úgy 4000 m magasságban lerázott! Jobb felhúzott fordulóban, a nap irányában elbambáskodtam egy pillanatra. Kissé késve kezdtem Pisti után szűkíteni, ő belehúzott a nap kellős közepébe és én bal dugóba estem! Jól kiröhögtek, de megérdemeltem. Pontosan úgy jártam, mint két éve a kormányzóhelyettes, csak ő földközelben volt, én viszont 3500-on […]”[190]

ad.3. Szabotázs

Ezt az adott történelmi és hadi szituációban, teljes biztonsággal, kizárni nem lehet! Ekkorra Horthy kormányzó és a honvédség józanabb vezetése már elég sok *„bosszúságot”*[191] okoz a *Führernek* és most még jön az idősebb fia is, aki családi, baráti körben kinyilatkoztatja, hogy a béke, és hazánknak a háborúból való kiválása érdekében fog tevékenykedni. Ez a németek számára ekkor már elviselhetetlen, nemcsak katonailag, hanem gazdaságilag is. Ezt ekkor ők már nem engedhetik meg, ahogy 1944 tavaszán sem rettennek vissza országunk megszállásától és más, egyéb súlyos dologtól sem. Ez, nekik akkor már, élet és halál kérdése.

Amikor az ellenfelek a háborúban ezreket és ezreket áldoznak fel különféle céljaik érdekében, akkor számít-e egy ember?

A német titkosszolgálatok – volt belőlük egy pár – szorgalmasan és nagy tehetséggel dolgoztak. Horthy Miklós 1953-ban Buenos Airesben kiadott emlékirataiban megemlíti, hogy egy barátja, aki véletlenül bepillantást nyert a hírszerzést is magába olvasztó *Birodalmi Biz-*

[190] Tobak Tibor: Egy vadászrepülő kalandjai. http://docplayer.hu/2738431-Tobak-tibor-egy-vadaszrepulo-kalandjai.html#show_full_text (Tobak hadnagy Cr.42, típuson kapott vadászkiképzést. 1944 tavaszán, mint futárrepülő teljesített szolgálatot Kolozsváron. Itt tette lehetővé Pottyondy László repülő százados, a 2/2. vadászszázad parancsnoka, hogy Reggiane 2000 Héján Tobak Tibor és Cserny Miklós megszerezhessék a legalább 20 óra repült időt. Akkor ez szükséges volt ahhoz, hogy Messerschmitt Bf-109 átképzésre mehessenek. Ezt számukra a saját parancsnokuk, Csekme Béla repülő őrnagy, nem tette lehetővé.

[191] Az angolszászok megállapítása akkoriban Magyarországra vonatkozóan az, hogy ez az ország a „vonakodó szövetséges”.

tonsági Főhivatal[192] titkos irataiba, megdöbbentően részletes aktát talált Horthy István németekkel kapcsolatos megjegyzéseiről, és angolszász kapcsolatairól. Ez teljesen egyértelmű, minden kiemelkedően fontos emberről gyűjtötték az adatokat.

A budapesti német nagykövet a kormányzó helyettes választás[193] után, 1942. február végén, Berlinnek küldött összefoglaló jelentésében úgy jellemezte az ifjú Horthyt, mint aki még sok borsot fog törni a birodalom orra alá angol– és zsidóbarátsága miatt. Joseph Goebbels, a nagyhatalmú német propagandaminiszter a Budapestről Horthy István kormányzó helyettessé választásról szóló híreket 1942. február 4-i naplóbejegyzésében pedig úgy kommentálta, hogy pozícióba kerülése *„nagy szerencsétlenség"* lenne Németország számára.

Nagy a valószínűsége annak, hogy a német titkosszolgálat igenis megfigyelte! Elemi érdekük volt! Amikor Kijevben szabadságon volt – halála előtt közvetlenül – és német tábornok házában lakott, a lehallgatása egyértelműen kézenfekvő.

„Műtős nővérré történt kiképzésem után a kijevi magyar tábori kórházba osztottak be, s kórházvonattal utaztam oda. Férjem háromnapos szabadságot kapott, s ezt az éppen távol lévő egyik német tábornok felajánlására lakásán töltöttük. Házasságunk óta először bekövetkezett hosszabb távollétünk után a viszontlátás örömét megzavarta férjem borús, sőt szinte kétségbeesett hangulata. Meg volt győződve, hogy a háború elveszett, és ebben háborús élményei csak még inkább megszilárdították. Sokat tépelődött rajta, miként lehetne Magyarországot megmenteni, ahogyan mondta, „a két ellenség közötti helyzetéből”. Elhatározta, hogy hazatérte után erről behatóan tanácskozik majd apjával. Egészen nyíltan beszéltünk egymással, és eszünkbe sem jutott, hogy valaki esetleg kihallgathat bennünket. Később említették nekem, hogy a helyiségben, ahol laktunk, mikrofonok voltak elhelyezve.”[194]

[192] Az RSHA (Reichssicherheitshauptamt: magyarul Birodalmi Biztonsági Főhivatal) a náci elnyomó apparátusokat (Gestapo, SD, Kripo, SiPo stb.) egyesítő és irányító csúcsszerv, amelynek 1942-ig Reinhard Heydrich, halála után 1943-tól pedig Ernst Kaltenbrunner SS-tábornok volt a parancsnoka. Feladata a „Birodalom ellenségei”-vel való harc bel- és külföldön egyaránt. Egyike volt az SS tizenkét főhivatalának, körülbelül háromezer embert foglalkoztatott a központi részlege.

[193] A törvényjavaslat végleges formáját az 1942. január 27-ére összehívott minisztertanácson Bárdossy ismertette. A törvényjavaslat – noha nem mondta ki az utódlási jog biztosítását – lehetőséget adott Horthynak arra, hogy ajánlatot tegyen a jelöltre vagy jelöltekre. 1942. február 19-én összesen 280 képviselő és 203 felsőházi tag vett részt a képviselőház és a felsőház együttes ülésén. A Habsburg-főhercegek, Imrédyék és a nyilasok (kivéve néhányukat) tüntetően nem jöttek el. Ahogy várható volt, alig egy perccel az ülés megnyitása után közfelkiáltással Horthy Istvánt választották kormányzó helyettessé. A kormányzó megerősítette a választást, majd a kormányzó helyettes letette az esküt. Másnap Albrecht főherceg leszögezte Horthyhoz írott levelében: nem helyesli fia megválasztását. A tengelyhatalmak – hasonlóan hazai híveikhez – hűvösen fogadták a választást. Andor Hencke, a német külügyminisztérium budapesti megbízottja több jelentésben számolt be arról, hogy az ifjú Horthy megválasztásával a „zsidókat és arisztokratákat” kivéve mindenki elégedetlen, mert Horthy István angolbarátsága nyilvánvaló. Dietrich von Jagow budapesti német követ ugyan megerősítette ezt, de bízott benne, hogy Horthy István az ország második embereként már a németbarát külpolitikai irányvonalat fogja támogatni. Ciano olasz külügyminiszter hasonlóan vélekedett, mint a németek, naplója szerint Horthy István egyáltalán nem alkalmas e szerepkörre, s Magyarország ezzel a lépésével bizonyos németellenes politikát kívánt hangsúlyozni.

[194] Horthy Istvánné, Edelsheim-Gyulai Ilona, Mária, Andrea, Gabriella. A villában elhangzottak rekonstruálásához az özvegy visszaemlékezései állnak rendelkezésünkre. Az első 1942 és 1948 közé datálható.

Az ilyen alkalmat nem hagyhatták ki a németek, mert ez a szolgálat hallatlan dilettantizmusát bizonyította volna! De ezt akkor egyetlen hadviselő fél hírszerzése sem szalasztotta volna el, szerintem.

A német hírszerzés kiválóan dolgozott. A mi esetünkben is nagyon sok mindenről tudtak. Csak példaként említem meg, hogy amikor a magyar kormány Szent–Györgyi Albert révén Isztambulban kapcsolatokat keresett az angolokkal, erről is tudtak, de sok másról is, amihez nem ritkán németbarát, magyar katonatisztek, politikusok adták át az információkat! Ugyanígy járt sajnos a magyar kiugrási kísérlet is később…

A magyar titkosszolgálat ugyanakkor gyakorlatilag keveset tudott a németek szándékairól, legfeljebb sejtéseik, feltételezéseik lehettek, amit nagyjából a diplomáciai csatornákon át tudtak megszerezni.

Öt kontinensre kiterjedő hálózattal működött a német katonai titkosszolgálat, az *Abwehr*.[195] Minden, a német hadsereg által megszállt s már civil közigazgatás alá vont területen állt a politikai vezető mellett egy – egy katonai parancsnok is. Főhadiszállásukon működött egy – egy Abwehr iroda, amely a terület katonai hírszerzéséért, a kémelhárításáért, s katonai, félkatonai akciók szervezéséért volt felelős. Ukrajna parancsnoka nem volt más, mint az a *Karl Kitzinger* tábornok, aki kijevi szolgálati használatú villáját kölcsönadta a Horthy házaspárnak szabadságuk idejére. Ez pedig nem jelent mást, mint hogy a kormányzó helyettes és felesége a terület katonai hírszerzésének fejétől kapta szállását. Ennek következtében erősen valószínű, hogy a kijevi villát, amely manapság köztársasági elnöki hivatalként működik, valóban lehallgatták 1942 augusztusában. Annál is inkább, mivel a frontról érkező kormányzó helyettes vélhetően számos olyan adattal szolgálhatott a magyar hadsereg állapotáról, amelyet hivatalos diplomáciai úton a német hadvezetés sosem tudott volna meg. Az Abwehr hírszerző osztályának éppen ilyen információk begyűjtése volt a feladata.

Amennyiben a katonai titkosszolgálat lehallgató készülékeket helyezett el a kormányzó helyettes szállásán, s Horthy szavaiban Németország elleni fenyegetést fedeztek fel kijevi vagy berlini megbízottai, bizonyos, hogy ennek a hírnek Németország politikai titkosszolgálati szervéhez, a *Birodalmi Biztonsági Főhivatalhoz (Reichssicherheitshauptamt, RSHA)*[196] kellett érkeznie. Ez volt az az iroda, amelynek alosztályai (a bel- és a külügyi biztonsági szolgálat,

[195] Abwehr (németül: elhárítás, védelem) a Harmadik Birodalom katonai hírszerző és elhárító szervezete 1920 és 1944 között. 1944. február 19-én Hitler leváltotta Canarist a szervezet éléről és az Abwehrt az Himmler vezetése alatt egyesített Német Titkos Hírszerző Szolgálat katonai osztálya lett. A szervezett legtöbb tisztje inkább más csoportokhoz kérte áthelyezését, a német hírszerző rendszer pár héten belül megszűnt. Canarist később kivégezték.

[196] SS biztonsági szolgálatokat egyesítő intézmény. 7 hivatalra tagolódott: I. Személyzeti ügyek; II. Igazgatás, Gazdaság; III. →SD; IV. →Gestapo; V. Kripo (Kriminalpolizei): bűnügyi rendőrség; VI. SD-Ausland: hírszerzés; VII. Írásos dokumentáció. Heinrich Himmler SS birodalmi vezető 1939.szept.27-én hozta létre. 1942.jún.4-ig Reinhard Heydrich, 1943.jan.30-tól az összeomlásig Ernst Kaltenbrunner vezette. Az RSHA a hagyományos rendőri intézményeket saját végrehajtó apparátusává tette. Hatásköre minden korábbi hasonló intézményen túllépett. Létrejöttétől szervezte a lengyelek és a lengyelországi zsidók deportálását. 1941.július 31-én kapott felhatalmazást a „végső megoldás” (Endlösung” végrehajtására, amellyel főként az Adolf Eichmann vezette IV.D.4. (később B.4.) ügyosztály foglalkozott. Eredményesen működött a Walther Schellenberg irányítása alatt álló hírszerzés. Az 1944.július 20-i Hitler elleni merényletet követően az RSHA tevékeny szerepet játszott az ellenállók és családjaik üldözésében.

valamint a hírhedt Gestapo) politikai hírszerzéssel, elhárítással, illetve politikai ellenfelek eltüntetésével foglalkoztak.

Milyen jelentéseket írtak ennek a titkosszolgálatnak az illetékesei a Horthy István halálát megelőző s az azt követő napokban?

Egyetlen jelentés az, amely ezzel kapcsolatos, és ismert is. Az iratot *Walter Schellenberg*[197] ellenjegyezte, aki akkor a hivatal legfőbb vezetője volt. Saját külügyminisztériumának fogalmazta a jelentést a magyar kormányzó helyettes lezuhanása után nagyjából egy héttel, 1942. augusztus 29-én. A következőket írta:

„Vezető magyar katonai körökből származó információ szerint Horthy István lezuhanása saját maga hibájából előidézett szerencsétlenség. Eszerint Horthy baráti körben ünnepelte augusztus huszadikát, a névnapját előző este, erős alkoholos befolyásoltság alatt. Augusztus 20-án reggel Budapestre kellett volna utaznia. Alvás nélkül, alkohol hatása alatt szállt be rosszul páncélozott Capronijába, amely nagy súlya miatt nehezen emelkedett el a földtől, és a pilóta elővigyázatlanságából nagyjából 200 méter magasból lezuhant.”

Ezzel a jelentéssel kapcsolatosan azonban alapvető kifogásaink vannak!

- ✓ Utolsó felszállásakor a kormányzó helyettes nem Budapestre indult, hanem a Don térségében való bevetésre, ez lett volna a 25.
- ✓ Előző este nem ünnepelte a névnapját, hiszen református lévén decemberben tartotta. Azok, akik augusztus 19-én este az osztályparancsnok sátrában tartott bridzspartin Horthy István kártyapartnerei voltak, egybehangzóan állították, s állítják, hogy egyáltalán nem fogyasztottak alkoholt. Budapesti nyilas körök kezdték terjeszteni a rosszindulatú pletykát, így vált Horthy István ittassága napokon belül közbeszéd tárgyává a magyar fővárosban.
- ✓ Téves a géptípus is. A Caproni[198] bombázó gép volt, Horthy pedig vadászpilóta. Capronikkal az 1/1 vadászosztály nem is rendelkezett. A kormányzó helyettes egy Reggiane–2000, magyarul Héjának nevezett típussal zuhant le. Ezeknek a gépeknek a

[197] Német jogász, hírszerző, SS-tábornok (SS-Brigadeführer). Fiatalon kapcsolatba került a náci mozgalommal, 1933-ban belépett a pártba és az SS-be. Ezután röviddel beszervezi a titkosszolgálat, ahol Heydrich bizalmasaként szédületes karriert fut be, ő lesz a legfiatalabb német tábornok. Dolgozik a belföldi kémelhárításnál és a külföldi hírszerzésnél is. 1944-től a feloszlatott Abwehr bizonyos funkciói is irányítása alá kerülnek, így ő vezeti az egységes hírszerzést és elhárítást. A háború végén Himmler utasítására tárgyalásokat kezd a szövetségesekkel, de a megbeszélések eredménytelenek maradnak. 1949-ben háborús bűneiért börtönbe került, de 1950-ben szabadlábra helyezik. Súlyos betegségben hunyt el Olaszországban.

[198] A Reggio Emilliaban levő „Reggiane” Officine Meccaniche Italiane SpA gyárat 1901-ben alapították. Kezdetben malomipari, vasúti, egyéb gépipari termékeket állított elő. A cégnek 1935-ben lett igazgatója és a gyárvezetés alelnöke Gianni Battista Caproni di Taliedó gróf, aki már az I. világháborúban nagy hírnevet szerzett repülőgépeivel. Ebben az időben vette fel a cég a repülőgépek építését is a termékkörébe. Rövidesen létrehoztak egy saját tervezőirodát is, amely Studi Brevetti Caproni néven működött. Ebből nőtte ki magár rövidesen a Reggiane Aircraft Engineering Departmen (Officine Meccaniche Reggiane. Caproninak végül is áttételesen köze volt az Re-2000 Héjákhoz…
Az 1. repülőcsoport bombázóosztálya természetesen rendelkezett Caproni Ca-135bisz bombázógépekkel, mivel ekkor a magyar hadrendben ezek voltak rendszeresítve és a fronton is ezt repülték. (lásd korábbi fejezet!)

páncélozottságával sok probléma adódott, és a kiegészítő páncél hozzájárulhatott a balesetéhez.

- ✓ Horthy István azonban a szemtanúk egybehangzó állítása szerint nem felszálláskor került bajba, hanem percekkel később már a levegőben egy szűken vett bal forduló következtében esett dugóhúzóba, amelyből ki tudta kivenni a gépét, de a felemelkedéshez már nem maradt magassága.
- ✓ Pontatlan a magasság is. A vele együtt a levegőben tartózkodó, magasságmérővel felszerelt szemtanúk szerint ennél nagyobb magasságot adtak meg.

Nincs olyan mondata tehát a *Schellenberg* féle iratnak, amely ne tartalmazna tévedést! Ezek szerint, Horthy István halála után nagyjából egy héttel, a birodalmi biztonsági főhivatal még egyetlen pontos információval sem rendelkezett az eset körülményeiről? Schellenbergnek semmi oka sem volt rá, hogy szándékosan tévedésekkel zsúfolt beszámolót írjon. A jelentést kormánya külügyminisztériumába küldte. Horthy István halálának időpontjában tehát az RSHA-nak ezek szerint, szemmel láthatóan, *„hírszerzője”* sem volt a szolnoki 1/1. repülőszázadnál, vagy annak közelében.

Az viszont, hogy a németeknek lett volna köze a repülőbalesethez, nem igazolható teljes biztonsággal, mégis vannak megválaszolandó és izgalmas kérdések! Néhány részlet a kormányzó helyettes kijevi utazásáról és a visszatérésről.

„Augusztus 15. Szombat. A Főméltóságú Úrnak bemutatják a várost... A vonat este 10-kor érkezik. Nagy virágcsokrot hoznak. Hadi tudósítók filmeznek, fényképeznek.

Augusztus 16. Vasárnap. Későn van felkelés. 11-kor kórház és beteglátogatás. A főméltóságú asszony igen tájékozott, több beteget név szerint említ. Délután séta a Dnyeper-parton.

Augusztus 17. Hétfő. 11-re kell a kórházba menni.

Augusztus 18. Kedd. Ismét csomagolás. Búcsúzkodás. Indulás a repülőtérre. Két órakor már levegőben vagyunk. ½ 6-ra érkezünk Nikolajevkába a repülőterünkre. Németek laknak itt közvetlen mellettünk lévő sátorban. Mit keresnek ezek itt, kérdeztem Horváth Sándort... Egykét napja itt vannak. Híradósok, azt mondja. Harmath testőr törzsőrmester is csak annyit tud, hogy németek és most jöttek. Szabó tábornok úr nincs már itt. Ortutay hadnagy úr sem tud semmit.”[199]

A napló szerint – ellentétben más egyértelmű állításokkal, hogy németek nem tartózkodtak ebben az időben a repülőtéren – igenis ott voltak, sőt néhány tisztjükkel Horthy István találkozott és beszélt is!

[199] Farkas György naplója nyomán.

„[…] A kormányzóhelyettes úr tegnap este (19-én), féltizenegykor feküdt le. Vacsorát kinn a tiszturakkal fogyasztotta el, lencseleves volt [...] konzervhússal. Azután német tiszt urak jöttek, azokkal beszélgetett. Utána bekísértem ide, hogy kéznél, legyek, ha kell valami […]”[200]

Azt, hogy egy szabotázst milyen módszerekkel lehet elkövetni, meg sem próbálom elemezni, mert egy repülőgép esetében számtalan és sokszínű lehetőség nyílik. Egy verziót idézek, mégpedig *Básti Józsefnek* a levelét, amelyet Horthy Istvánnéhoz írt.[201]

„Először is elnézését kérem, hogy levelemmel zavarom. Nem akarok régi sebeket felszaggatni, de nem hagy nyugodni ma sem az a tragédia, ami Horthy István főhadnagy úrral történt. Több változatát is ismerem az esetnek, amit leírtak, vagy elmondtak róla. A magam részéről egyiket sem tudom az eddig ismertek formájában elfogadni. Többször is elolvastam a tragédiáról szóló leírásokat – köztük a szemtanúk megfigyeléseit is. Beszéltem sok harci pilótával, olyannal, aki végig látta az esetet. Mindegyik annyit tudott mondani, hogy a gép elvesztette a sebességét, majd dugóba esve belecsapódott a földbe. De mi idézhette elő a gép sebességvesztését, vagy esetleg mást is!?

Senki sem gondolt arra, vajon mi történhetett a fedélzeten? Azt sokan látták, hogy a Főhadnagy úr kilőtte a jelző rakétát. Ez azonban olyan dolog, hogy sebesség vesztéskor nem azzal foglalkozunk, hogy ezzel jelezzünk – ami időt vesz igénybe – hanem mindent félretéve mielőbb sebességet gyűjtve normál helyzetet állítsunk elő. Akik végig látták az esetet a levegőből – mert aránylag közel voltak a Főhadnagy úr gépéhez, – ők nem vesztették el a sebességet, hiszen együtt repültek. Sok itt az ellentmondás a dolgokban.

Többször is elolvastam már ezt a tragikus esetet, és így kialakult bennem egy elképzelés, ami a legvalószínűbbnek tűnik az okok között. (Velem is megtörtént hasonló eset, ami az alábbiakban leírtak megértésére utal, így engedje meg, hogy előbb a velem megtörténtet írjam le, talán könnyebb lesz megérteni, hogy mire alapozom feltevéseimet.)

Miskolc légterében repültem egy ESZTERGOM – típusú vitorlázó géppel. Kb. 1300 méteren voltam, amikor a botkormány – csűrő – igen rövid idő alatt egyre keményebbé vált, majd teljesen megszorult. Én egy kissé bedöntött repülési helyzetben voltam, csak a magassági és oldalkormányok maradtak meg. A gép lassan kezdett a hátára borulni. Akkor még a két térdemmel is – mint utolsó lehetőség ugrás előtt – próbáltam a csűrő kormányt normál állásba hozni. A fennálló helyzet valójában megsokszorozta az erőmet és sikerült a botot középállásba hozni. Majd lábbal végezve az enyhe fordulókat, sikerült a gépet szerencsésen földre tenni.

[200] Farkas György naplója nyomán

[201] Básti József ózdi cserkészrepülő, majd a Horthy Miklós Repülőalap katonai előképzett, levente növendéke. Vadászrepülő már nem lesz, mert a kiképzésének végén hadifogságba esik. Később a bánrévei repülőtér egyik repülőoktatója, annak bezárása után pedig a repülést és az oktatást is Miskolcon folytatta. (Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek… Az ózdi cserkészrepülés története. MEK); Rónaföldi Zoltán: Múltba nézek… Az Ózd - bánrévei sportrepülés és ejtőernyőzés története (MEK). http://mek.oszk.hu/12600/12697/

Leszállás után kértem a műszaki vezetőt, hogy vizsgálja át a gépet. (Addigra már valamit javult a csűrő keménysége.) Megmozgatta a csűrőt és kijelentette, hogy ennek a típusnak kemény a botja és hagyta tovább repülni a gépet. Én nem vállaltam vele a felszállást, de egy oktató – aki előbb gúnyszavakkal illetett – majd megmutatja, hogy semmi baja a gépnek. Vontatásból indult, ám alig 300 méteren leoldott és féklapozott. Leizzadva, falfehéren szállt ki a gépből, majd kijelentette, hogy nem lehet használni a csűrőt. Újra átvizsgálva a gépet rájöttünk, hogy a csűrőkormány tolórúdját vezető görgők és a rúd közé egy vattacsomó volt beszorulva, ami időnként akadályozta a csűrő használatát. Ez a vezető görgő – első pár – kb. a kabintól 50 centiméterre van a szárny belseje felé és nem nagyon lehetett látni. A vattacsomó eltávolítása után a gép újra használható, repülésre alkalmas lett. És az itt leírtak alapján próbálok következtetni, hogy mi történhetett a Főhadnagy úr kabinjában a felszállás után.

Mielőtt motoros géppel felszállunk, a következőket kell szabályzati előírás szerint végrehajtani.

1. Motormelegítés, 1 + 2 gyújtásszéria próbálása, teljes-gáz, fordulatesés figyelembe vétele, olajnyomás és hőfok ellenőrzése, üzemanyag mennyiség.

2. A kormányok teljes kitérése akadálymentesen, műszerek helyzete és még sok egyéb más. Ezek a legfontosabbak.

Egyedül a futómű működéséről nem tudunk meggyőződni a földön. A felszállás előtt úgy a szerelő, mint a pilóta mindent ellenőrzött, kivéve a futóművet! (Ez az, ami engem nem hagy nyugodni és a németek csak ezzel manipulálhattak.)

Itt jött az én esetem, amiből elindultam és lekövetkeztettem az okot. Hogyan lehet HÉJA R-2000-es gépen megoldani, hogy a csűrőkormány – vagy magassági – működő képtelen legyen? Mivel a csűrőkormány működtető tolórúdja a futó (kerék) szekrény közelében megy el, itt egy kétkarú emelőt alkalmazva egy kb. 40-50 centiméter hosszú rúd van, középen egy alkalmas szorító csavarral az egyik szárnybordához, vagy egy alkatrészhez erősítve. Így el lehet érni, hogy ez a rúd egyik vége beér a futószekrénybe, amit a futó behúzásánál a kerék fel tud nyomni, ha a másik vége a csűrő tolórúdján fekszik. Így 200-300 méter magasan – amikor már a futókerék bent van – el tudta végezni azt, amiért odatették. A futót, illetve a kerekeket hidraulika húzza be, így a rúd egyik végét a behúzott kerék felszorítja, a másik vége a tolórudat feszíti meg úgy, hogy az mozdíthatatlanná válik. Ebben az esetben a legkisebb csűrő kitérése is elég volt ahhoz, hogy annál a sebességnél a gép a hátára tudott fordulni és dugóba esett.

Elképzelhetetlen, hogy a Főhadnagy úr felszállásnál – kis sebesség esetén – teljes gázrányomással ne tudott volna megfelelő sebességet elérni és újra emelkedni. Nem hiszem, hogy azért lőtt volna ki jelzőrakétát, mert a gép elvesztette a sebességét.

A rakéta kilövésével fel akarta hívni a figyelmet arra, hogy igen nagy veszélyben van. Sajnos, az egész olyan kis magasságban történt – és igen rövid idő alatt –, hogy a kiugrás is tragédiával végződött volna.

Ha én ilyen formában le tudtam következtetni a tragédia okát, gondolom a németek is a végrehajtásnak ezt a módját választották. Ez volt az a lehetőség, amit a földön senki nem

vehetett észre. Nem igen szokták a futószekrényt ellenőrizni – főleg azért, mert valami gyanús lehet – talán időnként a futókerekek nyomását mérik.

A gép a tragédia után háton – a futókat jól láthatóan a helyükön – behúzott helyzetben voltak. Így a keréktől semmi olyan nem volt látható, amiből valamit is meg lehetett volna állapítani. Nagyon gyorsan, bizottsági vizsgálat nélkül szedték össze a roncsokat és szállították el. Valószínű, ebben is a németek szorgoskodtak.”[202]

Elviekben egy repülőgép megrongálásnak számtalan módja lehetséges. Ezeknek még csak a fantázia sem szab határt. Az egy más kérdés, mit és hogyan lehet úgy megvalósítani, hogy azt ne vegyék észre és még működjön is.

Amit érdemes itt megemlíteni az, hogy 1942. július 31-én Horthy Istvánnal történt egy kellemetlen esemény, repülése közben. Sokak által nem ismert tény, hogy e napon bevetés közben gépét német lövedékek érték, német repülőgépről! Ezt a katonai szleng *„baráti tűz”*-ként emlegeti és szinte mindenkor, minden hadsereggel előfordult már. A németek elnézést kértek és magyarázatuk szerint egy szovjet *„Ratával”*[203] tévesztették össze. Kapkodásban, ijedtségben, nagyobb távolságból való megfigyelés esetén a szintén egyfedeles, alsószárnyas, *„zömök”* kontúrokkal bíró szovjet gép esetleg összetéveszthető a magyar Héjával.

Aztán ez augusztus 8-án megismétlődött! Ekkor nyolc találatot kapott a gépe.

Azt is érdemes viszont leszögezni, hogy ilyen *„baráti tűz”*-ben részesített egy német gépet a *Csukás – Szentgyörgyi géppár* is szabad vadászaton, amelynek gépvesztés és sebesülések lettek az eredményei. Itt is a németek kezdtek el először lőni, a géppár csak viszonozta a tüzet! [204]

Ide kívánkozik néhány – időről-időre visszatérő – történet, ráadásul, amelyből egyeseket a baleset után a katonai körök is terjesztettek.

Ugyancsak hamar, napokkal a szerencsétlenség után már pletykáltak arról is, hogy a németek nyúltak Horthy István gépéhez. Ez a híresztelés-szál Budapesten lokalizálható, a frontra nem jutott el, a század pilótái maguk pedig a későbbiekben sem adtak hitelt neki. Ma már tudjuk, hogy a szabotázsokért felelős német titkosszolgálat még napokkal a tragédia után sem rendelkezett pontos információkkal Horthy István haláláról, a pilóták sejtése megfelelt a valóságnak, nem beszélhetünk német merényletről. Feltételezhetőnek látszik, hogy budapesti körökben Farkas György, a kormányzóhelyettes frontról hazatérő tisztiszolgája indította el a szóbeszédet. A lojális Farkas összefüggést látott gazdája halála, s a reptéren előző nap megjelent német tisztek felbukkanása között – akik a repülőgépek téli elhelyezésének lehetőségét érkeztek felmérni. A két esemény összekapcsolása valószínűleg téves volt. Alekszejevkában jóval hamarabb és jóval keményebb tél volt várható, mint azt egy átlagos budapesti ember akár csak el-

[202] Básti József levele.
[203] Polikarpov, I-16 vadászgép, amely szintén egyfedelű, alsószárnyas, és alakra hasonlóan zömök, mint a Re-2000 Héja.
[204] Három He-111 bombázógép volt, Horst Brummer százados raja. A németek később elismerték, hogy ők lőttek először.

képzelni tudta. A magyar repülőszázad maga is készült már a hidegre, német tisztek pedig más egységeket is látogattak ugyanebben az időben ugyanezzel a céllal.

Farkas György naplójának megjelenése számos *„veteránt”* késztetett önkéntes vallomástételre. Ezekben visszaköszöntek és kiszíneződtek az 1942-es pletykák. Közvetlenül a rendszerváltás után a vallomástételre önként jelentkező *„kisemberek”* legszívesebben a német szálra emlékeztek, melyben általában későn érkező megmentőként látták saját szerepüket. Egy nagyon *„merész”* és a *„fantasztikum határait”* súroló riport részletei:

„Személyesen ismertem a kormányzóhelyettest. Többször járt Biharugrán, a halastónál, ahol dolgoztam […] ez a terület kiválóan alkalmasnak mutatkozott egy titkos csoport alakítására […] 1938-ban létrehozták az úgynevezett Kucsera csoportot. Mondanom sem kell, hogy konspiráltan dolgoztunk […] természetesen angol és francia hírszerzők is segítettek bennünket […] aznap 1942 augusztus 19-én megtudtuk, hogy a németek megtudták, hogy Horthy István másnap felszállni készül, s merényletet terveznek ellene. Vezetőnk, Rácz Albert angolul és oroszul megpróbált kapcsolatot teremteni Horthyval, sikertelenül.”[205]

Kucsera csoport, angol, francia hírszerzők, Rácz Albert …???

Rácz Albert honnan szeretett volna és mivel kapcsolatot teremteni? Rádión, telefonon, táviratban, levélben, futár útján? Súlyos kérdések aztán, akkor ők kik is voltak, most hol vannak, milyen dokumentumok állnak rendelkezésre, mit tud róluk a történelemtudomány…

Akadtak visszaemlékezők a repülőszázad kötelékéből is!

„Az ilovszkojei repülőtér egyik részét a magyar, míg másikat a német hadigépek használták. Azon az ominózus napon Kiss Ferenc és szerelőtársa éppen az indulás előtti utolsó munkálatokat végezték a Kormányzóhelyettes úr gépén… két német szerelő érkezett, mindkettőn szerelőládát hoztak, s tökéletes magyarsággal odaszóltak – azonnal siessetek a kormányzóhelyettes úr után, hívat benneteket…. a két magyar elindult Horthy István után a kaszinóba. A kormányzóhelyettes éppen szájához emelte a pezsgőspoharat, amikor észrevette két hajózó-szerelőjét. S mivel nem ő üzent értük, visszaparancsolta őket a repülőgépéhez. Odaérkezésükkor a német szerelők ekkor már kb. száz méterre jártak.”[206]

Természetesen nem volt kaszinó az ilovszkojei repülőtéren. A Petőfi Népe azonban a cikknek adott hangzatos címmel: *„A szemtanú megszólal”,* mintegy hitelesítette a fenti legendát.

[205] Bertalan Sándor „veterán” a Heti Pesti Riportban, 1992. szeptember 11-én adott interjúja a baleset az ötvenedik évfordulóján!

[206] Petőfi Népe (Bács-Kiskun megyei újság, „A szemtanú megszólal” című cikkéből. Szabó Mihály visszaemlékezése alapján készült a cikk 1992-ben, aki szerelőként dolgozott a szolnoki I/1.vadászszázadnál, Ilovszkojében, barátjával, Kiss Ferenccel együtt!

Összességében a három verzióval kapcsolatosan – bármennyi visszaemlékezést, technikai, katonai, hadtörténeti kutatási anyagot is elolvastam – egyik változatot sem tudom teljes bizonyossággal elvetni.

Itt is csak a valószínűségeket látom – és ez szigorúan a magánvéleményem – az esemény 100 %-át én a következők szerint osztom fel:

1. változat	→	műszaki hiba	→	15	%,
2. változat	→	pilótahiba	→	80	%,
3. változat:	→	szabotázs	→	5	%.

178. oldal

Horthy István halálos repülőbalesetével kapcsolatos dolgok

„[…] Vagyis a két létesítmény nem azonos helyen volt. Hogy a pilótákat riasszák, és azok kivonuljanak a reptérre, majd felszálljanak, legalább 10-15 percnek kellett eltelnie…[…]”

A *„nem azonos hely”* esetünkben csak néhány száz méter eltérés. A pilóták a repülőtér közvetlen közelében kaptak elhelyezést, nagyon gyakran katonai sátrakban, ahogy erről számos fénykép is tanúskodik. Horthy István számára faházat[207] építettek, de ennek ellenére ő is a sátrat választotta!

„[…] a „Nemeslaki kérem” 1942-re már átalakult „Zoltán, kérem”-re Milyen volt velem? Szimpatikus, mindenkivel katonás, de barátságos. Persze nemcsak velem, mindenkivel. A legénység tisztelte, becsülte. Nem volt lezser, mint ahogy egyesek állították róla, legalábbis, mint katona nem. Valahogy úgy éreztem, hogy kormányzó-helyettessé való megválasztása után, még jobban igyekezett 100 %-os katona lenni […]

Amikor az akkor már 1/1. század kivonult velünk jött. Jó előre már fából egy komfortos házat építettek neki, a repülőtér melletti erdőben. A parancsnokok vállán nagy felelősség nyugodott, minden kivételezést meg akartak csinálni vele. Erre mi történt? Mikor a házat meglátta és konstatálta, hogy a többi pilóta sátrakban alszik, ő is sátorba költözött, azzal a különbséggel, hogy ő csak egyedül volt a sátrában […]”[208]

Később aztán csak beköltözött a faházba, amint arról tiszti legénye naplójában meg is emlékezett.

„[…] Reggel [1942. augusztus 20] egy-negyedötkor zörgettem az ajtón, amelyet belülről bereteszelt, hogy a szél ki ne csapja. Rögtön felébredt, kinyitotta az ajtót és kérdezte hány óra? […]”[209]

Nem kért semmiféle megkülönböztetést bajtársaitól, ez is emberi nagyságát mutatja.

---

[207] Farkas György naplójában több helyszínen is megemlékezik a vadászrepülőkhöz rendelt utászalakulat által épített, különféle faházakról, amelyben a kormányzó-helyettest szándékoztak elhelyezni. Az utászok ezeket a házakat rendre elbontották és az helyekre településkor felépítették.

[208] Tobak Tibor: Késői riport Nemeslaki Zoltánnal, Horthy István főhadnagy kísérőjével

[209] Farkas György naplója alapján. Az interneten fellelhető néhány fényképen Horthy főhadnagy a sátrában állva látható.. Ez a téma időről-időre visszatér a különféle emlékezésekben, hol sátor, hol faház. A végzetes baleset előtt viszont – a Farkas féle napló szerint – Horthy főhadnagy faházban lakott.

Az, hogy a riasztástól számítva 10-15 perc is eltelt egy természetes dolog – ha nem *„ülőkészültségről”* van szó. Ekkor ugyanis a géppár pilótái a gépben ülnek, startra készen és csak a motor indításáról kell gondoskodni, azonban ez is időt vesz igénybe. Ezt a módszert, az alakulatok, repülőteret támadók megállítására, megzavarására használják. Ilyenkor a felszálló géppár –(ok) a helyzetnek megfelelően harcolnak, de a legfontosabb itt is, hogy még időben induljanak, sebességet, de főleg magasságot nyerjenek, mert ha nem, akkor a támadó vadászok menthetetlenül lelövik őket.

A tervezett bevetések előzetes időpontokkal, eligazításokkal történnek.

180. oldal

Vadászgépgyártási és beszerzési lehetőségek

„[…] Aztán amikor kirobbant a háború, Nyugatról már nem lehetett beszerezni korszerű vadászgépeket…[…]”

A megállapítással még általánosságban sem lehet egyet érteni, és két súlyos megjegyzés kívánkozik hozzá.

1. Ez még a háború előtt jóval sem lehetséges, hogy számunkra nyugatról érkezzen katonai repülőgép, hiszen ellene minden követ megmozgatott volna a kisantant.[210] Egyébként is a háború előtt, még a rejtett légierő korszakában, a magyar repülők, így a vadászrepülők kiképzésére itthon és Olaszországban volt mód (DRT[211]), ez aztán a gépbeszerzéseknél is erősen éreztette a hatását.

   Ez a politikai oldala az ügynek, van viszont technikai is!

2. Az 1930-as évek közepén – végén, az olasz viszonylatból beszerzett gépek, még korszerűnek számítottak. A vadászgépek egyike sem úgy jött létre, hogy rögtön egy kiváló adottságú gép született, hanem ezek az alaptípusukból egy *„evolúciós”* fejlesztési folyamat révén lettek egyre jobbak. Azokban az időszakokban, amikor

[210] Aki ismeri a két háború közötti helyzetet, az tudja, hogy a kisantant országok haderejüket óriási ütemben fejlesztették. A mi haderőnknél nagyságrenddel erősebbek voltak, őket nem kötötte sem létszám, sem technikai diktátum. Ennek ellenére folyamatos „hisztériakeltés” volt tapasztalható a „magyar fenyegetéssel” kapcsolatosan részükről. Haditechnikát pedig főleg az antant országokból bármikor szerezhettek. A csehszlovákok még szovjet repülőgépeket is rendszeresítettek. A jugoszlávok, románok brit gépeket. Később a románok már németet is, de a jugoszlávoknak is voltak német gépeik is. A kategorikus tiltás csak hazánkra vonatkozott!

[211] 1938. januárban - mint minden évben - a honvéd vezérkar főnöke a honvédelmi miniszterhez benyújtotta a honvédelem érdekében szükséges igényeket, ebben a Magyar Légierő részére 1000 repülőgép-vezető kiképzését. Mivel ilyen nagy létszámhoz nem álltak rendelkezésre a szükséges feltételek (oktatók, kiszolgáló személyzet, repülőtér, repülőgépek), a Légierő a feladat végrehajtását nem tudta vállalni, így merült fel az a lehetőség, hogy a szövetséges hatalmakhoz forduljunk a megoldás érdekében. Diplomáciai és felső vezetési tárgyalások eredménye folytán a késő tavaszi időszakban döntés született. Bár németországi kiképzés minőségileg eredményesebbnek látszott, külpolitikai okokból bizonyos idegenkedés mutatkozott a német megoldással szemben, ezért az olaszországi kiképzés mellett döntöttek.
Olaszország és Magyarország viszonya ezekben az években kimondottan jónak volt mondható. Az akkori magyar katonai attasénak - Szabó László vk. ezredesnek - igen jó kapcsolata volt az olasz légügyi miniszterrel, Italo Balboval -, sőt, még Mussolinival is, így sikerült elérni, hogy az olasz légierő elvállalta kétszáz magyar pilótanövendék kiképzését olyan formában, hogy az olaszok vállalják a gyakorlati repülőgép-vezetői kiképzést, míg az általános katonai és szakmai elméleti kiképzés a magyar oktatószemélyzetre hárul. Az elkülönített magyar alakulat, nevelési, katonai és fegyelmi szempontból független alakulatként működik; az olasz parancsnok és hatóságok az alakulat parancsnokán keresztül érintkeznek. A tanfolyam célja: vadász- és általános bombázórepülő - szakkiképzés, lő- és bombavető gyakorlatokkal bezáróan. A kétszáz főből kilencven főt bombázó, hatvan főt vadász, ötven főt felderítő kiképzésre terveztek.
A kiképzés eredetileg tervezett helyszíne Perugia lett volna, azonban az olasz légügyi minisztérium a kiutazás előtti napokban ezt megváltoztatta és erre a célra Dél-Olaszországban, a Taranto városától 20 km-re fekvő Grottaglie repülőterét jelölte ki. Innen kapta az alakulat az elnevezését, „Dél-olasz Repülőtanfolyam”. (DRT)

a magyar beszerzések történtek a nyugati országokban és a Szovjetunióban is hasonló adottságú gépek voltak csak. Ezt a spanyol polgárháború bizonyította is.

Ezeket a gondolataimat szeretném egy kicsit részletesebben is kifejteni!

Egy esetben valóban felmerül majd, hogy hazánk az USA-tól vásároljon vadászrepülőgépeket. A liberális USA ezekben az években, sőt a háború első két évében is, bárkinek szállított fegyvert, aki ezt megfizette![212] Csak zárójelben jegyzem meg, hogy számára gazdaságilag, mind az I. mind a II. világháború, üzletileg a csúcsra emelkedést jelentette a fegyvergyártások és szállítások miatt. Az I. világháború után ezt még politikailag nem, de a II. világháború befejezése után már hihetetlen mértékben kihasználta![213]

1939 elején a lengyelek javasolták, hogy a két ország hangolja össze az ilyen irányú beszerzéseit és az Egyesült Államoktól vásároljanak 70 – 70 vadászgépet, illetve zuhanóbombázót. Az olaszországi kedvező hírek azonban ezt felülírták. Az USA-ban gyártott vadászgépek az akkori kor színvonalát nem haladták meg, gyakorlatilag ugyanolyan paraméterekkel bírtak, mint az olasz, a német, vagy a többi gépek. A fejlesztést náluk is, mint máshol is, majd a háború indítja be hihetetlen ütemben. Ráadásul az *Re-2000* terveinek egy részét a *„rossz*

[212] Cash and carry! → Fizess és vidd! Később ezt a kölcsönbérleti törvény (Lend-Lease Act) az Egyesült Államokban 1941. március 11-én hozott jogszabály, amely lehetővé tette az USA számára fegyverek és egyéb hadianyagok szállítását szövetségeseinek, elsősorban Nagy-Britanniának és a Szovjetuniónak. Ezzel az USA végképp feladta korábbi, az 1935-ös és 1937-es semlegességi törvényekben rögzített álláspontját. Nevével ellentétben a törvény nem csak kölcsönbérletbe adásra hatalmazta fel az elnököt, hanem lehetővé tette számára azt is, hogy „eladjon, jogcímet átadjon, cseréljen, kölcsönbérletbe adjon, kölcsönözzön, vagy egyéb módon átruházzon” hadi és egyéb felszereléseket minden olyan ország kormányának, amelyeket az elnök fontos partnernek ítél meg az USA védelme szempontjából. A program keretében összesen 50,1 milliárd dollár értékű árut szállítottak le. Ebből 31,4 milliárd Nagy-Britannia, 11,3 milliárd a Szovjetunió, 3,2 milliárd Franciaország és 1,6 milliárd dollár Kína részére történő eladás volt. A 2005-ös vásárlóerő-paritáson számítva mintegy százszoros szorzót alkalmazhatunk, vagyis például a Szovjetunió mai értékben kb. 1100 milliárd USD szállítást kapott. Összehasonlításul: ez az összeg Oroszország félévi nemzeti jövedelme.

[213] Az I. világháború idején az USA az Antant-hatalmakkal szimpatizált, az amerikai közvélemény azonban sokáig idegenkedett attól, hogy beavatkozzanak az európai hatalmak ügyeibe, amelyektől mindeddig távol tartották magukat.
Amikor azonban 1917-ben Németország meghirdette a korlátlan tengeralattjáró háborút Nagy-Britannia ellen, az USA belépett a háborúba. A közvélemény hangulatának megváltozásában jelentős szerepet játszott, hogy egy német tengeralattjáró megtorpedózta az angol Lusitania nevű gőzöst, és a támadásnak több amerikai állampolgár is áldozatul esett. 1918 közepe táján jelentek meg az első amerikai csapatok a franciaországi hadszíntéren. Parancsnokuk John Pershing tábornok volt. Az Antant háborús győzelmében azonban már viszonylag csekély szerepet játszottak. Noha eredetileg Thomas Woodrow Wilson elnök javaslatára jött létre, az USA kimaradt a háborút követően megalakult Népszövetségből (ami az ENSZ elődjének tekinthető), ismét az elszigetelődés politikáját választotta, és kimaradt az európai ügyek rendezéséből.
Bár a II. világháború kezdetére csökkentek valamelyest az USA-ban tapasztalható izolacionista törekvések, először az Egyesült Államok mégsem lépett be a háborúba, de a kölcsönbérleti törvény alapján utánpótlással és hadianyaggal segítette Nagy-Britanniát, Kínát és a Szovjetuniót. Az amerikai közvéleményre drámai hatást gyakorolt azonban a Pearl Harbor elleni váratlan japán támadás és a következő nap 1941. december 9-én az USA hadba lépett a tengelyhatalmak ellen. A háború során a Szovjetunió szenvedte el ugyan a legtöbb áldozatot, ám az Egyesült Államok roppant gazdasági erejének is fontos szerepe volt a szövetségesek győzelmében.
A háborúban meggyengült Nagy-Britannia helyébe Amerika lépett, és az vált a kapitalista világ, vezető hatalmává.

nyelvek szerint” a Severskynél dolgozó olasz mérnökök egy csoportja vitte haza Olaszországba, innen a nagymértékű hasonlatosság a *Seversky* P-35 géppel.[214]

Az, hogy az országunknak a *bledi egyezmények*[215] utáni, nyílt hadseregfejlesztése során szándéka lett volna más nyugati hatalmaktól repülőgépeket vásárolnia nincs bizonyítva. Az is egyértelmű, hogy még az egyezmény aláírása előtt elkezdődött a vadászrepülő fegyvernem korszerű gépekkel való felszerelése. (1935-36)

Szerencsére a mai kutatásoknak egyre több új adat is előkerül, ami tovább árnyalja a korábbi – nem ritkán – nagyon sablonos megállapításokat. Egy ilyenre példa lehet a következő, ami ráadásul még a saját témánkat is kicsit más megvilágításba teszi!

[…] A második világháború előestéjén még virágzott az angol – olasz barátság, a kereskedelmi kapcsolatok a normál mederben folytak. Gianni Caproni gróf 1939 decemberében Lord Hardwickot, az angol hivatalos kereskedelmi küldöttség fejét egy új olasz vadászgép szolgálatba állításáról tájékoztatta:

„Gyorsabb, mint a Hurricane, fordulékonyabb, mint a Spitfire és mindkettőnél jobban emelkedik".

Hatalmas hadiipari megrendelésekről is szó volt, mintegy 1000 gépágyú, 100 db Ca 311 típusú kétmotoros kiképzőgép és 3000 Caproni Ca 313 kétmotoros felderítő és könnyűbombázó, valamint Isotta-Franschini típusú hajómotorok szállításáról.

Ez a lista aztán kiegészült 300 db Re-2000-es vadászgép szállításával. A brit RAF két tapasztalt berepülő pilótát küldött a kereskedelmi misszió tagjaiként. Barnet és Gray pilóták 1939. december 22-én felkeresték a Reggio Emíliában található repülőgépgyárat, ahol elmondták nekik, hogy a Re-2000-essel összehasonlító légiharcot vívattak, olasz és német pilótákkal a gép fedélzetén. Az egymással küzdő két típus a Re-2000-es és a német Bf 109E volt, Guidonia repterén. Mindkét típusban egyaránt ültek olasz és német pilóták. A Reggiane gépe a fordulóharcokból rendre jobban került ki, vagyis rendszeresen be tudott ,,ülni" a német gép mögé és lőhelyzetbe került. A „légigyőzelem” elismerésére fotógéppuska szolgált, ennek tartóbakjai egyébként a fotókon, minden Magyarországra leszállított gép jobb szárnyának felső borításán felismerhetők.

A brit pilótákat lenyűgözte a gép gyakorlatiassága és eleganciája, a jó kilátás előre a gépből a kiguruláskor, ellentétben az angol Hurricanéval és Spitfire-ével. Ennek oka a viszonylag rövid csillagmotor volt. A gép rendkívül jól fordult, a kormányszervek harmonikusan, jól összehangoltan működtek. Kis erőkifejtés kellett a kormányok működtetéséhez.

[214] A típus megalkotásához az amerikai Seversky P-35, a sebességi világrekord megdöntésére épített kísérleti vadászrepülőgép adta az ötletet. Ugyan úgy, mint a Republic P-43 Lancer, és a P-47 Thunderboltî típusaihoz is! Az 1930-as években a Seversky gyárában dolgozó két olasz tervező, Antonio Alessio és Roberto Longhi 1938-as hazatértüket követően a P-35 ihletése alapján megtervezték a Re-2000 repülőgépet.

[215] A bledi egyezményben a kisantant elismerte Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát, Magyarország pedig lemondott a trianoni békeszerződésben elveszített területek erőszakos visszafoglalásáról. Aláírására 1938. augusztus 29-én került sor.

Amit kifogásoltak, a gép motorjának viszonylagosan gyenge teljesítménye. A reptér megközelítésekor a gép fejnehézzé vált, és a fegyverzet tűzerejét is kifogásolták. (A ,,fejnehézség" oka, hogy a P-35-ös mintára készített, hátra bevonható futómű miatt megváltozik a súlypont. Ha teljesen feltöltött géppel száll fel és üresen száll le – üzemanyag lefogyasztva, lőszer elhasználva – akkor a felszállás utáni behúzott futóművel repülve, mintegy 3 órás bevetés után azt érzi a pilóta, hogy leszálláskor, kiengedett futóművel a gép súlypontja az X tengely irányában mintegy 15,5 centivel tolódik előre, a Z tengely irányában 1 cm-t süllyed lefelé. Ezt a pilóta megérzi. Ehhez jön a kibocsátott fékszárnyaknak és magának a futóműnek az előrebuktató hatása a légellenállás miatt. A pilótautasítás szerint ilyenkor a gépet farokra kell trimmelni. Sok fényképen látni is a leszállás után a földön álló gépen, a magassági kormánylapokon a fejnehéz állapotra állított trimmlapokat.) Az összehasonlítás alapjául szolgáló angol gépekben 8-8 szárnygéppuska volt, a Reggianeban csak két motorgéppuska, igaz az 12,7 mm-es nehéz kaliberű.

Végül is egy hónappal később a Reggiane kereskedelmi igazgatója egy 300 darabos géprendelésről szóló megrendelés birtokában volt. Egy gépet szállításhoz szétszerelt állapotban vonatra tettek és a Marseille melletti Istresbe szállították. Itt összeszerelték, és átadták a briteknek, akiknek a saját pilótái átrepülték azt Nagy-Britanniába. Ezek az események természetesen nem kerülték el a német titkosszolgálatok figyelmét. A németek 1940. április-május folyamán figyelmeztetéseket küldtek, hogy nem nézik jó szemmel hadirepülőgépek szállítását ellenségeiknek, hiszen ez időben Németország és Anglia hadban állt. A Duce nem ellenezte a német embargó megtörését, további lépések történtek annak kijátszására. Lord Hardwick 1940. május 5-én arról értesítette az olasz felet, hogy Portugálián keresztül lehetséges a RAF részére a szállítás. Azonban Caproni gróf és Lord Hardwick közötti utolsó üzleti tárgyalások után 26 nappal kitört a háború Olaszország és Nagy-Britannia között […][216]

Egyébként is a repülés terén a két háború között a következőket érdemes figyelembe venni.

Az 1930-as években még erősen tartotta magát az a nézet, hogy az I. világháborús tapasztalatok alapján a manőverező légi harcra kell a gépeket megépíteni. Ez a fordulékonyságot a sebesség elé helyezte, és e feltételek kétfedelű, hagyományosnak mondható gépépítési módszerekkel teljesíthetők voltak. Ezt a felfogást a szovjet, az olasz, az angol, de még a német konstrukciókban is fel lehet ismerni.

Az 1936-os spanyol polgárháború, a németeknek, szovjeteknek és olaszoknak is bizonyította, hogy az előbbi elképzelés már nem járható. A nagysebességű, megfelelő erősségű fegyverzettel bíró vadászgép a nyerő. Ekkor fordulnak egyértelműen az egyfedelű, főleg fémépítésű, nagy motorteljesítményű, géppuskás, gépágyús szerkezetek felé. A szovjetek aztán a japánok elleni mongóliai harcok során ismét kaptak egy *„orrost”* a japánoktól, ez náluk is eldöntötte a következő évek fejlesztési irányát.

[216] Kovács Béla: A MÁVAG Héja vadászrepülőgép konstrukciós előzményei és korszerűsítésének lehetőségei az olasz Reggiane vadászprogram tükrébe. Haditechnika, 2018/1.

A nagysebességű repülőgép számos problémát vetett fel, aerodinamikailag, szilárdságilag, anyagszerkezetileg, hiszen a legkisebb saját tömegekkel kellett elérni a legnagyobb teljesítményeket. Ekkor indul egy konstrukciós *„forradalom*”, amelynek minden számottevő országban lesznek kiváló és ihletett tervezői. A teljesség igénye nélkül, néhányan:

- ✓ Nagy-Britanniában *Sydney Camm*[217] (Hurrican), *Reginald Mitchell*[218] (Spitfire).
- ✓ Németországban *Willi Messerschmitt*[219] (Bf-109, Bf-110), *Kurt Tank*[220] (Focke-Wulf 190).
- ✓ Olaszországban *Roberto Longhi*[221] (Re-2000), *M. C. Macchi*[222] (C.200 és C.202).
- ✓ A Szovjetunióban *Jakovlev*[223] (Jak-1, -3, -7, -9), *Lavocskin*[224] (La-1, -3, -5, -7), *Mikoján*,[225] és *Gurevics*[226] (MíG-1, -3).

[217] Sir Sydney Camm (1893. augusztus 5. - 1966. március 12.) angol repülőmérnök, aki a Hawker cég számos repülőgép-tervezési munkáit végezte. A RAF első, igazán hatásos vadászgépe az általa tervezett Hurrican volt.

[218] Reginald Joseph Mitchell (1895. május 20. - 1937. június 11.) angol repülőmérnök volt, aki a Supermarine Aviation-nél dolgozott. 1920 és 1936 között sok repülőgépet tervezett. Legjobban emlékszünk az ikonikus második világháborús vadászgépére, a Supermarine Spitfirre.

[219] Wilhelm Emil "Willy" Messerschmitt (1898. június 26. - 1978. szeptember 15.) német repülőgép- tervező és gyártó. A kiváló vadászgép, a Messerschmitt Bf - 109 tervezője, megalkotója, amelyet 1934-ben, Walter Rethel együttműködésével terveztek. A Bf 109 a Luftwaffe legfontosabb vadászává vált, amint Németország a II. világháborúban. Sok egyéb harci gépet is tervezett és eljutott egészen a legendás sugárhajtásút vadászig!

[220] Kurt Waldemar Tank (1898. február 24. - június 5.) német repülőmérnök és tesztpilóta volt, aki 1931 és 1945 között a Focke-Wulf tervezési osztályát vezette. Az ő nevéhez köthető, többek között az Fw - 190 vadászrepülőgép, a Ta - 152-es vadászgép és a Fw - 200 Condor repülőgép. A háború után Tank két évtizedig repülőgépeket tervezett külföldön, először Argentínában, majd Indiában, mielőtt 1960-as években visszatér Németországba, hogy tanácsadói legyen a Messerschmitt-Bölkow-Blohm cégnél.

[221] Olasz repülőmérnök, aki huzamos ideig az USA-ban élt és dolgozott. Olaszországba való haztérése előtt a Seversky repülőgépgyár tervezési részlegénél működött. A másik, vele együtt hazatért konstruktőr, Antonio Alessio volt. Mindketten tervezték az Re – 2000 Falco gépet!

[222] Giulio Macchi (1866-1935) olasz repülőmérnök volt, az Anonima Nieuport-Macchi társaság (jelenleg Alenia Aermacchi) alapítója. Macchi a testvéreivel együtt egy kis kocsiépítő műhelyből indult és 1913. május 1-jén alapította az Anonima Nieuport-Macchi társaságot. A vállalat a Nieuport repülőgépeket licenc alapján gyártotta, szerelte, majd 1916-tól elkezdte építeni saját tervezésű gépeit is. Köztük a sikeres Macchi M.5-es vadászokat. Az 1920-as években a vállalat teljesen önállóvá vált, 1924-ben pedig Aeronautica Macchi- nak nevezték át. Macchi ekkor kezdett együttműködni Mario Castoldi tervezővel, és közösen építették az M.39, az M.52, az M.67 és a rekorder MC72 versenygépek híres családját; utóbbi utoljára 1934-ben repült, Macchi halála előtt.

[223] Jakovlev Alekszandr Szergejevics (Moszkva, 1906. április 1. – Moszkva, 1989. augusztus 22.) szovjet–orosz repülőmérnök és repülőgép tervező. A Jakovlev-tervezőiroda vezetőjeként nevéhez fűződnek a második világháború legnagyobb számban gyártott szovjet légcsavaros vadászrepülőgépei. Számos gépet tervezett élete során, a könnyű változatoktól az utasszállítókig, de legfőképpen katona repülőgépeket. 1940–1946 között egyúttal a repülőgépipari népbiztos helyetteseként is tevékenykedett. 1956-tól 1984-ig a nevét viselő Jakovlev Tervezőiroda (OKB–115) főkonstruktőre volt. 1946-tól vezérezredesi rendfokozatot viselt, 1976-tól a Szovjetunió Tudományos Akadémiájának tagja volt. Számos szovjet kitüntetést kapott.

[224]Lavocskin Szemjon Alekszejevics (Szmolenszk, 1900. augusztus 29. – Moszkva, 1960, július 9.) szovjet repülőmérnök, repülőgép-tervező. Az 1930-as években kezdte el a később sikeres sorozattá vált modern vadászrepülőgépek tervezését. A LaGG–3, La–5 és La–7 vadászrepülőgépek fontos szerepet játszottak a II. világháború légi harcaiban. A háború után Lavocskin a sugárhajtású repüléssel kezdett el foglalkozni. Az általa tervezett prototípusok a Szovjetunió első sugárhajtású harci repülőgépei közé tartoztak. Többségük azonban csak prototípus maradt, egyedül a La–15-ből készült kisebb sorozat. Az 1950-es évektől rakéták és robotrepülőgépek fejlesztésével foglalkozott az általa vezetett OKB–301 tervezőiroda, később pedig kozmikus berendezések (pl. űrszondák) tervezésével kezdtek el foglalkozni.

[225] Mikojan Artyom szovjet repülőgéptervező. Kezdetben Polikarpovval is dolgozott, később önálló tervezőirodát kapott. A MíG-1, MíG-3 vadászok tervezője. Az igazi sikereket a sugárhajtású korszak gépei hozták meg számára: MíG-15, -17, -19, -21, -23, -25, -29…

- ✓ Japánban *Jiro Horikoshi*[227] (Mitsubishi A5M, A6M), *Hideo Itokawa*[228] (Nakajima Ki-43 Hayabusa).
- ✓ Az USA-ban *A. Kartveli*[229] (Republic P-47 Tunderbolt), *Edgar Schmud*[230] (North American P-51), *H. Hibbard*,[231] és *C. „Kelly” Johnson*[232] (Lockheed P-38), *L. Grumman*[233] (F4F, F6F), *D. Berlin*[234] (Curtiss P-40), *B. Kelsey*[235] (Bell P-39).
- ✓ A franciáknál *Marcel Bloch*[236] (Bloch-150), vagy *E. Dewoitine*[237] (D-520).

Ezen kívül még számtalan tervezőt és céget lehetne felsorolni.

Akkor hazánkban is történtek saját vadászgép tervezésére és építésére lépések, így jött létre az *„Ezüst nyíl”*[238] (*Weiss Manfréd WM 23*, *Samu Béla*[239] főtervező), amelyből sajnos csak egy prototípus épült meg. A gép sorsát pontosan az előzőekben már leírt probléma pecsételte meg, mégpedig az, hogy a nagysebességű repülésnél a *„csűrőlengés”* gondját nem tud-

[226] Gurevics Mihail Ioszifovics (Rubanscsina, 1893. január 12. – Leningrád, 1976. november 25.) szovjet gépészmérnök, repülőgéptervező, a műszaki tudományok doktora. Artyom Mikojannal hozták létre a Mikojav–Gurevics tervezőirodát (OKB–155), melynek gépei a nevükből alkotott MiG típusjelzést viselik.
[227] Dr. Jiro Horikoshi (1903. június 22. - 1982. január 11.) a második világháborúban számos japán repülőgép tervezője volt, köztük a Mitsubishi A6M Zero vadászé.
[228] Hideo Itokawa (1912. július 20. - 1999. február 21.) a japán rakéták úttörője volt, közismert nevén "Dr. Rocket", és a japán űrfejlesztés atyja. A világháború idején a Nakijama tervezőmérnöke.
[229] Alexander Kartveli (1896. szeptember 9. - 1974. június 20.) grúz származású, befolyásos repülőgépmérnök volt. A sugárhajtású korszakban is jelentős áttörést ért el a katonai repülésben. Úgy tekintik, hogy az egyik legfontosabb és leginnovatívabb repülőgép-tervező az amerikai repülésben.
[230] Edgar O. (Ed) Schmueu (Schmüd) (1899-1985), német származású repülőgép-tervező. Leghíresebb alkotása a P-51 Mustang és később az F-86-as Sabre. Később repülőgép-tanácsadóként dolgozott más légijármű-terveken.
[231] Hall Livingstone Hibbard (1903-1996) repülőmérnök (matematikus-fizikus). A Stechart Aircraft- ban, Kansasban, Wichitában kezdte el a tervezői munkáját, majd később főmérnökként folytatta. 1932-ben csatlakozott a Lockheed tervezőcsapatához, ahol számos gép tervezésében vett részt.
[232] Clarence Leonard "Kelly" Johnson (1910. - 1990.) amerikai repülőgéptervező. A Lockheed egyik legsikeresebb mérnöke. Kiváló aerodinamikus szakértő. Hall Hibbard , aki Johnson Lockheed főnöke is volt, egyszer megjegyezte Ben Richnek : "Az a svéd valóban látja a levegőt." Számos repülőgépet tervezett.
[233] Leroy Randle "Roy" Grumman (1895. - 1982.) amerikai repülőmérnök , tesztpilóta és iparos . 1929-ben alapította a Grumman Aeronautical Engineering Co.-ot , később Grumman Aerospace Corporation néven, és most Northrop Grumman részévé vált.
[234] Donovan Reese Berlin (1898. -1982.) amerikai katonai repülőgép-tervező és repülőgép-ipari ügyvezető volt. A Curtiss P-36 Hawk , a Curtiss P-40 Warhawk és a Fisher P-75 Eagle számos egyéb gép fűződik a nevéhez. Ő tervezett olyan repülőket, amelyek biztonságosak voltak, robusztusak és "a pilóta öröme" is volt.
[235] Benjamin Scovill "Ben" Kelsey (1986. - 1981..) amerikai repülőgép-mérnök. Számos gép kialakításában működött közre.
[236] Marcel Dassault (született Marcel Bloch, 1892. – 1986. egy francia repülőgépgyártó volt. 1928-ban Bloch megalapította a Société des Avions Marcel Bloch repülőgép-társaságot, amely 1930-ban gyártotta első repülőgépét. 1971-ben Dassault megszerzi a Breguet-t, amely a Marcel Dassault-Breguet Aviation (AMD-BA) repülőgépeket gyártotta.
[237] Émile Dewoitine (1892. - 1979.) francia repülő gyáros. 1920-ban alapította saját cégét, de otthon kevés sikert aratott, Svájcba ment, ahol a Dewoitine D.27 vadászgépet átvették az aktív szolgálathoz. 1940-ben a Dewoitine D.520 Franciaország legjobb harci repülőgépének bizonyult. A háború alatt kollaborációval vádolták, ezért Svájcban élt.
[238] A WM–23 Ezüst Nyíl a Weiss Manfréd-repülőgépgyár által gyártott magyar tervezésű alsószárnyas, zártkabinos, bevonható futóműves, együléses vadászrepülőgép. A gépet Samu Béla és tervezőcsoportja tervezte. A tervezés 1939 nyarán kezdődött. Motorjául az akkor a Weiss Manfréd gyárban a francia Gnome-Rhône 14Kfrs Mistral Major kétkoszorús csillagmotor licenc-változatát, a WM–K–14B-t szánták. Összesen egy prototípus épült, ez a gép 1942-ben egy tesztrepülésen bekövetkezett baleset során megsemmisült.
[239] Samu Béla repülőmérnök. Számos gép tervezésében vett részt. Repülőgépelemek címen egyetemi jegyzete jelent meg 1951-ben.

ták megoldani, ez okozta a gép berepüléskori pusztulását. *Varga László*[240] többféle, katonai gyakorló és kiképző gép tervét dolgozta ki azokban az években. *Jendrassik György*[241] pedig – aki a diesel motorok nagy szakértője volt – korát előzve, repülőgép hajtására alkalmas gázturbinát fejlesztett ki, 1000 LE teljesítménnyel!

A gépek általában – még, ha a tervezői indulások sok esetben is egyéni, vagy csak céges elképzelések voltak – később az országuk repülésügyi, hadügyi kérdésévé váltak. Ennek megfelelően titkolták a fejlesztéseket, csakúgy, mint manapság.

Már az I. világháborút előző katonai–politikai szövetségi rendszerek, meg is határozták, hogy ki mihez férhet hozzá. Főleg igaz lett ez Trianon után hazánkra, de a németekre is. Általános elvként kimondható, hogy a hadfelszerelések, így a repülőeszközök is katonai szövetségen belül értékesítődtek, azzal a kitétellel, hogy a partnerek a legkorszerűbb technikát soha sem kaphatták meg. Így van ez napjainkban is!

Ebből eredően aztán maradt a szövetségi rendszereken belüli egyezkedés, így kapott angol gyártású gépeket Belgium, Hollandia, Jugoszlávia, Románia. Hollandia. Jugoszlávia és Románia saját típusokat is alkalmazott. Csehszlovákia nagyobb részben saját, részben pedig szovjet gépekkel fejlesztette légierejét.

Az USA ekkor még alig foglalkozott ezzel a kérdéssel, ők csak akkor kapcsoltak rá, amikor ez már komoly üzleti érdekük lett 1939 után, illetve, amikor a japánok megtámadták őket. A németek és az olaszok voltak velünk *„egy csapatban”* tőlük lehetett a beszerzéseket megejteni. A német repülőtechnika magasabb színvonalú volt, mint a világ bármely részén, de a kezdetekben a repülőgépgyártásuk nem tartott lépést a saját igényeikkel sem, ezért eladásra nem igazán gondolhattak. Az olaszok lépéshátrányban voltak, vagy a gép volt jó és a motor csapnivaló, vagy fordítva, de ők legalább adták, amijük volt.

Magyarország viszonya a Szovjetunióval kapcsolatosan mindig olyan volt ezekben az időszakokban, hogy az onnan való gépbeszerzés elképzelhetetlen. Egyébként a szovjet repülőipar is erős lépéshátrányban volt ez időszakban, nem lett volna célszerű tőlük vásárolni, gyakorla-

---

[240] Varga László (1904 – ?) gépészmérnök, repülőgép-tervező. A Budapesti Műegyetemen elvégzését követően a Székesfehérvári Központi Repülőgép-javító üzem repülőgép-tervezője, üzemmérnöke lett. Tervező munkája mellett az üzem területén aerodinamikai és repülőszerkezeti kísérleteket végzett.
1938-ban a Műegyetemen létesült Aerotechnikai Intézet vezetője, tanári címmel. Az intézetben a nagy sebességű repülőgépek rezgésmentességének vizsgálatával foglalkozott. 1939 közepén az Aerodinamikai Tanszék mellett létrehozták az Aerotechnikai Intézetet, amely az egész magyar. repülés ügyére jelentős hatással volt. A Légügyi Hivatal mérnökeként az intézet vezetője lett. Amikor az intézetet 1943 tavaszán Ferihegyre költöztették, rögtön elkezdték egy Repülőgépek Tanszék szervezését, melynek első vezetője lett. Varga 1947-ben nyugatra távozott, s a tanszék vezetését dr. Rácz Elemér vette át. Az Avis, a Káplár, és az RMI-1 romboló (felderítő) gép tervezője.

[241] Jendrassik György (Budapest, 1898. május 13. – London, 1954. február 8.) Széchenyi-díjas (1990-ben posztumusz) magyar gépészmérnök. A dízelmotorok és gázturbinák fejlesztése terén ért el kimagasló eredményeket. Dízelmotorjaival a Ganz gyár, világhírű, a Föld sok pontjára exportált motorvonatokat, mozdonyokat szállított.
1937-ben elkezdte a gázturbina-kísérleteket, melyet 1938 végére siker koronázott, megszületett a világ első önálló tüzelőtérrel rendelkező kis gázturbinája, 100 LE-s teljesítménnyel és 21,2%-os gazdasági hatásfokkal. Az 1939-40-es években elkészítette a Cs–1 jelű, 1000 LE-re tervezett repülőgép-gázturbinát!

tilag ők sem tudták magukat ellátni korszerű gépekkel. Ez majd csak a háborújuk második évére éri utol magát, akkor is erős USA és brit beszállításokkal.[242]

Hazánkban az első világháború éveiben jelentős és világszínvonalú repülőgép, repülőgépmotor gyártás folyt. *Magyar Repülőgépgyár Rt*[243] (*MARE*), Budapest és Albertfalva, *Wittmann Viktor*[244] mérnök irányításával. Ez később *az UFAG* az *Ungarische Flugzeugfabrik AG* nevet is használta. A *Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár*[245] Aszódon működött. Itt dolgozott többek között a neves tervező, *Melczer Tibor*[246] mérnök is. A *Magyar Általános*

[242] Az USA 18 735 repülőgépet szállított, de szállítottak a britek is! Összesen 14 533 darab épült a Hurrican vadászgép különféle változataiból a gyártás 1944-es leállításáig. A legyártott brit gépekből a kölcsönbérleti törvény keretében több mint 3 000 darabot átadtak a Szovjetuniónak!

[243] A Magyar Léghajó és Repülőgép Rt.–ben, más nevén a Magyar Repülőgépgyár Rt.-ben már 1913-ban Lohner-féle nyílrepülőgépeket készítettek. A gyárat az első világháború kitörése után Albertfalvára költöztették. A gyár németül UFAG (Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft). Kezdetben a gyár 80 munkással dolgozott, ez a szám 1917 elején 1 200-ra emelkedett, majd 1918 végén elérte az 1 700 főt.

[244] Wittmann Viktor (Szolnok, 1889. július 23. – Bécs, 1915. május 9.) magyar gépészmérnök, pilóta.. Az 1913-ban megalakult Magyar Repülőgépgyár Rt. főmérnöke és berepülő pilótája lett. A vállalat 1915-ben Albertfalvára költözött, ahol UFAG (Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesselschaft) néven, a háború végére a monarchia legnagyobb repülőgépgyára lett. Bár a Magyar Repülőgépgyár Rt. katonai gépeket épített, Wittmannt kezdettől fogva izgatta a repülőgép polgári célú hasznosítása is. Az Aviatika című szaklapban megjelent cikksorozata bizonyítja, hogy már 1911-ben felismerte, a repülőgép katonai felhasználása mellett, forradalmi változásokat hozhat a közlekedésben is. Éppen ezért tervbe vette, hogy napi feladatai elvégzése mellett, hozzákezd egy utasszállító gép tervezésének. Az első világháború kitörése azonban megakadályozta Wittmannt elképzelési megvalósításában. A Magyar Repülőgépgyár Rt. műszaki igazgatójaként, minden idejét a katonai repülőgépek építése és berepülése kötötte le. Az elkészült gépeket ugyancsak ő adta át az osztrák-magyar légierő képviselőinek. 1915. május 7-én, pénteken a gyár egyik szerelőjével Bécsbe repült, hogy két nap múlva átadják a gépet a katonai átvevő bizottságnak. Vasárnap, egy másik pilóta társaságában újra felszállt, azonban a bemutató gyakorlatok közben mintegy 30-40 méter magasságból a gép lezuhant és orral a repülőtér talajába fúródott. Bár utasa szinte sérülés nélkül mászott ki a roncsok közül, Wittmann a katasztrófában életét veszítette.

[245] A Lloyd Repülőgép- és Motorgyár 1913-ban alakult meg az egykori Aszódi Magyar Királyi Javító Intézet épületének karosszéria és asztalos üzemében. A repülőgépgyártást 1914-ben kezdték meg, a vállalkozásba közben belépett Deutsches Flugzeug Werke (D.F.W.) cég tíz DFW B I típusú félkész állapotú repülőgépeivel abból a célból, hogy annak szerelését, gyártását az újonnan alakult gyárban gyorsabban elsajátíthassák. A D.F.W. egyúttal elküldte az újonnan alakult üzem igazgatónak Bier Henrik pilótát is. Az új üzem irányításával magyar mérnököket bíztak meg: főmérnöke Melczer Tibor, tervezőmérnökei Szalay Ferenc és Tóbiás Béla lettek. A gyár mérnökei már az első mintaként elküldött DFW gépek összeszerelésénél tapasztalták, hogy a gépek rendkívül komplikált szerkezetűek, ezért - a görbe ívben hátrahajló szárnyak miatt "Repülő banán"-nak is becézett - típus szárnyformáját átdolgozták egyenes vonalú, hátrafelé nyilazott szerkezetűre. A háború során számos típust gyártottak, köztük a híres Berg vadászgépet is. Magyarországon, 1920 nyarán a Trianoni békeszerződés értelmében életbe lépett - a repülőgépgyártást, és a katonai repülést érintő - teljes tilalom eredményeként,1921-ben az aszódi gyár is lerombolásra került, és ezzel egy időben a Szövetséges Ellenőrző Bizottság által a Magyarországon található repülőgépek és azok motorjai valamint dokumentációi is elszállításra, vagy megsemmisítésre kerültek.

[246] Melczer Tibor (Békéscsaba, 1879. május 5. – Budapest, 1936. július 2.) magyar gépészmérnök, repülőgép szerkesztő, egyetemi tanár. Tanulmányai során a bécsi műszaki főiskolán üzemmérnöki diplomát, 1900-ban a Műszaki Egyetemen gépészmérnöki oklevelet szerzett. Budapesten Czakó Adolf, majd Bánki Donát tanársegédje, később adjunktusa. Fischamendben a repülőkísérleti állomáson dolgozott, ahol megtanulta a repülőgépek számításának elméletét és építésének gyakorlatát. 1909-ben bekapcsolódott Bánki Donát repülőgép-stabilizátor kísérleteibe. Az 1. világháborúban, Bécsben teljesített szolgálatot. Hazatérve újra tanársegéd. 1914-ben a Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár Rt. főmérnöke. A német tervezésű, de az Rt.-ben gyártott DFW B I típusú kétszárnyú kétüléses repülőgépet áttervezte, lényegesen egyszerűbbé tette. A gép 1914-ben Aspernben rendezett versenyen, minden osztrák típusnál magasabbra, 6170 méterre emelkedett fel, és három világrekordot ért el. Az eredmény, nagy sorozatgyártású megrendelés. A fejlesztés igényelte a tervezőiroda megalakítását. 1918-ig 18 különféle repülőgép-típust terveztek, legtöbbjük sorozatgyártásra került. A Lloyd-felderítők az első világháború elején a legjobb típusoknak számítottak. Szabadalma alapján réteges falemez borítású, nagy szilárdságú szárnyszerkezettel (úttörő jelentőségű) is terveztek gépeket, sőt néhány hárommotoros óriás repülőgépet is terveztek építeni. 1919-ben megszervezte a Magyarországi Tanácsköztársaság polgári légügyi hivatalát. Az aszódi üzemet, a trianoni békeszerződés rendelkezése szerint 1922-ben lerombolták. Meghívott előadó lett a Műegyetemen,

Gépgyár[247] (*MÁG*) a Daimler repülőgépmotorok gyártását végezte, de később repülőgépeket is épített. A három gyár 1914-18 között 1 576 repülőgépet gyártott és hozzávetőleg még 870 darab motort is.

A trianoni döntések nyomán az addigi jól működő repülőgépgyártás, tervezés és fejlesztés, ezzel együtt a repülésügy is, évtizedeken át halódott. A cégeink, bár voltak tervek, elképzelések, nem igazán tudták ezeket megvalósítani pénz, fejlesztési támogatás hiányában.

A magyar légierő, amikor a beszerzésekről döntött mindig mérlegelte azt, hogy a pénzügyi keretekhez a lehető legkorszerűbb gépeket szerezze be, de ezeket a döntéseket az európai politikai rendszer alapjaiban határozta meg. A beszerzéssel együtt mindig keresték a gyártás hazai lehetőségét is, ha ez egészben nem volt lehetséges, akkor a fontosabb részegységére próbáltak meg egyezségre jutni. Mindez a hazai ipar előnyére történt. Itt azonban nem szabad megfeledkezni arról, hogy az országunk mit örökölt akkor: a *„nagy háború”* négy évének súlyos anyagi, személyi, erkölcsi veszteségei, a kitört forradalmak és azok következményei, a román hadsereg gyakorlatilag lerabolta az országot! Ezután jött a trianoni katasztrófa és annak következményei, a ránk is kirótt jóvátétel, majd a pénzügyi infláció. Az ország akkor is nagyon súlyos éveket élt át és nem igazán volt pénz nagyszabású fejlesztésekre.

Az olaszok, amikor tőlük bevásároltunk, nemcsak gépeket adtak, hanem hitelt és barterezési lehetőséget is! Akkor a *Fiat CR.32* kétfedelű gép, majd az utóda, az erősebb *Fiat CR.42* – szintén kétfedelű gép – voltak náluk a sorozatban gyártott vadászgépek. Ezek manőverező légi harcra készültek, és később pontosan ezért a kisebb sebesség, valamint a gyenge fegyverzet miatt korszerűtlenné váltak. Viszont repülési tulajdonságaik miatt sokáig a pilóták kedvencei voltak.

1936-ban a spanyol polgárháborúban a *Fiat CR.32* még *„ász”* volt. Ekkor és itt próbálta ki Németország a *Messerschmitt Bf-109* B és C változatait, amelyek szintén fölénybe kerültek a köztársasági légierő szovjet, amerikai gépparkjával szemben. Amikor hazánk 1935-36-ban a CR.32 szériát megvásárolta, a jó döntést hozta meg. Ezek a gépek eredményesen szerepeltek az 1939-es magyar–szlovák konfliktus idején, Kárpátalján, ahol veszteség nélkül nagyszámú *Avia B-534s* vadászgépet (ez paramétereiben jobb volt, mint a *CR.32*-es) és *Letov S-328* felderítőt lőttek le. Később, amikor már látszott, hogy a gépek teljesítménye kezd elmaradni a többi országétól, a fejlesztett változatra tértek át, ez volt a *Fiat CR.42*. Hazánk a típus első külföldi üzemeltetője volt. (1939. februárban 10 db, majd szeptemberben 50 db volt a beszerzés). Később az elhasználódás, illetve Romániával élesedő helyzet miatt 1939. novemberben még 50 db CR.42-es beszerzése történt meg. 1940 közepéig újabb 40 ilyen vadászgépet szállítottak le az olaszok. Ezzel egy időben, még 1939. decemberben megkezdődött az átfegyverzéshez szükséges *Reggiane Re 2000 Falco I.* megrendelése.

1932-től műegyetemi rendkívüli tanár. Előadásait jegyzetbe foglalták, és ez lett hosszú időn át a repülőgéptervezés első magyar nyelvű szakkönyve.

[247] A Magyar Általános Gépgyár történetének kezdetei a 19. század végére nyúlnak vissza. Podvinecz Dániel és Heisler Vilmos ugyanis 1880-ban alapította meg a vasúti gépgyártás és malomipar érdekeltségi köréhez tartozó Budapesti Malomgépészet- és Gépgyár, Podvinecz és Heisler nevű vállalatát, amelyből később a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) alakult. A gyár fennállásának évei alatt 2000 személyautót, 150 teherautót és autóbuszt, 800 repülőgépmotort, 260 repülőgépet és több mint 1000 automobil-motort gyártott le.

1940 év vége - 1941 eleje körül kiéleződtek a légierőn belüli személyi ellentétek, december 24-én *Háry László*[248] ezredes légierő-parancsnok leköszönt posztjáról. A szolnoki repülőktől történő búcsúzásakor erről a következőket mondta:

„[…] nem azért megyek el, mert „gorombább a helyzet”, hanem azért mert személyesen megkértem a kormányzót, hogy több és modernebb repülőgépeket adjon, ezért összeütközésbe kerültem vele, ezért megyek. ”[249]

A későbbi események részben Háryt igazolták!

A Szovjetunió megtámadása után, 1941-ben, még mindkét olasz típus szerepel a harctéren és nem is eredménytelenül. Ennek egyértelmű okai, hogy a németek alapvető légi fölényt alakítottak ki a háború elején, a szovjet légierőt – főleg a határ mentén – gyakorlatilag elpusztították az első háborús hetekben, a szovjet vadászerők még az akkor már korszerűtlen *Polikarpov*[250] *I-15, I-15bisz, I-153, I-16* típusokkal repültek és csak nyomokban volt még jelen a *Míg-1*, az *LaGG-1, Jak-1*, a jóval korszerűbb típusok. A szovjet pilóták kiképzettségi szintje is alacsonyabb volt a mieinkénél. Hazánk vadászrepülői jól képzett, gyakorlott pilóták ekkor. Rájuk a szovjet fronton ekkor a földi légvédelem az, amely a nagyobb veszélyt jelenti.

A kétfedelű vadászaink nem vallottak szégyent, de már látszott, hogy az események felgyorsultak és a továbbiakhoz ezek már kevesek lesznek. Ekkor került sorra a Reggiane Re-2000 típus beszerzésére. Ez a gép 1938-ra készült el és nagy hasonlóságot mutatott külalakban az amerikai *Seversky* P-35[251] típussal. A gépet hazánk mellett Svédország is megvásárolta. Ez a gép még mindig a manőverező légi harcra épült! Hazánkba az olasz gyártásból 70 db került. Az első gépek 1940. májusban érkeztek meg.

---

[248] Vitéz Háry László (Gyömöre, 1890. augusztus 11.– Kistarcsa, 1953. február 13.) repülő vezérőrnagy, az önálló magyar légierő első parancsnoka. Az első világháború során, több fegyvernemet megjárva, 1915-ben már tábori pilóta, a 4. repülőszázadhoz került, majd a 42. vadászrepülő-század parancsnoka lett. Mint vadászrepülő és századparancsnok legendás hírnévre tett szert. 1918. június 22-éig több mint 300, ellenséges terület feletti repülést hajtott végre és nyolcvan légi harcban vett részt. Ezt követően egy szerencsétlenül végződött felszállás közben súlyos sérüléseket szenvedett. Megkapta az egyik legmagasabb hadi kitüntetés, a Lipót-rend Lovagkeresztje hadiékítményes, kardos változatát. 1922-ben parancsnoksága alatt Szegeden megkezdő-dött a pilóta-képzés, amit 1924-től kiegészített a Kenese Waldemár alezredes által irányított szombathelyi Repülőgép-vezető Iskola.1930-ban, mint őrnagy légügyi felügyelő. 1938.11.01.-1940.12.24. között ezredesként az önálló magyar Honvéd Légierők első parancsnoka.

[249] Gy. Fekete István: A katonai repülés hetven éve, Szolnokon (1938-2008)

[250] Polikarpov Nyikolaj Nyikolajevics (Orjol, 1892. július 8. – 1944. július 30.) szovjet–orosz repülőgép-tervező. Az 1910-es évektől több jelentős orosz, majd szovjet repülőgép tervezésében részt vett. Az 1930-as években a szovjet vadászrepülőgép-fejlesztés központi alakja. Számtalan gépet tervezett, közte az U-2, nálunk Po-2 néven ismertet. Legismertebb alkotásai az I–15 és I–16 vadászrepülőgépek, a Po-2 gép, amelyből több tízezret gyártottak.

[251] Ez a gép a maga korában szintén nagyon jó volt. Küzdött gondokkal – mint minden vadászgép – de ezeket sorra megoldották. Belőle fejlődött ki a későbbi P-43 Lancer, majd pedig a P-47 Thunderbolt is, ami igazán kiváló gép lett. A Seversky Aircraft Co. 19139-ben átalakult és így jött létre a Republic Aviation Co. A Lancer és a Thunderbolt már ezen a néven szerepel, de a tervezők azonosak!

1941. márciusban kezdődtek el a tárgyalások a németekkel, hogy hazánk is hozzájusson a Messerschmitt Bf-109 F, legkorszerűbb és ténylegesen fölényben levő gépekhez. Ennek fejében 1941. április 14-én vállaltuk, hogy gyártani fogjuk a Bf-109F típust, havi 50 db mennyiségben és az Me-210-es rombolóból szintén havi 50 db-ot. E mellett a DB 601 E motorból havi 200 db-ot, majd ezt felváltva a DB 605-ből is. Egyes fődarabokat – a felszerszámozás nehézségei miatt – például a motorokhoz (kovácsolt főtengely) a német fél szállította be. A gyártásokban az elosztást a német-magyar felek között a következőkben határozták meg: Bf-109F vadászgép 1,5:1, az Me-210-nél 1:1.

Az a megállapítás tehát (180. oldal), hogy

„A németek ugyan folyton ígérgették, hogy küldenek majd Messerschmitt Bf-109-es vadászgépeket, de ezek sohasem érkeztek meg.”

ilyen formában nem igaz, mert ezekhez hozzájutott a magyar honvédség, részben német, részben saját gyártásból. 1941 őszén, ha lassan is elkezdődött a magyar vadászpilóták átképzése Messerschmitt *Bf-109 F–4B* típusra (1/1. vadászszázad) a doni front közelében levő repülőtéren

A háború előtti időszakban is folytak repülőgép tervezések, gyártások hazánkban, amint arra már utaltunk. Először rejtett formákban, majd később egyre nyíltabban. A háborút megelőző évtizedben a legnagyobb ilyen jellegű munkát a *Weiss-Manfréd Rt* (WM) végezte. Itt tervezés, fejlesztés, prototípusok gyártása is történt. Itt készült többek között a *WM 17, WM 18* vadászgép, a *WM 20* gyakorlógép, a *WM 21 Sólyom* közelfelderítő, de a *WM 23 „Ezüst nyíl”* nevű vadász is. Mindezek mellett a *MÁVAG* és a *Győri Vagongyár* is felkészült a repülőgépek gyártására. A Sólyomból, együtt a három cég, több mint 100 gépet épített.

A háború kiteljesedésével aztán inkább a német gépek gyártásának kooperációja valósult meg. A németekkel együttműködve ismét lett hathatós repülőgépgyártásunk. MÁVAG áttervezéssel és fejlesztéssel elindult az Re-2000 Héja hazai változatának sorozatgyártása is.

A gépből összesen 203 épült hazánkban. Győrben, kezdetben a *Focke-Wulf Fw 58 (Weihe),* kétmotoros gyakorlóbombázóból 52 épült meg. A *Messerschmitt Bf-109 F,* majd a G típusokból Győrben 609 készült, amelyből 240 a magyar légierőhöz került! A *Messerschmitt Me-210* gépeket Horthy-ligeten (*Dunai Repülőgépgyár Rt*) gyártották, összesen mintegy 270-et, amelyből a hazai légierő 170-et tarthatott meg. Kooperációs gyártásban a *Ju-52* szállítógépekhez is készültek alkatrészek hazánkban.

Még az alapvetően vitorlázógépek gyártására berendezkedett Rubik féle *Aero Ever Kft* [252] (Esztergom) is teljesített hadi megrendeléseket.

[252] 1932-ben alapította meg több próbálkozás után Madaras Aurél Mitter Lajos asztalossal – aki repülőgépek javításával és 1936-tól építésével is foglalkozott – a MOVERO Sportrepülők Esztergomi Szakosztályát, amelynek a magyar Aero Club anyagi támogatást nyújtott. Az intézményhez 1936-ban került idősebb Rubik Ernő megbízott műhelyvezetőként, akinek ekkor már számos megtervezett és megépített repülőgépe volt. Az esztergomi műhelyben, a kezdetekben is számos gép épült. 1938-ban a vállalat kft-vé alakult, Severlay Zoltán buda-

180. oldal

Vadászgépgyártási és beszerzési lehetőségek

„[…] A németek ugyan folyton ígérgették, hogy küldenek majd Messerschmitt Bf-109-es vadászgépeket, de ezek sohasem érkeztek meg. […]”

Számomra természetes, hogy a háború első szakaszában a németek maguknak igyekeztek megtartani a *„győztes”* fegyvereket. (Ez a Varsói Szerződés korszakában is így volt és így van, ez mondjuk az amerikaiaknál ma is. A szövetséges kaphat fegyvert, de a legkorszerűbb, leghatékonyabb a kibocsátó országnál marad.)

Számunkra ezért az olasz reláció volt az elérhető, mivel az olaszok saját magukat látták el vadászrepülőkkel és bombázókkal is, a mieink ezért az olasz repülőtechnikát átvették. Ők gyártottak is, szállítani is tudtak, de hitelt is biztosítottak!

A háború legelején az olasz repülőtechnika még megállta a helyét, nem volt égetően szüksége hazánknak, hogy a németek korszerűbb repülőgépeket adjanak át, bár erre részünkről mindig is megvolt az igény. Ezt a német fél soha sem tudta az elvárt mértékben teljesíteni!

1939-ben még a *Fiat CR.32*-es vadászok is kiválóan helytállnak az ellenséggel szemben.

1941-ben, a gyorshadtest kötelékében, a szovjet háború első évében, a *Fiat CR.42*-esekkel repülők is sikeresek, de már látszik, hogy a kétfedelű vadászkorszakot le kell zárni, a manőverezés helyett a sebesség és a fegyverzet a fő fejlesztési irány.

1942-ben az *Re-2000* típus is helytáll, bár még ez is a fordulóharc koncepciójára készült gép.

A németek a légi fölényt a keleti fronton egy kettőre kiharcolták, de eljön majd az a pillanat, amikor a német légierő a többfrontos harcokban (Anglia, Észak-Afrika, Szovjetunió) annyira kiterhelődik, hogy már igencsak jól jönnek a szövetséges pilóták. E mellett ekkor már nagyszámban jelennek meg a szovjet légierő kötelékében a *Jak-1*,[253] *LaGG-3*,[254] *MiG-3*[255]

---

pesti műszaki kereskedő 14 000 pengő törzstőkéjével. Az 1938-ban alakult Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap megrendelései jelentősen hozzájárultak az Aero Ever fejlődéséhez. 1948-ban az esztergomi AERO EVER-t is államosították.

[253] A Jak–1 a Jakovlev-tervezőirodában kifejlesztett egymotoros, együléses (oktató változatoknál kétüléses), alsószárnyas, behúzható futóműves, vegyes építésű vadász- és vadászbombázó repülőgép. A prototípus típusjelzése I–26 volt. A Jakovlev-vadászgépek a második világháború során a Szovjetunió által legszélesebb körben alkalmazott repülőgépcsalád volt. A Jak család összes típusváltozatából közel 37 000 db-ot, a Jak–1-ből 8700 db-ot gyártottak.

[254] A LaGG–3 a repülőgép a LaGG–1 továbbfejlesztett változataként a Szovjet Légierő egyik legkorszerűbb vadászgépe volt az 1941. évi német támadás idején.

[255] A MiG–3 repülőgépet a MiG–1 vadászgépből fejlesztette az 1. számú repülőgépgyár tervezőirodája, hogy kiküszöböljék a MiG–1 fejlesztése és használata alatt észlelt problémákat. 1940. december 20-a után az 1. számú repülőgépgyárban a MiG–1 helyett már ezt a gépet szerelték össze, és 1941-ig nagy sorozatban gyártották. Ekkor a gyárat az Il–2 csatarepülőgépek gyártására állították át. 1941. június 22-én a Barbarossa hadművelet megindu-

vadászok, melyek saját gyártásúak, de özönlik nyugatról is haditechnika (USA, Anglia), főleg a *P-39 Airacobra,*[256] *Hurrican*[257] vadászgépek és egyéb gépek, bombázók. Ezt aztán a szovjetek majd jó sokáig tagadják, illetve lekicsinylőnek tartják, pedig ez akkor a létüket biztosítja és a szállított mennyiség is igen tekintélyes![258]

1942 végén a Don menti földi harcokban a 2. magyar hadsereg jelentős veszteségeket szenvedett. A harcokhoz nagymértékű légi támogatást igényeltek, de erre, az akkor ott levő repülőerőink – létszámuk, típusaik miatt – nem voltak képesek. A németeknek volt erre megoldásuk már akkor is – a *Ju-87*[259] zuhanóbombázó – amely viszont sebessége miatt maga is erős vadászvédelemre szorult és a csöves légvédelemnek is alaposan ki volt szolgáltatva. A földi támogató légierőre vonatkozóan, az ezt megelőző időben már, néhány vezérkari tiszt felhívta a figyelmet:

„[…] Ott lesz a légierők harcának is súlya, ahol a földi harcok súlya van […]”

lásakor 981 gép volt szolgálatban a szovjet légierőnél, a szovjet légvédelemnél és a szovjet haditengerészeti légierőnél. A MiG–3-at békeidőben is nehéz volt repülni, de sokkal nehezebb volt bevetések alatt. A gépet eredetileg magassági bevetésekre tervezték, de a keleti fronton a harcok legtöbbször kis magasságban zajlottak, ahol nemcsak a német Bf 109, hanem a legtöbb egykori szovjet vadászgép is jobbnak bizonyult nála. Vadászbombázóként is erőltették bevetését 1941 őszén, de erre ugyanúgy nem volt alkalmas. Később a túlélő példányokat a légvédelemhez csoportosították.

[256] A P–39 Airacobra az amerikai Bell repülőgépgyár második világháborús vadászrepülőgépe volt. A szövetséges légierő kötelékében egyaránt bevetették az észak-afrikai, távol-keleti és keleti frontokon is. A megépült 9 588 darabból 5 134-et a Szovjetuniónak szállítottak a kölcsönbérleti törvény alapján. A szovjet pilóták kitűnően alkalmazták a kis és közepes magasságon vívott légi harcokhoz, nagy magasságon viszont a gép gyenge teljesítményt nyújtott. Előnye volt viszont még, hogy a beépített 37-mm-es gépágyúval és a szárny alá felszerelhető bombával a német nehéz harckocsikat is sikerrel támadhatta.

[257] A Hurricane a britek alapvető egymotoros, együléses vadászrepülőgépe volt, melyet a Hawker Aircraft Limited repülőgépgyár fejlesztett ki és gyártott a második világháború utolsó előtti évéig. Összesen 14 533 darab épült a gyártás 1944-es leállításáig, melyből 1 200 db-ot repülőgéphordozó-fedélzeti üzemre felkészített Sea Hurricane-nek építettek. Kanadában 1 400 db-ot gyártottak saját légierejük részére, valamint Belgiumban és Jugoszláviában is építettek kis mennyiségben ilyen típusú repülőgépeket. A legyártott brit gépekből a kölcsönbérleti törvény keretében több mint 3 000 darabot átadtak a Szovjetuniónak. A Vörös Hadsereg légiereje bevetette többek között Magyarország felett is. A típus megfordult valamennyi hadszíntéren a második világháború alatt.

[258] A kölcsönbérleti törvény (Lend-Lease Act) az Egyesült Államokban 1941. március 11-én hozott jogszabály, amely lehetővé tette az USA számára fegyverek és egyéb hadianyagok szállítását szövetségeseinek, elsősorban Nagy-Britanniának és a Szovjetuniónak. Ezzel az USA végképp feladta korábbi, az 1935-ös és 1937-es semlegességi törvényekben rögzített álláspontját. Nevével ellentétben a törvény nem csak kölcsönbérletbe adásra hatalmazta fel az elnököt, hanem lehetővé tette számára azt is, hogy „eladjon, jogcímet átadjon, cseréljen, kölcsönbérletbe adjon, kölcsönözzön, vagy egyéb módon átruházzon” hadi és egyéb felszereléseket minden olyan ország kormányának, amelyeket az elnök fontos partnernek ítél meg az USA védelme szempontjából.
A program keretében összesen 50,1 milliárd dollár értékű árut szállítottak le. Ebből 31,4 milliárd Nagy-Britannia, 11,3 milliárd a Szovjetunió, 3,2 milliárd Franciaország és 1,6 milliárd dollár Kína részére történő eladás volt. A 2005-ös vásárlóerő-paritáson számítva mintegy százszoros szorzót alkalmazhatunk, vagyis például a Szovjetunió mai értékben kb. 1100 milliárd USD szállítást kapott. Összehasonlításul: ez az összeg Oroszország félévi nemzeti jövedelme.

[259] A Junkers Ju 87 vagy Stuka (Sturzkampfflugzeug, azaz zuhanóbombázó) kétszemélyes, (pilóta és rádiós lövész) német taktikai bombázó repülőgép volt. Több változatban épült. Becslések szerint 6 500 db Ju 87 készült az összes változatból 1936 és 1944 augusztusa között. Sebessége miatt vadászvédelemre szorult. A magyar „zubo” alakulatok is repülték ezt a típust.

Ez Tóth Elemértől[260] származik, egy 1938-as tanulmányából. Ebben már a spanyol polgárháború tapasztalata benne van, csak még a tervezők és repülőgépgyártók nem tudják, hogy egy csatarepülőgép koncepciójában, alapjaiban eltér az eddig használatos vadász-, felderítő-, és bombázógépektől. Később ezt majd minden jelentős hadviselő fél kifejleszti és alkalmazza is a gyalogság, páncélosok, ellátó oszlopok támadására. Alacsonyan repülő, jól védett-páncélozott, erős fegyverzetű (nagy kaliberű gépágyúk, később rakéták, bombák kombinált hordozására alkalmas gépek), amely ráadásul az alacsonytámadások után még védekezhet is a siker reményében. Ez a szovjeteknél az *Il-2*,[261] a németeknél kevéssé a *Ju-87D5*, inkább a *FW-190*[262] csataváltozata, vagy a *Henschel He-129*, az angoloknál a *Typhoon*,[263] az amerikaiaknál a *P-38 L, -LO*,[264] vagy a *P-47 D*[265] ilyen változata. Ezek közül már jó néhány a vadászbombázó kritériumait is kielégíti. De 1942-ben itt még nem tartunk!

1942. októberben kezdik meg az első magyar vadászegységek átképzését a korszerű Messerschmitt *Bf-109F–4B*[266] típusra.[267] Kétségtelen, hogy mi lettünk az utolsók, a tengelyha-

[260] Tóth Elemér repülő alezredes (1941) (1897. ‚3. 18.-?) Katonai szolgálat kezdete: 1915. 08. 18.

[261] Az Il–2 Sturmovik a második világháborúban, majd az azt követő években használt szovjet csatarepülőgép, amelyet a Szergej Iljusin (OKB) vezetése alatt álló Központi Tervezőirodában (CKB) fejlesztettek ki az 1930-as évek második felében. Első prototípusa BS–2 típusjellel, 1939. október 2-án emelkedett először a levegőbe. Továbbfejlesztett változata az 1944-ben megjelent Il–10. 36 183 darab készült belőle.

[262] A Focke-Wulf gyártmányú Fw 190 a Luftwaffe egyik együléses, egymotoros vadászrepülőgépe, és kora egyik legjobb vadásza. 1942 őszétől egészen 1943 végéig a legjobb gép volt kategóriájában még a szövetséges gépek között is, azok csak a háború vége felé előzték meg, de mindvégig a Luftwaffe legkiválóbbja maradt. Ennek ellenére a németek vadászpilótái mégis a Bf 109-est részesítették előnyben. Főként a második világháborúban használták. A 1941-től több mint 20 000 darabot gyártottak belőle, beleértve a körülbelül 6 000 vadászbombázó változatot is. A vadászbombázó változatát a magyar zuhanóbombázó alakulatok is használtak, miután átfegyverezték őket a Ju-87 típusról.

[263] A Typhoon együléses brit vadászbombázó repülőgép, amit a Hawker Aircraft tervezett és gyártott a második világháború idején. Elsősorban közepes magasságú vadászrepülőgépnek tervezték, a bombázók elfogására és egyben a gyár Hurricane típusát leváltani a RAF-nál, de több tervezési probléma miatt mégsem tudta ezt a feladatot teljesen ellátni. 1942 végétől a Typhoon-okat felszerelték bombákkal is, majd 1943 végétől RP–3 nem irányított rakétákkal és megnövelték a páncélvédelmét. Ezekkel a módosításokkal a típus egyike lett a háború legjobb közvetlen légitámogató és csapásmérő repülőgépeinek.

[264] A P–38 Lightning a második világháború elején kifejlesztett, nehéz, együléses amerikai vadászrepülőgép, amelyet az amerikai légierő igényeinek megfelelően terveztek a Lockheed mérnökei. Felépítése meglehetősen rendhagyó, ugyanis két, függőleges vezérsíkkal rendelkező törzs közé középre építették be a pilótakabint és a fedélzeti fegyvereket magába foglaló gondolát, ezeket a szárny kötötte össze. Két motor hajtotta, melyek forgatónyomaték-problémáit ellentétes irányban forgó légcsavarjaikkal oldották meg. Az elsősorban nagy hatótávolságú elfogó- és kísérővadász feladatkörre kifejlesztett típusnak több eltérő feladatkörű változata is készült, melyek képesek voltak zuhanóbombázó, alacsonyan támadó és fotófelderítő (F–4 és F–5) bevetéseket is végrehajtani, a világháború vége felé már rádiólokátort is építettek egyes változataiba. Mint nagytávolságú kísérővadász, alapjaiban változtatta meg – kedvező irányban – az európai hadszíntéren az amerikai bombázóerők veszteségeit.

[265] A Republic P-47 Thunderbolt amerikai vadászrepülőgép volt a második világháború során. Teljesen feltöltve nehezebb volt, mint a német Do 17 bombázó, így a legnehezebb egymotoros vadászgép volt a háború során. Robusztus felépítésű sárkánya nagyon sérülésállónak bizonyult, nyolc nehézgéppuskája pedig kompenzálta a könnyebb vadászokkal szembeni lomhaságát. 7 600 m fölött a repülési magasság növekedésével teljesítménye egyre inkább felülmúlta a Mustangét. A P–51 Mustang elterjedését követően a háború utolsó két évében már inkább alacsonytámadó feladatkörben került alkalmazásra az európai és a távol-keleti hadszíntereken egyaránt.

[266] A Bf 109 a második világháborúban, a német légierőben (Luftwaffe) rendszeresített, és a legnagyobb példányszámban gyártott vadászrepülőgép. A Bf 109-essel repülő pilóták több légi győzelmet arattak a második világháború során, mint bármely más gép pilótái a repülés történetében. A kor első igazi modern vadászgépe, olyan tulajdonságokkal, mint például a csupa fém félhéj építésű sárkányszerkezet, alsószárnyas elrendezés, zárt pilótafülke, vagy a behúzható futóművek. A Bf 109 a Luftwaffe alap vadászgépe volt a világháború alatt. A Friedrich (F) típus 1940-es fejlesztés, az első F–1-es változatok 1941 februárjában kerültek a Geschwaderstab és a III/JG 51 állományába, márciustól már az F–2-t állították szolgálatba, augusztusban az F–4-et. Az 1941-es

talmakkal szövetségesek között, de addig is kifogástalanul helytálltak repülőink. Az már más kérdés, hogy kiváló pilótáink, a sokkal, jobb gépekkel mire lettek volna képesek? Így lesz ez majd a magyar vadászokkal is, akik az átképzés után az Re-2000 típussal hazakerülnek, a maradók pedig a Bf-109-essel folytatják.

Ide kívánkozik egy idézet, amely alapján végre rendet lehet tenni, hogy a repülőink milyen kötelékben folytatták ezután a keleti fronton.

„[…] Itt jegyezném meg azt is, hogy hibás az az 1977-ben publikált és azóta számtalan helyen, számtalanszor visszaköszönő adat, mely szerint a magyar 1/1. vadászrepülő századot Messerschmitt Bf 109 típusátképzése után a III./JG 52 alá rendelték. Egyrészt a magyar század – bár elöljáróikon keresztül sok, németek által kiadott parancsot is kaptak – nem került közvetlen német alárendeltségbe, hanem az 5/I. vadászrepülőosztály alárendeltségében maradt (ez az osztályparancsnokság váltotta le decemberben az 1. vadászrepülő osztályparancsnokságot). Másrészt a kérdéses német alakulat nem a III./JG 52 volt, hanem az I./JG 52. Egy korabeli magyar dokumentumban szerepel az a megjegyzés, hogy a század „nyolc pilótája a német 52. vadászrepülő-ezred 3. osztályának kötelékében harcfeladatokat hajt végre”. Ez az osztály tekintetében nyilvánvaló gépelési hiba, innen eredhet a fentebbi téves adat és ez nem is azt jelenti, hogy a századot közvetlenül a német osztálynak rendelték volna alá. A II./JG 77 az egyre súlyosabb afrikai helyzet miatt november 7-én kapott parancsot az Észak-Afrikába történő áttelepülésre. Az ő helyükre érkezett meg két nappal később az I./JG 52 (illetve annak egy része, a Kommando Wiese) Sztarij Oszkolba, mellyel aztán a magyar vadászbombázók a tél folyamán számos közös bevetést repültek.15 A III./JG 52 nagyon távol délre, a Kaukázusban harcolt ekkor […]”[268]

A tizenegy korszerű gép szakaszosan került átadásra magyar pilóták számára.

---

franciaországi angol támadások elleni védelemben és a Barbarossa hadműveletben már főleg az F-változat vett részt. Sokban különbözött az Emiltől (E). Messerschmitt áttervezte a motor hűtését, ez volt a DB601N–1 motorváltozat. Új, áramvonalasabb orr-rész készült. A szárnyban lévő 20 mm-es MG FF-ekkel nehéz volt célozni, ezért helyettük egy darab 15 mm-es MG 151 nehézgéppuskát építettek a fordított V motor hengerei közé, ami a légcsavartengelyen át tüzelt. Eleinte voltak problémáik a nagy vibrációval, de miután megoldották, sokkal könnyebben lehetett a gép hosszanti tengelyében lévő fegyverrel lőni. A motor fölött változatlanul rendelkezésre állt a két darab 7,92 mm-es MG 17 géppuska. Az F-4 változattól az MG-151-es nagyobb kaliberű 20 mm-es változatát az MG-151/20-at építették a gépekbe, majd visszamenőleg a legtöbb F-2-be is. Elhagyták a légellenállás javítása érdekében a vízszintes vezérsíkok ferde dúcait, a főtartóit nagyobb teherbírású szelvényre cserélték. Összességében csökkent a tűzerő, a farok támasztóinak elhagyása miatt rezonancia keletkezett, és nagy terhelésnél hajlamos volt letörni a vízszintes vezérsík. Több gépet is vesztettek emiatt. A könnyítések miatt a gép nagy magasságban nyújtott teljesítménye jelentősen javult.

[267] Ismét kétségtelen, hogy a németek ekkor már itt a Bf-109 G-2 változatot repülik, ami még jobb, de a mieink számára az F-4B is óriási minőségi ugrás. Ráadásul ez a típus ott és akkor megfelelő darabszámban állt rendelkezésre, német állományban.

[268] B. Stenge Csaba: A Győri Vagongyár egy különleges berepülőpilótájának életútja. Győri tanulmányok, 2017. E tanulmányban Lukács Ottó repülőzászlósról van szó, aki Horthy István századtársa és a fronton is együtt szolgáltak.

„[…] az első magyar Messerschmittek a szeptember 19-én Kasztornojéból Sztarij Oszkolba áttelepülő II./JG 77 leadott gépei voltak. Ide településük után ugyanis előbb a 4./JG 77, majd a 6./JG 77 Bf 109 F-4-ről Bf 109 G-2-re történő átfegyverzése is lezajlott szeptember végéig és így számos Bf 109 F-4 alváltozatú gépük felszabadult, mivel ők ekkor már a Konotop repterén átvett Bf 109 G-2-eseket alkalmazták. Az első magyar harcba vetett Messerschmittek – a II./JG 77 gépállományának gyári számai alapján – minden bizonnyal bécsújhelyi gyártásúak voltak, a 13001-13391gyári számcsoportban […]”[269]

Később hazánk is részt vesz a *Bf-109 G*[270] típusok és az *Me-210, - 410*[271] gépek gyártásában, ekkor már aztán lesz bőven korszerű gép, de már az ellenség iszonyú légi túlerőbe kerül (USAAF). Aztán ehhez jönnek majd ezerszám a szovjetek és az áruló románok, bolgárok is.

[269] B. Stenge Csaba: A Győri Vagongyár egy különleges berepülőpilótájának életútja. Győri tanulmányok, 2017.
[270] A Gustav (G) 1941-es megjelenését az indokolta, hogy a Luftwaffének szüksége volt nagy magasságban is jól szolgáló repülőgépre. A korábbi változatok DB 601-es hajtóművével szemben e változattól kezdve a DB 605-ös motor került beépítésre. A G-6 verziótól lecserélték az addigra igen alacsony hatékonyságúvá vált motor fölötti MG-17-es géppuskákat, a 13 mm-es MG-131 nehézgéppuskákra. Opcionálisan lehetséges volt a motorba épített 20 mm-es MG-151-es helyett a nagyobb romboló erejű, de alacsonyabb torkolati sebességű és kevesebb lőszerrel ellátott MK-108 gépágyú alkalmazása, a további G és K verziók ezekkel a fegyverekkel készültek. A G-10 verziónál szakítottak az eddig alkalmazott kabintetővel, és a sokkal jobb kilátást lehetővé tevő Erla Haube fülketetővel gyártották az összes többi variánst. A Gustavokból gyártották a legtöbbet, többek között a Győri Vagon- és Gépgyárból is kigördült 309 darab 1943 végétől 1944 végéig. A teljes legyártott mennyiség több mint 70%-a Gustav változat volt.
[271] A Messerschmitt Me - 210 egy második világháborús, kétmotoros, alsószárnyas, fémépítésű német romboló (Zerstörer) és gyorsbombázó repülőgép volt. 1943-tól Magyarországon is készültek. A Messerschmitt Me -210-et az 1941. június 6-i német–magyar államközi egyezmény alapján, a Dunai Repülőgépgyár Rt. Horthy-ligeti (szigetszentmiklósi) üzemében gyártották. A típust rendszeresítette a Magyar Királyi Honvéd Légierő is. A Honvéd légierő az első két gépet 1943 júliusában állította hadrendbe. A korszerű, nagy tűzerejű gépekkel a 102/1-es Sas a 102/2-es Tigris és a Villám gyorsbombázó századokat, valamint az 5/1-es Bagoly éjszakai vadászszázadot szerelték fel. Összesen 160 db gép került a hazai légierő birtokába. 1944-től bevetették őket az amerikai légierő ellen is, ezekben a harcokban viszont súlyos veszteségeket szenvedtek.
A Messerschmitt Me 410 Hornisse, kétmotoros, alsószárnyas, fémépítésű német romboló (Zerstörer), vadászbombázó, felderítő és éjszakai vadászrepülőgép volt.

181. oldal

Az olasz gyártású gépek problémaköre

„[…] 1941-ig csak 57 gép érkezett meg, ezek nagy része is műszaki problémákkal rendelkezett. […]”

Bár a Re-2000-ek szállítási határideje a szerződésben 1940. január15-ben volt megjelölve, 1940 áprilisáig a gépek gyártása nyersanyaghiány miatt el sem kezdődött! Ekkor, magyar sürgetésre végül beindult a gyártás, és 1940 áprilisában az első három darab, olasz pilótákkal való átrepülése is megtörtént. Innentől a gépek a 48.darabig folyamatosan érkeztek be, közülük 15 db szétszerelve, vasúton. Ezek berepülését a Magyarországra küldött *Buffa* őrnagy, a Reggiane gyári berepülőpilótája, végezte el.

A leszállítás során két repülőgép szenvedett kisebb sérüléseket. A V.453 gázkar fennakadás miatt hasra szállt, míg a V.457 motorhiba miatt 1941 áprilisában, Passauban kényszerleszállt. Mindkét gép csak minimális sérüléseket szenvedett, amelyeket a debreceni 3. önálló repülőgépjavító műhely javította ki.

A maradék Héják leszállítása azonban csak nagyon vontatottan ment végbe. A berepülés során megsérült V.408 és V.412 jelzésű gépekkel az olaszok különböző kísérleteket végeztek, a további 20 darab repülőgép pedig kisebb részletekben 1942. augusztusig érkezett csak be.

Az utolsó, végül mégis átadott repülőgép, a V.408, 1943. május 29-én szállt le Budaörsön.

Az olasz gyártás színvonalára vonatkozóan egy új kutatási anyagból idézünk:

„ […] Az olaszországi, magyar részre történő gyártást kiküldött szakértők, folyamatosan ellenőrizték. A szerző által a Közlekedési Múzeum Témagyűjteményében talált anyag szerint az egyik kiküldött Janky Béla[272] repülő mérnök százados útijelentést írt a HM 31. osztálya részére. Kiküldetése során Janky egyrészt az elkészült gépeket és részegységeket ellenőrizte, minőségi átvételt végzett. Másrészt a gyártás teljes folyamatát is tanulmányozta 6 hetes kiküldetése során. Ezt a jelentés szerint a MÁVAG gyárban folyó magyar licencgyártás szempontjából is végezte, tapasztalatokat gyűjtött, mivel a költségek csökkentésére a magyar cégnél ésszerűsítéseket terveztek.

A kiküldetés során megfigyelte az olasz politikai-gazdasági helyzetet is, és erről is beszámol a jelentésben. Az olasz gyártás minőségét kritizálja. Szerinte az szervezetlen, a minőségbiztosítás pedig a magyar üzemekben (MÁVAG, Weiss Manfréd Művek) sokkal szigorúbb. Az olasz munkások felületesek, lusták.

[272] nemes Janky Béla okleveles gépészmérnök, honvéd mérnök,(repülő szakma), százados. (1907.12.20.-?) Katonai szolgálat kezdete: 1936.07.01.

Egyműszakos a munkaidő, közben hosszú szieszta. A gazdasági életben ellátási zavarok, nyersanyag- és élelmiszerhiány, jegyrendszer van. Az olasz munkás fizetése a magyaré alatt van, ezek is kihatnak a munka minőségére. Jelentésében leírta pl., hogy az általa ellenőrzött, magyar részre gyártott valamennyi Héja szárnyközéprészén, a csűrő tolórudak felfogására szolgáló bakokon repedéseket talált […][273]

Beindul viszont majd a saját gyártás a *MÁVAG*[274] - nál (Az első gép 1942. október 30-án szállt fel, az utolsó pedig 1944. augusztus 1-én készült el.), ahol összesen 203 gépet gyártottak le.

A Szovjetunió elleni magyar hadba lépéskor a *Magyar Királyi Honvéd Légierő* mindössze két, korszerűnek tekinthető, Héjákkal felszerelt vadászszázaddal rendelkezett. A gép teljesítménymutatói semmivel sem voltak rosszabbak a korszak hasonló kategóriájú gépeinél.

Hátrányként felmerült viszont a gyenge fegyverzet és a kiszolgálásra túlságosan igényes motor és a tábori repülőterekre érzékeny futómű.

A frissen szolgálatba állított *Re-2000 Héja I.* típusból[275] a Légierő Parancsnokság kezdetben csak egy hétgépes csonka kísérleti (fél) századot küldött a frontra, amely az 1/2. *„Ludas Matyi”* századból szerveződött, *Gyenes László*[276] repülő százados parancsnoksága alatt.

A kijelölt személyzet augusztus elejére, 7 db repülőgéppel (V 403, V 405, V 409, V 419, V 420, V 441, V 451) készen állt a feladatara. 1941. augusztus 7-én a repülőcsoport megérkezett *Szutyinszk* repülőtérre, onnan 9-én átrepült a *pervomajszki* bázisra. 10-én, pedig már bevetésre mentek. A feladat végrehajtása során az ellenséges légvédelem az egyik gépet lelőtte,

[273] Kovács Béla: A MÁVAG Héja vadászrepülőgép konstrukciós előzményei és korszerűsítésének lehetőségei az olasz Reggiane vadászprogram tükrébe. Haditechnika, 2018/1.

[274] A Magyar Királyi Állami Vas-, Acél- és Gépgyárak (röviden MÁVAG) a Magyar Királyi Államvasutak Gépgyára, a MÁV-ot mozdonyokkal és gördülőállománnyal ellátó gyár volt. Valaha több ezer főt foglalkoztató állami ipari nagyvállalatként működött, amely Budapest VIII. kerületében a Kőbányai út, a Hungária körút, Vajda Péter utca, Orczy út által határolt kiterjedt ipari terület létesítményeit foglalta magába. Első mozdonyát 1873-ban gyártotta, leghíresebb terméke pedig az 1924-től gyártott 424-es gőzmozdony volt. A gyár leghíresebb termékei a gőzmozdonyok voltak. Az üzem szomszédságában volt a Ganz-gyár, amely gőz-, benzin- és dízel motorkocsikat és motorvonatokat, valamint személy- és teherkocsikat gyártott bel- és külföldi vasutak részére. A Horthy István igazgatósága alatt létrehozott repülőgép-gyáregység 1939-ben kezdte meg a termelést: kezdetben WM–21 Sólyom és M 25 Nebuló típusú, majd 1942-től Re-2000 Héja, 1943-tól Arado Ar-96 típusú gépek készültek.

[275] A MÁVAG-nál átalakították a gépeket, új jelölése Héja I lett. Az eredeti Piaggio P.XI motorokat magyar gyártmányú Weiss Manfréd Gnome-Rhône 14K csillagmotorra cserélték le, mely Hamilton Standard háromágú állítható légcsavart hajtott. A WM K-14 motort a francia Gnome-Rhône 14K licence alapján gyártották. Mivel ez a motor könnyebb volt az eredetinél, a törzset 400 mm-rel meg kellett hosszabbítani, hogy a gép súlypontja a tervezett helyre kerüljön vissza. Mellesleg a Piaggio motort szintén a Gnome-Rhône 14K licence alapján gyártották, de megbízhatósága elmaradt az eredeti mögött. A később már itthon gyártott gépek a Héja II. nevűek. Az új Héja II teljesen magyar gyártmány volt, itthon gyártott sárkánnyal, motorral és fegyverzettel. Ez a változat több ponton is különbözött az eredeti konstrukciótól. A fegyverzetet lecserélték 2 darab a gép orrába felül beépített motorhajtású 12,7 mm-es Gebauer géppuskákra egyenként 300 lőszerrel. A gép hossza 8,40 m lett, legnagyobb vízszintes sebessége 4200 m-en 485 km/h volt. A repülési idő 2 óra 30 perc volt. Az első MÁVAG Héja II 1942. október 30-án szállt fel, és a gyár összesen 203 Héját gyártott le a Magyar Királyi Honvéd Légiflotta számára. Az utolsó gépet 1944. augusztus 1-jén szállították le, ezután a gyártást leállították.

[276] Vitéz Gyenes László repülő százados (1906. 07. 22. - ?) Katonai szolgálat kezdete: 1930. 08. 18.

Lasztóczy Gyula[277] főhadnagy és a V-420-as nem tért vissza. A Gyenes csoport 1941. október 20-a körül települhetett haza. Erre utal, hogy október 21-én *Máramarosszigettől* 20 kilométerre, a rossz időjárás következtében lezuhant *Domby Kálmán*[278] főhadnagy a V 441 jelű Héjával, aki a hozzájuk tartozott, és hazafelé tartott. A kitelepült 7 db repülőgépből egyet lelőtt az ellenség légvédelem, kettő a Kárpátok fölött zuhant le, egy, pedig kényszerleszállás közben sérült meg. A csoport négy ellenséges gépet lőtt le, mind vadászgép volt, valószínűleg I-16-osok, mert *„Rata”* néven vannak rögzítve. Az elszenvedett veszteségek nagy valószínűséggel összefüggésben voltak, a pilóták műszerrepülő kiképzettségének hiányosságaival, és azzal, hogy ezek a gépek nem voltak alkalmasak műszerrepülésre. Mind ezek ellenére a Reggiane Re-2000 Héja I. repülőgépek kipróbálása, pozitív eredményt hozott.[279]

„A típus hadialkalmazásra jól bevált […] A kapott feladatokat minden esetben igen jó eredménnyel oldotta meg. Ehhez hozzájárult a típus korszerű sebessége, igen jó fordulékonysága és jó emelkedő képessége.”[280]

Időközben folyamatosan a típussal látták el Szolnokon az 1/1. *„Dongó”*, Kolozsvárott a 2/4. *„Keresztespók”* vadászrepülő századokat is.

Kifogásként felmerült a rádiókészülékek és a páncélozás hiánya, valamint a géppuska hevederek megnyúlása. Ezek kijavítása azonban még a *„Dongó*”, illetve a *„Keresztespók”* hadműveleti területre küldése előtt megtörtént.

A kiegészítő átalakítások okozta egyéb problémákra majd később utalunk.

[277] Lasztóczy Gyula repülő főhadnagy (1912. 03. 26. – 1941. 08. 11.) Katonai szolgálat kezdete: 1939. 08. 25. 1941. augusztus 11-én került első alkalommal bevetésre a szolnoki Ludas Matyi század 5 gépe. Lasztóczy Gyula főhadnagy a V.420 jelű Héjával a bevetésről nem tért vissza. Utoljára akkor látták, amikor gépével alacsonyan repült, valószínűleg Szakonyi főhadnagy sérült Ca-135-ös bombázóját próbálta oltalmazni, majd eltűnt. Valószínűleg a szovjet légvédelmi tüzérség lőtte le.

[278] ifj. ikafalvi Domby Kálmán repülő főhadnagy (Boksánbánya, 1909. 12. 14. – 1941. 10. 21.) Katonai szolgálat kezdete: 1940. 11. 01. (ekkor vették át hivatásos állományba) 1. v.re. o., VIII. RHH, Re 2000, V-441 Héja; átrepülés során lezuhant. A baleset helyszíne: Gyil Bozseni (Isten segíts) hegyén a máramarosi Kobila-hegy és Kaszópolyána község közelében.

[279] Gy. Fekete István: A katonai repülés hetven éve Szolnokon (1938-2008)
http://www.repulestudomany.hu/kulonszamok/2008_cikkek/Fekete_Istvan.pdf

[280] Gyenes László százados értékeléséből.

182. oldal

Az olasz gyártású gépek problémaköre

„[…] mivel az eredeti olasz gyártmányban nem volt páncélzat a pilóták ülése alatt…[…]”

Az első hadi alkalmazások előtt ez a hiányosság is napvilágra került. A magyar fél tárgyalásokat kezdett az olasz gyártóval, a római katonai attasé útján. A magyar légierő, a Re-2000, soros, vízhűtéses motoros, Re-2001 jelzésű változatába beépített páncélülés megvásárlásáról kezdett tárgyalásokat a hadműveleti területre küldött magyar Héják védettségének növelése érdekében. Az olasz tájékoztatás szerint a két részből álló, 8 mm-es páncélozás az Re-2000 típusba is beépíthető, jelentősebb változtatás nélkül.

A Reggiane ugyanakkor egy100 literes, a pilótafülke áramvonalas hátsó részébe építhető póttankot is felajánlott. Ez utóbbit nem rendelték meg a magyar Héják ülés mögötti terének foglaltsága miatt, viszont darabonként 31 000 líra áron kínált páncélülésből 1942. július 14-én 55 db-ra szóló megrendelés érkezett a gyártóhoz, 25 db 1942. július 15-i, a további 30 db augusztus 15-i szállítási határidővel. Az olasz gyártás bizonytalansága és az első határidőcsúszás miatt ezzel párhuzamosan a MÁVAG is megrendelést kapott egy saját fejlesztésű páncélülésre. Az olasz megrendelést pedig annak ellenére stornírozták, hogy 1942 augusztusában 25 db ülést útba indítottak Olaszországból.

A magyar repülőcsoport légi fedezetét ellátó Héjáknál a pótpáncél beépítése talán többet ártott, mint amennyit használt. A közel 90 kg-os ülés megváltoztatta a repülőgép súlypontját (egyes mérések szerint 114 kg!), amely a kormányerőket is megváltoztatva a manőverező képesség rovására ment, és növelte az erős motor, a nagy giroszkopikus nyomatékot leadó légcsavar, valamint a kis felületű kormányfelületek okozta, dugóhúzóba–esési hajlamot.

Egy második gondolat a rádióval kapcsolatban. Az eredeti gépben nem volt, azt itthon építették a gépekbe, csakhogy furcsa módon! A raj vezérgépéve adó–vevőt, a kísérő gépébe csak vevőt!

Írtunk már Nemeslaki Zoltánról, aki kezdettől fogva a kísérő pilótája volt a géppárban Horthy István főhadnagynak. Ő repült mögötte a katasztrófa reggelén is, látta a kérdéses napon, helyen és időben. Ő is szűkített fordulóban követte parancsnokát, amikor a közelfelderítőt próbálták megközelíteni, de gépe az erős bedöntéstől reszketni kezdett. (Ez az átesési sebesség megközelítésének tipikus jele.) Nagyobb ívre fordította a gépét, így az átesés nem következett be. Máig vallja, ha van rádiója, amely adásra is képes, figyelmeztethette volna pilóta társát a veszélyre!

Nemeslaki mindig úgy gondolta, hogy ezt a rangkülönbség ellenére megtehette volna – mert megtette máskor is – ha repüléssel kapcsolatosan adott tanácsot Horthy Istvánnak, mivel neki

a Héján sokkal nagyobb gyakorlata volt. Elmondása szerint ezt Horthy István mindig meghallgatta, beszéltek róla és nem vette zokon!

182. oldal

A németekkel szövetséges országok légiereje

„[…] Ám érdekes módon a németekkel együtt harcoló horvát, spanyol, sőt a szlovák (!) pilóták is kaptak már Messerschmitteket…[…]”

Amikor e kérdéskört kicsit körbe járjuk, ne feledkezzünk meg egy akkoriban elhangzott megállapításról, ami ráadásul az angolszász ellenfelektől származott hazánkkal kapcsolatosan: Magyarország a *„vonakodó szövetséges”*. Ez sok mindent elmond, azt is, hogy a nem vonakodók miért részesülhettek előbb, akár a korszerűbb fegyverekből is.

A szlovákok

A témát kicsit részletezzük, mert a szlovákokkal egyébként a légierőnk *„összecsapott”* a kárpátaljai események kapcsán és igen sikeresen.

Csehszlovákia a német megszállásáig[281] hat önálló repülőezreddel rendelkezett, ezek kötelékébe 1630 repülő tartozott, ebből 1029 vadászgép volt. A gépek legnagyobb része minden felszereléssel együtt a németek kezébe került. A korábbi csehszlovák repülő gépgyártás üzemei túlnyomórészt a cseh területeken voltak kialakítva, és ezek elvesztek a kicsi későbbi, önálló szlovák hadvezetés számára. Állandó állomáshelye Szlovákia területén a hat repülő ezred közül csak egynek, a 3-as számú – *Milan Rastislav Štefánik* tábornokról elnevezettnek – volt.

1939 márciusában[282] Szlovákia területén 358 különböző rendeltetésű repülőgép állomásozott. A gépek csekély száma mellett óriási hiány mutatkozott a jól képzett pilótákból is. A repülő rajok feltöltése folyamatosan történt, annak mértékében, ahogyan a szlovák pilóták visszaérkeztek a cseh területekről. Túlnyomó többségük altiszti rendfokozatú volt, ám a szlovák légierőnél egy ranggal azonnal feljebb léptek. A visszatérők közül a legmagasabb beosztású is csak főhadnagyi rangban szolgált. Nehezítette a helyzetet, hogy amikor a szlovák gárdisták és katonák átvették a repülőterek őrzését és irányítását, a tovább maradó vagy éppen elvonulni készülő cseh nemzetiségű katonákat teljesen megbízhatatlannak tartották. Ezért nekik feladatokat nem mertek adni. *Ferdinand Čatloš* tábornok a légierők főparancsnokává *Ján Ambruš* őrnagyot nevezte ki. A repülőezrednek körülbelül 220–230 repülőgépe volt, de ebből csak 82 darab volt harcképes állapotban. A szlovák légierők főerőit Igló (Spišká Nová Ves) és Sebastova repülőterén (Eperjes mellett) vonták össze. A körülbelül 70–80 gépből álló flotta főleg Avia B-534-es típusú vadászokból, Letov Š-328-as típusú felderítő és bombázó gépek-

[281] 1939. március 14. J. Tiso miniszterelnök bejelentette az önálló Szlovák Köztársaság megalakulását.1939. március 15. a Cseh- Morva Protektorátus létrehozása a már korábban a németek által megszállt csehszlovák területeken.
[282] 1939. március 18-án Hitler Bécsbe hívatta Tisót, ahol a védnökség feltételeit tárta elé, amiket 25 éves lejáratú szerződésben is rögzítettek. Az önálló Szlovákia ekkor a Harmadik Birodalom csatlós államává vált.

ből, és tíz, Avia B-71-es közepes bombázó repülőgépből állt. Az iglói repülőtéren 1939. március 4-én a 12. és a 13. vadász valamint a 47. és 49. felderítő megfigyelő század gépei állomásoztak.

A kárpátaljai katonai események során a szlovák légierő először felderítéseket hajtott végre, majd a mi csapataink előrenyomulását próbálták meg feltartóztatni.

1939. március 22-től repülték a bevetéseiket. Már a földi csapatain támadása során is jelentős veszteségeket szenvedett a szlovák légierő, a légvédelmi tüzérségünk révén.

A Magyar Királyi Légierők Parancsnokságának előzetes terve reális volt az iglói repülőtér ellen, hiszen az akcióhoz 45 bombázó és 18 vadászgépet rendelt. A terv kivitelezésébe azonban több hiba csúszott, mivel a cél fölé már csak 9 – 12 gép ért el, amit a pilóták gyakorlatlanságával lehet magyarázni. Ha a tervekben előre meghatározott létszámú támadó magyar repülő gép eléri Iglót, akkor a szlovák légierő több mint kétharmada megsemmisül, ami a teljes magyar légifölényt eredményezte volna. Az iglói bázison hozzávetőleg 12 Letovot, 2 Aviát és egy Avia 71 bombázót találtak el bombáink.

A légiharcok során a Fiat CR-32 típussal harcoló vadászalakulataink egyetlen gépet sem veszített el és nagyon figyelemre méltó győzelmeket arattak, még a jobb adottságú Avia B-534 vadászgépek ellen is!

A következő táblázatokban a légi események vannak összefoglalva. Itt nemcsak a légiharcok, hanem a légvédelmi tüzérség működése is fel lett tüntetve.

Szlovák kutatási adatok alapján szerzett adatok:[283]

Időpont	Géptípus	Térség	Pilóták/Megfigyelők	Feladat/Eredmény
1939.03.22.	Letov Š–328	Budimir–Trebišov–Szobránc	?	Felderítés a magyar csapatok mozgására.
1939.03.23.	Avia B-534	Pöstyén-Igló		1. vadászszázad áttelepült Iglóra. Pk: Andrej Ďumbala fhdgy
	Letov Š–328	Zlina-Stakčin	Jan Ševetlik fhdgy – Ladislav Sulik tiz	magyar csapatok támadása, lgv.tü lelőtte
			Ferdinand Švento fhdgy – Ján Prháček tiz	magyar csapatok támadása, lgv.tü lelőtte
		Klokočova-Kolbasova	Rudolf Fojlik hdgy – Gustav Pažicky tiz	magyar csapatok támadása, lgv.tü lelőtte
			?	magyar csapatok támadása
	Avia B-534	Pavlovce (n. Uhom)	Devan tiz.	lgv. tü. tűztől sérülten szlovák területen kényszerl.
		Ulič	Ondris szkv	lgv. tü. tűztől sérülten szlovák területen kényszerl.
		Ungvár	Hergott szkv	magyar csapatok támadása
			Hanovec szkv	magyar csapatok támadása
			Danihel szkv	magyar csapatok támadása
1939.03.24.	Letov Š–328	Szobránc, Nagylapos, Ungvár	Guljanics fhdgy- Matco tiz	a szobránci légiharcból ez az egy gép tért vissza
			?	CR-32 lelőtte
			A. Šlodicka hdgy. – L. Sulik hdgy.	kényszerleszálláskor lezuhantak
			?	CR-32 lelőtte
			?	CR-32 lelőtte
			?	CR-32 lelőtte

[283] https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/legi-haboru-magyarorszag-felett-6E95/elso-kotet-6E96/a-gyori-programtol-a-haboru-kezdeteig-19381941-6F16/ahogyan-a-szlovakok-lattak-a-harcokat-6F47/

	Avia B-534	Stakčin	Štefan Devan tiz.	lgv.tüz. lelőtte, sebesülten, szlovák területen kényszerl.
		Szobránc, Nagylapos, Ungvár	Ondris szkv.	sebesülten, szlovák területen kényszerleszállt
			Hannovec szkv	
			Gril Martis szkv.	kényszerleszállás
			Orlicka szkv.	kényszerleszállás
			Danihel tiz.	kényszerleszállás
			Ján Póleniček hdgy.	CR-32 vg. lőtte, hazarepült, kényszerleszállt, gépét kijavították
			Jozef Zachar őrm.	CR-32 lelőtte, kényszerleszállt, fogságba esett. Gép később kijavítva: HA-VAB.
			Ján Jurek tiz.	Sérült géppel Igló mellett kényszerleszállt

Más szlovák kigyűjtés szerint

Időpont	Géptípus	Térség	Pilóták/Megfigyelők	Feladat/Eredmény
1939.03.23.	Avia B-534	Pavlovce n. Uhom	Ján Prháček hdgy (III/2/.v.o. 49.vszd.)	Lgv.tü lelőtte, felrobbant.
		Stakčin	Štefan Devan tiz (III/3.v.o. 49.vszd.)	Lgv.tü lelőtte
		Ulič	Ján Švetlik hdgy (III/3.v.o. 45.vszd.)	Lgv.tü lelőtte 15^{00} órakor
1939.03.24.	Avia B-534	Szobránc	Ján Póleniček hdgy (III/3.v.o. 45.vszd.)	Cr.32. vadász megrongálta, magyar területen kényszerl.
		Szobránc	Jozef Zachar őrm (III/3.v.o. 45.vszd.)	Cr.32 vadász lelőtte, kényszerl. magyar területen. Gép később G-192, majd HA-VAB.
		Igló mellett	Ján Jurek tiz (III/3.v.o. 38.vszd.)	Ütközött a levegőben a A. Šlodicka -L. Sulik Letov géppel Igló mellett kényszerl. gép összetör, pilóta †
		Szobránc	Gril Martiš szkv (III/3.v.o. 39.vszd.)	Cr.32 vadász lelőtte, kényszerl.
	Letov Š–328	Igló mellett	A. Šlodicka hdgy – L. Sulik hdgy	Ütközött a levegőben a J. Jurek tiz Avia-534 gépével Igló mellett kényszerl. gép összetör, pilótk ††
		Pálóc Pavlovce (n. Uhom)	Gustav Pažicky tiz – Ferdinand Švento hdgy (II/3.o. 12. szd.)	Cr.32. vadász (Palkó fhdgy) lelőtte

Ez a tanulmány a további Š–328-as adatokat nem közli, de kijelenti, hogy majd a tíz további repülőgép (nyolc Š–328-as és B–534-es, egy E–241-es és egy Avia B–71-es) megrongálódott az iglói repülőtér elleni magyar bombázás alkalmával 1939. március 24-én.

Harci körülmények között 23 szlovák pilóta szerepelt, közülük 17 azonosítható a gépével, 16 repülőgépet lelőttek, további tízet a bombázás miatt lehetett leírni. [284]

Hazai kutatási adatok alapján:[285]

Dátum	Időpont	Géptípus	Térség	Pilóták/Megfigyelők	Feladat/Eredmény
1939.03.22.	7^{00}	Letov Š–328	Rimaszombat, Hernádszentistván	F. Wagner – A. Slodicka	felderítés
1939.03.23.	reggel	Avia B-634	Kassa	?	felderítés
				?	felderítés
				?	felderítés

[284] https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/2vhSzakkonyv-magyarok-a-ii-vilaghaboruban-2/legi-haboru-magyarorszag-felett-6E95/elso-kotet-6E96/a-gyori-programtol-a-haboru-kezdeteig-19381941-6F16/ahogyan-a-szlovakok-lattak-a-harcokat-6F47/

[285] Ahol kérdőjelek vannak, ott az esemény leírója a gépek számát és típusát megadta, de azonosítani személyeket, részletesebb eseményeket nem lehetett.

	reggeli órák	Letov Š–328	Zlina-Stakčin,	?	felderítés
				?	felderítés
				?	felderítés
			Klokočova-Kolbasova	Wagner hdgy. – Simko hdgy.	támadás
				Svento hdgy.– Szalatnyai őrm.	támadás
				Slodicka hdgy. – Kotran zls.	támadás, lgv.tü. gépet megrongálta, hazaért
	reggeli órák	Avia B-534	Klokočova-Kolbasova	?	Letovok fedezése
				?	Letovok fedezése
				Devan tiz	Letovok fedezése. Lgv.tü lelőtte, †
	13^{00}	Letov Š–328	Ulcás-Ugar-Nagyberezna	?	köd miatt célt nem láttak, 15^{30} visszatértek
				?	
				?	
	13^{15}	Avia B-534	Ulcás vasútáll.	?	magyar gyal.-ot támadták
				Prahacek hdgy.	
				Martis szkv.	
	15^{00}		Ulcás	Hergott fhdgy.	
				Svetlik hdgy.	lgv.tü lelőtte, †
				Danihel zls.	
				Prahacek hdgy.	
				Martis szkv.	
		Letov Š–328	Alsóhalas	Ondris hdgy. – Slodicka hdgy.	Ansaldo hk. megrongálta, Gálszécs mellett kényszerl.
1939.03.23.		Cr.32.		Kertész Árpád őrm	Saját lgv.tü. rálőtt, hűtősérülés miatt kényszerl. gépet kijavították-
1939.03.24.	5^{45}	Letov Š–328	Szobránc-Tibava	F. Wagner – J. Gurský	gyalogságunkat támadták
				Rudolf Fojlik hdgy. – Gustav Pažicky tiz.	CR-32 lelőtte
				A. Šlodicka hdgy. – L. Sulik hdgy.	CR-32 lelőtte, kényszerl. lezuhantak
	7^{44}	Avia B-534	Szobránc	Hergott fhdgy.	
				Pelenicek hdgy.	CR-32 lelőtte, †
				Prahacek hdgy.	CR-32 lelőtte, †
				Martis szkv.	CR-32 lelőtte, túlélte
				Danihel szkv.	
				Zachar szkv.	kényszerl., fogság. Gép később kijavítva: HA-VAB.
	11^{00}	Letov Š–328	Ladomirov, Szobránc, Ungvár	Ondris hdgy. – Slodicka hdgy.	Ansaldo hk. megrongálta
				?, ?	Lgv.tü lelőtte.
			Ungvár	?	Lgv.tü lelőtte.
				?	
		Avia B-534		?	
				?	
				?	
	15^{25}	Letov Š–328	Szobránc, Pálóc	Paczicky tiz. – Svento fhdgy.	CR-32 lelőtte, kiugrottak, mindketten ††
				Jozef Drlička – L. Sronka	CR-32 lelőtte, kényszerl.
				?	CR-32 lelőtte
		Avia B-534		Hergott fhdgy.	CR-32 lelőtte, †
				Hanovec őrm.	CR-32 lelőtte, kényszerl.
				Danihel szkv.	CR-32 lelőtte, †
				?	CR-32 lelőtte
				?	
				?	

A légigyőzelmek száma máig vitatott, mert a gépek egy része szlovák területen zuhant le. A magyar légierőben egyébként is igen szigorú volt a légigyőzelmek odaítélési rendszere. Ez a

háború további részében sem volt másként. Arra, hogy a katonáink miért tudtak ilyen, szinte elsöprő győzelmet aratni a levegőben, álljon itt egy idézet:

„ […] Így kerültem Ungvárra, s így történt, hogy részt vehettem a magyar királyi légierők első komolyabb légiharcában, a Pálóci tűzkeresztségben:

1939. március 24-én reggel Negro[286] főhadnagy raja volt szigorú készültségben. Két szlovák könnyű bombázójelent meg Ungvár fölött. Jövetelükről a készültségi raj nem kaphatott előzetes értesítést a határ közelsége folytán, így a gépek ledobhatták bombáikat., anélkül azonban, hogy kárt okoztak volna. A készültségi raj üldözőbe vette a szlovákokat, s azokat lelőtte. Negro főhadnagy és Szoják (később Szobráncy)[287] őrmester egy-egy légi győzelmet jelentett.

Késő délelőtt a Légierők főparancsnoksága a távbeszélőhöz rendelte a század parancsnokunkat,[288] aki ezt a beszélgetést követően „Szigorú készültséget” rendelt el az egész századnak, s közölte, hogy a legszigorúbb riadó tilalmat kell betartanunk. Irodája elé rendelt egy gépkocsit, a vezérrajt a repülőtér közeli sarkába állította fel. A másik két raj úgy települt, hogy minimális időveszteséggel felzárkózhassunk a vezér rajhoz. Különös izgalmat, ideges várakozást nem láttam. Kísérőim, Békássy Antal[289] főhadnagy és Pirithy Mátyás[290] hadnagy – mindkettő kiváló, tapasztalt pilóta – nyugodt, szinte közömbös arccal ültek a gépeikben, míg a szerelő személyzetünk kis csoportban álldogált a gépek között, csendesen beszélgettek. Kora délután, valamivel három óra előtt a parancsnok gépkocsija elindult az iroda elől, megállt a vezérraj gépeinél, s karjelet kaptunk az indulásra. Feladatunkról nem kaptunk tájékoztatást.

Melegen tartott motorjaink egyszerre indultak. Másodperceken belül mind a kilenc gép a levegőben volt. A vezérgép irányt vett, a kísérő rajok csatlakoztak a megszokott ék alakzatban. Iránytűmre néztem, s tudtam, hogy az ellenséges terület fölött repülünk.

A felhőzet körülbelül 2000 méter magasan teljesen zárt. A század parancsnok úgy döntött, hogy a felhő-alap alatt marad. Pálóc község légterében a megszakadt felhőzeten keresztül, az eddig a felhők felett repülő, kilenc gépből álló szlovák egység támadta meg a századunkat. A támadás a mi jobbszárnyunk felől, az oldalunkban ért bennünket. A szlovákok nyilvánvalóan Ungvárra tartottak, noha eredeti repülési útvonaluk valamivel északabbra esett a

[286] Negró Aladár, később Szobránczy Negró Aladár repülő százados (1908.07.18.-?) Katonai szolgálat kezdete: 1930.08.20. A jelzett időben az 1/1. „Íjász” vadászszázad 2. rajának parancsnoka volt. Később a 1941-ben a keleti fronton is harcolt az 1/3. vadászszázadban. Itt Cr.42 gépen még egy légigyőzelmet aratott egy szovjet I-16 vadász ellen (1941.07.12.) Zwanczyk-tól nyugatra.

[287] Szoják Sándor repülő őrmester, később vitéz Szobráncy Sándor repülő őrmester, majd törzsőrmester. (Krassóvermes, 1908 – Melbourne, 1983. 09. 23.) Cr.42 típussal is repült és még a keleti fronton is harcolt az 1/3. vadászszázadban. Két légigyőzelne is volt Dnyepropetrovszk térségében, 1941.08.27.-én, I-16 vadászgépeket lőtt le. Így összesen 4 légigyőzelmes pilóta lett.

[288] Vitéz nemes zabolai Csekme Béla repülő őrnagy (1906.04.21.-Sidney, 1955.06.) Katonai szolgálat kezdete: 1928.08.20. A történet idején a vadászrepülő század parancsnoka, mint százados.

[289] Békássy Antal repülő százados (1911.06.07.-1943.06.06.)) Katonai szolgálat kezdete: 1933.08.20. Elesett 1943.06.06. a keleti fronton az 5/2. vadászszázad tagjaként.

[290] Pirithy Mátyás tartalékos repülő hadnagy. Róla a későbbiekben részletesen lesz szó, mert együtt szolgált Horthy Istvánnal a keleti fronton.

miénktől. Ez okozta, hogy nem szembe találkoztunk. A bennünket ért meglepetés és az ő fölényes magasságuk számukra biztosított előnyt.

Felhúzott fordulóval igyekeztem a támadók magasságát elérni. Kísérőim leszakadtak tőlem, de biztonságukért nem kellett aggódnom. Gépeink kiváló fordulékonysága diktálta a harceljárást, hogy ellenfeleinket mielőbb párharcra kényszerítsük. Ennek a harcmódnak mesterei voltunk, gyakran gyakoroltuk azt, néha fotogéppuskával, többnyire anélkül.

A felhúzott forduló a szlovák gépek szintjére hozott. Kötelékük már felbomlott. Egy Letov S-328 volt előttem, valamivel lőtávolságon kívül a megítélésem szerint. Láttam, hogy a hátsó ülésben levő megfigyelő, vagy lövész feláll, nyilván azzal a szándékkal, hogy géppuskáját működésbe hozza. Erre azonban nem volt ideje. Alája buktam látókörének, s felhúzva gépem rövid sorozatot adtam le géppuskáimból az ellenség gép hasára. A gép azonnal kigyulladt. Amennyire az idő és helyzet engedte, rögzítettem a lezuhanó gép becsapódásának helyét, időközben élénken figyelve a körülöttem lévő légteret. Láttam, tüzelő gépek nyomjelző lövedékeit magyar és szlovák részről egyaránt. Mindez talán két percet vett igénybe, egyesek szerint tovább tartott. Minden esetre siettem vissza abba a légtérbe, ahol még gépeket láttam.

Alaposabban szemügyre véve a körülöttem szétszórtan maximális sebességgel repülő gépeket, megállapítottam, hogy azok mind a mi gépeink. Megkíséreltem csatlakozni a hozzám legközelebbi Fiat Cr.32-hez, de a pilótája gyanúsnak találta a szándékomat, nem engedte, hogy megközelítsem. Taktikát változtattam: csökkentettem a sebességem, s a közelemben lévő Gemeinhardt Vilmos[291] hadnagy felzárkózott hozzám.. Rövidesen a többi gép is csatlakozott, s ötös rajban irányt vettem Ungvár felé, abban a hiszemben, hogy feladatunk ennek a támadásnak az elhárítása lett volna. Noha nem tudtam elfogadni, hogy négy emberünket elvesztettünk volna, ennek lehetősége nagyon lehangolt. Hosszú éveken át szolgáltunk együtt, barátok voltunk. Ekkor vettem észre egy gépet nagy sebességgel közeledni felénk. Felismertem a gép kontúrját, hamarosan a gép számát is ki lehetett venni. Negro Ali volt, rangban idősebb nálam. Intettem neki, hogy vegye át az alakulat vezetését, de kezével nemet intett, beállt mögénk.

Közeledve a repülőtérhez észrevettem, hogy három gépünk áll a hangárok előtt, ami arra vall, hogy mindnyájan túléltük a légi harcot. Begurulás közben felismertem a gépek közelében álló század parancsnokunkat, valamint egyik kísérőmet, Békássy Tónit és Szoják Sándort. Az utóbbi kettő teljesen kilőtte lőszerét, s visszarepültek Ungvárra, hogy a géppuskákba új hevederekkel újra részt vehessenek a harcban. Annak azonban már régen vége volt. Ennek ellenére a fegyvermesterek lázasan dolgoztak a géppuskák újra hevederezésén.

Ez alkalommal láthatólag nagy volt az izgalom a repülőtéren, de ezért nem feledkeztünk el arról, hogy a megszokott formában jelentsük leszállásunkat a parancsnoknak. Ő egyenként megkérdezett bennünket: mi történt, volt-e eredmény, hol vannak a lelőtt szlovák gépek? Jelentettem neki, hogy a becsapódás helyét meg tudom jelölni a térképen, a jellegzetes terepalakulások alapján. Erre sor is került. Noha a roncs szlovák területen volt, parancsnokunk szerelő részleget küldött ki gépkocsival a roncs beszállítására. A határon készültségben levő földi csapataink fegyveres kíséretet adtak embereinknek. Az ezt megörökítő, közforga-

[291] Gemeinhardt Vilmos tartalékos repülő főhadnagy (Temesvár, 1907. -?) A történet idején tartalékos repülő hadnagy az 1/1. vadászszázadban.

lomban lévő fényképen a magas repülőtiszt néhai Gemeinhardt Vilmos hadnagy, a század második tisztje áll a roncs mögött. Megemlítem még, hogy a roncs motorjának dugattyú fejéből műszaki személyzetünk hamutartókat készített, melyekbe a pilóta jelvényt, a harc helyét és dátumát maratták bele […]

A Pálóc-i légiharcban lelőtt gépek számát még ma is vitatják a szlovák és magyar történészek. Van szlovák forrás, amely nem vitatja a magyar álláspontot, de olyan is van, amelyik állítja, veszteségeik kisebbek voltak […] Legfontosabbnak vélem, hogy emelte a magyar pilóták önbizalmát, helyesebben erősítette őket önbizalmukban. Kiderült ugyanis, hogy erősen elöregedő gépünk, a Fiat Cr.32. megállja a helyét hasonló értékű és azonos számú gépekkel szemben. Kiképzés magasabb fokon áll, mint az ellenfeleinké. Ezzel a kijelentésemmel nem akarom a szlovák pilótákat lebecsülni. Jóval a harc után jutott tudomásunkra, hogy a pilóták zöme úgynevezett „non coinmissioned officer”[292] *volt, tizedesek és szakaszvezetők, akik a légiharc előtti napokban érkeztek meg szülőföldjükre Csehországból […] Feltehető, hogy a népi kisebbségből származó személyzet – valószínűleg – nem kapta ugyanazt a kiképzést, mint a cseh pilóták. érvelésemet azzal támasztom alá leghatásosabban, hogy a harc után egyetlen gépünkön sem találtak géppuska találatot a szerelőink. Lőkiképzésük egyszerűen zéró volt. Helyismeretük nem volt, mert több szlovák gép kényszerleszállásáról kaptunk jelentést azokban a napokban.*

Jelentős eredménynek tartom azt is, hogy a határ menti átrepülések azonnal és teljes mértékben megszűntek. Ettől a naptól kezdve hiába ültünk készültségben, a szlovák gépek nem mutatkoztak […][293]

A hivatalosan elismert légigyőzelmek:

Dátum	Időpont	Helyszín	Gép	Pilóta	Eredmény	Térség	Gép	Pilóta	Eredmény
1939.03.24.	7^{40}	Szobránc	Avia B-534	Prhacek hdgy	lelőtték, †	Szobránc Ny	Fiat Cr.32	Negró fhdgy	légigy.
			Avia B-534	C Martis tiz	lelőtték, túlélte	Lúcky		Szoják őrm	légigy.
			Avia B-534	M Karas	megrongálták, k.l.sz	Vysne Remety, hazaért		Kertész[294] őrm	rongálás
	15^{00}		Avia B-534	J Hergott	lelőtték, †	Bánovce n Ondavou		Negró fhdgy	légigy.
			Avia B-534	F Hanovec	lelőtték, k.l.sz.	Senna		Szoják őrm	légigy.
			Letov Š.328	G Pazicky-F Svento hdgy	lelőtték, ††	Pavlovce n Uhom		Palkó fhdgy	légigy.
			Avia B-534	M Danihel	lelőtték, k.l.sz, túlélte	Brezovice n Torysa		Békássy fhdgy	légigy.
			Avia					Csekme	légigy.

[292] Tiszthelyettes

[293] Palkó László: Katona éveim 1932-1945.Vitéz Palkó László repülő százados (1910.04.19.- Ausztrália, 2008.07.24.) Katonai szolgálat kezdete: 1932.08.20. A történet idején repülő főhadnagy és az 1/1. vadászszázad 3. rajának parancsnoka. Ez után főleg kiképző alakulatoknál szolgált a háború végéig.

[294] Kertész Árpád repülő őrmester, az 1/1. vadászszázad tagja. Itt egy Avia B-534 vadászgépet lelőtt, egy másikat megrongált. 1941-ben a keleti fronton, Cr.42 vadászgéppel, a 2/3. vadászszázad pilótájaként még egy légigyőzelme volt, 1941. 06. 27-én, Stanislaw térségében, egy szovjet R-5 felderítőt lőtt le.

			B-534					szd	
			Letov Š.328	A. Drlicka – L. Šronk	lelőtték, k.l.sz.	Strazske		Pirithy hdgy	légigy.
			Avia B-534		lelőtték	Michalovce		Kertész őrm	légigy.

A határvonalon túl lezuhant három szlovák repülőgép ügye csak 1942-ben kapott közvetett igazolást! A szobránci harcok idején egy magyar zászlós a határon lévő patakparton állva, több gépet látott lezuhanni a saját vonalakon túl, de nem tudta megállapítani, hogy azok saját, vagy pedig ellenséges repülőgépek-e. Engedélyt kért, hogy a pilótáknak segítséget vihessen, ezt azonban a parancsnoka elutasította. Éjjel önként jelentkezőkből rohamjárőrt szervezett. Éjfélkor erős fegyverzettel behatoltak szlovák területre, és hajnalban meg is találták a három elégett szlovák gép roncsát. Az osztag reggel észrevétlenül visszatért. A zászlóst hadbíróság elé állították! Az ügyet később a vezérkari főnök semmisnek nyilvánította, és a kormányzó a zászlóst 1940-ben Nagyezüst Vitézségi Éremmel tüntette ki.

Szlovákia a Szovjetunió elleni támadást megelőzően nagy számban vásárolhatta vissza az egykori csehszlovák légierő, hadizsákmányként lefoglalt eszközeit, mint a németekkel szövetséges, fasiszta állam. A németeknek nagyon imponált a fasiszta *Tiso*[295] – féle állam létrejötte, amely már az 1939-es lengyelországi hadjárat során is a németekkel harcolt, míg hazánk ezt megtagadta! Sőt a lengyel menekülteket befogadtuk, támogattuk, menekítettük őket nyugat felé, a németek nem kis bosszúságára!

A szlovák gyorshadtestet támogató repülőalakulatok között három vadászszázad is volt. Az *Avia B-534*[296] vadászgépben ülők a keleti hadjárat első hónapjai alatt 58-szor csaptak össze orosz gépekkel. Ezek során hat igazolt légi győzelmet könyvelhettek el, de csupán egyetlen Aviát vesztettek, egy további pilótájuk pedig *„átállt”*. Első vadászalakulatuk 1942 februárjától kapott átképzést a Messerschmitt Bf-109-re és kora ősztől a Luftwaffe, nagyhírű 52. vadászezredének 13. századaként járt bevetésre. A később osztállyá bővített alakulat – a mintegy 2 000 bevetés során – négyfős veszteség mellett, 216 igazolt légi győzelmet aratott.

Nem meglepő hát, hogy 1944-re 17 vadászpilótájukból lett ász a keleti fronton.

A dezertálások száma azonban mégis annyira megnőtt, hogy a szlovákokat, mint megbízha tatlan, úgymond *"másodosztályú partizánokat",* inkább kivonták és hazaküldték, hogy a honi légvédelemből vegyék ki részüket.

[295] Tiso Jozef (Tisza József, Nagybiccse, 1887. október 13. – Pozsony, 1947. április 18.) római katolikus szlovák pap és politikus, az 1938–1945 közötti fasiszta bábállam, az első Szlovák Köztársaság elnöke. Háborús bűnösként kivégezték Pozsonyban.

[296] A repülőgépek fejlesztése az Aviánál, František Novotný nevéhez köthető ebben az időben. Az ő vezetésével készült el 1933-ban a cég legsikeresebb típusa, az Avia B–534-es vadászrepülőgép, amely 566-os példányszámával a legnagyobb darabszámban gyártott csehszlovák repülőgép lett a második világháború előtti időszakban. A gép egy hagyományos építésű, kétfedelű vadászgép volt. Paraméterei meghaladták a hazánk légierejében akkor alkalmazott Fiat Cr-32 vadászgépek jellemzőit. Ennek ellenére a kárpátaljai események kapcsán, a mi pilótáink fölényes győzelmet arattak felettük.

A horvátok

Amikor 1941-ben létrehozták a *Független Horvát Állam Légierejét*[297] az a zsákmányolt királyi jugoszláv repülőgépekből (7 vadászgépből, 20 bombázóból és mintegy 180 segéd- és kiképző repülőgépből), valamint az ejtőernyőzés, kiképzés és a légvédelmi tüzérség parancsnokságaiból állt össze.

A háború menetének alakulásával a jugoszláv front, több száz új vagy felújított német, olasz és francia vadászgéppel és bombázóval szorult utánpótlásra, míg az utolsó új repülőgépekből álló szállítmányokat 1945 áprilisában vették át Németországtól.

Horvát Repülő Légió[298] a Független Horvát Állam Légierejének azon katonai egysége volt, amely 1941-1943 között a Luftwafféval a keleti fronton, majd azután horvát földön harcolt. Az egységet 1941. július 15-én küldték Németországba kiképzésre, mielőtt a keleti frontra került volna bevetésre. A pilóták és a legénység közül, korábban sokan a Jugoszláv Királyi Légierőben szolgáltak az 1941. áprilisi Jugoszlávia elleni invázió idején. Közülük néhányuknak tapasztalata is volt két fő típus, a Messerschmitt 109-es és *Do-17*[299]-es későbbi repüléséhez, valamint volt két vadászpilótájuk is, akik korábban Luftwaffe repülőgépet lőttek le.

A keleti front feletti hadműveletek során az egység harcosai összesen 283 légi győzelmet értek el, míg a bombázók mintegy 1 500 harci bevetésen vettek részt.

A Horvátországba való visszatérés után, 1942 decemberétől az egység repülőgépei nagy támogatást adtak a tengelyhatalmak erőinek, melyek a jugoszláv fronton, a jugoszláv partizánok ellen harcoltak, egészen 1944 végéig.

1943. szeptember eleje és 1945. május 8. között legalább 10 darabot üzemeltetett horvát légierő a *Fiat CR.42*-es típusból is. Az 1943 őszi olasz kapituláció idején az Olasz Királyi Légierő 60 repülőgépe Horvátországban állomásozott. Ezek közül 33 darabot átvehetett a horvát légierő, melyek közül 6 darab volt CR.42.

A keleti frontról hazatért Horvát Repülő Légió gépállományát és a légierőt is, a harctéri tapasztalatok és a növekvő angolszász jelenlét miatt átszervezték német mintára. Az új rendszerben a Falco-k a horvát vadászezred 3. századába (3./(Kroat.) kerültek. Az év végét már csak két példány élte túl. A német kapitulációt követően a zágrábi központi repülőtérről a légierő megmaradt állománya olaszországi, klagenfurti és szovjet megszállás alatti területekre repült. A CR.42-ek sorsa egyelőre ismeretlen.

A spanyolok

[297] Zrakoplovstvo Nezavisne Države Hrvatske, (ZNDH)
[298] Hrvatska Zrakoplovna Legija, (HZL)
[299] A Dornier Do 17 a német Luftwaffe könnyűbombázója volt a második világháborúban, a gépet Dornier Flugzeugwerke gyártotta. A gépet gyorsbombázónak, úgynevezett Schnellbombernek tervezték, hogy képes legyen elmenekülni az ellenség vadászgépei elől. A háború első három évében használta a Luftwaffe, az azt követő években folyamatosan kivonták a frontszolgálat alól és a szövetséges országok hadseregeibe került. Kis számban gyártottak egy továbbfejlesztetett változatot is, ez volt a Do 215. A Do 17 legsikeresebb változata a Dornier Do 217-es volt.

Minthogy Spanyolország nem volt hadviselő fél a háborúban, csak önkéntes csapatokat küldhetett a keleti frontra. Ezek az önkéntesek alakították a Kék hadosztályt[300] mintegy 16 ezer emberrel. Fölszerelésben nem tették az elit hadosztály benyomását, de harci szellemben kétségtelenül a legkiválóbb alakulatok egyike volt. Teljesen német szabvány felszerelést kaptak — a kék ing kivételével. Csupán a vállukon hordták arany-vörös színben az *„Espana”* feliratot. Hivatalosan *„División Española de Voluntarios”* – Önkéntesek Spanyol Hadosztálya volt a nevük.

1941 augusztusában képezték ki a hadosztályt Németországban. Valóban a legalkalmasabb emberanyagból válogatták ki az állományt a hihetetlen nagyszámú jelentkező közül. Októberben vetették be őket először Leningrádnál. Itt törték át a Volkor folyó partján a szovjet állásokat. Kiváló magatartásuk elismeréseképpen parancsnokuk *Esparza* ezredes, elnyerte az első osztályú vaskeresztet.

1942 januárjában az 50 fokos hidegben Vzad környékén bevetett 205 emberből meghalt vagy megsebesült 173, fogságba egy sem esett. Az 1943 évi leningrádi téli szovjet offenzíva idején a 36. német gyaloghadosztállyal karöltve küzdöttek, 500 emberből csak 23 maradt meg. 1943 februárjában a Kék hadosztály 2 500 embert vesztett. 1943 októberében a Szövetségesek nyomására és háborúval való fenyegetésére *Franco*[301] kénytelen volt a Kék hadosztályt hazahívni. E csapatok harci értékére világít rá az, hogy a Szövetségesek így akartak könnyíteni a szovjet arcvonalon.

Még november folyamán Hitler fölállította a *Kék Légiót*, a hadosztálynak hazatérni nem akaró harcosaiból, mintegy 1 500 emberből. Ezt Franco — ismételt külföldi nyomásra — 1944 már-

[300] A Kék Hadosztály vagy más néven Azur-hadosztály, hivatalosan División Española de Voluntarios (Önkéntesek Spanyol Hadosztálya) a második világháborúban a keleti fronton harcoló, a Wehrmacht Észak Hadseregcsoportjába tartozó expedíciós katonai erő, amelyet nagyobbrészt Spanyolországból, kisebb részt Portugáliából toboroztak. Az Önkéntesek Spanyol Hadosztálya névvel ellentétben tagjai közül nem mindenki volt tényleges önkéntes, és többen külső nyomásra lettek katonák, valamint a spanyol haderő sorozott állományából is került soraikba „önként jelentkező”. A hadosztály kötelékében 1941 és 1943 között összesen 45 482 fő szolgált.
Előzetes egyeztetések után 1943. október 10-én Franco kiadta a parancsot a Kék Hadosztály visszavonására. A spanyol katonák néhány csoportja, amelyek fanatikus kommunistagyűlölő falangistákból álltak – mintegy 1500–3000 fő – nem volt hajlandó hazatérni, és maradt a német hadsereg kötelékében, hogy továbbra is a szovjetek ellen harcolhasson. Akadtak olyan friss önkéntesek is, akik átszöktek a francia határon, és Lourdes-ban álltak be a német hadseregbe. Ezek a fanatikusok létrehozták a Kék Légiót (Légion Azul), amely mindvégig harcolt a nácik oldalán.
A 121. gyalogos hadosztálynak a Wehrmachtnál maradt még 1943 után is spanyol egysége, amelyet csak 1944 márciusában hívtak haza hivatalos paranccsal, s március 21-én szállították vissza Spanyolországba. Jó néhány spanyol gyalogos szakasz szolgált a 3. hegyivadász hadosztály és a 357. gyalogos hadosztály kötelékében. Ebből az egyik egységet Lettországba vezényelték, a többiek a brandenburgi ezredhez és a 121. gyalogos hadosztályhoz kerültek, amely a jugoszláv partizánok ellen harcolt a Balkánon.
Az SS erőinél szintén kialakult egy tisztán spanyolokból álló egység, a Spanische-Freiwilligen Kompanie der SS 101, fanatikus falangistákból. Ez a 140 fős egység Pomeránia területén folytatott harcot a szovjetek ellen a Vallon Légió önkéntes SS-alakulattal közösen. Utóbb a 101-esek átkerültek a 11. Nordland önkéntes páncélgránátos SS-hadosztályhoz, s Brandenburgban küzdöttek a szovjet előretörés ellen. A falangisták utolsó pillanatig Hitlerért ontották vérüket Berlin ostrománál, Miguel Ezquerra SS tiszt vezetésével. Nagyon sokan, ha túl is élték a harcokat, többnyire szovjet fogságba kerültek, és mindörökre elnyelte őket a gulag.
A harcokban a Kék Hadosztály összesen 4 954 halottat veszített, 8 700 katona megsebesült. A hadifoglyok száma 372, ebbe beletartoznak a Kék Légió és a 101-es alakulat emberei is. A foglyok közül 286 fő 1954. április 2-án tért haza a Nemzetközi Vöröskereszt segítségével.

[301] Francisco Franco (Ferrol, 1892. december 4. – Madrid, 1975. november 20.) spanyol katonatiszt, tábornok, a spanyol polgárháborúban a nacionalista erők egyik vezetője, 1939–1975 között Spanyolország vezetője (Caudillo).

ciusában fölöszlatta. Végül a Kék hadosztálynak még élő önkénteseit beosztották a németek a francia *Charlemagne SS hadosztály*[302] kötelékébe, s ezek ott haltak meg az utolsó szálig Berlinben, a Kancellária védelmében, 1945 áprilisában.

„Az Azul (Kék) légi raj is csatlakozott a spanyol önkéntesekhez Madrid, Julius 27. (Stefani)

Spanyol repülők egy csoportja elutazott Németországba. A repülők, akik a polgárháború idején az Azul nevű hős légirajban küzdöttek Garcia Morato vezetésével, csatlakoztak ahhoz a spanyol önkéntes hadosztályhoz, amely felveszi a harcot Szovjet-Oroszország ellen.”

Spanyolország vállalta, hogy együttműködik Németországgal az Szovjetunió elleni háborúban, szigorúan önkéntes alapon, vadászrepülőkkel is. 1941. július 25-én indult a Szovjetunióba az 1. expedíciós repülőszázad.

Az utolsó spanyol repülőszázad az 5. volt, amely szintén a szovjetek ellen harcolt, bevetésének kezdete 1944. április 17. Az önkéntes repülőerők kiválóan és eredményesen harcoltak a keleti fronton.

Részleteiben a működésük az Aranysas, 2003. áprilisi számában olvasható.

Úgy vélem, hogy mind a három ország pilótai megállták a helyüket – a dezertőröktől eltekintve – és csak azért kaphattak hamarabb német gépeket, mert a sajátjaik még a kezdeti szovjet front színvonalát sem ütötték meg.

[302] Charlemagne SS hadosztály francia önkéntesekből álló alakulat volt. Franciaországban 1943. július 22-én jelent meg az a rendelet, mely engedélyezte a francia állampolgároknak, hogy jelentkezzenek a Waffen-SS -be és annak kötelékében harcoljanak. A német hatóságok a toborzást Franciaországon túl kiterjesztették a Németországban dolgozó francia állampolgárságú munkásokra, illetve a német fegyveres erők kötelékében már korábban szolgálatot vállalt francia katonákra is. A toborzókampány meglepő módon sikerrel járt a franciák körében. Noha az általános hadihelyzet egyértelműen kedvezőtlenné vált a németek számára, néhány hónap alatt több ezer fő jelentkezett a Franciaország és Németország 34 pontján felállított toborzóirodákban. A jelentkezők döntő többsége fiatal munkás és diák volt, akikre nagy hatást gyakorolt a motorizált elitalakulathoz való csatlakozás lehetősége

182. oldal

Szovjet és magyar vadászgépek

„[..] .Az akkor még használatos szovjet vadászgépeknél nagyságrendekkel bizonyultak jobbaknak…[…]”

A keleti fronton történő hosszabb, és rendszeres harci bevetés során a *Héják* nem szerepeltek rosszul – sőt előtte évben még a *Fiat Cr.42* típus sem – bár az előkészítetlen tábori repülőterek a gépek főfutójának rugóstagjait állandóan tönkretették. A külön fal nélküli, a szárny főtartói közötti üzemanyag tartályok pedig a szegecselés tömítőanyagának gyors öregedése miatt állandóan csepegtek.

„ […] A Re.-2000-es szárnyközép részében alkalmazott integrált tüzelőanyagtartály is a Seversktől átvett megoldás volt. A tömítést egy, a levegőn önvulkanizálódó műgumi bevonat alkotta. Ez, mint minden gumi, idővel öregszik, ezáltal zsugorodik és repedezik. Ugyanakkor a gépen a műrepülések során a tartálytér valamelyik szegecse mindig kilazul. A rendkívül higroszkopikus[303] *üzemanyag-keverék a legkisebb rést is megtalálja, és néha a felrepedt tömítő réteg helyétől méternyi távolságra, a kilazult szegecsnél csöpögni kezd az üzemanyag. Ezt nem igazán tudták kezelni, illetve nem értették a korabeli magyar üzemeltetők.*

Ez nem a gép hibája, ilyen ez az üzemanyagtartály-rendszer (amelynek előnye a kis szerkezeti tömeg, hátránya a fokozott karbantartásigény). A szegecset ki kell cserélni, a sérült helyett tömítőanyaggal, ecsettel újra kenni. A P-35-ös szárnyközép alján erre a célra tucatnyi leszerelhető, csavarral rögzített szerelőnyílás volt. Ezt a megoldást a Re-2000-esen 1:1 -ben átvették […][304]

Az, hogy a szovjet gépeknél nagyságrendekkel lettek volna jobbak, azért ez erős túlzás!

A Héja gép a korabeli szovjet ellenfelekkel szemben állta a versenyt: a nagyobb számban előforduló I-16 és MiG-3 vadászoknál mind alacsony, mind közepes magasságokon jobb mutatókat produkált, és a LaGG-3-mal is közel egyenértékűnek tartották. A típus számos légi harcból került ki győztesen, de a gyors háborús fejlődés viszont hamarosan túlhaladta, és ezért 1943 tavaszán a gépeket a frontszolgálatból hátravonták.

[303] Nedvszívó, nedvességet elnyelő, nedvességszívó.
[304] Kovács Béla: A MÁVAG Héja vadászrepülőgép konstrukciós előzményei és korszerűsítésének lehetőségei az olasz Reggiane vadászprogram tükrébe. Haditechnika, 2018/1.

Megjegyzésként ide kívánkozik még az is, hogy ezt megelőzően, 1941-ben a keletei fronton, még a Fiat Cr.42 gépünk is eredményesen harcolt a *Polikarpov*[305] típusú vadászok ellen.

Készítettem egy összehasonlító táblázatot, amelyben az akkori keletei harctéren előforduló (előfordulható) gépek[306] néhány jellemzője van.

Német – magyar gépek

		Bf-109 E-4	Bf-109 F-4	Fiat Cr-42	Re-2000 Falco	MÁVAG Héja
		vadász				
Teljesítmény	LE	1100	1350	840	986	986
Sebesség (magasságon)	km/h / (m)	575/5000	665/6000	441/6000	530/5300	530/4200
Hatótávolság	km	660/1325 (póttank)	1035/1700 póttank)	780	545	1400
Csúcsmagasság	m	11000	11500	10200	11200	10500
Emelkedési sebesség	m/s	18	20	12	17	17
Felületi terhelés	kg/m^2	147	152	102	139	140
Felszállási tömeg	kg	2505	3005	2295	2839	2850
Gépágyú	db	2	1			
	mm	20 (MG FF/M)	20 (MG151/20)			
Géppuska	db	2	2			
	mm	7,92 (MG-17)	7,92 (MG-17)			
	db			2	2	2
	mm			12,7 (Breda(	12,7 (Breda(	12,7 (Breda(

Szovjet gépek

	I-16/29	MiG-1[307]	MiG-3[308]	LAGG-3[309]	Jak-1[310]

[305] Polikarpov I-15, I-15bisz, I-153, I-16 típusok.

[306] A válogatásom teljesen önkényes és a teljesség igénye nélküli. Csak arra szolgál, hogy ezeket a gépeket néhány jellemzőjük alapján össze lehessen hasonlítani.

[307] MiG-1 vadászgép, amelyet az 1939-ben a magassági vadászgépekre kiírt pályázatra terveztek. A tervezést még Polikarpov kezdte, de külföldi kiküldetése alatt a gép tervezését elvették tőle és a Mikojan-Gurevics irodának adták át. A berepülés során jelentkező műszaki problémák ellenére rendszeresítették és száz darabot gyártottak belőle. A gépek többsége az 1941-ben indított Barbarossa hadművelet első napjaiban megsemmisült. Továbbfejlesztett, javított változata a MiG–3.

[308] A repülőgépet a MiG–1 vadászgépből fejlesztette az 1. számú repülőgépgyár tervezőirodája, hogy kiküszöbölje a MiG–1 fejlesztése és használata alatt észlelt problémákat. 1940. december 20-a után az 1. számú repülőgépgyárban a MiG–1 helyett már ezt a gépet szerelték össze, és 1941-ig nagy sorozatban gyártották. Ekkor a gyárat az Il–2 csatarepülőgépek gyártására állították át. 1941. június 22-én a Barbarossa hadművelet megindulásakor 981 gép volt szolgálatban a szovjet légierőnél, a szovjet légvédelemnél és a szovjet haditengerészeti légierőnél. A MiG–3-at békeidőben is nehéz volt repülni, de sokkal nehezebb volt bevetések alatt. A gépet eredetileg magassági bevetésekre tervezték, de a keleti fronton a harcok legtöbbször kis magasságban zajlottak, ahol nemcsak a német Bf 109, hanem a legtöbb egykori szovjet vadászgép is jobbnak bizonyult nála. Vadászbombázóként is erőltették bevetését 1941 őszén, de erre ugyanúgy nem volt alkalmas.

[309] Ez a repülőgép a LaGG–1 (Lavocskin-Gorbunov-Gudkov) továbbfejlesztett változataként a Szovjet Légierő egyik legkorszerűbb vadászgépe volt az 1941. évi német támadás idején. A sárkány túlnyomórészt fából készült, a legkritikusabb részeket bakelit lakkal kezelték. Ez az új rétegelt lemez szerkezet a közönséges fánál sokkal tartósabb volt, nem volt gyúlékony és korhadásra hajlamos. A vadászgép túlságosan nehéz volt motorjának teljesítményéhez képest. A pilóták nem szerettek a LaGG–3 gépeket repülni: súlyos volt gyenge M–105 motorral. Sőt, a LaGG–3 veszteségei magasabbak voltak az I–16 gépeknél is. A Svecov M–82 csillagmotor beépítésére irányuló kísérletek végül megoldották a hajtás teljesítményhiányának problémáját és ez a korszerűbb Lavocskin La–5 kifejlesztéséhez vezetett.

[310] A Jakovlev - tervezőirodában kifejlesztett egymotoros, együléses (oktató változatoknál kétüléses), alsószárnyas, behúzható futóműves, vegyes építésű vadász- és vadászbombázó repülőgép. Az 1938-as vadászgép tenderre készült el tervezés. Vegyes építésű gép volt. A könnyű konstrukció kiváló kezelhetőséget, manőverező képességet és nagyon könnyű karbantarthatóságot eredményezett. Képességeit csak az első szériában alkalmazott 820

		vadász				
Teljesítmény	LE	900	1350	1350	1260	1260
Sebesség (magasságon)	km/h / (m)	470/4500	657/	640/7800	575/	600/
Hatótávolság	km	440	580	820	1000	850
Csúcsmagasság	m	9800	12000	12000	9700	10000
Emelkedési sebesség	m/s	14,7	16,8	13	14,9	20
Felületi terhelés	kg/m^2	135	177	155	150	170
Felszállási tömeg (max)	kg	1966	3319	3355	3190	2890
Gépágyú	db				1	1
	mm				20 (SVAK)	20 (SVAK)
	db	2	2	2		2
	mm	7,62 (SKASZ)	7,62 (SKASZ)	7,62 (SKASZ)		7,62 (SKASZ)
	db	1	1	1	2	
	mm	12,7 (Berezin)	12,7 (Berezin)	12,7 (UBSZ)	12,7 (Berezin)	

Mindenki maga döntheti el a felsorolt technikai jellemzők alapján, hogy a *„nagyságrendekkel”* jobbat ki lehet-e ebből egyértelműen mutatni, olvasni!

Az, hogy a pilótáink kiképzése és gyakorlata is sokkal jobb lehetett, mint a szovjeteké volt, ez bizonyos. Ebből ki is hozták a maximumot a vadászaink.

A *„nem”* vadászgépeknél csak a vadászokra veszélyes fegyvereiket tüntettem fel!

		Pe-2-205[311]	**Il-2**[312]	**Il-4**[313]	**DB-3**[314]
		bombázó	**csatarepülő**	**bombázó**	
Teljesítmény	LE	2 x 1210	1285	2 x 1100	2 x 951
Sebesség (magasságon)	km/h / (m)	580/3400	414	410/6500	439
Hatótávolság	km	1160	720	2600-3800	3800
Csúcsmagasság	m	8800	5500	8700	9600
Emelkedési sebesség	m/s	7	10	14	7
Felületi terhelés	kg/m^2	186	160	182	118
Felszállási tömeg (max)	kg	8900	6380	12120	9450
Gépágyú	db		2		1
	mm		23 (VYa-23)		20 (SVAK)
Géppuska	db		1	1	
	mm		12,7 (Berezin)	12,7 (UBT	
	db	4	2	2	3
	mm	7,62 (SKASZ)	7,62 (SKASZ)	7,62 (SKASZ)	7,62 (SKASZ)

kW-os (1100 LE) Klimov VK–105PA (M–105PA) 12 hengeres, folyadékhűtésű V-motor gyenge teljesítménye korlátozta. Ezt később a 940 kW (1260 LE) teljesítményű VK–105PF növelt teljesítményű motorral váltották fel, ami a problémák egy részét megoldotta.

[311] Szovjet könnyűbombázó volt. A háború egyik legjobb támadó repülőgépének tekintették, de sikeres volt nehézvadászként, felderítőként és éjszakai vadász alkalmazásban is. Sok szempontból hasonlított a fából készült brit de Havilland Mosquito gépre.

[312] Az Iljusin által tervezett gép igazi csatarepülő volt, amely a földi harcokat támogatta. A gép erősen páncélozott volt és rádiós-lövésze farok irányból géppuskával védte a támadásokat. Lelövése nehéz volt, alulról lőtték a vadászok ki az olajhűtőjét, ez volt a támadási taktika ellenük.

[313] Az Il-4 az Iljusin DB-3 áttervezett változata volt. Annak ellenére, hogy csak közepes bombázó volt a nagysága alapján, a szovjetek stratégiai feladatokra is használták. (Berlin bombázása 1941.)

[314] DB-3, szovjet bombázógép, amely távolsági bombázónak épült.

183. oldal

Horthy István halálos repülőbalesete

„[…] Másnap hajnalban 4.30-kor a szolgálati kocsi kivitte a négy pilótát, akiknek aznap feladatuk volt, a reptérre. Ott Horthy István ismét „ellenőrizte” a gépét „a szokásos pilótarutinnal”, ahogyan írta egy forrásunk. Vagyis csak felületesen, mert idő sem volt mélyebb vizsgálatra és nyilván nem is látta szükségét sem... Aznap egy német bombázót kellett kísérniük, ez most szállt fel a közeli német repülőtérről…. […]”

Az előzőekben már sok mindent leírtunk, megállapítottunk.

Ezek a sorok itt súlyos tévedéseket tartalmaznak! Amint azt tudjuk nem német, hanem magyar közelfelderítők kísérése volt a feladat: Abból is kettőt kellett oltalmazni, más – más légtérbe repülve, két – két vadászgéppel végezve a feladatot. A repülőtér is magyar volt, ezt is kitárgyaltuk korábban.

Néhány szó a gépellenőrzésről.

Szintén ejtettünk már erről is szót, de még egyszer, újra! Ennek az eljárásnak a rendjét a szolgálati szabályzatok egyértelműen lerögzítik. A reggeli gépellenőrzést a műszaki személyzet, a motorpróbával és a rádiókészülékek ellenőrzésével együtt el is végezték, jegyzőkönyv, naplózás történt az elvégzésről. Ilyenkor meghatározott lista alapján számos más ellenőrzés is történik a műszaki személyzet részéről.

A pilóta, amikor átveszi a gépet, meghallgatja a műszakiak parancsnokának jelentését, és írásban veszi át a gépet a napló aláírásával.

Aki volt mondjuk sportrepülő, az tudja, hogy minden felszállás előtt még a legegyszerűbb vitorlázógépet is a felszállásra készülő pilóta köteles *„szemrevételezéssel”,* a kormányfelületek kézzel való átmozgatásával, stb. átnézni. Ettől többet nem lehet tenni, de ez a minimum, hogy erre sor kerüljön! Ezt nekünk az oktatóink soha sem engedték kihagyni és igazuk volt!

A katonai repülésben erre vannak a műszakiak, de a pilóta itt is *„szemrevételez”,* alapvető kötelessége. Ez nem egy alapos műszaki átvizsgálás természetesen, de szó sincs *„felületességről”*! Sokszor, sokféle műszaki probléma derült már ki az ilyen *„felületes”* szemrevételezések során.

A mai időkben, a számítógépes rendszerellenőrzésekkel támogatott műszakiak is elvégzik a gép szemrevételezését! Nincs minden géprészben érzékelő, de nem is kell. A pilóta felszállás előtt ekkor is átveszi a gépet, körbejárja, ellenőrzi, szemrevételezi…

„[…] A pilótákat parancs szerint 4 óra 15 perckor ébresztették. A szállító gépkocsi 4 óra 30 perckor állt elő. Szabó százados ekkor külön is utasította a géppár másik pilótáját, Nemeslaki őrmestert, hogy minden tudásával vigyázzon a kormányzó helyettesre. A Reggiani

Re–2000 (Héja) típusú repülőgép műszaki előkészítése minden bizonnyal kifogástalan volt. A műszaki személyzet – kihasználva a kormányzó helyettes távollétét – teljesen átvizsgálta a gépet, elvégezte a szűrők, gyertyák és farokorsó cseréjét, a kipufogó egyik berepedt végét is meghegesztették. A repülés előtti szokásos ellenőrzést is különös figyelemmel hajtották végre.

Négy óra negyven perckor Tóth János törzsőrmester motorpróbát csinált a V–421 számú Héja gépen. Ugyanakkor a század hangármestere, Bodnár András főtörzsőrmester is elvégezte az utolsó ellenőrzést. Mindent rendben találtak. Vitéz Nagybányai Horthy István, Magyarország kormányzó helyettese magabiztosan helyezkedett el a Héja ülésén […]”[315]

„[…] Huszadikán 4óra 40 perckor Tóth János címzetes őrmester a V-421 Héja típusú,(„Sheriff”a kormányzóhelyettes így becézte Héját) gép szerelője (aki szolnoki lakos), a pilóta, valamint Bodó András[316] *főtörm hangármester, Kocsis István törm főszerelő, Mészáros Ferenc tartalékos szkv segédszerelı, Kovács János címzetes őrv, Landesz József honv. és Bebesi Antal t. szkv jelenlétében végrehajtotta az ellenőrzést és a motorpróbát a repülőgépen […]”*[317]

„Augusztus huszadika, 1942 nyarán, hajnalban.

Szabó Mátyás repülő százados bevetésre kész pilótái útnak indítása után éppen visszaaludni készült tábori sátrában, az ukrajnai Iloszvkoje községtől néhány kilométerre. Telefoncsöngés rázta fel szendergéséből. Napos tisztje jelentkezett a vonal túlsó végén. Feldúltan adta hírül, hogy a front felé induló vadászgépek egyike lezuhant nem messze a repülőtértől. A gép felrobbant, és nagy lánggal ég. Vezetője biztosan nem élte túl a becsapódást. Szinte ugyanebben a percben Nemeslaki Zoltán, Horthy István kormányzó helyettes kísérőpilótája húzta félre a sátor ajtóvásznát. Ez csak rosszat jelenthetett. Az alig huszonkét éves vékonydongájú, tejföl szőke őrmesternek Horthyval együtt éppen a Don felé kellett volna repülnie. Szabó százados – emlékezete szerint – egyből tudta, mit jelent a fiatal tiszt váratlan betoppanása, de azért rákérdezett: „A kormányzó helyettes…?” Nemeslaki bólintott.”[318]

Néhány gondolat a már akkor használt vadászrepülő harceljárásról és a kormányzó helyettes vadászrepülő kísérőjéről, Nemeslaki Zoltánról.

A korábbi időkben és szinte kivétel nélkül minden légierőben, a vadászok háromgépes rajokban repültek, *„V”* alakzatban, elől a parancsnok, hátul jobbról, balról a két kísérője. Ez, amint az később már a spanyol polgárháborúban is igazolódott, teljesen célszerűtlen alakzat, mert a két kísérőt a kötelék tartása szinte teljesen leköti, másra figyelni nem tudnak. A

[315] Matthaeidesz Konrád: Egy legenda valósága. Horthy István halála
http://www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/historia/81-02/ch11.html

[316] Némely írásokban Bodnár, máshol Bodó! Szilaj Varga Gyula repülő szakaszvezető visszaemlékezéseiben egyértelműen Bodó.

[317] Horthy Miklós Társaság http://www.horthy.hu/downloads/horthy_03.pdf

[318] „Bajtárs, ma még tán csak egy perc az élet” Horthy István hetven évvel ezelőtti halála és a német titkosszolgálatok. Magyar Nemzet, 2012. augusztus 18., szombat 10:00, frissítve: csütörtök 10:43 https://mno.hu/belfold/bajtars-ma-meg-tan-csak-egy-perc-az-elet-1102241

Werner Mölders[319] által kidolgozott eljárásban a *„rotte”* géppár, elől a parancsnok és mögötte a kísérője sokkal célszerűbb taktikai megoldásnak bizonyult és még ma is ez a vadászok alap harcrendje. A kísérő nem navigál, viszont biztonságos távolságból követi parancsnokát, és hátulról védi.

Ezt az 1942-es évre már minden hadban álló repülőerő alkalmazta. Így volt ez a mieinknél is, bár ezekbe a vadászpilótákba a kezdetektől a háromgépes harcmodort sulykolták be.

Amikor Horthy István bevonult a szolnoki századhoz, ahol átképzése is megtörtént az Re – 2000 típusra, egyértelműnek látszott, hogy mellé egy megfelelő, nagy tudású vadászpilótát rendelnek a géppárba. A században természetesen sok ilyen pilóta volt, a választás azonban ő rá esett, ő volt Nemeslaki Zoltán repülő őrmester. (Később a MALÉV repülő kapitánya.) Nemeslaki a kiképzését Olaszországban kapta a DRT keretében és a 200 kiképzett pilótából – az eredmények alapján – csak egy fő tudta megelőzni! Ő a rangsorban a 2. lett, ami nagyon nagy eredmény volt. A kiképzésüket az a Szabó László (akkor) vezérkari ezredes kísérte Olaszországban figyelemmel (katonai és légügyi attasé Rómában), aki később Horthy István szárnysegédje lett, vezérőrnagyi rangban. Nagy a valószínűsége, hogy Horthy István mellé ő választotta (ajánlotta) Nemeslakit kísérőnek, - az alakulat parancsnokának támogatásával – a repülőtudása, emberi tulajdonságai miatt.

A keleti frontra kerülésük után is minden esetben ő kísérte a kormányzó helyettest. Az ő megfigyelései, megállapításai számomra mértékadónak tűnnek, hiszen sem rendfokozata, sem katonai előmenetele nem indokolta, hogy valótlanságokat állítson. Én több írást is olvastam tőle, sőt láttam a vele készített televíziós interjút is. Ebből néhány megállapítás:

- ✓ Horthy Istvánt igen jó pilótának tartotta.
- ✓ Az átképzést és a frontszolgálatot is vele töltve egyértelműen kinyilatkoztatta, hogy a főhadnagy a vadászgépét, a Héját kifogástalanul repülte.
- ✓ Ugyanakkor azt is elmondta, hogy a század pilótai korban mind sokkal fiatalabbak voltak a kormányzó helyettesnél, azaz fizikailag valószínűleg sokkal terhelhetőbbek voltak és nem szembesültek a repülésen túl még országos gondokkal is, amint az a kormányzó helyettes esetében történt.
- ✓ A harctérre érve Szabó vezérőrnagy négyszemközti beszélgetésen a következőket mondta Nemeslakinak:

[319] Werner Mölders (1913. március 18. – 1941. november 22.) német vadászrepülő pilóta (becenevén Vati, azaz „Papa”). Ő volt az első a történelemben, aki elérte a bűvös 100. légi győzelmet. Összesen 115 győzelmet aratott: A spanyol polgárháborúban alapvető taktikai felismeréseket tett. Kifejlesztett egy új kötelékformációt, ami Viervingerschwarm (négyujj) néven híresült el. A négyujjas raj fantázianevet voltaképpen azért kapta, mert a négygépes köteléket a Schwarmot két géppár alkotta, és a párok Rotték az időjárástól és a széltől függően 25–200 méterre helyezkedtek el egymástól, a repülőgépek helyzete a kötelékben hasonló volt az emberi ujjak elhelyezkedéséhez. A II. világháborúban való eredményes működésért, 1941. augusztus 7-én, 28 évesen, ezredessé léptették elő és ő lett a vadászrepülők főfelügyelője. A Lovagkereszt legmagasabb fokozatát is megkapta már. 1941. november 22-én, Ernst Udet vezérezredes temetésére hazarendelték, az út során halálos repülőbalesetet szenvedett.

„Idefigyelj! Vigyázz a „gazdára”, mert ha valami történik vele, abból nagy bajok származnának”

- ✓ A kapcsolatuk mindvégig bajtársias – ahogy a többiekkel is –, s csak a legnagyobb elismeréssel beszélt róla. Még a szocializmus éveiben is, amikor bizony előnyt kovácsolhatott volna, ha a kormányzó helyettesre „dehonesztáló”, lekicsinylő megjegyzéseket tesz!

Nemeslaki Zoltán továbbra is a szolnoki századnál szolgált, a frontról való kivonásuk után is. A döbbenetemet az okozza, hogy ők még mindig a Héjákat repülik, pedig eltelt majdnem két év 1942 nyara óta! 1944. április 3-án az Egyesült Államok 15. Légi Hadserege megtámadta Budapestet, ezzel hazánk egy súlyos légi háború színtere lett. Négyszázötven bombázó és százharminchét vadászgép repült be az ország fölé. Ezen a napon átesett a tűzkeresztségen a szolnoki 1/2-es század. Az 1/2-es század négy, Héja II, vadászgépe is bevetésre került. Hollósi Ferenc[320] főhadnagy, Partos András[321] hadnagy, Szecsei Gábor[322] hadnagy és Nemeslaki Zoltán őrmester Nagykörös környékén támadta meg az amerikai köteléket. Szecsei hadnagy fegyverei elakadtak, ezért kivált a támadásból, Hollósi főhadnagy és Nemeslaki őrmester kényszerleszállt, Partos hadnagy pedig kiugrott a sérült gépéből.[323]

Később a honi légvédelem 101/4. (Vihar) vadászrepülő századában repült, (Bánlaky György százados a század első parancsnoka, 1944. szept. 3. –1944. nov. 6.). Ekkor az 101. vadászosztály már a korszerű Messerschmitt Bf-109 G 6, -10, 14 változataival van felszerelve. Eljött az, az időszak, amikor már több a korszerű repülőgép, mint a kiképzett, bevethető pilóta. Nemeslaki Zoltán őrmester – 26 éves korában – hadifogságba esett 1945. jan. 11-én.

Az viszont egy nagyon érdekes kérdés, hogyan lehet még mindig csak őrmester? Jó, az is egyértelmű, hogy az akkori hadseregben az előléptetést csak rendkívül szigorúan érvényesítették. Nagyon sokaknak a középiskolai végzettség, az érettségi hiánya okozott ilyen gondot. Nemeslakinak hadiszolgálata van, kiválóan repül a fronton, majd itthon is. Részt vesz mind az amerikai, mind a szovjet légierő elleni harcban. Talán kimondatlanul ő is *„kegyvesztett”* lett Horthy főhadnagy halálával úgy, mint Szabó Mátyás őrnagy?

A háború után a MASZOVLET,[324] majd a MALÉV szolgálatába lépett. Először Li-2[325] Liszunov gépen repül. (A HA-LII géppel Csehszlovákiában szerencsésen kényszerleszállt 1954. 12. 23-án.) Később Il-18[326]-as gép kapitánya lett.

---

[320] ?
[321] ?
[322] ?
[323] A szolnoki 1/1. és 1/2. vadászszázadok Héja gépeit 1944. március 1-jétől tervezték a honi légvédelembe bevonni.1944. április elején a szolnoki alakulat a következő repülőgép állománnyal rendelkezett: 1/1-es századnak hat Me-109 G-6-osa és négy darab Héja II. vadászgépe volt. Az 1/2-es század négy Héja II. vadászgéppel rendelkezett.
[324] A Magyar–Szovjet Polgári Légiforgalmi Részvénytársaság, a Malév elődje, amely 1946. március 29-én alakult meg. Po-2 és Li-2 típusokat alkalmaztak Az első két évben csak belföldi járatai voltak (Budapest, Debrecen, Miskolc, Szeged, Szombathely, Győr, Pécs).1947-ben elindult az első külföldi menetrend szerinti járat Prágába. 1954 nyarán már 12 belföldi repülőteret érintettek a járatok (már Békéscsaba, Kaposvár, Nagykanizsa, Nyíregyháza, és Zalaegerszeg is, nyáron Siófok), emellett az évek óta tervezett varsói, berlini és bukaresti járat is elin-

Térjünk vissza innen a baleset körülményeinek elemzésére!

Augusztus 16-án értesítették a 2. magyar hadsereg parancsnokát, *Jány Gusztáv* vezérezredest, hogy a kormányzó helyettes szolgálati feladatköre megváltozik, azaz Horthy István repülő szolgálata augusztus 19-én véget ér, és ezután már csak, mint kormányzó helyettes lesz jelen a fronton.
19-én délután Horthy István megjelent Jány vezérezredesnél, aki tudatta vele, hogy vadászrepülő csapatszolgálata e naptól befejeződött, majd átadta a további feladataira vonatkozó utasításokat.

Miután a főhadnagy kézhez kapta a parancsot hosszasan sétálgatott a hadseregparancsnokkal a reptéren, és beszélgettek. Valószínűleg ekkor kért engedélyt Horthy István még egy utolsó bevetésre, hiszen huszonnégy ellenség feletti repülésen vett részt és ezután következett volna a jubileumi 25. repülés. Jány vezérezredes az engedélyt valószínűleg megadta, bár a vadászosztályhoz augusztus 20-a délelőttjéig semmilyen hivatalos értesítés nem érkezett, hogy a főhadnagy repülő szolgálata véget ért, és ezután a Katonai Iroda a földi alakulatok látogatását rendeli el számára.

Már napokkal korábban minisztertanácsi döntés született és Jány vezérezredes is befejezettnek nyilvánította a kormányzó helyettes repülő szolgálatát? Kállay miniszterelnök visszaemlékezéseiben arról ír, hogy Horthy István a hadseregparancsnoktól ugyan megkapta a határozatot, amely a visszarendeléséről szólt, ő azonban elmulasztotta feletteseinek átadni, talán azért, hogy utoljára még felszállhasson.

Bár ide is kívánkozik ismét egy megjegyzés! A parancsokat általában nem úgy szokták kiadni, hogy az érintett viszi a hírt a feletteseinek!!! A parancsokat a felettes írásban, rádión, telefonon, futárral, stb. az érdekelt parancsnokkal közli és kész! Ezt naplózzák, tudomásul veszik, ha kell, visszaigazolják.

Bár katonakoromból még emlékszem arra, hogy *„mindig az utolsó kiadott parancs az érvényes”*!

Horthy István augusztus 19-én este érkezik vissza a vadászosztály táborába. A pilóták ezen az estén parancsot kaptak arra, hogy másnap biztosítsák két géppárral, a két közelfelderítő gép útját. Csukás Kálmán vk. őrnagy kérdésére, hogy kik a soron következő

---

dult. 1954. november 25-én Moszkvában aláírták azt a szerződést, amely szerint a magyar fél megvásárolja a szovjet fél részesedését. Ez a szerződés jelentette a Maszovlet végét és utódja, a Malév létrejöttét.

[325] Li–2 az amerikai DC–3 szállító repülőgépnek a Szovjetunióban licenc alapján gyártott változata volt. A DC–3-tól eltérően a katonai szállító változaton a szárnyak alatt bombazár, a törzs felső részén, forgatható toronyban beépített géppuska kapott helyet. Magyarországon a Néphadseregben Teve néven állt szolgálatban. A magyar polgári légiközlekedésben 23 Li-2 gép volt lajstromban.

[326] Az Il–18 az 1950-es években, a Szovjetunióban az Iljusin-tervezőirodában kifejlesztett, négy légcsavaros gázturbinával felszerelt közepes hatótávolságú utasszállító repülőgép. Később szállító repülőgépként és egyéb speciális feladatkörben is alkalmazták, katonai változatai is készültek. 1957-ben repült először, sorozatgyártása 1959-től 1978-ig folyt. A Malév 1960–1989 között üzemeltette az Il–18-as típust. Az első, HA–MOA lajstromjelű repülőgép 1960. április 2-án érkezett Magyarországra. E repülőgépekkel a Malév már Európán kívüli célállomásokat is elért. Az 1970-es évek elejétől a sugárhajtású utasszállító repülőgépek kiszorították az utasforgalomból. Az 1970-es évek végén már csak 5 példánya repült a Malévnál, ezeket később átalakították teherszállító repülőgéppé. Három példánya szenvedett a Malév-nél katasztrófát. A HA-MOD jelű Párizsban 1962. november 23-án (21 áldozat) Kapitány István, a HA-MOC jelű Koppenhágában 1971. augusztus 28-án (31 áldozat) Szentgyörgyi Dezső parancsnoksága alatt, a HA-MOH pedig 1975. január 15-én Ferihegyen (9 áldozat).

géppárok, Szabó Mátyás százados jelentette, hogy Horthy főhadnagy, Nemeslaki őrmester, valamint Bánlaky főhadnagy és Szabó hadapród őrmester a sorosak. Csukás eligazítást tartott a vadászoknak, majd az indulást 04[55]-re tűzte ki.

„ Csukás repülő vezérkari őrnagy azon kérdésére, hogy "Ki következik sorra?", Szabó Mátyás repülő százados, századparancsnok jelentette, "vitéz Horthy István Kormányzóhelyettes Úr Őfőméltósága és kísérője Nemeslaki Zoltán őrmester, mint egyik géppár; Bánlaky György főhadnagy és kísérője Szabó István hdp. őrmester, mint második géppár kerülnek bevetésre sorra.”[327]

Ha tudtak volna a letiltásról, akkor szerintem eszük ágában sem lett volna Horthy főhadnagyot akcióba küldeni!

András Sándor[328] vk. alezredes naplója kuszálta össze alaposan a dolgokat, mert egyszer azt írja, hogy Horthy István a földi csapatszolgálat mellett tovább folytatná a repüléseket, ám később naplójába pótlapot tesz be, melyben leírja, hogy Horthy nem közölte vele, hogy Jány vezérezredes erre az engedélyt megadta-e.[329]

"Kiew-ből való visszatérte után VIII/19-én a rep. csoportnál való működését befejezettnek jelentettem ki és VIII/20-án már a 6. k. ho-t kellett volna meglátogatni."[330]

„Horthy István tartalékos repülő főhadnagy repülőbalesetével kapcsolatban az első óráktól kezdve nagyfokú bizonytalanság uralkodott. András Sándor repülő vezérkari alezredes, az 1. repülőcsoport parancsnoka még 1942. augusztus 20-án este olyan javaslattal élt a hadseregparancsnok felé, hogy "két jegyzőkönyv készüljön: egy a hivatalos és egy a nyilvánosság számára." Ezzel kapcsolatos álláspontját Jány Gusztáv vezérezredes a Kormányzó Katonai Irodája főnökének döntésétől tette függővé - közölte Pálos Géza repülő százados,[331] *aki jelen volt a megbeszélésen. Annak a jegyzőkönyvnek a szövege viszont, amit András alezredes másnap a hadseregparancsnoknak, a "repülő főcsoportnak", valamint a kormányzó főhadsegédének terjesztett fel, ismert. Eszerint "1942. VIII. 20-án 05 óra 07 perckor vitéz Horthy István rep. főhadnagy feladatának hű teljesítése közben a feladat által megkövetelt alacsony magasságból lezuhant és hősi halált halt." Kállay miniszterelnök is "ködösített" augusztusi 26-i képviselőházi beszédében, amikor azt mondta, hogy "Szent István napján indult századik repülésére és 25.-ik harci bevetésére. A legjobb repülő volt, a nehéz feladat áldozata lett mégis. Mint mindig, most is egyedül indult útjára. Kísérő nélkül szállt fel és ma koporsóját az egész nemzet kíséri." Ezekkel szemben a Képes Vasárnap már a reális tényeket közölte:*

[327] András Sándor vezérkari alezredes emlékezései a 80-as években
[328] Repülő vezérkari alezredes, az 1. repülőcsoport parancsnoka. Majd vezérőrnagy.
[329] M. Szabó Miklós: Ami az András-naplóból meg- (nem) tudható. (Némi magyarázat) Című tanulmánya alapján. http://epa.oszk.hu/00000/00018/00012/13szabo.htm
[330] Jány vezérezredes 1942. szeptember 5-i feljegyzése.
[331] A közlés az 1980-as években történt.

"Szent István napjának reggelén, 5 óra 7 perckor harctéri feladatának teljesítése közben repülőgépével lezuhant és meghalt vitéz nagybányai Horthy István főhadnagy, Magyarország kormányzóhelyettese."[332]

"Német vk. alezredes ugrása[333] *után András vk. alezredes berendelt a repülőcsoport harcálláspontjára. Így VIII. 20-án reggel Andrással együtt mentem ki - rögzítette 41 évvel későbbi nyilatkozatában az egykori repülő - a zuhanás színhelyére, majd még délelőtt visszatértem a harcálláspontra. Itt kaptam a 2. hadsereg parancsnokságtól felküldött Hughes-táviratot, amely szerint a Kormányzó Katonai Irodája Horthy kormányzóhelyettes repüléseit azonnali hatállyal leállítja és elrendeli számára a földi csapatok látogatását VIII. 20-tól. A táviratot átvevő rep. őrmester (emlékezetem szerint Rohoncfalvi őrmester) a postakönyvet hozzám hozta, mivel abban az átvétele idejének rovata VIII. 19-ére volt kiállítva. Én ezt 20-ára javítottam, majd a délután visszatérő András alezredesnek jelentettem."*[334]

„Ennek ellenére a kormányzóhelyettes másnap bevetésre indult, ami azzal magyarázható, hogy 24 harci bevetéssel rendelkezett, s a jubileumi 25 eléréséhez "külön engedélyt kért és kapott," mégpedig valószínűleg magától Jány vezérezredestől”[335]

„VIII. 19-én délután Jány Horthyval hosszasan sétálgatott a reptéren. Lehet, hogy ekkor közölte közvetlenül az érdekelttel, kihagyva a szolgálati utat, s ha valóban erről volt szó, akkor valószínű, hogy Horthy István engedélyt kért a 25. bevetésre, s Jány vezérezredes beleegyezett.”[336]

"A KH. [kormányzóhelyettes] a temetés végén jel.[jelenti], hogy elkésett; a hds. pk.-nál volt, aki közölte vele, hogy megkezdi programmját, a földi stest.-ek [seregtestek] látogatását."[337]

A baleset utáni – pótlapon (!) tett – bejegyzése:

"A KH. a temetési szertartás[338] *végén jel., hogy elkésett, a hds. pk-nál volt, aki jövő programmját közölte vele, hogy megkezdi földi programmját az egyes stesteknél. Ő szeretné*

[332] M. Szabó Miklós: Ami az András-naplóból meg- (nem) tudható. Némi magyarázat. http://epa.oszk.hu/00000/00018/00012/13szabo.htm
[333] 1942. augusztus 14-én Mocsáry István őrnagy gépén bevetést repült. A bombázógépből, annak végzetes sérülése után, sikeres ejtőernyős ugrása nyomán megsérült.
[334] Pálos Géza repülő százados nyilatkozata
[335] Zuna Edgár repülő hadnagy nyilatkozata. Kanadai Magyar Szárnyak, 1978/7. sz. 28. o.
[336] Pálos Géza nyilatkozata.
[337] András Sándor vezérkari alezredes naplója eredetileg, 1942. augusztus 19-én 18 óra 30.
[338] Péterffy vadászrepülő-hadapródőrmester temetéséről van szó, az alexejewkai temetőben. (Péterffy hadapród őrmesterre vonatkozóan a következőket lehet megállapítani: 1942. augusztus 7-én Il-2-esekkel vívott harc után,

folytatni repüléseit a földi programm közben is, reggel bevetés aztán földi látogatást, így képzeli ő. A Don-on túl úgyis csak siklótávolságra megy, mondja."[339]

A kiegészítéssel valami miatt azonban nem lehetett megelégedve, bár nem lehet tudni, hogy az készült-e el először, vagy a most következő változat. Mindez nem változtat a lényegen; készült *"egy másik pótlap"* is, a következő szöveggel:

"A KH. a temetési szertartás végén jelentkezik, hogy a hds. pk-nál volt, emiatt késett. Jelenti, hogy a hds. pk. jövő programmját közölte vele, de nem nyilatkozott arról, hogy vajjon emellett tovább repülhet-e? Ő szeretné folytatni repüléseit a földi stest-ek látogatása közben is! Reggel bevetés, aztán földi programm, így képzeli ő. Kér, hogy ilyen értelemben járjak közbe. A Don-on túl siklótávolságra megy csak, mondja. Én: nem vagyok benne biztos, hogy Főméltóságod nem megy beljebb mint a siklótávolság! Erre mosolyog."[340]

Ugyanez 50 évvel későbbi visszaemlékezésben:

„[...] augusztus 19-én a 2. hds. pk. parancsát vettem, hogy a Kormányzóhelyettes augusztus 19-én délután jelentkezzék a hds. parancsnoknál, mikor is a hds. pk. közölni fogja vele, hogy repülő csapatszolgálata végetér és további földi szolgálatra a 7. ho-hoz vonul be, melynek parancsnoka Szabó László vőrgy. volt. Én nem kísértem el a Kormányzóhelyettes-t a 2. hds. psághoz, mert ugyanabban az időben Péterffy vadász-repülő-hadapródőrmester temetésén vettem részt az Alexejewka-i temetőben, aki hősi halált halt. A Kormányzóhelyettes a temetési szertartás közben hozzánk tért vissza a hds. parancsnoki kihallgatásról. A szertartás közben nem beszéltünk a kihallgatáson történtekről, de az úton hazafelé a harcálláspontra a Kormányzóhelyettes azt mondta, hogy a hds. pk-a a 25. bevetést engedélyezte. Az volt a benyomáson, hogy nem mondott igazat. A hds. pság nem közölt velem semmit a kihallgatáson történtekről s én sem kérdeztem erre vonatkozólag semmit."[341]

Voltak olyan vélemények is, hogy a vadászosztálynál tudtak a repülést tiltó parancsról, de a kormányzó helyettes unszolására beleegyeztek az utolsó bevetésbe.

Mások Csukás Kálmán vk. őrnagy felelősségét vitatják. Állítják, Csukás járta ki barátjának a 25. repülés lehetőségét. Erről majd kicsit részletesebben az utolsó pontnál. Most csak az András-féle verziók.

---

10 órakor, bevetésből nem tért vissza. Délután gépét és őt is megtalálták. A roncsokból egyértelműen bizonyítható volt, hogy a gép szárnya repülés közben levált! Ezt teljesen más helyen találták meg. (túlterhelés?) A gépen találati nyomokat nem fedeztek fel, ezért szinte biztos a levegőben történt géptörés!)

[339] András Sándor vezérkari alezredes naplója, 1942. augusztus 19-én egy "pótlapot" írt, szintén 18 óra 30 perces időponttal!

[340] András Sándor vezérkari alezredes naplója, 1942. augusztus 19-én egy "második pótlapot" is írt.

[341] András Sándor vezérkari alezredes emlékezései a 80-as években.

„[…] semmit sem említett nekem az előzményekből[342] *s hogy a Kormányzóhelyettes miért ment bevetésre, jóllehet a hds. pk-i kihallgatásra épp azért lett rendelve, hogy ... 19-ével repülő szolgálatát befejezze […]*

Biztosra vehető, hogy a Hds. pk. a rep. szolgálatot befejezettnek tekintette és nem adott helyt KH azon kérésének, hogy Pista a következő időkben földi szolgálata mellett, tovább repüljön, vagy legalább is a 25. bevetést engedélyezze."[343]

„A KH. Budapest-i temetésén Csukás Kálmán ales-sel[344] *résztvettem. Ekkor sem tett említést nekem a végzetes bevetés engedélyezéséről. De állítólag kihallgatást kért és kapott a Gödöllő-n tartózkodó Kormányzói családnál való jelentkezésre, ahol jelentette, hogy a bevetési engedélyt ő adta meg a KH-nek."*[345]

Maga András is bizonytalan lehetett ez utóbbi variációban, mert később ismét visszatért a *"Csukás-szálra":*

„Hogy Csukás vk. őrgy. tudta-e mi volt a hds. pk. döntése s ennek ellenére engedélyezte a 25. bevetést, nem tudom. Lehet, hogy így volt. Csukás vk. őrgy. a későbbiek folyamán sem keresett kapcsolatot erre vonatkozóan. Hogy Jány kit tartott felelősnek? Nekem sohasem tett szemrehányást! Hogy ő kit tartott volna felelősnek? Nem tudom! De van egy elképzelésem. Mikor az 1943 januári orosz támadáshoz előkészültünk, az Ilovszkoje-i sündisznó állás védelmét a rep. csoport akkori parancsnoka, Fráter Tibor rep. ezds. helyett, Csukás-ra bízta s Fráter-t törzsével kivonta a védelemből. Csukás Kálmán vk. őrgy.[346] *az orosz gyűrűből való kitörési kísérlet közben, egy harckocsi tetején*[347] *hősi halált halt […]*

Visszanézve úgy tűnik, hogy senki sem kereste akkor, hogy ki a felelős? Úgy látszik, hogy minden illetékes arra gondolt, hogy a felelősség megállapítása a megtörtént bajon már úgysem segít. Úgy látszik, hogy senki sem tartotta Csukás-t felelősnek, nem váltották le beosztásából [...]"

Aztán már csak egy idézet András Sándortól:

„Valószínűleg azért, mert a 2. hds. ság maga sem tartotta szükségesnek ezt közölni velem.[348] *Nincs arról sem tudomásom, hogy a hds. ság ezt közvetlenül a vadász osztály pk-*

[342] András Sándor vezérkari alezredes emlékezései a 80-as években. E mondatban Csukás Kálmán vk. alezredes jelentésére utal, amelyet ő közvetlenül a baleset után tett András felé.
[343] András Sándor vezérkari alezredes emlékezései a 80-as években.
[344] Akkor még csak vk.őrnagy, a vadászrepülő osztály parancsnoka.
[345] András Sándor vezérkari alezredes emlékezései a 80-as években
[346] Ekkor viszont már vk. alezredes.
[347] Ez sem igaz így!
[348] Ilyen súlyú parancsot nem hiszem, hogy elmertek volna titkolni!

ával közölte volna. Nagy a valószínűsége annak is, hogy az augusztus végi nehéz Don-i hídfő csaták légkörében erről meg is feledkeztem, s az sincs kizárva, hogy magam is, akár csak Csukás vk. őrgy. „gönnoltuk” volna Pistának a 25. bevetést."

Nos, akkor tudta, vagy nem tudta?

183. oldal

Horthy István halálos repülőbalesete

„[…] Másnap hajnalban 4.30-kor a szolgálati kocsi kivitte a négy pilótát, akiknek aznap feladatuk volt, a reptérre. [,…]”

Bár mind a vadászok, mind a közel felderítők Ilovszkojén települtek a repülőterük nem volt közös!

A kecskeméti 3/2-es közelfelderítő, harci repülőszázadtól 1942. augusztus 19-én felhívták az ilovszkojei vadász repülőtér parancsnokságát, és kérték, jelöljenek ki két vadászrepülő géppárt, két közelfelderítő gép védelmére. Az egyik gép személyzete *Wagner Károly* zászlós pilóta és a megfigyelője *Baranyi Elek* százados, megfigyelő tiszt lesz, és az északi légtérben fognak repülni. A másik, a déli légtérbe induló közelfelderítő gép pilótája Orbán József őrmester és a megfigyelőtiszt pedig Gellért Tivadar. Az északi légtér *Korotojak* romvárosától fölfelé, míg a déli légtér lefelé van kijelölve a *Tyihaja Szoszna* folyó doni torkolatától.

„[…] A pilótákat parancs szerint 4 óra 15 perckor ébresztették. A szállító gépkocsi 4 óra 30 perckor állt elő. Szabó százados ekkor külön is utasította a géppár másik pilótáját, Nemeslaki őrmestert, hogy minden tudásával vigyázzon a kormányzó helyettesre. A Reggiani Re–2000 (Héja) típusú repülőgép műszaki előkészítése minden bizonnyal kifogástalan volt. A műszaki személyzet – kihasználva a kormányzó helyettes távollétét – teljesen átvizsgálta a gépet, elvégezte a szűrők, gyertyák és farokorsó cseréjét, a kipufogó egyik berepedt végét is meghegesztették. A repülés előtti szokásos ellenőrzést is különös figyelemmel hajtották végre… Négy óra negyven perckor Tóth János törzsőrmester motorpróbát csinált a V–421 számú Héja gépen. Ugyanakkor a század hangármestere, Bodnár András főtörzsőrmester is elvégezte az utolsó ellenőrzést. Mindent rendben találtak. Vitéz Nagybányai Horthy István, Magyarország kormányzó helyettese magabiztosan helyezkedett el a Héja ülésén […] Pontosan 5 órakor indultak. Az időjárás ideális volt. A látótávolság 50 kilométer, 600–1000 méter között, elszórt felhőzet, szélsebesség 10 km/óra volt. Horthy gépe hamarosan 300 km/óra sebességre gyorsult fel. Pilótája élesen vett balkörrel szándékozott a kísérendő felderítőgép mögé kerülni. Ez a művelet sokkal inkább emlékeztetett egy tapasztalatlan pilóta életveszélyes kapkodására, mint arra a sok szép propaganda-tudósításra, amelyet a kormányzó helyettes repülőtudásáról olvashatott a nagyközönség. A nála jóval tapasztaltabb őrmester, emlékezve a parancsra, riadtan próbálta követni őt […] ”[349]

[349] Matthaeidesz Konrád: Egy legenda valósága. Horthy István halála
http://www.tankonyvtar.hu/en/tartalom/historia/81-02/ch11.html

A probléma pontos megértéséhez érdemes idéznünk *Bánhidi Antalnak* a magyar repülés kiváló tervezőjének és pilótájának a véleményét a Héja típusról:

„Ha a gép sebessége a megengedett alsó határ felé közeledik, hajlamos jobbra dugóhúzóba perdülni. A gépnek ezt a tulajdonságát arra kell visszavezetni, hogy a háromágú demortuplikált[350] *légcsavar nagy tömegéből eredő pörgettyűs hatás (nem forgónyomaték) kiegyensúlyozására a gép kormányfelületei nem voltak elegendők. A baleset is ezért következett be.”*

Bánhidi maga is került ilyen fordulóval dugóhúzóba, de szerencséje repülési magasság miatt és tudása révén éppen úgy úrrá tudott lenni a gépen, mint Nemeslaki őrmester, aki tehetetlenül volt kénytelen figyelni, hogy Horthy István gépe a teljes bedöntésű fordulónál egy pillanat alatt jobbra átpördült, egy pillanatra háthelyzetbe került és onnan orrát leadva, bal dugóhúzóba perdült. A gép mintegy másfelet perdült gyors ütemben, majd egy felet lassúbb ütemben, melynek végén a perdülés csaknem megszűnt. Ezután körülbelül 70 fokos szögben földnek ütközött és felrobbant.

A balesetről készült egyik jegyzőkönyvből idéztünk, a Hadtörténeti Intézet Levéltárában számos ilyen dokumentumot őriznek.

Egy másik szemtanú, *Bánlaki György* főhadnagy is látta, hogy

„[…] A kf reptér felett balkörön repülve vártam a kf. gépek felemelkedését és előrenyomulások megkezdését. Úgy láttam) hogy a két kf. gép a földre g[ép]p[uska]. próbát is tartott. Közben a második vadászgéppár is besorolt balkörre. 5.5 perckor, még a kísérés megkezdése előtt láttam, hogy a másik géppár egyik gépe balforduló közben kb. 400 méter magasságban dugóhúzóba perdült. A balesetet és helyét a a földi rádióállomással azonnal közöltem. Ezután láttam, hogy az egyedül maradt vadászgép és az egyik kf. gép visszatérnek repterükre, a másik kf gép pedig irányt vesz ÉK felé. Kísérőmmel ezt a gépet kísértem tovább feladatom szerint […]”[351]

Wagner Károly zászlós szerint (az egyik kísért közelfelderítő gép pilótája volt)

[350] A kifejezés pontos jelentését eddig nem sikerült megállapítani. A légcsavar Hamilton Standard, háromágú, állandó fordulatszámú, azaz, állítható volt a légcsavar állásszöge. Az eredeti olasz gépeken RC40 a légcsavar típusa. Ismereteim szerint ezzel a problémával – kis repülési sebességen, amikor még a megfelelő egyensúlyozó nyomatékok nem alakultak ki a szárnyakon, vezérsíkokon – több akkori vadászgép, illetve pilótája is küszködött. Ilyen volt például a Bf-109 típus is!

[351] Bern Andrea: Horthy István utolsó bevetéséről – mégegyszer.
http://www.academia.edu/11987586/Horthy_Istv%C3%A1n_utols%C3%B3_bevet%C3%A9s%C3%A9r%C5%91l_-_m%C3%A9gegyszer_Fatal_flight_of_the_Hungarian_vice-regent

„[...] a repgép heves sebességgel végrehajtott, túldöntött és túlhúzott fordulóval került dugóhúzóba és lezuhant [...]”

A felderítőgép lefényképezte szerencsétlenül járt kísérőjét a magasból, és jelentette az esetet a repülőtérnek.

Szilaj Varga Gyula szakaszvezető, a m. kir. Honvéd Légierő pilótájának emlékeiből:

„[...] A közelfelderítő gépeknek az alekszejevkai repülőtérről a felszállásuk után 500 méteren kellett volna találkozni a védelmükre rendelt vadászokkal. Amikor az Ilovszkojéból felszálló vadászok meglátták az emelkedő felderítőket, Horthy István az északi légtérbe tartó felderítőhöz kezdte meg a csatlakozást, Nemeslaki őrmester pedig követte őt. Ekkor Horthy észrevette tévedést, és egy hirtelen, nagyon kemény mozdulattal túldöntött, éles fordulóval akart a déli légtérbe tartó közelfelderítőhöz csatlakozni. A túlhúzott, és nagyon kemény kormánymozdulatra elvesztette a gép a sebességét ás a fordulóval ellentétes irányba átvágódva dugóhúzóba esett. A mintegy 400 méteres magasságból lezuhant, felrobbant, és a földnek ütközve vezetője, Horthy István kormányzóhelyettes szörnyethalt [...]”[352]

Pirithy Mátyás repülő hadnagy visszaemlékezésében:

„Szűk körön fordult a gép felé, hogy azt bevetésre „felvegye”, amikor dugóhúzóba esett. A dugóhúzóból nagyszerű repülőtudásával még kivette az üzemanyaggal teli nehéz gépet, de már nem volt elég magassága ahhoz, hogy a tragédiát megakadályozhassa.”[353]

Szentiványi János,[354] a Repülőkísérleti Intézet pilótája szerint:

„Ez alól a repülőgép alól kisebb sebességnél kicsúszott a levegő!”[355]

Egy jegyzőkönyv részlet:

---

[352] Legenda és valóság. Vitéz Horthy István repülőhalála. Írta: Szilaj Varga Gyula szkv., a m. kir. Honvéd Légierő pilótája http://vilaghaborus.lapok.hu/keret.cgi?/Legenda.htm (2012.02.05.)
[353] Babucs Zoltán: Horthy István főhadnagy ilovszkojei repülőhalála. http://magyarhirlap.hu/cikk/95853/Horthy_Istvan_fohadnagy_ilovszkojei_repulohalala (2017.09.01.)
[354] Vitéz Szentiványi János repülő alezredes. A DRT kötelékében képezték ki Olaszországban. Első beosztása a 2/3. vadászszázadnál volt. 1941-ben hadnagy, 1944-ben főhadnagy. 1944. 04. 13-án a Repülő Kísérleti Intézet pilótájaként, Me-210 gépével más saját vadászgépek biztosítását végezte az amerikai támadókkal szemben. Lelőtték, súlyosan megsebesült, de kényszerleszállt. Később a 101. vadászrepülő ezred pilóta tisztje.
[355] Márványi Péter: Repülés és történelem: Horthy István halála http://iho.hu/hir/repules-es-tortenelem-horthy-istvan-halala-120820 (2013. 04.12.)

„[…] A gép roncsaihoz Egerszegi József[356] főhadnagy ért oda elsőnek. Mentésről már nem lehetett szó. A Héja eleje teljesen összetört, szétszórt darabjai, gyűrött szárnyai a kiömlött benzintől lobogva égtek, s a lángokból sűrű fekete füst szállt az ég felé. „[…] oltás lapátolás közben a gép ülésen egy fej hajas részét […]” látta Egerszegi. „[…] a fejen fekete haj volt [...]” A tetemet és a megmaradt személyi tárgyakat dr. Hán László orvos-százados irányításával Horváth Ferenc[357] testőr törzsőrmester emelte ki a még mindig füstölgő gépből. A személyi holmik azonosítását Farkas György tartalékos honvéd, Horthy István komornyikja végezte: „[…] krómnikkel stopperóra, leállt 5.07-kor, bolgár, finn, olasz, kitüntetések miniatűr keresztjei, 37M mm-es Frommer pisztoly elégett nyéllel, reptiszti vállap, összeégett vitézségi jelvény […]”[358]

Dr. Han László[359] százados jegyzőkönyve szerint:

„[…] a tetem Alexejevkától északkeletre 3 km távolságban [...] összeégve, ülőhelyzetben, szétterpesztett és térdein felhúzott lábakkal [...]” került elő az ülésből. „[…] az égéstől csak a törzsön és a vállon felismerhető repülőruha-foszlányok […] a géptől két méterre, jobbra, 2 db gyermekkézfej nagyságú és 2 db körömperec nagyságú agykoponyatető, rajtuk vér és agyvelő egyszeri beszáradása észlelhető [...]” Egyébként: „a halál oka agyhűdés, amely a repülőgép földre érésének pillanatában a koponya szétroncsolódása által jött létre […]”[360]

Augusztus 20-án hajnalban a szokásoknak megfelelően nagy köröket leírva közelítették meg tehát a Heinkel–46-os felderítő gépek bázisát a vadászok. A felderítők felszállása után Horthy István egy nagy bal kört leírva akart a közelfelderítő mellé kerülni, de a kis sebességen, alacsonyan, 300 méteren – egyes jelenlévő, de más gépben repülő pilóták szerint 500-600 méteren -, végrehajtott túl szűk fordulóban a gépe megbillent, dugóhúzóba került és 5 óra 7 perckor lezuhant. A kiömlő benzin hatására a gép kigyullad, a kormányzó helyettes a helyszínen azonnal az életét veszítette.

Kora délutánra Jány Gusztáv vezérezredes személyesen is a baleset helyszínére érkezett. Pontos tájékozódás után, első dolga volt részvét táviratot küldeni Horthy Miklósnak, a gyászoló apának.

Szóba került a baleset kapcsán Horthy István esetleges ittassága, és egy németek által kitervelt szabotázsakció is. Ezt aztán a politikai érzület és hovatartozás különösen meglovagolta, jócskán kiszínezte. A tényadatok alapján a balesetre a leginkább elfogadható magyarázat, hogy a pilóta követett el egy végzetes hibát.

---

[356] Én úgy gondolom, hogy a név és a rendfokozat is téves. Egerszögi József törzsőrmesterről lehet szó. Később a nyilatkozatát le is írjuk. A kérdéses időben a közelfelderítő repülőtéren éppen szolgálatban volt és gyalog, futva az elsők között ért a lezuhant géphez.
[357] Helyesen Harmat Ferenc testőr törzsőrmester.
[358] Matthaeidesz Konrád: Egy legenda valósága. Horthy István halála.
http://www.tankonyvtar.hu/hu/tartalom/historia/81-02/ch11.html
[359] Dr. Han László orvos százados (1909. 05. 21.-?) Katonai szolgálat kezdete: 1937. 09. 01. Sorolási éve: 1932.
[360] M Szabó Miklós: A Magy. Királyi Honvéd Légerő (1938-45). 196-197. oldal

A Horthy-baleset kivizsgálását rövid úton lezárták. Konkrét ítélet, elmarasztalás, nem történt, de ítélje meg az olvasó, hogy a hadseregvezetés, milyen konklúziót vont le, az ügy kapcsán.

András Sándor vk. alezredes repülőcsoport parancsnokot, 1942. november 1-jével a Légierő Parancsnokság vezérkari főnökévé nevezi ki, Csukás Kálmán, a 2. repülődandár vezérkari főnöke lett, majd november 1-jével vk. alezredessé nevezik ki.

Október 15-én, Szabó Mátyás századost visszavezényelték Magyarországra, és részben Szolnokon, de legfőképpen a Honvédelmi Minisztériumban teljesített szolgálatot. Ebben az időben egy másodrendű kitüntetést adtak át számára a hadiszolgálatáért. Kérdésére, egy vezérkari ezredes barátja közölte, hogy a döntésre hivatott HM osztályvezető, az eredetileg neki szánt, Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét, indoklás nélkül kihúzta. Ebből Szabó arra következtetett, hogy bár sem írásban, sem szóban Horthy haláláért senki nem tette őt felelőssé – azért mégiscsak – *„fekete bárányként”* kezelik. Úgy tűnik a balesetért egyedül vele vitették el a felelősséget. Az már csak egy érdekesség, hogy a kísérő – Nemeslaki Zoltán – is megmaradt a háború végéig őrmesternek, holott tartós frontszolgálata, sok bevetése volt, amit itthon is folytatott!

„1942. VIII. 20-án 05 óra 07 perckor vitéz Horthy István rep. főhadnagy feladatának hű teljesítése közben a feladat által megkövetelt alacsony magasságból lezuhant és hősi halált halt.”[361]

„Szent István napjának reggelén, 5 óra 7 perckor harctéri feladatának teljesítése közben repülőgépével lezuhant és meghalt vitéz nagybányai Horthy István főhadnagy, Magyarország kormányzóhelyettese."[362]

„Szent István napján indult századik repülésére és 25.-ik harci bevetésére. A legjobb repülő volt, a nehéz feladat áldozata lett mégis. Mint mindig, most is egyedül indult útjára. Kísérő nélkül szállt fel és ma koporsóját az egész nemzet kíséri.”[363]

[361] András alezredes által másnap a hadseregparancsnoknak, a „repülő főcsoportnak", valamint a kormányzó főhadsegédének felterjesztett jelentésből.
[362] Képes Vasárnap, 1941/35.
[363] Kállay miniszterelnök augusztusi 26-i képviselőházi beszédéből. Természetesen egyedül szállt fel, mert a gépe egyszemélyes volt, de nem kísérő nélkül! Ez egy tipikus „politikusi” megszólalás, semmi köze a tényekhez, de egy jó „költői” fordulat.

187. oldal

Horthy István halálos repülőbalesete

„[…] Wagner Károly repülő zászlós – az események után ötven évvel - … leírta, amit látott. […]

[…]Wágner zászlós szerint a pilóta kilőtt négy-öt vörösen világító, ragyogó csillagra szétbomló, nappali fényben is jól látható rakétát. […]”

Egy jó megfigyelő (a közel felderítőknél szolgált), amilyen *Wagner zászlós* is, nem valószínű, hogy téved, amikor az általa látottakat kinyilatkoztatja és jegyzőkönyvezteti. A rakétával való jelzést ezért nem lehet eltagadni – ha ő így látta – ez az elmondása szerint még a dugóhúzóba perdülés előtti, viszonylag nyugodt repülési állapotban volt, mert a későbbi vészhelyzetben a pilóta már az életéért küzdött és kisebb gondja is nagyobb lehetett, minthogy rakétajelzéssel foglalkozzon. Logikusan, mert ilyenkor a pilóta magával és a géppel van elfoglalva, ráadásul a leírások szerinti 300 - 400 méteres repülési magasság sem alkalmas erre! Egy tapasztalt pilóta tudja, hogy földközelben nincs helye a felesleges dolgoknak…

A jelzőtöltények úgy voltak konstruálva, hogy a gép védelme érdekében nem robbantak fel rögtön a kilövés után, csak attól nagyjából 30-40 méter távolságban. A jelzőrakéta cső a Héja jobb oldalán helyezkedett el, ferdén felfelé irányozva.

A vallomások, megfigyelések egy része fényjelenséget látott. Ez lehetett rakéta, de egyéb más is. Égő üzemanyag, kipufogó lángja, égő motor…

,, […] 1942. augusztus 20-án, csütörtökön reggel 5 órakor, mint a 3l2, közelfelderítő-repülőszázad rajparancsnoka és pilótája – akkor zászlósi ranggal – ültem a He-46-os, indulásra kész, bemelegített motorú felderítőgép vezetőülésében, hátam mögött Baranyi Elek gyalogsági százados megfigyelőtiszt és gépparancsnok. A vadászokra vártunk. Küldönc rohant a géphez, és felkiáltva jelentette: – A vadászok késnek! – Kis idő múlva 2 pár vadász megjelent fölöttünk. Az első felderítőgép azonnal startolt, és két vadászgép kíséretében rövidesen el is tűntek előlem. Ekkor már én is a levegőben voltam, és nagy balkörrel a szokásos domboldal felé repültem, hogy géppuskáinkat kipróbáljuk. A nyár vége felé közeledő reggeli nap hosszú árnyékokat vetett az erdős, dombos vidékre.

Miután rácsapva belelőttem a domboldalba, és a megfigyelőm is, a gépet felvéve meredek emelkedésbe kezdtem, majd a vadászokat keresve, balra hátra nézve – továbbra is erős emelkedésben – kissé alattam és a hátam mögött kb. 300 méterre két vadászgépet pillantottam meg. Az észlelésem pillanatában a géppár vezető gépe balra bedöntött, lassan élesedő, túldöntött fordulóba ment át, maid az orrát leadva, a függőlegeshez közeli dugóhúzóba esett.

Megrendülve néztem, és számolni kezdtem a perdüléseket, melyek igen jól láthatóak voltak. Egy, kettő - ekkor éreztem, hogy ebből kivenni már ezt a nehéz gépet nem lehet. Há-

rom. négy, öt. Egy kicsit túl az ötödik perdülésen belevágódott a földbe. Azonnal robbanásszerű, többméteres láng csapott fel, fekete, sűrű füstoszlop képződött, emelkedve a gyenge szélben, és a fényben jól láthatóan a még árnyékos erdőháttérben.

Hallatlan gyorsasággal történt a zuhanás. 6-8 másodpercig, Az időegység csak másodpercben fejezhető ki. Ez a sebesség és az alacsony magasság függvénye volt, – Fényképezze, fényképezze százados úr! – kiáltottam megfigyelőmnek, és közben már éles balfordulóval lenyomtam a gépemet 15-20 méterre a föld fölé, és kétszer-háromszor körberepültem a lángoló, füstölgő gépet. Megdöbbent és nagyon konsternált [364] voltam. Az első gondolatom az volt, hogy megkísérlem a leszállást melléje, talán tudunk segíteni - aztán jött a második gondolatom: ezt a lecsapódást nem élhette túl, itt nincs segítség!

A géppár második vadászát – még a perdülések alatt furcsán billegett –elvesztettem szemem elől.

Ezek után újra felhúztam, és az 1-I,5 km légvonalbeli távolságban lévő repülőteremen teljes bombaterheléssel leszálltam. A farokcsúszó letörött.

A tragikus eseménynek – véleményem szerint – a legfontosabb mozzanata, amit a kihallgatásoknál semmilyen más gépszemélyzet és személy szerint senki más meg nem említett rajtunk kívül, de amit én tökéletes tisztasággal láttam:

Horthy István rep. főhadnagy a zuhanása előtt a jelzőrakétáit kilőtte.

Az a tény, hogy ez a vörösen világító, csillagokra váló szétesés már a második perdülésnél bekövetkezett, azt bizonyítja, hogy a gép pilótája a kilövésre előkészített rakétát a tartójában elhelyezett rakétapisztoly segítségével kilőtte. Ezek az apró világító testek, kb. 4-5, aztán – az én látószögemből nézve – a zuhanó géppel párhuzamosan estek lefelé, mintegy kísérve a gépet […]”[365]

Mások ezt nem látták. Változatlanul kérdés tehát, hogy akkor viszont mit is láthatott Wagner Károly?

,,Hát kérem. Hajnali két óra volt, mikor átvettem a figyelő szolgálatot. Távcsővel a nyakamban, pisztollyal a derékszíjamon. Az volt a feladatom, hogy figyeljem a légteret, és ügyeljek minden hangra. Nagy csend volt, sehol egy ágyúlövés, de még egy puskalövés se hallatszott. Sem repülőgép, sem tank, de még autómoraj se. Lassan világosodni kezdett. Pontosan 5 óra volt, amikor a szomszédos repülőtéren felzúgtak a gépek. Távcsővel figyeltem, mikor a levegőbe emelkedtek. Magyar gépek voltak, a hang irányából is tudtam, de határozottan felismertem távcsővel a felségjeleket is. Egy magyar vadászgép kelet-nyugati irányban jött a reptér felé. Távcsővel is, de szabad szemmel is jól felismertem. Öt óra három perc volt, megnéztem az órámat. Nem hittem a szememnek, égett a gép! Oldalán sárga lángot láttam, de sehol egy lövés. Mitől égett a gép oldala, honnan jött az a sárga lángcsóva? Utána egy tompa

[364] Megijedt, elképedt.
[365] Wagner Károly emlékei.

becsapódó, távoli hang, aztán csend. Azonnal jelentettem Fraknói [366]százados úrnak, a parancsnokomnak, hogy mit láttam. Fraknói Miklós százados tudomásul vette a jelentésemet. Jelen volt ugyanott Antóny Endre[367] főhadnagy úr és Palotai László[368] főhadnagy úr is. A körletünket és a körülöttünk lévő terepet, az egész környéket jól ismertem,, mert már többször bejártam. Antóny főhadnagy úr utasított, hogy gyorsan vigyem oda motorkerékpáron, ahol a gép leeshetett. Közel volt hozzánk, hamar a helyszínre értünk. Már voltak ott katonák, akik még közelebb lehettek a helyszínhez, már földelték le a gépet, hogy ne égjen el. Ott tudtam meg, hogy a kormányzóhelyettes úr gépe volt. Már azt gondoltam, hogy eléri a repteret az égő géppel, de egy enyhe domb volt ott, és a gép orral annak ütközött.

Abban biztos vagyok, hogy a gépet nem lőtték le, mert olyan közel voltam, hogy a lövést meghallottam volna. A gép oldalán a sárga lángot szabad szemmel is láttám. Mikor a tévés filmet csinálták, mondottam is Császár Bélának,[369] akit ismerek, hogy nem úgy történt a lezuhanás, ahogy ő elmeséli, mert a gép simán jött, mintha leszállna, de már nem érte el a repteret."[370]

„1942. augusztus 20-án reggel 5 órakor indult bevetésre két He-46-os közelfelderítő gépünk 2-2 vadász kíséretével. Reggel pontosan megjelent a két vadász, amikor én az egyik gépen szereltem a géppuskát. A két vadász, várva a kf. gépet, csinált egy kört kb. 300 m-en, majd a második körnél az első gép egy túldöntött fordulóban, sebességcsökkenés miatt kifordulva leesett és a dimbes-dombos földnek ütközött. En azonnal a szerencsétlenség színhelyére rohantam, mert tőlünk 5-600 m-re zuhant le, de sajnos nem tudtam megközelíteni, mert a géppuska lövedékei az égéstől robbantak. Hol felugorva, hol lehasalva minél előbb oda akartam érni, az életem kockáztatásával is, hogy megközelítsem az égő gépet, noha tudtam, hogy élő lélek már nem lehet benne. Amikor az első lapát földet a gépre szórtam, láttam egy előrebukó fekete fejet és az ülés bal oldalán egy könyököt. Oltás közben odajöttek a század többi tagjai is. Kb. 15-20 perc múlva megjelent Csukás őrgy. a vadászok többi tagjaival, és feszesen tisztelgett a roncs előtt. Én akkor még nem tudtam, hogy ki a halott. Megkérdeztem az egyik vadász katonát, s ő sírva mondta, hogy a kormányzóhelyettes úr.

– Mi aztán eljöttünk onnét, és a vadászok vették át tőlünk a mentési munkát, a roncsok összeszedését. Állítottunk egy nyírfakeresztet. Mai napig is őrzöm a róla készült fényképet.

---

[366] Fraknói Miklós százados (1914.08.15. - ?) Katonai szolgálat kezdete: 1937.08.20.

[367] Antony Endre főhadnagy (1912.10.02. - ?) Katonai szolgálat kezdete: 1940.11.01. (hivatásos állományba vétel időpontja)

[368] Palotai László főhadnagy (1914.11.10. - ?) Katonai szolgálat kezdete: 1940.11.01. (hivatásos állományba vétel időpontja)

[369] ?

[370] Mászáros Rafael tizedes, motorkerékpáros hírvivő és megfigyelő. 1942. augusztus 20-án hajnalban a repülőterek biztosítására kiállított egyik megfigyelő. 54/II. zlj (Huszt) a repülőtér közvetlen közelében volt elhelyezve, annak biztosítására. A m. kir. 24. honv. gye. (Ungvár) alakulata. A 2. magyar hadseregben az 54/II..és az 54/III. zlj. az 51. gyalogezredbe lett besorolva, a 31/III. zlj-al együtt. a 21. gy.e-del (Kassa) együtt alkották a 23. könnyű hadosztályt. Mindez a VII. hdt-ben (Miskolc), amely a hadseregünk leg délibb szárnyán volt. E hadtest körzetében voltak az 1. repülőcsoport alakulatai és létesítményei is.

Tudom, hogy egy hős fejezte be az életét fiatalon, mint annyi más repülő bajtársa is. Elfog a sírás, ha rájuk gondolok."[371]

[371] Egerszögi József törzsőrmester emlékei. A kecskeméti 3/2. közelfelderítő század altisztje. 1936-ban vonult be katonának, 1938-ban fegyver-és bombamesteri tanfolyam Székesfehérváron, utána ugyanott 1 éves altiszti iskola. 1943-ban csapat tiszthelyettesi iskola Jutas. 12 évet szolgált a légierőben.

188. oldal

Horthy István halálos repülőbalesete

„[…] Ezeket a Héjákon hidraulika mozgatta…[…]”

A Héjákon is, mint abban az időben szinte minden ilyen repülőgépen, a kormányok mechanikus működésűek voltak. A csűrőkormányok úgynevezett tolórudas vezérléssel működtek. A távolabbiak – magassági- és oldalkormányok – csigás-sodronyköteles vezérléssel. A mechanikus kormányzást mechanikai erősokszorozók segítették, hogy a kézi kormányerők elviselhetőek legyenek, még extrém repülési helyzetekben is. Ez azonban nem jelentette azt, hogy az egyes gépeket könnyű lett volna kormányozni! A kormányerők erősen függtek a repülési helyzettől, a sebességtől, de magától a gép konstrukciójától is.

A hidraulikát a futóművek ki- és behúzására alkalmazták. A repülési kormányhidraulika az 1930-40-es években még sem geometriailag, sem funkcionálisan nem állt olyan szinten, amellyel megbízhatóan oldhatták volna meg e feladatokat. Az akkori vadászgép sebességeken ezt még e nélkül is megoldották, sőt az igen nagy tömegű bombázókon is.

Később a nagyobb, majd a szuperszonikus sebességeken és annak közelében, vagy a nagyméretű gépeken, már ezt ilyen módon kezelték a hidraulikus rendszerekkel.

Itt is nagyon fontos azonban, hogy a rendszerek duplikáltak, azaz többszörözöttek legyenek, hogy a repülés közben felmerülő problémák adott esetben ne okozzanak katasztrófát. Ezen túl pedig rendkívül fontos, hogy e rendszerek és azok összes eleme magas megbízhatósági szinten üzemeljen – akár szélsőséges körülmények között is – kis tömeggel, nagy pontossággal, hosszú időn át.

189. oldal

A Héja vadászgép hatótávolsága

„[…] A Héják mindkét szárnya egyben üzemanyagtartály volt, 12,5 óra, azaz kb. 700 kilométernyi repülésre elég üzemanyaggal feltöltve indultak el a vadászok. […]”

A korabeli, de a későbbi vadászgépeknek is súlyos problémája a hatótávolság kérdése. Ma ezt már a légi tankolás rendszere megoldotta, már akinek van ilyen lehetősége.

Ez a problémakör akkor a vadászgép kialakításától, az alkalmazott motoron át sok mindentől függött, illetve attól, hogy mekkora üzemanyagtartályt lehetett a gépben (esetleg azon kívül) elhelyezni. Csak példaként emlékeztetőül jegyzem meg, hogy mind a németeket (angliai csata vadászbiztosítása), mind az USA légierejét (európai kezdeti bombázások vadászvédelme) súlyosan érintette ez a probléma! Ezen aztán később fejlesztésekkel, külső ledobható tartályokkal, távolsági vadászgépekkel (P-38, P-51) valamilyen szinten úrrá lettek és ezek a veszteségi adatokban is nagyon pozitívan jelentkeztek.

A mi vadászunk esetében ez a könyvben említett, hozzávetőleg *700 km repülési távolság* is kérdéses adat.

Az eredeti olasz gépnél a szakirodalom 1400 km hatótávolságot[372] ad meg. A későbbi, már hazai gyártásúaknál 900 km-t.[373]

Néhány adat az Re-2000 egy pár kiragadott típusváltozatára, amelyben inkább a hazai gépeket írtam le.

Az Re-2000 esetén:

✓ Motor:	Piaggio P.XI RC 40 / 14-hengeres, kétsoros, lég-	
	hűtéses (986 LE →725 kW; 4 000 m magasságon),	
✓ Légcsavar:	Piaggion–D'Ascanio P.1001/háromágú, állandó	
	fordulatszámú, (átmérő 3,1 m)[374]	
✓ Legnagyobb sebesség:	530	km/h
✓ Cirkálósebesség:	440	km/h
✓ Hatótávolság:	1 400	km
✓ Repülési idő:	1,25	h
✓ Csúcsmagasság:	10 500	m

[372] https://hu.wikipedia.org/wiki/Re.2000
[373] https://en.wikipedia.org/wiki/MÁVAG_Heja
[374] Sok típusleírásban RC.40 a légcsavar típusjelzése.

MÁVAG Héja I. esetén (1939-1945)

✓	Motor:	Weiss Manfréd WM K-14[375] (Gnome-Rhône 14K	
		14 hengeres, léghűtéses licencgyártású hazai motor). 1030 LE → 758 kW; 4200 m magasságon.	
✓	Légcsavar:	Hamilton Standard háromágú, állandó fordulat-	
		számú (átmérő 3,1 m)	
✓	Üzemanyag fogyasztás:		
	▪ földön	300	g/LEh
	▪ levegőben	230	g/LEh
		310	dm^3/h
✓	Legnagyobb sebesség:	480	km/h
✓	Cirkálósebesség:	?	km/h
✓	Hatótávolság:	900	km
✓	Repülési idő:	2,5	h
✓	Csúcsmagasság:	8 140	m

MÁVAG Héja II. esetén (1942-1945)

✓	Motor:	Weiss Manfréd WM K-14[376] (Gnome-Rhône 14K	
		14 hengeres, léghűtéses licencgyártású hazai motor). 1085 LE → 809 kW; 4200 m magasságon.	
✓	Légcsavar:	Hamilton Standard háromágú, állandó fordulat-	
		számú (átmérő 3,1 m)	
✓	Üzemanyag fogyasztás:		
	▪ földön	300	g/LEh
	▪ levegőben	230	g/LEh
		310	dm^3/h
✓	Legnagyobb sebesség:	535	km/h
✓	Cirkálósebesség:	478	km/h
✓	Hatótávolság:	900	km
✓	Repülési idő:	2,5	h
✓	Csúcsmagasság:	8 140	m

[375] WM-14K motor műszaki leírás. http://szextant.blogspot.hu/2014/03/reggiane-caproni-re2000-falco-seversky.html
[376] WM-14K motor műszaki leírás. http://szextant.blogspot.hu/2014/03/reggiane-caproni-re2000-falco-seversky.html

A könyvben említett 12,5 óra repülési idő azonban helyesen 2,5 óra mindössze. Bár itt arra erősen figyelni kell, hogy melyik gépről beszélünk, mert akkor ezek repültek 725, 758, és 809 kW-os motorral is.

A másik tényező pedig a gép tömege, terhelése a repülési táv és idő kérdésében, hogy milyen feladatot, milyen sebességen hajtottak végre? Egy ellenséges vadász megtámadására, vagy annak elhárítására, a pilóta maximális teljesítménnyel próbál meg reagálni, mert csak így lesz esélye. Ha sebessége van, amit magasságra válthat, azt meg újra sebességre, akkor jó eséllyel küzdhet. Ez viszont vészesen fogyasztja az üzemanyagot.

A Héják szárnytövében voltak üzemanyag tartályok és nem a teljes szárnyban.[377]

Re-2000 szerkezeti rajz

A gépnek mind az olasz, mind a hazai gyártású változata küszködött az üzemanyagtartály tömítettségének kérdésével! Ez a tömítőanyagok nem megfelelő kémiai összetételével magyarázható, azt az alkalmazott repülőbenzin egy idő után átalakította, ezért folyamatosan küszködtek a benzin szivárgásának problémájával. Erről a korábbiakban már írtunk.

[377] http://1.bp.blogspot.com/-WC1mN_TqygI/UOcYX7sqgqI/AAAAAAAAAPg/gr4uOzabBI8/s1600/Re.2000-cutaw-iJ4uEW8aOXIiM.jpg

190. oldal:

Horthy István halálos repülőbalesete

„ […] minden irányváltás előtt meg kellett nyomni a gázpedált jó erősen…[…]”

A repülőgépeken gázadagoló kar létezik! A lábpedálok az oldalkormányt vezérlik. A gázadagoló kart bal kézzel, a botkormány jobb kézzel kezelik.

A gázadagoló kart a mi pilótáink gázadáskor *„rátolták”,* azaz előre nyomták. Az olasz gépeken ez pont fordítva működött! A DRT képzésű pilótáinkat át kellett *„állítani”* az olasz kiképzésen beléjük sulykolt *„ráhúzom”* a gázt módszer helyett, a *„rátolom”* a gázt mozdulatra. Ezt a pilóta a gép vezetésekor a különféle repülési helyzetekre vonatkozó kormánymozdulatokkal és a gép térbeli helyzetével összefüggésben automatikusan végzi. Ezt kellett ismételten beléjük *„reflexezni”!* Az olasz gépeket a magyar légierő a mi gázadagolási rendszerünknek megfelelően vette csak át. Ez akkor egy újabb, nagyon komoly kiképzést jelentett ezeknek a pilótáknak, mert a kormánymozdulatokhoz tartozóan a gázadagolást is reflex-szerűen kell végezni, ezért az emberek *„átprogramozására”* volt szükség!

Ez a *„gázkar probléma”,* amint említettem, csak a DRT képzésű pilótákat érintett. Horthy István minden kiképzését, majd tovább- és átképzéseit is hazai repülőtereken kapta, olyan gépeken, amelyeken a gázkar a hazai, megszokott üzemű volt.

Minden repülőgépnek saját tulajdonságai vannak, amelyet a kiképzés során kell megismerni és ezek kezeléseit elsajátítani, a kormány műveleteket, mozdulatokat besulykolni, majd pedig gyakorlatban tartással a repülési ismereteket fenntartani. Még a legjobb pilóták sem képesek megfelelő idejű fenntartó gyakorlás nélkül hibátlanul repülni egy gépet!

A gép alapvető tulajdonságai határozzák meg a repülési, műrepülési elemeknél, hogy mekkora kormánykitérésekkel, milyen sebességgel lehet egy-egy mozzanatot végrehajtani. A vadászgépekre, az akkori időkre vonatkozóan általánosságban kijelenthetjük, a gépeket igyekeztek úgy *„kiméretezni”* a tervezők, hogy a lehető legtöbbet hozzák ki belőlük. Ez pedig nem *„kezes bárányként”* viselkedő, hanem sokszor nehezen repülhető gépet eredményezett. Ezért is mindig a vadászpilóták a repülők elitjei, mert a repülési tudásuk, tapasztalatuk, gyakorlottságuk, teherbíró képességeik elviselik ezeket az extrém dolgokat!

Minden gépre vannak alapvetően megállapított repülési jellemzők – ezeket részben a tervezéskor próbálják meg kezelni, de azt, hogy ez mennyire sikerült – a berepülő pilóta tapasztalja meg először –, sok is volt köztük a hősi halott ekkor. A teljesség nélkül ilyenek a fel- és leszálláshoz szükséges legkisebb és legnagyobb megengedhető sebesség. A légcsavar által keltett precessziós nyomatékot kell-e, illetve hogyan lehet felszálláskor kezelni? Milyen lehet a gép úgynevezett *átesési sebessége*, amikor a szárnyakon a kis sebesség miatt már nem képződik megfelelő felhajtóerő? Mekkora lehet a gép bedöntése és ezt milyen sebességgel lehet biztonságosan végrehajtani? Hogyan lehet egy gépet dugóhúzóba vinni, illetve abból kiemel-

ni? Mekkora túlterhelések engedhetők meg? Mik azok a magassági jellemzők, amelyekből a gépet egy-egy művelet során még biztonságosan ki lehet vezetni? Még sorolhatnánk…

Ezek alapján a berepülési folyamat végén meghatározzák a gép üzemére, kezelésére vonatkozó határértékeket, de az bizonyos, hogy háborúban, légi harcban, közvetlen életveszélyben ezeket számtalanszor túllépik és innentől kezdve az élet-halál már csak tudás, és szerencse kérdése, van-e elég magasság és idő a probléma elhárítására, elég szilárd-e a gép, vagy annak egyes részei.

191. oldal

A Héja vadászgép kivonása a hadrendből

„[…] Ám ugyanakkor érdekes, hogy szóba sem kerül a Héja gépek visszavonása a hadszíntérről…[…]”

Amikor ezek az események történnek, a magyar légierőnek nincs más alternatívája, mint az, hogy a Héjákkal tovább harcoljon. Nincs más és jobb gép. Sem az időszakos letiltás, sem a kivonás nem lehetséges. Mindkét esetben a 2. magyar hadsereg veszítené el azt a légi támogatást, melyet a mellérendelt repülődandár tud biztosítani számára. Amint az több helyen leírták, a 2. magyar hadsereg légi támogatása sok esetben nem elégséges! Sokkal többre lenne szükség, mind a bombázók, mind vadászok részéről. Azonban ez nem a kint harcoló repülőinken múlt! A rendelkezésre álló gépállomány, és sokszor az időjárás az, ami egyértelműen meghatározza a helyzetet.

A német Bf-109 F4B gépekre való átképzés alig halad, nincs akkora átadható gépmennyiség, hogy azzal a mi erőink átfegyverezhetők lennének. Ráadásul a hazai repülőgépiparunk is a Héja II. gépet – az eredeti magyar módosítású változatát – gyártja.

A németek ekkor 1942 nyarán teljes erővel próbálnak a déli frontjukon Sztálingrád körzetében, Kubányban és a Kaukázus felé teret nyerni és a bakui olajkészleteket megkaparintani. Ott kell minden erő, de hát a közel 2 000 km-es front többi részén is harcolniuk kell. Harcolnak ezen kívül a nyugati fronton is, ahol már nemcsak a britek, hanem az amerikaiak is bombázzák franciaországi támaszpontjaikat, azon kívül Észak-Afrikában is folyik a hadművelet, melynek utánpótlása részben tengeren, részben a levegőből, de mindenképpen csak vadászfedezettel lehetséges. Még így sem sikerül nekik, óriásiak a veszteségek és majd lassacskán Rommel és serege utánpótlás nélkül maradva megsemmisül.

Látszik, hogy a feladatok messze nagyobbak, mint az arra rendelt erők. Igaz ez a repülőinkre, de sajnos az egész 2. magyar hadseregre is. Az eredményt ismerjük…

A Héja gépek kivonására több javaslat is születet akkor, mert a fronton harcoló repülő alakulataink parancsnokai tisztán látták a helyzetet.

Ismét egy gondolat arra vonatkozóan, hogy a Héja veszteségeinket, 1942-43-ban a keleti fronton, hogyan lehet értékelni:

„ […] A 25 kiküldött gépből 2 veszett el harci cselekmények miatt, 4 gépet hazahoztak javításra, 10 üzemképes gépet felrobbantottak az 1943. januári gyors szovjet előretörés miatt, mivel a -30 °C-os hidegben nem tudták a motorokat a kellő gyorsasággal beindítani. A többi gépveszteség a „kiképzési veszteség" kategóriába tartozik, valójában a rossz reptéri talaj mi-

atti átbukfencezések, valamint meghibásodás okozta kényszerű hasra szállások miatt következtek be. A gépek a hazai bázisoktól ezer kilométeres távolságra üzemeltek és harcoltak, 7 hónapon keresztül, (E cikk szerzője, repülőmérnökként, ezt a veszteséget egyáltalán nem látja siralmasnak.) […][378]

Rendkívül sok gond volt a Héja gépek futóműveivel, főleg a tábori repülőterek körülményei között. Egy repülőgép igen bonyolult szerkezet, ezért a karbantartó szakágak sokasága dolgozik a repülőtereken, de csak abból az alkatrész mennyiségből, amit az utánpótlás biztosít a számukra. Ezért aztán akkor sem volt ritka eset, ha sérült gépből alkatrészeket szereltek ki és raktak át másik gépbe, a szükség törvényt bont…

Arról sem szabad elfeledkeznünk, hogy az egész 2. magyar hadsereg ellátása, utánpótlása a szövetséges németek kezében volt. A rendkívül gyér és agyonterhelt vasútvonalak, a kritikán aluli közutak nemcsak az emberek ellátását tették olykor reménytelenné, de a harci technikai utánpótlás is erősen kérdéses volt.

Valamilyen szinten aztán elkezdődött a Messerschmitt Bf-109F típusra az átképzés, a Héja gépeket kivonták a keleti fronton harcoló repülőink kötelékéből. Hazánkban is elkezdődött a korszerű, német géptípusok gyártása, amelyből aztán hazai használatra is jutott gép. Erről a korábbiakban már írtunk.

Mindez, amiről viszont beszélünk azonban már a 2. repülődandár kötelékeit érintette. Itt komoly kiképzés kezdődött már német géptípusokra és ez nemcsak a vadászainkat, hanem a többi repülőalakulatot is érintette. Ezzel együtt aztán gépeket is átadtak bizonyos mennyiségben. 1943 közepéig 10 db Ju-87 D-3, 8 db Ju-88 A-4, 12 db Ju-88 D-1, 16 db Fw-189 és 40 db Bf-109 F-4B gép került az alakulatainkhoz. A németek azonban kikötötték, hogy a korszerűbb gépeket, csak az arcvonalban szolgáló alakulatoknak *„kölcsönözték”,* ezek Magyarországra nem szállíthatók el.[379]

Magyarországra ekkor mindössze három Bf-110 G-2 gép jutott el, amelyeket a kísérleti éjszakai vadászszázadunk kapott meg 1943 áprilisában.

Az azonban bizonyos – erről is volt már szó – hogy még 1944-ben is rendszerben álltak a Héják hazánkban, mert Szolnokról Nemeslaki őrmester is harcba indult az amerikaiak ellen ezzel a géptípussal, igaz nem sok eséllyel és eredménnyel…

A katona azzal a fegyverrel megy harcba, amit a hazája ad neki!

[378] Kovács Béla: A MÁVAG Héja vadászrepülőgép konstrukciós előzményei és korszerűsítésének lehetőségei az olasz Reggiane vadászprogram tükrébe. Haditechnika, 2018/1.
[379] Nagyváradi-M. Szabó-Winkler: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből 1986.

195. oldal

Zetényi Csukás Kálmán

„[…] Igaz, Csukás Kálmán őrnagy, akiről most szó van, meglehetősen „zűrös” ember volt….[…]”

Nem igazán tudom értelmezni a *„zűrös”* jelzőt, ezért megpróbálom ezt megkeresni Csukás életében!

Csukás Kálmán a pápai négy középiskolai osztály elvégzése után a soproni katonai nevelőintézetbe került, a katonai főreáliskolát Budapest-Hűvösvölgyben fejezte be 1920-ban. Ezt követően a Ludovika Akadémiára jelentkezik, ahol tüzér szakkiképzést kapott és 1924. augusztus 20-án, mint évfolyamelsőt avatták hadnaggyá. Nem sokáig maradt eredeti fegyverneménél a repülés vonzotta. Kiváló eredményeket ért el, mint sportrepülő. 1926-ban a szombathelyi repülőiskolában ismerte meg a későbbi jó barátot, az általa rendkívül nagyra tartott kormányzó elsőszülött fiát, Horthy István tartalékos bajtársát. Útjára kelt egy barátság, mely, szó szerint a sírig tartott. Ki gondolta volna ekkor, hogy jó tizenhat év múlva az orosz fronton, Csukás lesz barátjának a parancsnoka?

1929–1932 között hadiiskolát végez, százados lesz és átkerül a vezérkarhoz. Az 1930-as évek közepén Csukás, mint vezérkari százados sokrétű munkát lát el. 1936-ban, mint megfigyelőt, Lengyel Béla katonai attaséhoz irányították. A lengyel légierő tanulmányozását tűzték ki neki célul. Útja során eljutott a legjobb repülőgép vezetőkből álló brombergi vadászezredhez.

1937-ben többszöri németországi katonai kiküldetés és cseh légügyi vizit mellett a hazai repülőterek felmérését, megismerését kapta feladatul.

1938-ban, Csukás, Horthy István oldalán Németországban a Lilienthal Társaság meghívására részt vesz a társaság berlini konferenciáján.

1939-ben útja Olaszországba, majd Svédországba vezet, a Reggiane Re 2000 Falco I. típusú vadászrepülőgép újbóli megtekintése, kipróbálása céljából.

Nagy elismerést nyer, mikor1940-41-ben a Magyar Katonai Szemlebéli tanulmányban fejti ki állásfoglalását az önálló légi háborúról és az együttműködésről a földi és légi harcászatban.

1942 áprilisában megalakul az 1. repülőcsoport, ezzel kezdetét vette a szolnoki és kolozsvári kiképzési osztály hadi felkészítése. A két osztályt önálló vadászosztállyá vonták összse, melynek parancsnokának Csukás Kálmán vk. őrnagyot nevezik ki. Ebbe a vadászosztályba vonul be, Horthy István kormányzó helyettes, tartalékos főhadnagy. A szolnoki kiképzés után, július 1-én indul ki a Donhoz az osztály első részlege, az útirány Debrecen, Kolomea, Kijev, Kurszk, Sztarij-Oszkol.

Az első kitelepülő vadászpilóták között olyan későbbi *„repülőászok”* voltak, mint: Szentgyörgyi Dezső (ő a legtöbb légi győzelmes pilóta a hazai légierőben, 32 győzelemmel), Pánczél Imre...

A Dongó 1/1. vadászszázad július 2-án érkezik meg Konotop repülőterére 9 db Héja géppel.

Nagy sajtó visszhangot keltett a frontra érkezésük, melynek oka, a kormányzó helyettes tényleges első vonalbeli katonai szolgálata. A vadászok, ebben az időszakban, elsősorban légtérbiztosítást, tájékozódási és bombázógépek kíséréséi feladatait látták el.

1942. július 18-án a III. magyar hadtest támadása megindul az *urivi hídfő* ellen. A pilóták kulcsszerepet kapnak. A harcok során Csukás Kálmán *„alacsonytámadást”* intézett a szovjetek ellen, de repülőgépe lövést kapott, ezért kényszerleszállást hajtott végre. Pánczél Imre hadnagy, mentette ki parancsnokát a szorult helyzetből. Jány Gusztáv vezérezredes megítélése szerint a vadászoltalmazás példaértékű volt. Csukás javaslatára Szentgyörgyi Dezső őrmester Veress Lajos altábornagytól, hadosztályparancsnoki dicséretben részesült.

Csukás rendszeresen repül az alakulatával. Ebből is származik életének egy megrázó eseménye, amikor is német gépet lőttek le, annak téves azonosítása miatt. Ezért később bocsánatot kellett kérnie, hivatalosan. Augusztus 5-én *Szpinszkij* felett, a Csukás által vezetett géppárt, 3 gépből álló raj támadta meg. Az osztályparancsnok és állandó társa, Szentgyörgyi őrmester viszonozta a tüzelést. Az őrmester lelőtte az egyik támadót, de a lelőtt gép nem orosz, hanem német *Heinkel He-111-H-6*-os bombázó volt. A kellemetlen affért, kölcsönös bocsánatkéréssel sikerült elsimítani.

1942. augusztus 20-a gyászos nap a magyar repülők életében. Repülő balesetben elhunyt a kormányzó helyettes, Horthy István tartalékos főhadnagy.

A szerencsétlenség utóéletéhez hozzátartozik, hogy a vizsgálat megkezdése előtt Csukás Kálmán lemond az osztályparancsnoki tisztjéről, – egyfelől barátja elvesztése miatt összeroppant, – másfelől, személyével nem kívánta befolyásolni a nyomozást. A Horthy-baleset kivizsgálását lezárták, konkrét ítélet, elmarasztalás nem történt.

Az, hogy a kormányzó helyettes lezuhanás után *„pánikolt”* Csukás, senki sem vetheti a szemére, rádöbbent, hogy milyen hibát követett el, amelyet nem lehet jóvátenni, ráadásul hazánk második közjogi méltósága fekszik a lezuhant gép roncsaiban. Az önvád súlyos, marcangoló dolog. Nem volt egyedül sem a kétségbeesésben, sem a vádaskodásban…

Csukás Kálmán vk. őrnagy és András Sándor vk. alezredes részt vett a kormányzó helyettes budapesti temetésén, mindketten külön-külön, de személyesen fejezték ki részvétüket a Kormányzónak. Csukás Kálmán, Horthy István halála óta nem élvezte a repülést, a baleset nem csupán a beosztottját, hanem a barátját vette el.

Szeptember közepén *Günther Korten* altábornagy ilovszkojei látogatása során, Csukás vk. őrnagyot helytállásáért, a 2. osztályú Vaskereszttel tünteti ki. (Ezt nagyon sokan megkapták a magyar hadseregből, Jány még lovagkeresztet is, amit nyugodt szívvel elfogad azok után, mikor számára is világosan látszik, hogy a januári katasztrófa alatt a németek visszata-

szítóan viselkedtek szövetségeseikkel. Ráadásul mind őt, mind a hadseregét bűnbakként állítják be az elszenvedett vereségért!)

A Magyar Királyi Légierő átszervezése folytán a repülőosztály is átalakul és a 2. Repülődandár vezérkari főnöke lesz Csukás. Az új beosztás vk. alezredesi előléptetéssel is jár.

Az őszi bevetések során sikeres Messerschmitt átképzésükről tehettek tanúbizonyságot a vadászpilóták. Október végén a pilótáink helytállásáról a német rádió is megemlékezett, Pánczél Imre hadnagy nevét személyesen megemlítve.

Így köszöntött be az 1943-as esztendő.

1943. január elején a vadászokat – a közvélekedés és számtalan irodalmi adat alapján is – az 52/3. német vadászrepülő – osztály[380] kötelékében találjuk a rosszosi repülőtéren, öt pilótájukat pedig Sztarij-Oszkolban, ahol a kiképzéseiket folytatják.

Január 12-én megindul az urivi hídfőből a feltartozhatatlan orosz támadás, Csukás, pilótáit *Szvoboda* és *Szeljavnoje* térségbe irányítja vadászbombázásra.

Január 15-én hajnalban szovjet páncélosok támadták meg a *rosszosi* repülőteret. Csak a német zuhanóbombázó és vadászkötelék tudta a földi páncélelhárítás segítségével visszavonulásra kényszeríteni az oroszokat annyi ideig, hogy a délutáni órákban sikerüljön áttelepülni az ilovszkojei repülőtérre.

Ezen a napon vette át az önként jelentkező Csukás Kálmán vk. alezredes *Ilovszkoje* védelmének parancsnokságát.

„Oroszország, 1943. január közepe. A magyar 2. hadsereg a voronyezsi fronton. Valahol a jeges orosz hómezőkön egy magyar vezérkari tiszt, önkéntesen átveszi a magára hagyott 2. repülődandár ilovszkojei körvédelmének parancsnoki tisztét. Zetényi Csukás Kálmánnak hívják, vagy ahogyan elhíresült, a néhai Horthy István kormányzó helyettes katonai parancsnoka. Rangjánál és beosztásánál fogva, kérdések és felvetések nélkül távozhatott volna a kilométerekkel hátrább lévő biztonságos légierő parancsnokságra. Senki nem rótta volna meg ezért. Az ő katonai becsülete azonban mást diktált. 1943. január 19-én 750 repülőkatona, 4000 visszavonuló honvéd, 1000 sebesülttel körbezárva az oroszok gyűrűjében. Földi harchoz

[380] B. Stenge Csaba szerint hibás az a megállapítás, hogy a magyar 1/1. vadászrepülő századot Messerschmitt Bf 109 típusátképzése után a III./JG 52 alá rendelték. Egyrészt a magyar század – bár elöljáróikon keresztül sok, németek által kiadott parancsot is kaptak – nem került közvetlen német alárendeltségbe, hanem az 5/I. vadászrepülő-osztály alárendeltségében maradt (ez az osztályparancsnokság váltotta le decemberben az 1. vadászrepülő osztályparancsnokságot). Másrészt a kérdéses német alakulat nem a III./JG 52 volt, hanem az I./JG 52. Egy korabeli magyar dokumentumban szerepel az a megjegyzés, hogy a század „nyolc pilótája a német 52. vadászrepülő -ezred 3. osztályának kötelékében harcfeladatokat hajt végre”. Ez az osztály tekintetében nyilvánvaló gépelési hiba, innen eredhet a fentebbi téves adat és ez nem is azt jelenti, hogy a századot közvetlenül a német osztálynak rendelték volna alá. A II./JG 77 az egyre súlyosabb afrikai helyzet miatt november 7-én kapott parancsot az Észak - Afrikába történő áttelepülésre. Az ő helyükre érkezett meg két nappal később az I./JG 52 (illetve annak egy része, a Kommando Wiese) Sztarij Oszkolba, mellyel aztán a magyar vadászbombázók a tél folyamán számos közös bevetést repültek. A III./JG 52 nagyon távol délre, a Kaukázusban harcolt ekkor.

nem szokva, a levegő katonái a végsőkig kitartanak. Minden út elvágva, -35 °C. A helyzet teljesen reménytelen. A kitörés, a harc megkezdődik [...]”[381]

„1943. január 17-én a délutáni órákban érkeztem a IV. sízászlóalj töredékével Ilowskoje községbe. A község körvédelemre volt hevenyészetten berendezkedve. Igen nagy hideg volt.

Éjjelezni szándékoztam, ezért rövid kérdezősködés után jelentkeztem a községben lévő erők parancsnokánál, nemes Zeténi Csukás Kálmán vk. alezredes úrnál. Jelentettem, hogy az ütközetekben és menetekben halálosan kimerült csapatomnak pihenésre van szüksége, egyébként a parancsnoksága alá helyezem magamat. Az alezredes úr az erőállapotot figyelembe véve elrendelte, hogy csapatomat a fürdőépületben szállásoljam el. Étkeztetésről gondoskodott, engem törzsemmel együtt harcálláspontján tartott.

Bár nagyon el volt foglalva, tájékoztatott a helyzetről, valamint arról, hogy már Podsserednje községben nagyobb erejű orosz csapat van, így a visszavonulási út el van vágva. Még félálomban hallottam, amint a részletes felderítésre több intézkedést adott ki, és több telefonbeszélgetést is folytatott, ezekből értesült arról, hogy már Nikolajewka-Alexejewka községbe is harckocsikkal megerősített orosz erők törtek be, és ott közelharc folyik. Ezután mélyen elaludtam.

18-án 6 h. tájban felébredve az alez. úrtól személyesen kaptam parancsot arra, hogy csapatommal, amelyet ez alkalomra megerősített, a községtől DNY-ra levő erdőben lévő orosz erők ellen, akik a körvédelmet állandóan nyugtalanították, támadást hajtva végre az erdőt tisztítsam meg, és ott a helyzetet részletesen derítsem fel. Lőszerkiegészítésről gondoskodott. A község teljesen körül van véve és az oroszok megsemmisítő támadáshoz gyülekeznek. Feladatom sikeres bevégzése után a besötétedéskor veszteség nélkül bevonulva a községben lévő saját erőket lázas készülődésben találtam.

Jelentkezésem alkalmával az alez. úr közölte velem, hogy a rendelkezésére álló erőkkel az oroszok gyűrűjéből kitörést végrehajtva Volokonnowka-ig szándékozik előretörni. Nagyon kimerült lévén már alig tudtam a figyelmemet összpontosítani, és már félálomban hallottam, hogy több telefonbeszélgetés után az alez. úr bizonyos német csapatrészekkel való együttműködés miatt a kitörés végrehajtását másnapra halasztotta és a már megindított, de még tért nem nyert támadást leállította. Pillanatnyilag mindez nem érdekelt, és boldogan merültem álomba.

19-én 7 óra tájban személyesen kaptam az alezredes úrtól azt a parancsot, hogy a kitörés végrehajtásához a megerősített csapatom részeivel a községtől NY-ra az erdő szegélyénél lévő útkanyarnál kössem le az ellenséget, jussak el az erdő D-i szegélyére és ott biztosítva és felderítve várjam a további parancsot, ha pedig az nem érkezne meg, a támadás megindulásakor a többi támadóval összhangban saját belátásom szerint törjek át Budennij község irányában.

[381] Horthy István Elfeledett parancsnoka: Csukás Kálmán. http://patacsipilvax.hu/?p=38806

Nem lévén működőképes tűzgépem, néhány erőteljes tűzcsapással kíséreltem meg az oroszok tevékenységét, különösen a jól kivehető lőszerszállításait megakadályozni. Ekkor a csapatommal én voltam a legközelebb az orosz állásokhoz.

A tűzharc hangjára azonnal megjelent az alez. úr az első vonalban. Jelentkeztem nála, előrementünk és onnan hosszasan szemlélte álló helyzetben az oroszok tevékenységét, majd hozzám fordulva azt mondta, hogy minden percért kár, az oroszok csak erősödnek és építik ki állásaikat, a támadást haladéktalanul meg kell indítani, majd parancs formájában az irányt mutatva így szólt: támadás, irány az úton lévő fahíd, ott betörés és onnan az útra támaszkodva, jobbra és balra biztosítva Budennij irányában előre!

Amíg én intézkedéseket tettem, addig ő állva az előbbi helyen maradva, hátrafordulva kiáltva biztatta a csapatot, hogy „Előre, magyarok, támadás!" Majd a támadás megindulásakor mind a négyen az élen haladva állandó előre kiáltásokkal buzdítottuk a csapatot. Egyszerre orosz részről heves tüzérségi, géppuska és aknavető tűzcsapást kaptunk, amelynek hevessége fokozódott. Elrendeltem a fedezést és az előregyülekezést, és a még mindig teljes alakot mutatva előnyomuló alez. úrra torkom szakadtából rákiáltottam: „Alezredes úr, feküdj!". Ő erre tovább is állva visszafordult és kérdezte: „Mi az, mit akarsz?" Én melléje ugorva és mellette levágódva kiáltottam neki, hogy így nem lehet mozogni, ennek nincs semmi értelme. Ő azt válaszolta, hogy: „Igazad van!", és lefeküdve fedezte magát, a továbbiakban szökellve nyomult előre, és többször tüzelt a géppisztolyával.

Magam is tüzeltem az oroszra, figyelmem megoszlott az ellenség és a saját csapat között, több ember megőrült és zavart csinált, és sajnos néhány saját embert fel kellett koncolnom. A tűz igen heves volt és sok veszteséget okozott és elvesztettem szem elől az alez. urat, mire a mellettem lévő legényemtől kérdeztem, hogy nem látta-e az alezredes urat. Ő azt válaszolta, hogy itt van tőlem balra tíz lépésre. Kiáltottam neki, hogy mi van, nincs baj, alez. úr? Ó azt mondta, hogy nincs semmi.

Ekkor a betörési pontunktól jól balra az orosz vonal mögött megjelent három harckocsi, sem az alakját, sem a nemzetiségét nem tudtam felismerni annak ellenére, hogy feszülten figyeltem távcsővel. Amikor is az addig szemmel láthatóan tétovázó harckocsik előbbre jöttek, és géppuskával tűz alá vették az oroszok első vonalát. Ezt látva tőlem telhető legerősebb hangon kiáltottam, hogy „Saját harckocsi, utánam, magyarok!", és előre rohantam.

Az alez. úr, aki ezt nem vette észre, kiáltva azt kérdezte, hogy: „Honnan tudod, hogy saját?" Kiáltottam neki, hogy lövi erősen az oroszt, és a soraikban már zavar van. Erre felugorva előre rohant, és futás közben megállott, és a karjához kapva felém kiáltotta: „Megsebesültem a bal karomon, hátramegyek beköttetni. Látom, hogy a támadás tért nyer, csak folytassátok, előre!". A küldönc melléje lépett és karjánál fogva támogatta.

Az alez. úr a vérzés ellenére elég szilárd léptekkel, nyugodt lépésben ment hátra, ezt látva, különösen arra, hogy a harckocsik most minket kezdtek erősen ágyúzni, és nagy veszteséget okoztak, és az oroszok tüzének élénksége is fokozódott, teljes erővel kiáltottam, hogy: „Alezredes úr, nincs vége a háborúnak! Tessék szökellni, vagy meglapulni, amíg tovább jutunk!"Ő visszafordult és azt mondta, hogy: „ne törődj velem, csak előre!". Nyugodt lépésben ment hátra az erdő felé, mit sem törődve a heves tűzzel.

Pillanatnyilag nem lehetett előrejutni, figyelemmel kísértem, míg csak az erdő fái között el nem tűnt. Ezek voltak az utolsó szavak, amiket tőle hallottam. A továbbiakban igen nehezen nyomulva előre, sikerült néhányad magammal betörni az orosz állásba, majd ott hosszú közelharc után mindannyian megsebesültünk, de sikerült átvágni magunkat, és Budennij-be eljutni. Ott másnap találkoztam több emberrel, akik szintén a résen átvágták magukat, köztük Kurucz György tüzér századossal, akik elmondták, hogy az alez. úr, miután sebét beköttette, gépkocsiba ült, és a már megtisztított műúton a csapatok élére állott. Nem tudta, hogy az oroszok ellentámadása ismét betömte a hézagot, és a gépkocsijával egyenesen belehajtott az orosz vonalba, és a gépkocsiban ülve kapta a halálos mell-lövést, amely egy hazaszeretettől izzó, halált megvető bátorsággal harcoló, kiváló, értékes tiszt és melegszívű bajtárs nemes életét oltotta ki.

Dicsőséges hősi halála szolgáljon mindnyájunknak példával, és legyen Magyarország szebb jövőjének záloga.”[382]

Zetényi Csukás Kálmán a küzdelem során eltűnt. Holttestét január 21-én a német segítséggel kitört bajtársai találják meg. Ott feküdt az Ilovszkoje és Kasazkoje felé vezető út mellett, néhány repülőkatonája között, akik a testükkel védték, amíg tehették. Sebével talán menthető lett volna, de a fagy végzett vele. Mellén keresztül átkötve találták meg a dandár zászlaját.

Heppes Aladár százados, a régi barát parancsára, sírhelyet robbantottak az orosz hóban, és a dandárzászló szolgált a parancsnok szemfedőjéül. 6000 magyar katona búcsúzott tisztelegve, némán a jelöletlen sír felett…

Az ilovszkojei körvédelem mindent megtett, hogy a 8 km-es általuk biztosított *„résen”* keresztül, önfeláldozásuknak köszönhetően 20 000 magyar katona épségben vissza tudott vonulni. Ezek a hős repülőkatonák vérük ontásával beírták nevüket magyar hadtörténet legendás aranykönyvébe, példát mutatva hitből és akaratból.

„Elismeréssel tartozunk a hősi halált halt, nemes Zetényi Csukás Kálmán vk. repülő alezredesenek és azoknak a tiszteknek és katonáknak, akik példamutató hősiességgel helytálltak, hogy bajtársaikat megmenthessék. Közülük sokan az életüket áldozták szeretett hazájukért és hitvallásukért. Az írásos megmaradt tényadatok és az életben maradottak visszaemlékezései alapján, az ilovszkojei magyar repülők önfeláldozásának köszönhetően, 20.000 magyar katona köszönheti nekik a létet, akik ezek alatt a napok alatt Ilovszkojén keresztül, épségben vissza tudtak vonulni. Ezek a hős repülőkatonák vérük ontásával beírták a nevüket a magyar hadtörténet legendás aranykönyvébe.”[383]

[382] Darvas László honvéd százados emlékei
https://alfahir.hu/hova_tuntek_a_ferfiak_vitez_nemes_zetenyi_csukas_kalman_alezredes-20120805
[383] Zetényi- Csukás Ferenc: Horthy István elfeledett parancsnoka

Heszlényi József altábornagy a IV. hadtest parancsnoka ezekkel a szavakkal emlékezett a hősökre:

„A magyar hadtörténelem e sötét napjaiban, az egyetlen messze fénylő reménysugár, az ilovszkojei maroknyi repülőkatona hősi kitartása.”

Zeténi Csukás Kálmán vk. repülő alezredest halála után, Horthy Miklós kormányzó, az ellenség előtt tanúsított kiválóan vitéz önfeláldozó magatartásáért, a Magyar Érdemrend hadidíszítményes és kardos tiszti keresztjét kapta, majd vitézzé nyilvánította és vk. ezredessé léptette elő. Zeténi Csukás Kálmán volt Heppes Aladár mellett a magyar légierő legidősebb vadászpilótája. Csukás Kálmán egyben a 2. világháború legmagasabb katonai rangfokozatú, magyar, hősi halált halt vadászpilótája is.

Nézzük ez után a századparancsnokot, Szabó Mátyást is, aki szintén érintett az ügyben!

1942-ben már tudott dolog volt, hogy a Jány Gusztáv vezérezredes által vezetett 2. hadsereget támogató 1. Repülőcsoport, egy része Szolnokról fog kitelepülni. A kivonuló vadászosztály parancsnokának Csukás Kálmán vezérkari őrnagyot nevezték ki. A kétszázados vadászosztály 1. századát a *Dongó*-k alkották. Szabó Mátyás százados parancsnoklása alatt. Így Szabó Mátyás osztályparancsnok – akárhogy is – századparancsnokká degradálódott, akinek – természetesen – ez nem esett jól, de hát katona volt, és túltette magát az eseményen, annál is inkább, mert kiderült, hogy Horthy István tartalékos főhadnagy és egyben Magyarország kormányzó helyettese, tehát a második legnagyobb közjogi méltóság, ehhez a vadászosztályhoz fog frontszolgálatra bevonulni, pontosan Szabó Mátyás századába, a *Dongó*-khoz.

Így is történt. Horthy István tartalékos repülőfőhadnagy, 1942. május 1-én valóban bevonult az 1/1-es vadász repülőszázadhoz, majd a századdal együtt kivonult a keleti arcvonalra, ott pedig tragikus repülő hősi haláláig, frontszolgálatot teljesített.

Horthy István tragikus halála után – 1942 októberében – Szabó Mátyást visszarendelték a hátországba, és részben Szolnokon, de legfőképpen a Honvédelmi Minisztériumban teljesített szolgálatot. Ebben az időben egy másodrendű kitüntetést adtak át számára a hadiszolgálatáért. Kérdésére egy vezérkari ezredes barátja közölte, hogy a döntésre hivatott HM osztályvezető, az eredetileg neki szánt Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét indoklás nélkül kihúzta. Ebből Szabó arra következtetett, hogy bár sem írásban, sem szóban Horthy haláláért senki nem tette őt felelőssé - azért mégiscsak - *"fekete bárányként"* kezelik.

Még egy név, amely fontos számunkra az eseményekkel kapcsolatosan. András Sándor vezérkari alezredes. Ráadásul az ő naplója is az, amely az óta sok gondot, fejtörést okoz a hadtörténészeknek. Ő nem csak katonai elöljárója, hanem barátja is volt a Horthy-családnak, s főként Horthy Istvánnak.

A korábbi fejezetekben az András-féle napló egy része már szerepelt, annak sok információjával és ellentmondásával is. András vk. alezredesnek a Horthy-családhoz fűződő különleges kapcsolatára utal az is, hogy a kormányzó külön fogadta őt:

„[…] Hogy a rep. csoport parancsnoka én lettem, abban része volt a politikának és a Kormányzó környezete befolyásának. Mikor a Kormányzó helyettes arcvonalbeli szolgálatára vonatkozó döntés megtörtént, Kállay miniszterelnök, akivel erre vonatkozólag kapcsolatban álltam, érvényesítette befolyását a Levezetésével személyemre vonatkozólag [...]"

„[…] Mikor a temetés előtt kihallgatáson jelentem meg Nála, nagy önfegyelemmel érdeklődött az esemény részleteiről. Gondterhelten beszélt arról, hogy a hadseregnek oly messze a hazától kell küzdenie, mintha csak megérezte volna, hogy az egyén tragédiáját nemsokára az egész nemzet tragédiája fogja követni. Felelősségről ő sem beszélt, úgy látszott, hogy belenyugodott a változhatatlanba […]”

Ilyen formán én Csukás Kálmán *„zűrös”* múltjára, dolgaira nem igazán találtam sem utalást, sem bizonyítékokat.

Ott és akkor a 2. magyar hadsereg kötelékében – tekintettel a helyzetre és a körülményekre – nagyon sok *„zűrös”* ember lehetett és talán volt is.

Sajnálatos módon egy jelentős részük nem is látta már meg hazáját és családját soha többé…

195. oldal

Eszmefuttatás

„[…] Hogyan alakult volna a magyar történelem akkor, ha Horthy István életben marad? […]”

Ez bizony egy óriási kérdés, amelyet sokféleképpen lehet megválaszolni, kinek – kinek az igényei szerint!

Úgy gondolom, hogy ez tényleg csak egy *„eszmefuttatás*”, mert a történelemben a *ha*, a *volna* nem igazán tudományos, értelme nem sok van, de vizsgálódni, gondolkodni azonban szabad…

Hallottam már olyan nézetet is, hogy *„alapvetően”* más lett volna a helyzet. Ezt erősen kétlem, erre a szövetségesek különböző konferenciáin lerögzített megegyezéseik nem adtak igazán alapot. A *„mezsgye”* nagyon szűkre lett szabva!

Ennek ellenére úgy gondolom, hogy alakulhatott volna némileg másként a helyzet, ha nem is alapvetően!

„[…] Magyarország a tér és az adott gazdasági lehetőségek törvényénél fogva értékes tényező és a Birodalom nem mondhat le arról, hogy a legmesszemenően be ne vonja a létért folytatott küzdelembe […] Nem utolsó sorban a magyar emberanyag nyújt lehetőséget segítség és sokirányú tehermentesítés szempontjából […] Minden magyar paraszt, munkás, vagy katona, akiknek bevetése minket tehermentesít, erősíti a Birodalomban a Führer tartalékait. Minden értünk vérző magyar a mi véráldozatunkat csökkenti […]”[384]

A hadi helyzet alakulása szintén olyan volt, hogy a szovjetek térnyerése – minden erőfeszítés ellenére – sokkal dinamikusabb volt a mi térségünkben, mint az angolszászoké. Azok a ködös merengések, amelyek az angolszászok balkáni gyors és erőteljes térnyerésére alapoztak, esetleges ejtőernyős vállalkozással, csak vágyak voltak.

„[…] Ismeretes, hogy a német győzelembe vetett hitet sokan, de leginkább a hatalom, a tőke, a közéleti pozíciók birtokosai a nyugati hatalmak balkáni inváziójának reményével váltották fel. Minden oldalról – hivatalosan és németellenes barátaimtól is – állandóan kaptam a kérdéseket, nincsenek-e olyan híreink, amelyekből arra lehetne következtetni, hogy a partraszállás itt történik, a második front a balkánon nyílik meg. „Optimista” hadászati szakértők fejtegették: nem lehet másként, az angolszászok a Balkánon és Magyarországon át tör-

[384] Edmund Weesenmayer 1943. december 18. összefoglaló jelentés.

nek előre, hátába kerülnek a szovjet fronton levő német csapatoknak, s ezzel a háborúnak vége. Magyarország természetesen, amint határainkra érkeznek, azonnal átáll a nyugatiak oldalára. Balkáni inváziót mutató, komolyan vehető hírek azonban nem jöttek, kénytelen voltam a reményeket hervasztani. (A Churchill-féle elképzelésről[385] ez időben semmiféle hírünk nem volt.) Szombathelyi mégis elrendelte, küldjünk ki egy megbízható, jó megfigyelőképességű tisztet Görögországba, hogy idejében kaphassunk híreket. Önként jelentkezett a feladatra egy alezredes, aki egy rádióssal, mint polgári személy Athénba települt. Kiküldetését a németek előtt titokban tartottuk, nem tudtuk volna kellően megindokolni. Az alezredest azonban a német Abwehr[386] rövid idő múlva, mint kémet elfogta, ismeretlen helyre hurcolta, a rádiós megszökött […]”[387]

Láttuk, hogy az olasz területeken mekkora gondban voltak a szövetségesek a szárazföldi harcokban! Az ottani előrejutás nagyon sok emberükbe, idejükbe és anyagi ráfordításukba került.

Ezen túl pedig a németek, az olasz események alapján, már nem veszíthettek több szövetségest, főleg olyat nem, aki harcolt, gyártott és nem utolsó sorban élelemmel, olajjal még mindig ellátta bizonyos fokig őket.

Amint azt tudjuk a német titkosszolgálatok kiválóan működtek, még ha időnként a legfelsőbb vezetésük elvakultságból, konokságból, nem is adott hitelt minden értesülésnek, illetve alapvetően rosszul értékelt jó néhány esetet.

Amennyiben tehát Horthy István a frontról épségben hazakerül és a politika lett volna a fő mozgásterülete, talán elkezdhette volna újultabb erővel és profibb módon a *„tapogatózást”* az angolok felé. Amint láttuk volt ilyen nélküle is, de nagyjából az összesről tudtak a németek.

Az, hogy *„kirepül”* és ott tárgyal, megint erősen kétséges – lásd *Rudolf Hess*[388] ilyen irányú kísérletét – ami sehová sem vezetett.[389] Nagyon kérdéses, hogy bármilyen jó kapcsolatok esetén is, a politikai erők ott, hogyan reagálnak egy ilyen történésre? Azon túl pedig a nyugati hatalmak is feltételekkel éltek volna, ezt az országunk hogyan tudta volna teljesíteni, a német erővel szemben? Azt hiszem, hogy sehogy. Egyébként ezeken a bármilyen szintű, tényleges

---

[385] Winston Churchill miniszterelnöknek számos elgondolása volt „Európa lágy alteste” a Balkán irányában végrehajtott inváziójával kapcsolatosan. Sajnos ezeket sem elfogadtatni, sem kivitelezni nem tudta.

[386] A német katonai hírszerzés és elhárítás szervezete 1920-44 között.

[387] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig.

[388] Rudolf Hess (1897-1987). Német politikus. 1920-tól Hitler személyi titkára. Az 1923-as sikertelen puccskísérlet után Hitler a börtönben neki mondta tollba a Mein Kampf-ot. 1934-től a Führer helyettese, birodalmi miniszter. 1941-ben – máig tisztázatlan és vitatott körülmények között – Skóciába repült, hogy egy különbéke lehetőségéről tárgyaljon, de letartóztatták. A brit politika nem kötött vele semmiféle alkut, Hesst hadifogolynak nyilvánították. 1946-ban a nürnbergi per során háborús bűnösként életfogytiglani börtönbüntetésre ítélték. 1987-ben a Spandauban lévő börtön egyedüli lakójaként öngyilkosságot követett el.

[389] Aztán később meg is valósítottak ilyen próbálkozásokat, a kirepülések sikerültek, az eredmény azonban soha sem adott mértékadó változást. Náday István vezérezredes 1944. szept. 22-én Horthy különmegbízottjaként titokban az olaszországi Casertába repült a nyugati szövetségesekkel tárgyalni. Vele repült Magyarországról W.C. Howie brit tüzér ezredes, bújtatott hadifogoly. A küldetés sikertelen volt.
1945. március 27-én repült ki Háry László repülő vezérőrnagy (családjával) és Magyar Sándor óceánrepülővel Olaszországba. A küldetés célja máig sem világos. Egyéni akció volt?

és feltételezett tárgyalásokon, hazánk nem volt, nem lett volna abban a helyzetben, hogy feltételeket szabjon. Nekünk sajnos akkor is *„igazodni”* kellett!

Itt megint vissza kell utalni a konferenciák megállapodásaira, amikre ilyen-olyan okok miatt minden fél ügyelt, illetve a számára előnyös határozatokat ki is harcolta. Ez főleg a szovjet európai érdekek érvényesítésében csúcsosodott ki. Az amerikaiak engedtek, a britek nem tudták akaratukat érvényesíteni 2:1 ellen.

Természetesen a szövetséges politikai ígéretekben sem volt hiány, ámde ezek valóságtartalma különösen érdekes.

„[…] A tárgyalóasztalnál majd szabadon kell hagynunk egy széket Teleki Pál gróf számára. Ez az üres szék figyelmeztesse a jelenlévőket arra, hogy a magyar nemzetnek olyan miniszterelnöke volt, aki feláldozta magát az igazságért, amelyért mi is harcolunk […]”[390]

Sajnálatos módon az angol miniszterelnök emlékeinek 3. kötete, amely 1947-ben jelent meg, már erre a kijelentésre, az *„üres székre”,* nem emlékezett, ekkor már a nemzetek túl voltak a párizsi békeértekezleten

„[…] Szeptember 30.[391] *Churchill nagy beszédet mondott, amelyben a magyarokról a következőket mondta: tudjuk, hogy a magyar népet a németek erős marka tartja a hatalmában és bár szeretne, de nem bír ellene semmit sem tenni, de majd megpréseljük azt a markot és akkor a magyar nép szabad lesz, és azt teheti, amit az érzése diktál […]”*[392]

Ez csak egy példa, szépen hangzott, de gyakorlatilag semmi hatása sem volt. A britek később sem tudták elképzeléseiket, és akaratukat érvényesíteni a szovjetekkel szemben. A hazai politikai elit egy része ezeket az ígéretek szívesen fogadta és ezekből számos téves elképzelés született.

Ami talán a legfontosabb kérdéskör ebben az egészben, hogy Horthy István vezetésével az ország, de főleg a hadsereg szembefordult volna-e a németekkel olyan szinten, mint Románia tette később?

Láthattuk az olasz események kapcsán, hogy ott is megosztódott az ország is és a hadsereg is.

---

[390] Churchill beszéd részlete, Teleki Pál öngyilkossága, 1941. április 3-a után.
[391] 1944. évről van szó.
[392] Schvoy Kálmán titkos naplója és emlékirata 1918-1945. 1944. szeptember 30-i a bejegyzés. Dr vitéz Schvoy Kálmán (Budapest, 1881. február 12. – Szeged, 1971. október 25.) hivatásos katona, altábornagy, országgyűlési képviselő. 1934-ben nyugállományba kerül, ezt követően politikusi pályára lép. 1935-től 1939-ig a Nemzeti Egység Pártja országgyűlési képviselője, a párt Véderőbizottságának elnöke. A párton belüli ellentétek miatt szakad félbe politikusi karrierje. A második világháború végén a nyilas hatóságok internálták. 1945-ben visszatért Szegedre, a bíróság "igazolt"-nak nyilvánította, később mégis megfosztották rendfokozatától. Katonatiszti nyugdíjat nem kapott, különböző alkalmi munkákból élt.

Az is bizonyos, hogy hazánkban későbbi *„kiugrási kísérlet”* – véleményem szerint – katonailag egy teljesen dilettáns módon szervezett (?) ügy lett, ami szintén megosztotta a hadsereget, de a társadalmat is.

„[…] A német expanziót Magyarország minden áldozat nélkül nem úszhatta volna meg. A hadak útjában feküdte. A semlegesség kinyilatkoztatása nem segített volna, az ilyet Hitlerék nem becsülték. Fegyveresen szembefordulni a németekkel teljesen céltalan lett volna, egy fölényes hadigépezet napok alatt játszva elsöpört egy kisded hadsereget. S Hitler kegyeiért Románia, Szlovákia – eleinte Jugoszlávia, majd Horvátország is – Magyarországgal rivalizálva versenyzett. Ha Magyarország egyedül szembefordul a németekkel, még az akkori Szlovákia, Románia és Horvátország is területünkön osztozkodni vágyó ellenség. Ha Magyarország – a területi vitákat feladva – szomszédaival idejében szövetkezett volna Németország ellen, ez sem jelentett volna különösebb nehézséget Hitler számára, ezek a kis országok együttesen sem jelentettek annyit hadi potenciálban, mint a francia-angol hadsereg. Egyik országban sem volt meg a belpolitikai egység sem […]”[393]

Látható, hogy egy magasan képzett katona, *Kádár Gyula* vezérkari ezredes, aki hadosztály, hadtest vezérkari főnök ezekben az időkben, majd később a vezérkar 6. utána pedig a 2. (kémelhárítás) osztályát vezeti, hogyan ítélte meg a helyzetet.

Hogyan látta ezt a kormányzó, Horthy Miklós?

„[…] 1943 nyarán Horthy meghívott uzsonnára, Kenderesre, ahol nyári pihenőjét tartotta. A meghívás a fiatal Horthyhoz való barátságomnak volt a következménye.

Az uzsonnán Horthyné, Ruszkiczay-Rüdiger[394] *vezérezredes (a honvédelmi miniszter helyettese), a szolgálattevő szárnysegéd, a fiatal Horthy és én voltunk jelen. Utána Horthy áthívott az egyik szobába, és fia jelenlétében beszélt bizalmasan velem.*

[393] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig.

[394] Ruszkiczay-Rüdiger Imre (néhol Rusziczkay-Rüdiger, Vaskő, 1889. november 20. – Budapest, 1957. január 11.) magyar vezérezredes, nagybaconi Nagy Vilmos, majd Csatay Lajos honvédelmi miniszterek helyettese a második világháború idején. Magyarország német megszállása után Edmund Veesenmayer, a birodalmi megbízott magához rendelte, és hivatkozva Ruszkiczay-Rüdiger német eredetére, felszólította a Német Birodalom teljes kiszolgálására. Ezt ő visszautasította. Miniszterhelyettesi tisztét 1944. október 16-áig, a nyilas hatalomátvételig töltötte be, amikor a Gestapo, Csatay Lajos vezérezredessel, addigi honvédelmi miniszterrel együtt letartóztatta. 1944. november 19-étől 1945. január 28-áig a sopronkőhidai börtönben raboskodott. Miután kiszabadult, február 1-jén internálták, majd április 3-ától 1948. június 7-éig hadifogságban tartották a Szovjetunióban. Hazaszállítása után a súlyosan beteg embert letartóztatta a HM Katonapolitikai Osztálya, majd a „Hadik” laktanya pincéjébe szállították, ahol vallatták és kínozták. A népbíróság 1949. február 22-én háborús bűntett elkövetése miatt 8 évi fegyházra ítélte, majd a fellebbviteli bíróság 1949. június 8-án büntetését három évre csökkentette, amit a budapesti Gyűjtőfogházban, a szegedi Csillagbörtönben és a Márianosztrai Fegyház és Börtönben töltötte le. Szabadulása napján, 1952 júniusában az Államvédelmi Hatóság a Kistarcsai Internálótáborba szállította, ahonnan csak 1953. október 28-án bocsátották el. 1994-ben felmentették az ellen emelt vádak alól.

Szavai a legélesebben háborúellenes emberhez illetek volna. Ennek megvan a magyarázata. Hitler április végén Klessheimbe hívta. Horthyt megbeszélésre. Itt súlyos szemrehányásokat tett: Kállay és kormánya Tengely-ellenes politikát folytat, nem bízik a végső győzelemben. Magyarország kivonja magát a háborúban való részvételből, nem oldja meg a zsidókérdést. Kállai megbízásából Szent-Györgyi Albert[395] professzor, Barcza[396] követ, Frey[397] újságíró tárgyal a nyugati hatalmakkal, Ullein-Reviczky háború- és németellenes tevékenységet folytat. A megbeszélés leckéztető, fölényes modorban folyt. Horthy védelmébe vette Kállayt, aki semmit nem csinál az ő tudta nélkül, az ő hűségében pedig Hitler mindenkor megbízhat. A kifogásokra írásban is válaszolt, de ezzel Hitler gyanúját már nem tudta elaltatni. Jagow[398] budapesti német követ utasítást kapott, hogy Kállayval ne érintkezzen, társadalmi meghívásokat ne fogadjon el, ha a találkozást elkerülhetetlennek ítéli, előzetesen kérjen erre engedélyt Berlinből.

Természetes tehát, hogy most Horthy, bizalmas magánbeszélgetéskor, szidta a németeket, Hitlert. „Nincs értelme tovább véreztetni a nemzetet.” Kállayról úgy nyilatkozott, hogy ha vannak is hibái, el kell ismerni, hogy „a politikát jól csinálja”, ezt Nyugaton is, a semleges országokban is elismerik és méltányolják. Hiába gyűlöli Hitler, ő megbízik benne. Kényszerhelyzetben vagyunk. „Mit tehetek? Sokan tanácsolják, hogy ugorjunk ki a háborúból, de senki nem tudja megmondani, hogyan. Álljak ki a vár erkélyére és kiáltsam el: átálltam, átálltam? Nem érnénk ilyesmivel semmit, huszonnégy órán belül a németek Szálasit hoznák. Várni kell és bízni.”

---

[395] Nagyrápolti Szent-Györgyi Albert (Budapest, 1893. szeptember 16. – Woods Hole, Massachusetts, 1986. október 22.) Nobel-díjas magyar orvos, biokémikus, a magyar, a szovjet és az amerikai tudományos akadémia tagja, nemzetgyűlési képviselő (1945–1947). 1940–41-ben a Horthy Miklós Tudományegyetem (a mai Szegedi Tudományegyetem) első rektora lett. A második világháborúban részt vett az ellenállási mozgalomban, csoportja a Szent-Györgyi Szervezet nevet kapta. A kiugrás előkészítésére szerveződő „Tizenegyek” csoportjának vezetője volt. 1943 februárjában az ellenzék kezdeményezésére, a legnagyobb ellenzéki pártok támogatásával, Kállay Miklós miniszterelnök tudtával Isztambulba repült. A titkos diplomáciai küldetés célja: tárgyalni a szövetségesekkel Magyarország háborúból való kiugrásának előkészítéséről. A tárgyalásokat lefolytatta, a kiugrási kísérlet mégis meghiúsult, mivel a németek megtudták Szent-Györgyi útjának tervét, ezért az 1944. március 19-i német megszálláskor illegalitásba vonult A háború után aktív közéleti szerepet vállalt egy új demokratikus Magyarország létrehozásában bízva. Budapesten, a Pázmány Péter Tudományegyetem biokémiai tanszékének vezetője lett, 1945–47 között a nemzetgyűlés tagja, az Országos Köznevelési Tanács elnöke, megalapította a Magyar Tudományos Akadémiától független Magyar Természettudományos Akadémiát, majd a két akadémia összevonása után az MTA másodelnöke volt. Az országban bekövetkezett politikai fordulat és annak következményei miatt 1947-ban Amerikába emigrált, a massachusettsi Woods Hole-ban telepedett le. Itt létrehozott egy alapítványt, amelynek keretei között eleinte az izomműködés biokémiáját, majd a rák kialakulását kutatta.

[396] Nagyalásonyi Barcza György (Pusztazámor, 1888. július 2. – Sydney, 1961. április 18.) magyar diplomata, titkos tanácsos, máltai lovag, Magyarország vatikáni (1927–1938) és londoni (1938–1941) követe. 1943-ban Kállay Miklós meghatalmazásával – és Bethlen, Kánya, Baranyai Lipót, Keresztes-Fischer Ferenc támogatásával és egyetértésével – Svájcba utazott, ahol főleg Anglia és az Egyesült Államok felé próbálta képviselni a magyar függetlenség helyreállításának és az ország háborúból való kivezetésének az ügyét. Ezt 1944 áprilisától – az ország német megszállása után – a részben általa megalakított Követi Bizottság keretein belül tette. A harminchét tagú bizottság tényleges vezetője Barcza lett. Amikor látta, hogy Magyarország jövőjét - minden igyekezete ellenére és önhibáján kívül - nem tudja pozitívan befolyásolni, 1945 novemberében feloszlatta a szervezetet. Amikor az új magyar kormányt elismerte Anglia és az USA is, viszont az nem tartott igényt Barcza szolgálatára és tapasztalataira sem, diplomáciai pályafutása végleg lezárult.

[397] Frey András (Bp., 1904.máj.8. – New York, 1983.márc.16.): újságíró, a Magyar Nemzet című németellenes → napilap külpolitikai rovatvezetője. 1943-ban a → béketapogatódzások cselekvő résztvevője.

[398] Jagow, Dietrich von (Frankfurt a. M., 1892. február 29.– Merano, 1945. április 26.) német diplomata, korán csatlakozik a nácikhoz, 1933-ban SA-Obergruppenführer, majd a berlini SA vezetője, 1941. július 20-tól 1944. március 19-ig budapesti német követ.

A tisztek között sok a politizáló. Tábornokokat és vezérkari tiszteket rendelt magához és figyelmeztette őket, hogy tartsák távol magukat a jobboldali politizálgatásoktól. (Ez tény volt, Szombathelyi kapott parancsot néhány közismert szélsőséges jobboldali tiszt elővezetésére, köztük volt Vörös János[399] és öccse, Vörös Géza[400] tábornok.) Bízik abban, hogy szavainak foganatja lesz […]”[401]

Látszik, hogy a kormányzó közel egy évvel a megszállás és bő egy évvel a kiugrási kísérlet előtt nagyon reálisan látta a helyzetet. Azt is, hogy a németek mindenről tudnak.

A magyar politika álláspontját a következők szerint lehet megvilágítani, ez uralta akkor a nézeteket.

„[…] a kommunizmus európai elterjedésének megakadályozása érdekében a nyugati hatalmak nem engedhetik meg, hogy Magyarország területére szovjet csapatok lépjenek. Ezt vagy diplomáciai úton fogják megakadályozni, vagy a németek ellen magyar területen át (balkáni második front) folytatott hadműveletekkel elébe vágnak a szovjet előnyomulásnak. Va-

[399] Vörös János (Csabrendek, 1891. március 25. – Balatonfüred, 1968. július 23.) vezérezredes, vezérkari főnök, honvédelmi miniszter, a Vitézi rend tagja. 1939–1940-ben a Honvéd Vezérkari Főnökség 7/ö. (híradó) osztályának vezetője volt, mint vezérkari ezredes. 1941. május 1-jétől vezérőrnagy, a 2. gépkocsizó dandár parancsnoka lett. 1942-ben a Honvéd Vezérkari Főnökség hadműveleti csoportfőnöke, majd a Honvédelmi Minisztériumban anyagi csoportfőnök lett. 1943-tól altábornagy. 1944. január végén Vörös memorandumot intézett Szombathelyi Ferenc vezérkari főnökhöz. Ebben az új típusú fegyvereket kapó német hadsereg feltétlen győzelméről értekezett, és felhívta Szombathelyi figyelmét rá, hogy „a magyar kormányzat mind jobban és jobban eltávolodik a németbarátságtól, és nem vesz részt olyan erővel a háborúban, amire képes. Bár tudatában van annak, hogy a vezérkar főnöke a politika irányváltozásáért nem felelős, mégis kötelességszerűen figyelmezteti, hogy a balratolódásért a végén ő is felelni fog." Szombathelyi kimért hangnemben figyelmeztette, hogy politikai vonatkozású megállapításai túlmutatnak hatáskörén. Vörös ekkor háromhavi egészségügyi szabadságot kért, amit megkapott. Ezt közvetlenül a német megszállás előtt megszakította és szolgálattételre jelentkezett. Szombathelyi a székesfehérvári II. hadtest parancsnokává tette, hogy a Honvédelmi Minisztériumtól távol tartsa. A német megszállás napján 1944. március 19-én megbízhatóan németbarát megítélése alapján kinevezik vezérezredesnek és Szombathelyi utódaként a Honvéd Vezérkar főnökének. A kiugrás előzetes szervezésébe a lehető legkésőbb vonták be, mikor, mint vezérkari főnök nélkülözhetetlenné vált. Vörös váratlan elszántsággal látott hozzá a kiugrás előkészítéséhez, de utasításait nagyrészt negligálták, intézkedésre felszólított beosztottait elrabolták a németek, vagy letartóztatták a nyilas-szimpatizánsok. 1944. október 15-i szerepe máig vitatott: határozatlan utasításaival, kétértelmű magatartásával hozzájárult a kiugrási kísérlet kudarcához. A nyilasok elől bujkálva, kalandos körülmények között (ferences rendi szerzetesnek öltözött) november 1-jén Kecskeméten önként jelentkezett a szovjet csapatoknál. Moszkvába vitték, ahol 1944. november 7-től részt vett a fegyverszüneti, majd kormányalakítási tárgyalásokban. 1944. december 22-étől 1945. november 15-éig az Ideiglenes Nemzeti Kormány honvédelmi minisztere, majd 1945. november 15-étől vezérkari főnök lett, mígnem 1946. szeptember 1-jén kérésére nyugdíjazták. 1945. január 20-án az Ideiglenes Nemzeti Kormány küldöttségének egyik tagjaként aláírója volt a moszkvai Fegyverszüneti Egyezménynek. 1949. március 25-én a Katonapolitikai Csoportfőnökség kémkedés vádjával letartóztatta. 1950. június 22-én a katonai törvényszék életfogytiglani fegyházbüntetésre ítélte. 1956-ban szabadult ki, ezt követően haláláig visszavonultan élt.

[400] Vitéz nemes Vörös Géza altábornagy (Csabrendek, 1895. január 11. – Budapest, 1958. november 21.) A mödlingi Technissche Militerakademie elvégzése után hadnagy a soproni cs. és kir. 13. tábori tüzérezredben. 1920-tó Miskolc 7. honvéd tüzérosztály. A Hadiakadémia befejezése után vezérkari beosztásokban dolgozik. 1940-41-ben vezérkari ezredes, a székesfehérvári II. hadtest vezérkari főnöke. 1942-43-ban a honvéd vezérkar hadműveleti csoportfőnöke., vezérőrnagy. 1943-44. a Legfelső Honvédelmi Tanács vezértitkára. 1944. május-október között a miskolci VII. hadtest parancsnoka, az 1. hadsereg arcvonalán. 1944. november 1-től altábornagy. 1944. október-1945. április között a nyilasok foglya Sopronkőhidán. 1945-ben a demokratikus honvédség átvette, 1946. augusztusban nyugdíjazták.

[401] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig

gyis: Magyarország nem kényszerül tevőlegesen cselekedni, a nyugati hatalmak általános érdeke őket fogja kényszeríteni, hogy helyettünk cselekedjenek. Részünkről elég kinyilatkoztatni, hogy várjuk őket. Ha határainkhoz érnek, nem fogunk ellenállni, addig azonban a németeket – bizonyos veszélytelenül végrehajtható visszahúzódással – éppen úgy kiszolgáljuk, mint eddig. Várunk és bízunk […]”[402]

Nos, erről ennyit, az eredmény ismeretes. Az is, hogy mennyire volt fontos hazánk a győztesek nyugati részének, mert a szovjeteknek igen. Itt is maradtak jó ideig!

Az a teória, miszerint *„elegendő a Kárpátok – ormaira az amerikai zászlót kitűzni, ezt az oroszok respektálni fogják…”* nem igazán valósulhatott meg.

Aztán példaként egy konkrétum is, amely számolt a realitásokkal, legalábbis részben.

„[…] 1943 nyarán azzal bízott meg Szombathelyi, hogy dolgozzam ki, hogyan képzelem el egy esetleges nyugati fegyveres segítséggel végrehajtható átállás katonai részleteit. Mennyi légi úton szállított segítő erőre volna szükség, hol kellene ezeknek földet érni, milyen előnyomulási irányokkal, mit kellene kézbe venni, hogyan kapcsolódhatna be ezekbe a hadműveletekbe a honvédség, milyen erőkkel, stb. Elképzeléseim szerint három légi úton szállított hadosztály a minimum, amire szükség lett volna. Ejtőernyős biztosító csapatok, utána szállítógépek, leszállási terület a Hortobágyon. Tisza menti védelem. A kelt-magyarországi csapattestek részben csatlakozzanak, részben a románok felé biztosítsanak, stb. A kidolgozást átadtam, egy hét múlva vissza is kaptam, nem aktuális már, egyébként is túl regényes ilyen segítséggel számolni. Nem tudom, mi tette szükségessé a terv előkészítését, volt-e egyáltalán komolyabb alapja, vagy csak Szombathelyi egyéni meditációjához kellett […]”[403]

„Regényes”, nem biztos! Az angolszászok ebben a nagyságrendben több légideszant hadműveletet is végrehajtottak, Szicília, Normandia, Market-Garden. Akkor még nem volt megszállva az országunk, de azért körös-körül itt voltak a németek… Aztán meg mi előnyük származott volna ebből nekik, mi volt számukra Magyarország?

Természetesen voltak különféle reális és aztán néha csak a fantázia fogalomkörébe sorolható tervek is. Itt egy viszonylag reális lehetőséget adok közre.

„[…] 1944. június 9-én a legfontosabb ellenállási szervezet, a Magyar Függetlenségi Mozgalom nevében kerestem föl.[404] *Fölajánlottuk, hogy nyugatra szöktetjük, amit azonban*

[402] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig.
[403] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig.
[404] Szombathelyi Ferenc vezérkari főnökről van szó, aki a németek szemében elsőszámú ellenség volt a korábbi katonai „huzakodásai, vonakodásai” miatt.

elhárított. Figyelmeztettük, hogy ne tartózkodjék a lakásán. A kapcsolatot továbbra is fenntartottuk, annál is inkább, mert amikor Horthy elhatározta Sztójay menesztését, egyik csoportunk Szombathelyit ajánlotta a gyenge Lakatos helyett miniszterelnöknek. Hadvezéri képességei, bátorsága, feltétlen kormányzóhűsége s elszántsága, amikor már kételynek nincs helye, alkalmassá tették volna őt a kiugrás végrehajtására […]

[…] Keresztes Fischer Ferenc felvetette Kádárnak[405] azt a tervet, amely szerint a magyar kormány, élén a kormányzóval, repülőgépen elhagyná az országot, és Nyugaton mint ellenkormány működnének, Magyarországon pedig Szombathelyi vezetésével katonai diktatúra venné át a hatalmat, amellyel ők titokban összeköttetésben maradnának, és Szombathelyi utasításaik szerint járna el […]”[406]

Arra pedig, hogy az angolszászokkal való tapogatózó tárgyalásokon milyen javaslataik volta hazán számára megint csak egy példa.

„[…] Első kísérletem az angolszászok felé 1942 őszén volt. Ullein-Revitzky[407] tárcanélküli miniszter, kinek felesége révén angolszász kapcsolatai voltak, közölte velem, hogy ezek Sztambulban magyar politikusok helyett csak katonákkal kívánnak szóbaállni.

Kiküldöttem[408] Sztambulban az amerikai kirendeltséggel érintkezésbe lépett. A tárgyalások során azt kívánták, hogy kezdjünk partizán mozgalmat, de óvatosan járjunk el, nehogy a

[405] Kádár Gyula vezérkari ezredes a Vkf-6, majd a Vkf-2 osztály vezetője, ifjabb Horthy Miklós bizalmasa.

[406] Csicsery-Rónay István ((Budapest, 1917. december 13. – Budapest, 2011. április 22.) magyar író, könyvkiadó, könyvtáros, politikus (FKGP).→ Szombathelyi Ferenc visszaemlékezései című könyv. (Gosztonyi Péter jegyzeteivel, Washington, 1980.)

[407] Ullein-Reviczky Antal (Sopron, 1894. november 8. – London, 1955. június 13.) diplomata, a nemzetközi jog egyetemi tanára. 1938-ban – Csáky István hivatalba lépése után – a Külügyminisztérium összevont sajtó- és kulturális osztályának vezetője lett. 1941 áprilisában, Bárdossy László miniszterelnöki kinevezését követően egybeolvasztották a miniszterelnökségi és a külügyi sajtóirányítói posztokat. Ettől kezdve addig példátlan hatalom koncentrálódott Ullein-Reviczky kezében. A legfőbb döntéshozók bizalmasaként szervezte a kormánypropagandát, és – Vásárhelyi Miklós megfogalmazása szerint – „szuperfőszerkesztőként” őrködött a lapok tartalma felett.A németek melletti egyoldalú elkötelezettséget kezdettől fogva ellenezte. 1941-ben nem volt hajlandó betiltani az angolszász orientációjú Magyar Nemzetet. Amikor a magyar diplomáciát miniszterelnökként is irányító Bárdossy lemondott, Ullein-Reviczky esetleges külügyminiszteri kinevezésének hírére Ernst von Weizsäcker német külügyi államtitkár határozott ellenérzését fejezte ki Sztójay Döme berlini követnek. Hitler állítólag Horthy Miklós 1943. áprilisi németországi látogatásakor a magyar kormány „rossz szellemének” nevezte. 1943 szeptemberében stockholmi követté nevezték ki. Részt vett a különbéke-tárgyalások előkészítésében. Magyarország német megszállása után a svéd távirati irodának adott nyilatkozatában törvénytelennek minősítette az újonnan megalakult Sztójay-kormányt, és kijelentette, ő továbbra is „a független Magyarország utolsó legális kormányát” képviseli. 1944. március 25-én követi megbízatása alól felmentették, és állampolgárságától megfosztották.

[408] Hátszegi (Hatz) Ottó, (Branjevo, Bosznia – Hercegovina, 1902. máj. 26. - Bp., 1977. júl. 21.): katonatiszt, tőrvívó. Testvére Hátszegi József katonatiszt, tőrvívó. 1929-ben a Honvéd Toldi Miklós Sportoktatói Tanfolyamon vívómesteri oklevelet szerzett, 1932-ben a Honvéd Hadiakadémián végzett, 1934-től a Honvéd Vezérkar munkatársa. 1941-től 1944-ig Szófiában és Ankarában katonai attasé. 1943 őszén felettesei Kádár Gyula vezérkari ezredes utasítására a Kállay-kormány kiugrási kísérletének főszereplője lett. Felvette a kapcsolatot az angolokkal, ez azonban más ügynökök révén a németek előtt sem maradt titokban, és ezt ő is tudta. Hátszegi-Hatz ekkor felettesei tudtával bonyolult játszmába kezdett: tájékoztatta a németeket a kapcsolatfelvételről, ugyanakkor az angolokat is figyelmeztette a dekonspirációra. Ellentmondásos személyiség, dolgozott a magyar, a német, az angol titkosszolgálatnak, de az NKVD-nek is, majd az ÁVH-nak is…

németek megszállását kiprovokáljuk, ami nem volt érdeke az egyesült hatalmaknak, és hogy csapatainkat vonjuk vissza Oroszország területéről.

A szabad csapatok szervezése érdekében elkezdtem a munkát és szabad csapatokat szerveztem a Duna-Tisza közén élő magyarságból. Kifelé ez a csapat úgy szerepelt, mint esetleges partizán mozgalmak letörésére való alakulat, valóságban első feladata az lett volna, hogy a magyar szélsőjobboldali harcos elemek megmozdulását felfogja, majd pedig kellő pillanatban a németek ellen került volna bevetésre […]”[409]

Nos, ehhez csak annyit, csapatkivonás, amikor éppen, hogy megúszta az ország azt, ne a teljes honvédség kerüljön ki a keleti frontra? A későbbi csapatkivonások, *„a Kárpátokhoz közelebb vezénylés”* mind súlyos vitákhoz vezetett a németekkel. Egyértelmű volt, hogy önkényes magyar csapatkivonás esetén ellenfelekké váltunk volna. Partizánháború? Egy térképre kell nézni és máris látszik, hogy ez egy alföldi országban képtelenség! Még majd a szovjet partizán-szervezések is mind kudarcba fulladtak hazánk területén, mert nem voltak meg sem a politikai, sem a területi adottságok hozzá. Óvatosan járjunk el, nehogy megszálljanak a németek! Ez is egy abszurdum, mert azok, akkor azt szálltak meg a kis országok közül, akit csak akartak! Ezt a nyugatiak sem megakadályozni, sem befolyásolni nem voltak képesek…

Álljon szintén itt aztán *Szombathelyi Ferencnek,* aki nagyon magas beosztású személy, néhány gondolata erről és másról is, ahogyan ő látta és értékelte!

„[…] Ezek az alárendeltjeim a magyar jobboldali vezetőkkel szoros összeköttetést tartottak fent, őket minden fontos dolgokról, valószínűleg sokszor aktaszerűen tájékoztatták. Végül előfordult az is, hogy a legbizalmasabb tábornoki megbeszélésen elhangzottak, figyelmeztetésem dacára, a jobboldalhoz kerültek, és rá egy hétre már Ruszkay,[410] *ellenkező álláspontját kifejtve, vezércikkben foglalkozott velük. Ha most mindehhez hozzávesszük azt, hogy a németek a legfontosabb osztályainkban, így nálam a 2. osztályban (hírszerzés és kémvédelem)*

[409] Szombathelyi Ferenc emlékei

[410] Ruszkay Jenő (Ranzenberger Jenő Oszkár, Budapest, 1887. január 1. – Budapest, 1946. június 22.) magyar vezérezredes, politikus a második világháború idején. A szélsőjobboldali mozgalmakban vezető szerepet töltött be. Az első világháborúban a fronton harcolt, később a Nemzeti Hadsereg katonája lett. Mivel politizált, távozásra kényszerítették a honvédségből. 1940. május 1-jén nyugállományba helyezték, majd november 14-én rendfokozatáról is lemondott. 1940 júliusában a Magyar Nemzetiszocialista Párt vezetője lett, majd közreműködött a Nyilaskeresztes Párt létrehozásában. Innét1941-ben kivált, majd a nyilas hatalomátvétel után újra csatlakozott. 1941-től a német nemzetbiztonság számára szolgáltatott adatokat, erről a berlini levéltárban őrzött jelentései tanúskodnak. Különösen Horthy István kormányzó helyettessé választása,(1942. február) majd repülőszerencsétlensége körüli időszakban (1942. augusztus) vették jó hasznát a németek az általa közölt információknak. A német megszállást követően vezérkari főnöknek jelölték, ám végül mégsem kapta meg a tisztséget. Az 1944. október 16-a után megalakult Szálasi-kormány a németországi nagykövetnek szánta, ám a tisztséget végül nem kapta meg. Kárpótlásul Beregfy Károly honvédelmi miniszter felajánlotta neki a szervezendő Legfelsőbb Külön Katonai Törvényszék vezetését, amit Ruszkay nem fogadott el. November 6-tól, nyugállományú altábornagyként reaktiválták, 1945. február 20-ától ő lett az SS magyar alakulatainak felügyelője. Április 10-én átvette az SS XVII. hadtestének parancsnokságát. 1945. május 5-én amerikai fogságba került, akik kiadták Magyarországnak, mint háborús bűnöst. 1946. március 27-én golyó általi halálra ítélték, június 27-én pedig kivégezték.

megbízottakat tartottak,[411] *elképzelhető hogy milyen ellenőrzés alatt állottam, és hogy mit jelentett ilyen ellenőrzés mellett programomat gyakorlati síkon végrehajtani [...]”*[412]

Horthy István is csak akkor tudott volna eredményt elérni, ha a fegyverszüneti tárgyalások alapvetően titkosak (a németek azonban tudtak ezekről), a döntések gyorsak és határozottak (ez sem így volt), a megoldást katonailag kidolgozzák és le is vezénylik.

Amint tudjuk ez a kormányzó *„lovagias”* viselkedése és politizálása miatt a németek felé hogyan is sikeredett.

Az a legfelesőbb körök előtt sem volt titok, hogy a magyar társadalom és benne minden intézmény, így a hadsereg is végletesen megosztott volt már ezekben az időkben.

„[…] Persze kitérhettem volna és elmehettem volna, de éppen ezek a nehézségek győztek meg arról, hogy mennyire a helyemen vagyok, és ott is kell maradnom, mert kortársaim közül egyik sem lett volna képes ilyen viszonyok között, de belső beállítottságánál fogva sem, azon az úton járni, amelyen én akartam, és amelyet egyedül tartottam „magyar” útnak abban az időben, amidőn a „csak” magyar állásfoglalást nevetségesnek, sőt bűnnek tartották a jobboldali köreink, amelyek német függőségükben minden józan mértéket elvesztettek a magyar ügy iránt.

A magyar jobboldaltól nem nagyon féltem. Ez ellen igyekeztem magamnak támasztékot teremteni ütőképes, megbízható karhatalom megteremtése által, sajnos főként a honvédségen kívül kellett megteremtenem – erről még később lesz szó –, mert a honvédség fegyelme és megbízhatósága a zsidókérdés elintézése által meg volt mételyezve. Erről is később lesz még szó.

A németektől féltem, illetve az országot féltettem tőlük. Már a fent jelzett memorandumomban – bár akkor még nem láttam oly tisztán ebben a dologban – kifejezésre juttattam azon aggályomat, hogy egy győzelmes Németország mellett Magyarország is csak, mint „völkisch” ország létezhet.

Később a németekkel való többszöri érintkezés és tárgyalások során nem lehetett kétség aziránt, hogy Magyarország az ún. Új Európában „Gau”[413] *lesz, megfosztva minden szuvereni-*

[411] Kádár Gyula (Debrecen, 1898. december 16. – Budapest, 1982. március 14.) vezérkari ezredes. 1943. augusztus 1-jétől a Vezérkari Főnökség 2. (hírszerző és kémelhárító) osztályának a vezetője. Szombathelyi Ferenc vezérkari főnök utasítására ő készítette elő az angolszász ejtőernyős egységek és égi úton szállított csapattestek magyarországi fogadását a kiugrás esetére, és a magyar honvédség csatlakozását az angolszász expedíciós hadsereghez. Figyelmeztette feletteseit a német megszállás veszélyére. Kádár isszaemlékezése szerint a 2. vkf. osztályhoz egy Abwehr-ezredes volt beosztva, mint összekötő tiszt. A vádirathoz írt észrevételeiben Szombathelyi azt írja, hogy ezt az összekötő tisztet még az elődjétől, azaz Werthtől örökölte meg, s hogy a németek a 2. vkf. osztály Def., azaz kémelhárító alosztályának a vezetését is át akarták egy az egyben venni.. Azonban nemcsak a 2. vkf. osztályban működtek német összekötőtisztek „egyéb megbízatásokkal”, hanem pl. a 6. vkf. osztálynál is. A valamikor 1942. augusztus és 1943. augusztus között a fenti osztályban dolgozó von Kluge százados (von Kluge vezérezredes öccse), nemcsak az osztály munkájára volt bizonyos esetekben erős befolyással, hanem magát az osztályvezetőt – Kádár Gyula vezérkari ezredest – próbálta meg beszervezni a németek részére!

[412] Kaló József: Szombathelyi Ferenc vezérezredes önéletrajza és védőbeszédének vázlata 1946-ból. Hadtörténeti Közlemények 2011/2. A részlet Szombathelyi Ferenc: „Curriculum vitae” írásából származik.

[413] Birodalmi tartomány, a Harmadik Birodalom része

tásától. Ez volt Ribbentrop felfogása is. Legelső áldozat lesz a honvédség, amely nagyrészt úgyis német érzelmű. Ebből könnyű lesz egy ún. magyar S.S. hadsereget alakítani, amint ezt 1944. március 19-én történt bevonulásuk után akarták, ami azonban személyes közbelépésem folytán Hitlernél Klessheimben[414] elodázást nyert, a Szálasy[415] kormány idejére maradt…

Mint említettem, a magyar vezérkar majdnem teljesen és az egész honvédség is, legalábbis a tisztikar, no és az ország közvéleményének túlnyomó része a németek pártján állt érthető okokból, mert hisz a németek révén kaptuk vissza vér nélkül a Felvidék, Erdély egy részét és Kárpátalját. Őtőlük reméltük még, hogy a többi, a Trianoni békében elcsatolt ősi föld is visszatér, és végül benne láttuk az egyedüli védelmet a bolsevizmus ellen, amelytől több mint 20 éves propaganda hatása alatt irtóztunk.

Ez a vezérkar és hadsereg csakhamar a németek oldalára állt volna és harcolt volna, mint annak kiegészítő része a németek nagy megelégedésére – 1941-ben vagy 1942-ben feltétlenül, hisz akkor még majdnem mindenki hitt vagy legalábbis akart hinni a németek győzelmében. Még 1944 végén is a honvédség a Kormányzó ellen foglalt állást, és Szálasy, illetve a németek mellé álltak, pedig akkor a német már szemmel is érzékelhetően megvert hatalom volt. A cseh példára való hivatkozás tehát nem helytálló. Óvatos magatartásom különben később, amidőn az összeköttetést az amerikaiakkal felvettem, teljesen találkozott azon felfogásukkal, hogy a németeket ne provokáljuk, mert nem érdekük a szövetséges hatalmaknak Magyarország leigázása és megszállása a németek által.

Az a gondolat, hogy nekem programom megvalósítása végett a magyar baloldallal kellett volna szövetkeznem,[416] mert ő sem akarta a háborút, részemre járhatatlan volt, először azért,

---

[414] Célzás a klessheimi tárgyalásokra, (1944. március 18.), ahol Hitler bejelentett hazánk megszállását. A találkozóra Horthy kormányzó és kísérete – a miniszterelnök Kállay Miklós véleményével ellentétesen, többek között, Szombathelyi Ferenc vezérkari főnök ajánlására kiutazott.

[415] Helyesen Szálasi.

[416] Ez a kérdés Pálffy György részéről merült fel, Szombathelyi Ferenc első kihallgatásán. Pálffy (Oesterreicher) György (Temesvár, 1909. szeptember 16. – Budapest, 1949. szeptember 24.) altábornagy. Honvédelmi miniszter-helyettes, a Rajk-per során koncepciós perbe fogták és halálra ítélték. Ludovika Akadémián végzett, ahol 1932. augusztus 20-án avatták tüzér hadnaggyá. 1936-ban kezdte a Hadiakadémiai tanulmányait. 1939-ben felesége származása, illetve németellenessége miatt leszerelt, és az Egyesült Izzóban helyezkedett el. Ekkor került kapcsolatba a kommunista párttal, az utasításukra belépett a Független Kisgazdapárt értelmiségi tagozatába, és ott háború- és németellenes politikát folytatott. 1944 őszétől az MKP Katonai Bizottságának vezetője. Komoly érdemeket szerzett a budapesti ellenállási mozgalom szervezésében és irányításában. 1945 első hónapjaiban, a Debrecenben működő Ideiglenes Nemzeti Kormány döntése alapján az ország demokratikus átalakulásának részeként újjászervezték a Belügyminisztériumot, az államrendőrséget és ezen belül az állambiztonsági szerveket is. 1946 márciusában az addig a honvéd-kerületi parancsnokságok alegységeként működő határőrséget, a Pálffy György ezredes vezetésével megalakult Határőr Parancsnokság alá vonták. A Szövetséges Ellenőrző Bizottság engedélyével létrehozott Honvédelmi Minisztérium Katonapolitikai Osztályának vezetője – már tábornokként – ugyancsak ő lett. A Katonapolitikai Osztály legfőbb feladata ekkor a háborús bűnösök felkutatása, az ellenséges elemek és háborús bűnösök demokratikus hadseregbe való bekerülésének megakadályozása, valamint a hadifogságból hazatértek ellenőrzése volt, de Pálffy, a Péter Gábor vezette politikai rendőrséggel vetélkedve, egyre inkább az MKP politikai ellenfelei közéletből való kiiktatására törekedett. Számos személy ellen – főleg kisgazda politikusok – kezdeményezett és folytatott koncepciós eljárásokat. Egyre magasabb beosztásokba került. A Rajk-per, a korabeli bolsevik logika szerint, miszerint egy összeesküvés katonai részvétel nélkül elképzelhetetlen lett volna, ezért Farkas Mihály, a párt főtitkár-helyettese, honvédelmi miniszter javaslatára a nyomozásokat kiterjesztették Pálffyra is! Pálffy hajlandó volt eljátszani a rá osztott szerepet, szövegét jól betanulta, részéről egyetlen, a koncepcióba nem illő mondat sem hangzott el. A dr. Jávor Iván vezette bíróság az ellene felhozott vádpontokban bűnösnek találta és kötél általi halálra ítélte. Vádlott-társai – Nagy Pál kivételével – ugyancsak halálos ítéletet kaptak. 1955-ben Pálffy Györgyöt részlegesen rehabilitálták, majd több, ugyancsak koncepciós

mert én nem voltam politikus, másodszor mert katona voltam. Én politikai pártokkal nem érintkezhettem, és a magyar baloldal pedig pacifista és defetista volt. Úgy vélte, hogyha letesszük a fegyvert, a háborúból kimaradunk. Ez számunkra, amidőn az egész világ harcolt, lehetetlen volt. A mi problémánk nem lehetett az, hogy a fegyvert letegyük, éppoly kevésbé, mint 1918-ban volt […]

Átállni csak ütőképes hadsereggel lehet. Csak így lesz az átálló nemzetből értékes szövetséges. Mit ért az olasz haderő átállása, amely a békepropaganda hatása alatt annyira alá volt aknázva, hogy egyáltalában nem akart harcolni. Semmit sem ért; az angolszászok ennek megfelelően bántak is velük. Semmire sem becsülték őket.[417] *Nekem így a magyar baloldal nem szövetségesem, hanem ellenfelem volt, a felfogása ellen nekem küzdeni kellett és küzdöttem is […]*

Lényegében egyetértettem mindig azzal, hogy át kell állnunk, csak a „hogyan” volt a nehéz, mert az, hogy Bajcsy[418] *„ősei csontjával” akarta a németeket az országból kiverni a magyar Vkf. szempontjából kicsit kétes végrehajtás lett volna. De fogadtam én Malasicsot*[419]*is, sőt más baloldali emberekkel is beszéltem a békéről. Mindent eltűrtem, minden nézetet kibírtam. Bajcsyt híres memorandumáért, amely elődömet elítélte, nem kértem ki a mentelmi bizottságtól, pedig mertem híres embereket is bántani. Így pl. Rajnisst*[420] *kikértem. Én csak egyet nem tűrtem, és ez az volt, ha valaki békevágyával az utcára ment, vagy pláne a laktanyákba. Itt kérlelhetetlen voltam. Ezért kellett a Vkf. bíróság nekem. Emellett én a pártál-*

---

perekben elítélt és kivégzett társával együtt exhumálták, és 1956. október 6-án újratemették. A Kerepesi úti temetőben tartott temetési szertartáson több mint 100 000 ember vett részt. Az eredeti periratokat 1957-ben bezúzták. 1963. szeptember 27-én nyert teljes rehabilitációt.

[417] A szövetségesek szicíliai partraszállásának hatására 1943 nyarán Mussolini megbukott, letartóztatták, új olasz kormány alakult, mely 1943 szeptemberében fegyverszünetet kötött a szövetségesekkel. Az ország nagy része közben német megszállás alá került. Mussolinit a németek kiszabadították, s vezetésével Olasz Szociális Köztársaság néven új állam jött létre, tehát ettől kezdve 1945-ig Itália területén egyszerre folyt háború az angolszászok és a németek, valamint polgárháború az antifasiszta olaszok és a fasiszta olaszok között.

[418] Bajcsy Zsilinszky Endre Az első világháborúban katonatiszt. 1918 novemberében részt vett a Magyar Országos Véderő Egylet megszervezésében. A Tanácsköztársaság kikiáltása után Bécsbe emigrált, majd visszatérve, Szegeden csatlakozott az ellenforradalomhoz. 1922-től egységes párti programmal képviselő lett, de 1923-ban Gömbös Gyulával együtt kilépett a kormánypártból, és részt vett a Fajvédő Párt megalapításában. Lassanként eltávolodott Gömbös Gyulától, és a demokratikus ellenzéki politika felé fordult. 1930–1931-ben megszervezte a Nemzeti Radikális Pártot. 1936-ban pártja fuzionált a Független Kisgazdapárttal, és 1939-ben Tarpán ennek a pártnak lett országgyűlési képviselője. A második világháború időszakában parlamenti felszólalásaiban, cikkeiben és memorandumaiban élesen támadta a magyar kormányok németbarát kül- és belpolitikáját, a háborúból való kilépést szorgalmazta, és követelte a délvidéki tömegmészárlásért felelősök szigorú megbüntetését. 1944. március 19-én fegyverrel fogadta a lakásába hatoló Gestapo embereit. 1944 novemberében a Magyar Nemzeti Felkelés Felszabadító Bizottságának elnökévé választották, és részt vett a fegyveres felkelés tervezetének kidolgozásában. Újból letartóztatták, és Kiss Jánosékkal együtt a Margit körúti fegyházban katonai bíróság elé állították. Miután a nyilas országgyűlés kiadta őt a katonai bíróságnak, kötél általi halálra ítélték és kivégezték. Szombathelyi vezérezredes két ízben is találkozott vele, 1943. augusztus 16-án és 26-án, valamint levélváltásra is sor került közöttük.

[419] Helyesen: Malasits Géza (1874–1948) szociáldemokrata politikus, országgyűlési képviselő. 1944. március 19-én őt is letartóztatta a Gestapo, majd Mauthausenbe hurcolták. Hazatérése után a Vasas Szakszervezet tisztviselője és újra az MSZDP országgyűlési képviselője lett az Ideiglenes Nemzetgyűlésben.

[420] Rajniss Ferenc (1893–1946) újságíró, szélsőjobboldali politikus. 1937-ben a Nemzeti Front – Magyar Nemzeti Szocialista Néppárt lenevezésű szervezet parlamenti képviselője lett. Az Új Magyarság vezető publicistája, majd a Magyar Futár tulajdonos főszerkesztője volt. Szálasi kormányában vallás- és közoktatási miniszter. A Vezérkar Főnökének Bírósága – Szombathelyi működése idején – kormányzósértéssel vádolta, ezért történt meg a kikérése.

lással nem törődtem. Igaz, hogy a Vkf. bíróság kevesebb és enyhébb ítéletet hozott a nyilas ügyekben, mint a baloldaliak ellen, de az előbbiek nem csináltak békepropagandát. Sőt, túlmentek rajtam a háborús propagandában, az uszításig mentek, amit én sohasem csináltam […]”[421]

Összeköttetéseim a túlsó oldallal, az angolszászokkal. Amidőn a vezérkari főnöki pozíciómban annyira tájékozódtam, hogy átláttam programom megvalósítása érdekében mit tehetek, és magamat megbízható munkatársakkal vettem körül, hozzáláttam az aktív működéshez. Először az átállást akartam külvonatkozásban megalapozni, és ehhez az angolszászokhoz kerestem összeköttetést.

Velük akartam a kapcsolatot felvenni, mert akkor azt hittem, hogy úgy, mint 1918-ban, szintén általuk a Balkánon keresztül jön majd a végső, döntő hadművelet, amikor is elérkezik az idő és alkalom a mi átállásunkra. Átállni ugyanis csak akkor lehet, ha a harc országunk területén vagy annak közelében folyik, úgy, hogy a túlsó oldal saját átpártoló erők által megerősödve egyesült erővel és gyorsan tudja az eddigi szövetségesünket a saját ország területéről kiverni. Ezt láttuk most ügyesen megvalósítva Románia esetében.[422] *Az országtól több száz kilométerre harcoló hadsereggel nem lehet átállni. Az oroszok felé a csápjaimat nem nyújtottam ki, mert ennek összes előfeltételei hiányoztak, és különben nem hittem volna azt, hogy az oroszok előbb fogják elérni hazánkat mint az angolszászok, mert úgy véltem, hogy a németek mindent el fognak követni ezen legveszélyesebb ellenség feltartóztatására. Azt, hogy a keleti frontot elhanyagolják és a súlyt nyugatra helyezik, mint ahogy ez megtörtént, ami szintén egyik kiáltó bizonyítéka a német vezetés csődjének – szinte kizártnak tartottam.*

Az előkészületek megtétele után, 1942 nyarán, tehát akkor, amikor a németek még hatalmuk zenitjén voltak, és seregeink a Donra voltak felvonulóban, határoztam el egy megbízottam kiküldését Konstantinápolyba az ottani angolszász misszióval való tárgyalások felvételére. Egy zsidó vonatkozású volt vk. tisztet akartam kiküldeni, ami mellesleg szintén bizonyítja [sic!] faji türelmemnek. Nem féltem, hogy benne a „juda” el fog árulni.[423]

---

[421] Kaló József: Szombathelyi Ferenc vezérezredes önéletrajza és védőbeszédének vázlata 1946-ból. Hadtörténeti Közlemények 2011/2. A részlet Szombathelyi Ferenc: „Curriculum vitae” írásából származik

[422] 1944. augusztus 23-án I. Mihály király letartóztatta a Conducatort (Antonescu), este bejelentette az ellenségeskedés beszüntetését az Egyesült Nemzetekkel szemben, valamint a román hadsereg csatlakozását a szovjethez a náci Németország elleni küzdelemhez. A reakcióként bekövetkező német támadásra válaszul Románia hadat üzent Németországnak és Magyarországnak, s fegyveresen fordult szembe a német hadsereggel. Románia átállása Németország legnagyobb területi vesztesége egyetlen esemény következtében a második világháború során. Mire a Dél-Ukrajna Hadseregcsoport elérte a felvételi állásnak tekintett magyar vonalakat, 23 seregtestet vesztett!

[423] Itt Tömösi Jenő vezérkari alezredes kiküldésének tervére céloz. Azonban téved az időpontot illetően, mert Kádár Gyula visszaemlékezése szerint a Tömösi-féle akcióra a doni katasztrófa után került volna sor, s Tömösi Jenő is 1943. júliusi időpontról beszélt a Szombathelyi perében tett tanúvallomásában. Ezt az akciót valójában Kállay miniszterelnök fújta le, óvatosságból. A Szombathelyi által megjelölt időpontban is kezdődött kapcsolatfelvétel az angolokkal Ullein-Reviczky Antal révén, azonban az ennek eredményeként létrejött tárgyalásokon a magyar felet nem Tömösi, hanem Frey András képviselte. Freyt Kállay és Szombathelyi együtt igazították el az angoloknak teendő – három pontból álló, politikai és katonai vonatkozású javaslatokat tartalmazó – közlés tekintetében. Frey 1943 januárjában érkezett Isztambulba, ahol felhatalmazásának megfelelően járt el az angoloknál, akiktől azt a választ kapta, hogy két magas rangú tisztet küldjenek ki a magyar javaslatok részletes megtárgyalására. Erre azonban egyrészt Kállay óvatoskodása, másrészt az angolok által megjelölt partner – Pálóczi-Horváth György – személye miatt nem került sor. Pálóczi-Horváthról Kállay szerint köztudomású volt szélsőbaloldali

Sajnos ez a küldetés nem valósult meg, mert Kállay miniszterelnök, akit tájékoztatni erről akkor még kötelességemnek tartottam, az egészet félelemből vagy óvatosságból lefújta. Elismerem ezen óvatosság jogosultságát, mert Németország akkor még igen nagy hatalom volt. Én a tervemet, dacára ennek, nem adtam fel, csak Kállayt kapcsoltam ki, és az én szuverén vonalamon, a katonai attasék vonalán kerestem megoldást. Persze ezáltal igen sok időt veszítettem, mert tekintve a kényes ügyet, ismét személycserélgetéssel kellett a lépéseket kezdenem, ami viszont a németek figyelmét hívta föl. Felvilágosítást is kértek különösen a konstantinápolyi katonai attasé felváltása miatt, akit nagyon szerettek.[424] *Hatz Ottó alezredes*[425] *szófiai attasé a kapcsolatokat 1943 tavaszán az angolszászokkal Konstantinápolyban fel is vette. Én is felvettem velük rádió útján az összeköttetést, amelyet Hatz hozott Budapestre, és amerikai ejtőernyősök fogadása által. Az angolszászokkal sűrű üzenetváltásokban állottam, amelynek lényege az volt részemről, hogy ellenük nem harcolunk, hanem átállunk. Részükről pedig azt követelték, hogy*

a németek ellen kémkedjem,

az oroszok ellen a harcot hagyjuk abba,

csapatainkat Oroszországból vonjuk vissza,

legyünk óvatosak, nehogy a németek megszálljanak, mert az nem érdekük,

állítsunk fel partizán alakulatokat.[426]

ad 1.) Erre nem vállalkoztam.

ad 2.) és 3.) Az izenetváltások idején, 1943 tavaszán harcoló alakulataink az orosz fronton nem voltak, mert mint már említettem, a szerencsétlen doni csata után vert hadsere-

szocialista beállítottsága, s hogy Moszkvának is dolgozik. Szombathelyi nem volt hajlandó vele tárgyalásokba bocsátkozni, mint megbízhatatlan és katonai kérdésekben teljesen tájékozatlan személlyel.

[424] Szombathelyi feltehetően itt Bartalis Kálmán (1899–1982) vezérkari ezredesre gondolt, aki 1941. szeptember 15. és 1944. február 1. között volt ankarai magyar katonai attasé. Bartalist Ujszászy vezérőrnagy is egyértelműen „német vonatkozásokban teljesen lekötött”-nek nevezi.

[425] Bartalist Szombathelyi vezérezredes Hatz Ottó (1902–1977) vezérkari ezredessel váltotta fel (ankarai katonai attasé lett Isztambul székhellyel). Korábban – 1941. február 15. és 1941. szeptember 15. között – már ő is volt ankarai katonai attasé, Szófia székhellyel. Hatz Ottó és az amerikai megbízottak közötti tárgyalások 1943 őszétől egészen 1944. március első napjaiig tartottak. A kapcsolatfelvétel már szófiai attaséi időszakában megkezdődött, tehát áthelyezésére azért volt szükség, hogy feltűnés nélkül működhessen Törökországban. Feladata az volt, hogy a magyar politikai és katonai helyzet részletes ismertetése és a szükséges katonai segítség megbeszélése céljából érje el egy meghatalmazott amerikai megbízott Magyarországra jövetelét. Ez azonban nem sikerült. Hatz missziójáról részletesen Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig című könyvében lehet olvasni.

[426] Az 1943. december 18-i, az OSS által készített előzetes tervezet szerint a magyar fél velük való együttműködése a következő területekre kell, hogy kiterjedjen: a magyar fél fenntartás nélkül információt szolgáltat, biztonságos leszállóhelyeket készít elő, részt vesz az összehangolt hadműveletek közös tervezésében, a németek elleni felderítésben és a távközlési kapcsolat fejlesztésében a szövetségesek és az ellenállási mozgalmak között. 1944. február 22-én a magyar fél beleegyezett, hogy átadja: a hírszerzési anyagokat, a leszállási zónák pontos térképeit, a rádióforgalmazáshoz szükséges táblázatokat, a magyar fegyveres erők teljes hadrendjét és a keleti hadszíntéren tevékenykedő magyar alakulatok adatait, az Abwehr szervezeti struktúráját és személyi állományát, 1943 végéig a magyar árukivitel részletes statisztikáját és a katonai szempontból fontos létesítmények teljes jegyzékét. Budapest két dokumentumot adott át azonnal: az egyik a szovjet hadműveleti területen működő magyar alakulatokra, a másik a magyar légvédelem működésére vonatkozott. A magyar fél pontos és fontos információkat küldött az OSS isztambuli részlegének a következőkre vonatkozóan: a németeknek dolgozó magyar hadiipar földrajzi és termelési adatai, a szovjet hadműveleti területen állomásozó német csapatok morális állapota, repülőkötelékeknek Bulgáriába telepítésére vonatkozóan készített német tervek.

günket a frontból kivontuk és hazahoztuk, leszereltük, és több harcos csapatot nem küldtünk ki az orosz frontra dacára a németek erőszakoskodásának. Ezt határozottan szabotáltam azáltal, hogy a honvédséget átszerveztem.[427] *Annak a német vezetésnek, amely a doni csatában oly tehetetlennek mutatkozott, újabb magyar katonát kezére bízni halálos bűn lett volna. Mint említettem, az orosz földön csak megszálló csapatok maradtak. Mindent elkövettem saját kezdeményezésemből is, hogy ezeket is visszahozzam az országba, vagy legalábbis erősen a front mögé, illetve határaink közelébe, Galícia területére, egyrészt hogy kéznél legyenek, másrészt pedig hogy megszűnjön az a visszaélés és csalárd eljárás ezen csapatok alkalmazásában. A németek ugyanis ezen megszálló erőinket oly lassan vonták vissza, hogy ezek helyenkint a német utóvédekkel egy magasságba, a frontba kerültek, és ott saját életükért harcolni voltak kénytelenek. Mindent elkövettem, hogy ezeket a csapatokat visszahozzam. Kértem, könyörögtem és követeltem, majd a végén saját felelősségemre elrendeltem. A németek ezzel szemben kiadták a parancsot, hogy a hátravonuló magyar erőket megtámadják és szétverik. A magyar erők parancsnoka ezt a harcot nem merte vállalni, igaz hogy nehéz és egyenlőtlen küzdelem lett volna, mert a közlekedési és ellátási vonalak, amelyen élelem és lőszer futott, a németek kezében volt[ak].*[428]

Azt, hogy a német vezetés ezeket a magyar erőket nem engedte ki kezei közül, azt a német katonai attasé működésének tulajdonítom. Ennek egy sifrírozott jelentését fogtuk fel, amelyben határozottan állást foglalt ezen csapatok visszarendelése ellen, még csak Galícia területére sem, mert a magyarok át akarnak állni.[429] *Ebből az is látható, hogy milyen jól mű-*

---

[427] A fenti átszervezésre vonatkozóan az 1. vkf. osztály 1943. július 29-i összefoglalója a következőket tartalmazza: „Vállalja a vezetés a rendelkezésre álló kevés anyag oly értelmű átcsoportosítását, mely ugyan jobb hadiszervezetet, maximális erőkifejtést és gyorsabb mozgósítási készséget tesz lehetővé, de viszont azzal a kockázattal jár, hogy az átszervezés, illetve anyag eltolás ideje alatt a hadrend ütőkészsége és ütőképessége minimális.” Szombathelyi vezérezredes erre és a bevezetésre kerülő Szabolcs-hadrendre hivatkozhatott a németek előtt.

[428] Szombathelyi vezérezredes az 1943. november első felében Zsitomir térségében egyre rosszabbra forduló hadműveleti helyzetre való tekintettel, határozottan megparancsolta a magyar megszálló erők parancsnokának – Lakatos Géza vezérezredesnek, egyben 2. hadsereg parancsnoknak – 1943. november 11-én, hogy a magyar kötelékeket ne engedje reguláris szovjet csapatokkal harcba keveredni. November 12-én pedig a 18. és 19. hadosztályok azonnali nyugati irányba való visszavonására adott parancsot Lakatos vezérezredesnek. Mindezt a német beleegyezés mellőzésével kellett volna végrehajtani. Lakatos vezérezredes azonban a kapott parancsot közölte a német összekötő törzs parancsnokával, s elállt a magyar vezérkarfőnök parancsának végrehajtásától. Szombathelyi vezérezredes ugyancsak november 12-én egy személyes levélben Kurt Zeitzler (1895–1963) gyalogsági tábornok – 1942. szeptember és 1944. július között a német szárazföldi haderő (OKH) vezérkari főnöke – egyetértését kérte a magyar hadosztályok visszavonásával kapcsolatban, s jelezte, hogy erre a parancsot már kiadta. Egyben kérte a VII. és VIII. hadtestek nyugatabbra helyezését is. November 13-án Zeitzler a német Közép Hadseregcsoportnak parancsot adott a 18. és 19. könnyűhadosztály visszavonására.
Ghyczy Jenő (1893–1982) – 1941 szeptembere óta a külügyminiszter állandó helyettese, 1943. július és 1944. március között külügyminiszter – szerint a németek Szombathelyi parancsára olyan értelmű ellenparanccsal válaszoltak, hogy „a magyar csapatok minden önhatalmú megmozdulása fegyverrel is megakadályozandó”.

[429] Friedrich Karl Rabe von Pappenheim (1894–1977) ezredes – 1941. október 28-tól 1943. október 8-ig – budapesti német katonai attasé valamikor 1943 októberében közvetítő tevékenysége kudarcának hatása alatt egy összefoglaló helyzettájékoztatást szerkesztett, melyben a magyarokat megbízhatatlanoknak nevezte, akiknek kormánya az esetleges átállásra spekulál. Ezért fokozottabban kell ügyelni a magyar megszálló erők tevékenységére, megakadályozandó azok átállását. Javasolta, hogy a visszavonulások alkalmával a magyar csapatokat a Kárpátoktól minél távolabb kell visszavonni, és német csapatok közé beékelve kell alkalmazni. Pappenheim ezredes ezt a jelentést a magyar megszálló erők parancsnokságán beosztott német összekötő tisztnek is megküldte, de egy fatális véletlen folytán az Lakatos vezérezredes kezébe került. A megszálló erők parancsnoka az iratot másolatban felterjesztette Szombathelyi vezérezredeshez, követelve a német katonai attasé eltávolításának azonnali kieszközlését. A németek valóban vissza is hívták Pappenheim ezredest, amelyet azonban már 1943 szeptemberében terveztek.

ködött az ő hírszerzése a magyar Vkf. mellett. Különben azt hiszem, hogy a német hadvezetés ragaszkodott ezen erők kint tartásához, hogy általa a magyar hadviselés látszatát az oroszok ellen fenntartsa, mert hisz ezek az erők a komoly hadviselés szempontjából alig jelentettek valamit.

Így tehát az[t] a törekvést, hogy a magyar erőket Oroszországból kivonjuk, nem sikerült megvalósítani, dacára annak, hogy e téren is a legmesszebbmenőleg exponáltam magamat, ami persze nem szolgált előnyömre.

ad 4.) Erre saját érdekünkben is szükség volt, és meg is tettünk mindent, mert én egy német megszállástól nagyon tartottam, különösen azután, hogy a doni vereség után a frontból teljesen kiléptünk.

ad 5.) Az átállást a belfronton is elő akartam készíteni, ezért megbízható karhatalom felállítását határoztam el, és amidőn az angolszászok izenetét vettem, ezt már folyamatba tettem. Kb. 2500 megbízható embert képeztünk ki és szereltem fel.[430] *Azonkívül a Kormányzó Úr ezredét a nyilas érzelmű parancsnokoktól és tisztektől megtisztítottam.*[431] *Ezen karhatalmak felállítása különösen a jobboldali köröket izgatta, úgyhogy amidőn a hatalmat Sztójay alatt átvették, ezeket a karhatalmakat azonnal fel kellett oszlatni. De ezenkívül még a Honvédelmi Minisztériumban is ellene voltak, sőt, még a saját vezérkarom is idegenkedett tőle. Valószínűleg féltek. Mindenesetre ezen erőkkel mindent meg lehetett volna csinálni.*

Magam részéről tehát megtettem mindent, hogy az átállást lehetővé tegyem. Cselekedtem, nemcsak az óhajnál maradtam. Cselekedtem egyedül, saját felelősségemre akkor, amidőn az veszélyes volt. De később sem kerültem el a felelősségre vonást, mert vád alá helyeztek és perbe fogtak angolszász összeköttetéseim miatt, amelyet a későbbiek folyamán Lisszabon és Bernen át is kiépítettem.

Hogy ezen alapokra a politika nem épített, annak oka az, hogy minden egyetértés mellett Kállay habozott, félt, a Kormányzó Úr túl idős ember volt, és Kállay ezen felül féltékeny is volt, mert azt híresztelte rólam, hogy diktatúrára törekszem, és ezt a Kormányzó Úrnak is jelentette. Bizalmi krízisben voltunk. Konkrét javaslataim nem találták meg a kivitel tüzét, aminek felgyújtásához egyedül az én erőm kevés volt…

---

[430] Ennek a különítmények a felállításával Szombathelyi már a Trifternben írt védőiratában is foglalkozik, s az ott leírtaknak lényege a következő: az amerikaiakkal 1942 őszén Isztambulban folytatott tárgyalások során azzal a kéréssel fordultak hozzá, hogy szervezzen partizánmozgalmat a németek ellen. Ennek hatására kezdte meg Szombathelyi szabadcsapatok felállítását a Duna–Tisza közén. Ezek hivatalosan, mint a partizánmozgalmak letörésére alkalmas alakulatok szerveződtek meg, valójában azonban a kormányzó és a kormány megdöntésére irányuló németbarát puccs esetén kerültek volna bevetésre. Szervezését azonban számos dolog akadályozta – anyagi természetű problémák mellett elsősorban a szélsőjobboldal hangos tiltakozása. 1944. március 20-áig – mikor a német megszállás következtében feloszlatásra került – mintegy 1500 fő kiképzésére és felszerelésére került sor. Kádár Gyula és Ujszászy István megerősítik ezt. (Ujszászy szerint Szombathelyi 5000 fős létszámra kapott engedélyt a belügyminisztertől.)

[431] A kormányzóhoz feltétlenül hű alakulat felállítását tervezgetve, az első elképzelés az volt, hogy a szegedi 9. gyalogezred – melynek tulajdonosa a kormányzó volt – tisztikarát szűrésnek vetik alá, és feltétlen kormányzó hű, nem németbarát parancsnokot neveznek ki az élére. Az ezredet felfejlesztik létszámban, fegyverzetben, tüzérséggel és harckocsikkal is megerősítve mintegy központi tartalék dandárrá szervezik át. A Szombathelyi által kiszemelt parancsnok Kelety Lipót ezredes lett volna, de Horthy kormányzó az említett személy sváb származása miatt ebbe nem egyezett bele. A terv végül nem valósult meg.(Részletesen Kádár Gyula könyvében.) 1944. októberben ez a szegedi ezred azonnal átállt a nyilas oldalra!

Nem volt városbombázás. Ezt elkerülendő, annyira mentem, hogy a légvédelmi tüzérségünknek megtiltottam a tüzelést az ellenséges rep. Gépekre, amelyek átvonultak, nehogy provokáljunk.[432]

Mindenki meg volt elégedve és azt mondta, hogy csak rosszabb ne legyen. És ha Kállay büszke volt arra, és ezt érdemének ismerik el, hogy kormányzata alatt a nemzet oly aránylagos nyugalomban élt, márpedig úgy látszik, elismerik, mert ő nincs a háborús bűnösök között – akkor ennek a nyugodt kormányzatnak az alappillére én, a Kállay kormány Vkf.-je voltam. Befelé tartottam a frontot a Vkf. bírósággal magamra véve annak ódiumát, addig kifelé küzdöttem, harcoltam a németekkel egyedül elhagyatva, hogy az orosz háborúból kimaradhassunk. Senki ebben a küzdelmemben engem nem támogatott. Soha senki nem jött ki velem a miniszterek közül Hitlerhez tárgyalni, hanem magamra hagytak. Pedig akkor a legfontosabb külügyi problémák azon a fronton dőltek el. Emellett konspiráltam saját felelősségemre az angolszászokkal. Persze el is használódtam. Tőkémet feléltem, úgyhogy amikor a németek megszálltak 1944 márciusában, beosztásomból elkergettek. De még itt is utoljára tudtam annyi szolgálatot tenni, hogy a legrosszabbat, teljes megszállásunkat és bekebelezésünket a Németbirodalomba Hitlernél személyes közbelépésem által elhárítottam [...]"[433]

„[...] A Vkf.-nek a háború az eleme, mestersége. Ez hívta életre, ezért van. Lehet, hogy ez csúnya mesterség, de azt látjuk azért, hogy a Vkf. mesterségét még a leghaladottabb demokráciák is átvették, sőt nagyon racionálisan kiépítették. És így megfosztották a misztikus jellegétől.

A Vkf. tulajdonképpen az Isten kegyelméből való uralmi rendszer, vagyis a monarchikus államforma szüleménye, és mint ilyen klasszikus formájában Moltke német tábornokban testesül meg. Nincs közjogi állása. Nincs alkotmányos felelőssége. Az alkotmányon kívül és felül áll, mert az uralkodó tanácsadója és az ún. „legfőbb hadúri jogok” kifejezője (a kormánynak sem tartozott felelősséggel). A nyilvánosságtól elzárkózva sajtó és parlament ellenőrzésén kívül dolgozik zajtalanul és így mintegy titokban. Ez a titkosság az, ami a hatalmi pozícióját a közvéleményben fokozza, de másrészt éppen ezért veszélyes szervnek tartják. Sok helyen ezt úgy fejezték ki, hogy kútmérgező.

A demokratikus államokban ezt a Vkf. funkciót megreformálták. A kormánynak rendelték alá. Annak felelős és a kormány pedig őérte, illetve cselekményeiért. A Vkf. politikai vagy mondjuk alkotmányos pozíciója teljesen tisztázott. A misztikum le van leplezve.

Nálunk az államfőnek biztosítva voltak a főhadúri jogok: a vezérlet, vezénylet és belszervezet. Ebbe beleszólása a népképviseletnek, parlamentnek nem volt. Az államfő ezen főhadúri jogokat a Vkf-en át érvényesítette, illetve ez volt neki a katonai tanácsadója. De nem egyedüli tanácsadója, mert a főhadsegéd ott állt közvetlen a kormányzó mellett egy külön irodával. Tanácsadónak tekinthető persze a H.M. is. A VKf-nek különben nálunk sem volt közjogi

[432] Ezt az állítást Kállay is megerősíti visszaemlékezésében. Azt írja, hogy egyetlen esetben történt csak meg a tüzelés ténye, de az ezt elkövető zászlóst büntetésből azonnal áthelyezték. Szálasi Ferenc naplójának tanúsága szerint Szombathelyi vezérezredes a fenti utasítást egy telefonbeszélgetés során adta ki.

[433] Kaló József: Szombathelyi Ferenc vezérezredes önéletrajza és védőbeszédének vázlata 1946-ból. Hadtörténeti Közlemények 2011/2. A részlet Szombathelyi Ferenc: „Curriculum vitae” írásából származik.

állása, sem alkotmányos felelőssége. A kormányhoz való viszonya abban jutott kifejezésre, hogy a Honv. miniszternek volt alárendelve és ezen át a kormánynak. Ez az alárendelés annyira ment, hogy a kormányzónak a vkf. csak azt adhatta elő, amit előzőleg a H.M.-nek jelentett. Így nézett ki nálunk a Vkf. Elég misztikus szerv volt, és ennek megfelelően minden intézmény, mely hozzá fűződött szintén az volt.

De volt a magyar Vkf-nek a kormányzó és H.M.-en kívül egy másik elöljárója, már olyan értelemben, hogy rá nagyon kellett vigyázni – ez a német hadvezetőség volt, amely a magyar hadseregbe (különösen a vezérkarba) nagyon jól be volt ágyazva. Különösen érzékeny helyen ült a képviselőjük, a Vkf. defenzív osztályában,[434] amely tudvalévőleg a kémelhárítással foglalkozott.

A magyar Vkf-nek volt még egy másik különleges oldala, és ez az volt, hogy egyben Főparancsnok is volt. Elődöm ugyanis a Főparancsnokságot megszüntette, funkcióit a Vkf. teendőibe beolvasztotta.[435] Így lett nálunk a Vkf. a legmagasabb elöljáró is, ami soha sehol sem volt, és így lett illetékes parancsnok, vagyis joghatóság. Így lett bírósága, mely eddig Főparancsnok bírósága volt, az átszervezés után Vkf. bíróság. Főparancsnoki minőségben tartozott reá a hadsereg kiképzése, fegyelmi ügyei és bizonyos mértékig az ország háborús hangulata feletti őrködés [...]

Működésem egész ideje alatt küzdöttem a totális teljesítés szelleme ellen, amely által körül voltam véve. Különösen a mértékadó vezérkar volt a totalitástól áthatva. Szerintük M.O.[436] sorsa a Volgán fog eldőlni, ezért Magyarországnak fenntartás nélkül, totálisan, azonnal bele kellett volna feküdni a háborúba. A totalisták voltak azok, akik szemrehányást csináltak nekem a doni csatavesztésért, mert szerintük ennek oka és talán tágabban fogva még a német vereség oka is az volt, hogy olyan kevés erővel mentünk ki a Donra. Persze ezek a totálisok a német győzelmet biztosra vették. Ezen felfogást én elvetettem, mert ennek következményeként M.O. teljes kivérzése és tönkremenése lett volna mielőbb, anélkül, hogy reményeit megvalósíthatta volna.

A másik áramlat, amely ellen küzdöttem a béke, a pacifista áramlat volt. Ezek a pacifisták a háborúból minden áron ki akartak maradni. Ezek voltak azok, akik azért vádoltak, hogy a Donra hadsereget küldtem ki. Szerintük semmit, még megszálló erőket sem kellett volna adni. Ez a vád álláspontja is. Azt hitték, hogy egy világégés közepette nekünk sikerülni fog a háborúból kimaradni. Ennek a békés áramlatnak következménye, bár ellenkező pólusról kiindulva, ugyanaz lett volna, mint a totalistáké, éspedig a nemzet erőinek totális belesodródása a háborúba. Ugyanis egy féktelen békepropaganda, éppúgy, mint katonai erők kiadásának, illetve részvételének a háborúban való teljes megtagadása, a németeket felbőszítette volna, és fenyegető fellépésüket velünk szemben kiprovokálta volna. Egy orosz háború a németek szempontjából a Duna medence megbízható birtoklása nélkül elképzelhetetlen. Tehát ha nem teljesítünk semmit és ellenállunk, akkor a németek a helyzetet mielőbb tisztázzák politikailag, és ha így nem lehet, katonailag. Valószínű az, hogy nem is kellett volna erőszakot alkalmazni,

[434] Lásd 243. lábjegyzet!
[435] 1940. március 3-án a honvédség főparancsnoka szolgálati állás megszűnt, jog- és hatásköreit a vezérkar főnöke vette át. Szombathelyi Ferenc szeptember 6-ától lett a Honvéd Vezérkar főnöke, 1941. november 1-jétől vezérezredesi rendfokozatban. A hivatkozott elöd Werth Henrik altábornagy vezérkari főnök volt.
[436] Magyarország

mert nézetem szerint 1942 tavaszán egy jobboldali kormány önként és M.O. széles rétegeinek beleegyezésével vehette volna át a hatalmat, és vitte volna az országot élő és holt erejével együtt 1942 év tavaszától kezdve a totális háború szörnyű pusztulásába. Folytatólagosan csakhamar kiépült volna a „Gau Ungarn”, amelynek megvalósítása a vezető német körök, különösen Ribbentrop hő óhaja volt […]

Spórolni akartam az ország erőivel. Szárazon tartani a puskaport addig, míg ránk kerül a sor. M.O. problémája ugyanis nem a béke probléma volt, hanem az, hogy a háborút a győzők oldalán fejezze be. Ehhez harcolni kellett. Nekünk minden körülmények között harcképes hadseregre volt szükségünk. Egy átállásnál csak az erős zászlóaljak számítanak. „Mentsétek meg a hadsereget”, mondta nekem B. Zsilinszky. Ezt akartam, nem is mint öncélt,hanem mint eszközt. Nálam nem csak erről, hanem országmentésről volt szó. Mi lett volna az országból, ha tényleg német uralom alá kerül? A totális hadviseléstől eltekintve meg kellett volna oldani a magyar S.S. hadsereg felállítását, amelyet a németek 1941-ben úgy képzeltek, mint a volt K.u.K. hadsereg idejében volt. Meg kellett volna oldani a zsidókérdést és a munkáskérdést názi[437] *alapon. Egy ilyen végzetes fordulat senkinek sem lett volna érdeke, sem a magyar katonának, sem a zsidónak, sem a munkásnak. Sőt, még az angolszászoknak sem, mert azt üzenték nekem, hogy legyünk óvatosak, nehogy a németek megszállását kiprovokáljuk. Ezért ezt kötelességemnek tartottam, a békepropagandát, a hadsereg szétzüllesztését minden eszközzel megakadályozni […]*

Igen, sorsom tipikusan magyar sors. A Duna medencei katona vagy államférfi sorsa akkor amidőn Európa ezen területének sorsa válságosra fordul. Ilyenkor minden a kés élén táncol. Nyugat, kelet vonzanak és egyben taszítanak, római latin és keleti szellemiség, kül- és belterjes gazdasági rendszerek ütköznek ezen medencében, amely a népek országútján fekszik […]

[…] túlságosan tisztán láttam a helyzetet ahhoz, hogy ne tudtam volna azt, hogy a hadseregek átállása mindig nagy megrázkódtatással jár. Ezt gyakran ki kell kényszeríteni. Pláne nagy megrázkódtatást váltott volna ki egy ilyen manőver a magyar hadseregben részben az atavisztikus félelem folytán az oroszoktól, amelyet egy 20 éves propaganda csak elmélyített, másrészt a magyar ember hűsége folytán. Nagyon jól tudtam, hogy az ilyen átállást meg kell segíteni, különösen a vezető helyeken, a magasabb parancsnokságoknál. Erről a megsegítésről jó előre gondoskodtam részben a partizán alakulat felállítása által és a meglévő megbízható alakulatok kézhez igazítása által.[438] *A gyakorlati végrehajtással is teljesen*

[437] náci

[438] Ennek a különítmények a felállításával Szombathelyi már a Trifternben írt védőiratában is foglalkozik, s az ott leírtaknak lényege a következő: az amerikaiakkal 1942 őszén Isztambulban folytatott tárgyalások során azzal a kéréssel fordultak hozzá, hogy szervezzen partizánmozgalmat a németek ellen. Ennek hatására kezdte meg Szombathelyi szabadcsapatok felállítását a Duna–Tisza közén. Ezek hivatalosan, mint a partizánmozgalmak letörésére alkalmas alakulatok szerveződtek meg, valójában azonban a kormányzó és a kormány megdöntésére irányuló németbarát puccs esetén kerültek volna bevetésre. Szervezését azonban számos dolog akadályozta – anyagi természetű problémák mellett elsősorban a szélsőjobboldal hangos tiltakozása. 1944. március 20-áig – mikor a német megszállás következtében feloszlatásra került – mintegy 1500 fő kiképzésére és felszerelésére került sor. Kádár Gyula és Ujszászy István megerősítik ezt. (Ujszászy szerint Szombathelyi 5000 fős létszámra kapott engedélyt a belügyminisztertől.

tisztában voltam, és nem hiszem, hogy fiaskót vallottam volna, mint az 1944 év októberében történt, amidőn az egész haderőből csak egy hadseregparancsnok[439] állt át [...]”[440]

Ezek bizony súlyos dolgok, még akkor is, ha ezt a volt vezérkari főnök már a fogsága alatt írta és nagyjából tudatában lehetett, hogy milyen sorsot szántak neki.

Természetesen mind politikai, mind katonai téren történnek próbálkozások, egyrészt a megszálló csapataink hazahozataláról, másrészt a háborúból való kiválásra és egyéb akciókra is.

„[…] A megszálló csapatok I.b. osztály[441] *vezetője, Padányi Jenő*[442] *vezérkari alezredes… kb. 1944 elején felkeresett és előadta, hogy a magyar megszálló erők területéről mind több és több ukrán partizánparancsnok keres kapcsolatot vele. Ezek megállapodásra szeretnének jutni a magyarokkal. A magyar csapatok ellen nem kívánnak harcolni, békében hagyják őket, ha nem lépnek fel ellenük fegyveresen. A németek ellen azonban mindvégig kíméletlenül harcolni fognak. Padányi jelentése igen mélyen érintett, szükségesnek tartottam, hogy a kérdéssel foglalkozzunk. Szombathelyi egyetértett velem, Padányit meghallgatta és hozzájárult ahhoz, hogy három partizánparancsnok tárgyalások végett Budapestre jöjjön. Magyar tiszti egyenruhában meg is érkeztek. A tárgyalásokat Szombathelyi vezette. Megállapodás történt, hogy a magyar megszállók nem indítanak akciókat ellenük, a megszállók parancsnoka ilyen értelmű bizalmas utasítást kapott, viszont az ukránok nem támadják a magyarokat. Az ukrán partizánparancsnoksághoz összekötő tisztet vezényeltünk (úgy emlékszem egy Marton nevű alezredest), hogy az esetleges helyi súrlódásokat el lehessen simítani. Az ukránok fegyvert és gyógyszert kértek. Csak gyógyszersegítséget kaptak. Mindez természetesen a legnagyobb titokban történt, a németek nem sejthették meg. A megállapodás eredményeként a magyar csapatok egy jelentős területen mentesültek a partizánveszélytől. Ezt, mint nagy eredményt könyveltem el. A háború után a Szovjetunió szervei nem értékelték sokra ezt az elszigetelt ténykedésünket […]”*[443]

Ezen nem lehet csodálkozni, hiszen az ukrán partizánokkal helyenként a szovjeteknek is meggyűlt a bajuk. Ezek a partizáncsoportok sokszor nemzeti érzelműek és nem szovjetek. Ezek aztán időnként harcoltak a németek, de a lengyel partizánok, és a szovjet hadsereg ellen is! Még a háború után, az 50-es évek elején is tartották magukat elszigetelt helyeken![444]

---

[439] Dálnoki Miklós Béla (1891–1948) vezérezredes, az 1. hadsereg parancsnoka, aki vezérkari főnökével, Kéri Kálmán (1901–1994) vezérkari ezredessel együtt a nyilas puccs idején átment a Vörös Hadsereghez. Sajnos a hadseregét viszont elhagyta, így az döntő részben a továbbiakban a németek oldalán harcolt.
[440] Szombathelyi Ferenc 1946. május 22-i védőbeszédének kézzel írt vázlata.
[441] Kémelhárítás, hírszerzés
[442] Padányi Jenő vezérkari alezredes (1905. július 31.-?) Tényleges szolgálat: 1927. 08. 20-tól.
[443] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig.
[444] Az ukránok megosztottak voltak a 2. világháború idején. A nemzeti érzelmeik miatt egy részük a németek oldalán harcolt. Viszont nagyon sokan a Vörös Hadsereg besorozott katonái, illetve tisztjei voltak.

1944. február 12-én Horthy írásba fordul Hitlerhez a keleti fronton lévő megszálló hadosztályoknak a Kárpát vonalra való visszarendelésének ügyében. Két nappal később Szombathelyi hasonló tárgyú levelet írt Keitelnek a német véderő főparancsnokság főnökének. Válasz egyik helyről sem érkezett. Ám közvetve mégis! *Lakatos Géza* ekkor már vezérezredes a megszálló erők parancsnoka, március 10-én Berchtesgadenben többek között Hitlerrel is beszélhetett, aki szenvedélytől izzó hangon kitért Horthy levelére. Kereken kijelentette – írja visszaemlékezéseiben Lakatos – hogy nem hisz a kormányzó érveinek.

„Magyarország nagyon téved, ha azt hiszi, hogy különbékét köthet Szovjetoroszországgal, mert akkor majd bejön országukba Sztálin, a bolsevista hordájával és kiirtja az egész intelligenciát úgy, mint Litvániában, Lettországban és Észtországban! Magyarországnak éppen ellenkezőleg, sokkal nagyobb áldozatot kellett volna hoznia, mint eddig; de most aztán ki a frontra mindenkit az utolsó szál emberig, hogy – mint Olaszországban – végét vessük ennek az árulásnak.”

Lakatos minderről természetesen beszámolt Horthynak.

„[…] S most 1944 márciusa […] Március első napjaiban több felől is olyan hírek érkeztek, hogy a németek csapatokat összpontosítanak Bécstől délre, Wiener-Neustadt körzetében. Az első jelentések három német hadtestről szóltak. Én ekkor már Csatay honvédelmi miniszter szárnysegédi irodájának a vezetője voltam. Természetesen ezek a hírek nem az én irodámhoz futottak be, hanem Szombathelyi Ferenc (a honvéd vezérkar főnöke) hírszerző osztályához. Ennek élén akkor Kádár Gyula vezérkari ezredes állott. Kádár annak rendje s módja szerint jelentette is ezeket az értesüléseket a miniszternek, s hozzátette, hogy neki mély meggyőződése, hogy a németek meg akarnak szállni bennünket […]”[445]

„[…] Az általam bemutatott levélnek és hozzá fűzött állásfoglalásomnak nem volt semmi hatása. Latolgatták ugyan, de nem hitték. Keresztes—Fischer belügyminiszter szinte egyedülállóan vette a hírt nagyon komolyan, és megígérte, hogy saját szervei útján is igyekezni fog további információkat szerezni, és mindent megtesz, hogy a kormány komolyabban foglalkozzék a kérdéssel […] olyan tábornokok és magasabb rendfokozatú vezérkari tisztek nevét tudakolja meg, akik a német megszállás után a honvédség kulcspozícióinak betöltésére németbarátságuk révén alkalmasak […] Mégsem történt részünkről semmi. Nemhogy valamiféle ellenállásra készültek volna, de még továbbra sem voltak hajlandók elhinni a veszélyt. Amikor csak alkalmam volt magasállásúakkal beszélni, minden alkalommal hangoztattam, hogy a német megszállás küszöbön van […] A német megszállás más forrásokból is erősbödő hírére sem történt semmi intézkedés, még annyi sem, hogy a honvédség közismert németbarát vezetőségében némi változtatást eszközöltek volna […]”[446]

[445] Kéri Kálmán vezérkari ezredes emlékei. Simonffy András: Kompország katonái
[446] Kádár Gyula emlékei. Simonffy András: Kompország katonái

A németek pedig gyakorlatilag mindenről tudnak!

„[…] 1944. március 19-én érkeztem. A csoportommal […] Igen, mi az elsők között voltunk. Minden esetre az első rendőri csoport […] Parancs szerint Budapestre érkezve mindenekelőtt a Várba kellett mennünk […] A Várban a magyar kormányt kellett volna őrizetbe venni, aztán különböző más személyeket. Mintegy 300-400 név volt a listán. Politikusok, újságírók, szociáldemokraták, szakszervezeti vezetők […] A listát magától Kaltenbrunnertől[447] *kaptam, ő tulajdonképpen Himmler után a második ember volt a Birodalmi Biztonsági Főhivatalban*[448] *[…] Az SD-nek*[449] *Budapesten voltak emberei már régóta, ezek készítették elő az akciónkat […]”*[450]

„SS-Sturmbannführer voltam, ami őrnagynak felel meg […]

Éppen azon a bizonyos március 19-én ünnepeltem a huszonkilencedik születésnapomat. Már amennyire akkoriban ráértem ünnepelni, ugye. Az én beosztásomban […]

Természetesen a III. Birodalom minden döntési joga végső soron a Führeré volt. Hitleré. De igen sok múlt azon – bármilyen döntésről volt is szó – hogy miféle alapanyagok: előterjesztések, javaslatok, satöbbi alapján jött létre a „Führer parancs”[…]

Magyarország tekintetében az én véleményem volt a […] hogy is mondjam […] a leginkább mérvadó. Végtére is ugye, 1939-től én voltam a Biztonsági Szolgálat magyar referense, akkor még bécsi székhellyel. 1943-tól azonban már Berlinben dolgoztam a Birodalmi Biztonsági Főhivatalban […] hozzám tartozott jónéhány ország […] Olaszország, Horvátország, Szerbia, de talán Magyarország volt a legfontosabb, különösen a háború legutolsó fázisában […]

A magyar belpolitikát a különböző csoportok egymáshoz való viszonya határozza meg. Az erőviszonyok. Nohát, ezt fel kellett deríteni! Honnan tudom kik az „erős” emberek, akkor ezeket meg kell nyerni, vagy félre kell állítanom, hogy a birodalom érdekei mennél inkább érvényesülhessenek […] Izgalmas feladat volt, mondhatom! […]

---

[447] Kaltenbrunner Ernst, osztrák ügyvéd, SS-Obergruppenführer (SS-főcsoportvezető, az egyik legmagasabb redfokozat). Az Anschluss előtt az osztrák SS-szervezet első embere volt. 1938-tól a bécsi biztonsági rendőrség vezetője. 1941-től magas beosztásokban tevékenykedik a rendőrség és az SS kötelékén belül. Heydrich meggyilkolását követően a Biztonsági Rendőrség (SIPO) és a Birodalmi Biztonsági Főhivatal (RSHA) irányítója, háborús és emberiség-ellenes bűnök sokaságának elrendelője. A pletyka szerint még főnöke, Himmler is tartott erőszakos, karrierista személyétől. A nürnbergi per során halálra ítélték és kivégezték.

[448] Az RSHA (Reichssicherheitshauptamt: magyarul Birodalmi Biztonsági Főhivatal) a náci elnyomó apparátusokat (Gestapo, SD, Kripo, SiPo stb.) egyesítő és irányító csúcsszerv, amelynek 1942-ig Reinhard Heydrich, halála után 1943-tól pedig Ernst Kaltenbrunner SS-tábornok volt a parancsnoka. Feladata a „Birodalom ellenségei”-vel való harc bel- és külföldön egyaránt. Egyike volt az SS tizenkét főhivatalának, körülbelül háromezer embert foglalkoztatott a központi részlege.

[449] Sicherheitsdienst → biztonsági szolgálat

[450] Dr. Alfred Trenker (1905 - ?) német rendőrtiszt, SS-sturmbannführer (őrnagy), 1944 márciusa és júliusa között a Gestapo budapesti főnöke. A német megszállás (1944. március 19-től) első óráiban embereivel tömegesen tartóztatta le a prominens, németellenes zsidó és nem zsidó közéleti szereplőket. Ezért a tevékenységéért elkerülhette a felelősségre vonást. Bokor Péter: Végjáték a Duna mentén. RTV-Minerva-Kossuth, Budapest, 1982.

El sem tudja képzelni, milyen sokan dörgölőztek hozzánk, sőt nyugodtan mondhatom, hogy milyen sokan dörgölőztek hozzám, amikor még Németország győzelemre állt […] Később? Érdekes […] akkor is […]

1943-tól fokozódó aggodalommal figyeltük a magyarországi fejleményeket. Az világos volt, hogy a vezető körök – azok, akik valamilyen módon egyáltalán számítottak – hát azok mind antibolsevisták voltak. És mégis – egy csomó ilyen antibolsevistának az volt a legfőbb gondja, hogy miképpen léphetnének ki a háborúból? Sok tiszt is így gondolkozott, távolról sem a többség persze, de elég sok. És talán még több diplomata […] De persze ez csak vágyálom volt az illetők részéről és számomra nem is ezek a magyar urak okozták a legnagyobb gondot, hanem s mi katonáink […] A Wehrmacht vezetői verték az asztalt, hogy Magyarországot meg kell szállni […]

[…] Hitler az utolsó pillanatban megegyezett Horthyval […] Az, kérem az én titkosszolgálati pályafutásom legnagyobb sikere! […]

Hitler […] rájött – és lehet, hogy éppen az én jelentéseim alapján –, hogy Horthyék minden figyelmeztetés, óvás dacára tovább folytatják a titkos diplomáciai tárgyalásokat angolokkal, amerikaiakkal, akkor a maga kolerikus módján döntött. Megszállás. Ahogy a katonák terve már régóta ki volt dolgozva […] Román és szlovák csapatok bevonásával, a honvédség lefegyverzésével […] Minek? Magyarország másképp, finomabb eszközökkel is gyeplőn tartható […] Tisztán katonai megoldás helyett katonailag alátámasztott politikai megoldást ajánlottam […] Vonuljon be a Wehrmacht, de úgy, hogy a bevonulás – legalább látszat szerint – Horthyval való megegyezés alapján történjék. Horthy maradhasson meg a helyén […] már másnap reggel intézkedett, hogy hívják meg Horthyt tárgyalásra […]

Teljesen független voltam a többi német szervtől! […] A Dísz téren kaptam egy elragadó kis palotát, ha jól emlékszem Dísz tér 10 […]. A vezérkar kémelhárításának akkori főnöke Kuthy ezredes szerezte nekem – hát ugye, zsidó tulajdonosa volt korábban, csak mellékesen jegyzem meg, hogy ezzel a zsidó családdal jó kapcsolatban maradtam, kivándoroltak Amerikába, igen hálásak nekem, mert értékeik, festményeik nagy részét sikerült kimentenem […]

Nem azért jutott ebéd- vagy vacsoravendégem szinte minden napra, mintha a magyar urak nem tudták volna, hogy ki és mi vagyok! Ellenkezőleg! Énhozzám mindenekelőtt azért jártak – éppen azért – mert nagyon tudták, hogy a legrövidebb út Budától Himmlerig az én Dísz téri házamon át vezet […]

1944. augusztus 23-a után […] Hát azok nagyon keserves napok voltak […] számunkra, vagyis a felderítés számára nem is volt olyan nagy meglepetés, mi tudtuk, hogy mi készül Romániában. A katasztrófát elsősorban Keitel és Ribbentropp számlájára kell írni […] A teljes déli frontszakasz összeomlása […] Nyitott út az oroszoknak a Balkán felé […]

Különfutárral küldött jelentés volt. Arról, hogy ideje felkészülnünk a teljes átrendezésre. Amikor láttam, hogy Horthy a mi előzetes megkérdezésünk nélkül meneszti Sztójayt és hozza Lakatost […] Abban a helyzetben kénytelenek voltunk jó képet vágni a dologhoz […] Világos volt, hogy Horthy, ami tulajdonképpen ugye, nem is az öregurat jelentette, hanem a környezetét, egy bizonyos várbeli kört […] szóval látszott, hogy ezek hozzákezdtek a felkészüléshez […] Hogy szembeforduljanak velünk, illetve, hogy abbahagyják a háborút. Horthyék el-

mulasztották a nagy lehetősséget, amikor Romániában kitört a felfordulás, illetve a katasztrófa, ezt csak a Sztójay- kormány leváltására használták fel […]

Én csak arról számolhatok be, ami az én házamban történt a Dísz téren. Kötetlen meghívások sora […] Imrédy Béla,[451] Bárdossy László,[452] és gróf Teleki Mihály[453] […] A Szálasi emberei közül Csia Sándort[454] hívtam meg, mert ő tűnt a viszonylag legintelligensebbnek közülük […] Azt ajánlottam – és az urak tulajdonképpen el is fogadták a koncepciómat – hogy nincs szükség egyébre, mint az alkotmányosság szigorú megtartására […] Egyszóval ragaszkodjanak ahhoz, hogy a kormányzónak nincs joga fegyverszünetet kötni ,ez kizárólag a Parlament joga és így a kormány is csak akkor kezdhet tárgyalni fegyverszünetről, vagy békekötésről, ha a Parlament ehhez hozzájárul […] Tehát én azon voltam, hogy összeszedjem, összehozzam az antibolsevista erőket és személyiségeket. Létrehozni egy nemzeti koncentrációt! A háború folytatása érdekében. Az oroszok ellen természetesen. És ez a politikai csoportosulás működésbe is lépett, ugye ez közismert […]

Akkor már elhangzott a rádióban az a proklamáció […] Nagyon részletes és pontos információt kaptam […] több oldalról is […] Náday[455] vezérezredes Olaszországba való re-

[451] Vitéz ómoraviczai Imrédy Béla (Budapest, 1891. december 29. – Budapest, Lipótváros, 1946. február 28.) gazdasági szakember, politikus, pénzügyminiszter, miniszterelnök, Jászberény és Pécs országgyűlési képviselője. 1944 őszén az országgyűlésből alakult Törvényhozók Nemzeti Szövetsége tagjaként még támogatta a nyilas hatalomátvételt és a háború folytatását. Ellentétben Szálasival és Bárdossyval elismerte politikai felelősségét, viszont – csakúgy, mint Bárdossy – tagadta a népbíróság illetékességét az ügyében. Imrédyt november 23-án a népbírósági tárgyalás során, első fokon kötél általi halálra ítélték, 1946. február 4-én pedig másodfokon golyó általi halálra módosították az ítéletet. Fellebbezését a Népbíróságok Országos Tanácsa (NOT) nem fogadta el, és másnap, 1946. február 28-án kivégzőosztag végzett vele, sortűzzel a Markó utcai börtön udvarán.

[452] Dr. bárdosi Bárdossy László (Szombathely, 1890. december 10. – Budapest, 1946. január 10.) diplomata, politikus, magyar miniszterelnök. Háborús bűnökért kötél általi halálra ítélték, az ítéletet a Nemzeti Főtanács kegyelméből golyó általi halálra módosította. Az ítéletet 1946. január 10-én végrehajtották a Markó utcai fegyház (ma: Fővárosi Büntetés-végrehajtási Intézet) udvarán.

[453] Vitéz gróf Teleki Mihály (Budapest, 1896. április 20. – London, 1991. augusztus 20.) Református, nős, földbirtokos. A Magyar Élet Pártja kiskunhalasi országgyűlési képviselője 1935-1944 között. 1935-től az Országos Mezőgazdasági Kamara alelnöke, földművelési miniszter (1938. november 15.–1940. december 30.). A német megszállás után a Magyar Élet Pártja elnöke, 1945-től emigrációban élt.

[454] Csia Sándor (Hegybánya, 1894. február 4. – Budapest, 1946. március 19.) nyilas politikus. Kolozsváron a református kollégiumba járt középiskolába, majd a szegedi Ferenc József Tudományegyetemen szerzett államtudományi doktorátust. Az első világháborúban 18 hónapig szolgált az orosz és az olasz fronton tartalékos hadnagyként, géppuskás szakasz- és századparancsnoki beosztásban, 1916-ban olasz fogságba esett. Több kitüntetést, és császári elismerést is kapott. A Hungarista Mozgalomhoz már indulásakor csatlakozott. 1939-ben országgyűlési képviselő lett, Szálasi Ferenc jó barátja és a Nyilaskeresztes Párt tagjaként. A nyilas puccs utáni tevékenységéért a háború után a Szálasi-perben hét társával együtt kötél általi halálra ítélték. Kegyelmi kérvényét elutasították és az ítéletet 1946. március 19-én végrehajtották.

[455] Náday István (1888–1954) vezérezredes. 1908-tól hivatásos tiszt. Az első világháborúban – bár még nem fejezte be a Hadiiskolát – vezérkari tiszt. 1919-ben a Vörös Hadseregben hadosztály vezérkari főnök. 1921-től vezérkari beosztásokban szolgál, majd 1926-tól a Hadiakadémia tanára. 1931-től a vezérkarnál, 1936-tól különböző gyalogsági egységeknél kapott beosztást. 1938-tól a minisztériumban dolgozik. 1939–40-ben a vezérkari főnök helyettese. További fontos tisztségek ellátása után 1942 augusztusától 1944 áprilisáig az 1. magyar hadsereg parancsnoka, 1942 őszétől vezérezredesi rangban. 1944 nyarán nyugdíjazzák. 1944. szeptember 22-én Horthy utasítására az olaszországi szövetséges főhadiszállásra repül, ahol sikertelen tárgyalásokat folytat egy esetleges fegyverszünetről. A nyilasok 1945 januárjában megfosztották rendfokozatától. A háború végén nyugatra távozott, de még 1945-ben hazatért. „Igazolt”-nak minősítették, de 1951-ben mégis kitelepítették, azzal a könnyítéssel, hogy vidéki rokonainál lakhatott. Röviddel ezután elhunyt.

püléséről […] De ami Faraghót[456] *illeti […] akit én nagyon jól ismertem, ugye, […] gyakori vendégem volt! […] Tudtam róla, hogy eltűnt Budapestről […]”*[457]

Nos, egy kulcsember visszaemlékezéseiből ennyi…

Néhány gondolat Kádár Gyula vezérkari ezredes könyvéből.

„ […] Kállay már 1942 őszétől a nyugati hatalmak felé tapogatózó lépések megtételére adott politikusoknak, követségeknek, magánszemélyeknek megbízást, amelyeket hivatalos meghatalmazásokkal nem támasztott alá […]

Ezeknek a tapogatózó lépéseknek gyakorlati eredménye nem volt […]

[…] a németeket – bizonyos veszélytelenül végrehajtható visszahúzódással – éppen úgy kiszolgáljuk, mint eddig. Várunk és bízunk […]

A német megszállás végét vetette a Kállay-korszak alatt történteknek, így ennek a kísérletezésnek is […]

A kormányzó és a kormány ebben az időben a Szovjetunióval még nem keresett kapcsolatot, mereven elzárkózott ettől. Amikor a románok kiugrási előkészületeiről megbízhatónak látszó

[456] Faragho Gábor (1928-ig Faragó, 1927-től vitéz) (Kecskemét, 1890. február 16. – Kecskemét, 1953. december 22.) magyar katonatiszt, közellátási miniszter, nemzetgyűlési képviselő. A gimnázium 1–4. osztályának elvégzése után a nagyváradi honvéd hadapródiskola, 1907–10 között a Ludovika Akadémia növendéke volt. 1910. augusztus 18-án avatták a 25. honvéd gyalogezred hadnagyává. Később átkerült a tüzérekhez. Az első világháborúban ütegparancsnok, 1920–21-ben hadi akadémiai hallgató. 1923–35 között különböző csapat-, ill. vezérkari tiszti beosztásokban szolgált. 1927. június 26-án vitézzé avatták. 1935. február 1.-1938. március 17. között a 4. tüzérosztag parancsnoka, 1938. április 1-jétől a HM Elnöki B Katonai Attasé csoport parancsnoka, 1940. március 1-től a VKF 2. osztály (katonai elhárítás) beosztottja, 1940. május 1. - 1941. augusztus 1. között katonai attasé Moszkvában, 1941. szeptember 1-jétől a HM Elnökség vezetője. 1942. augusztus 1-től vezérőrnagy. 1942. szeptember 15-ig a csendőrség felügyelője. 1943. február 1-jétől altábornagy. 1944. július 1. és október 16. között a csendőrség és rendőrség felügyelője. 1944. szeptember elsején vezérezredessé léptetik elő, 28-án fegyverszüneti küldöttség élén Moszkvába indult, visszamenőlegesen ettől az időponttól vezérezredes. Október 11-én aláírta Magyarország nevében az előzetes fegyverszüneti egyezményt. A nyilas hatalomátvétel után rendfokozatától megfosztották. Mint a moszkvai munkabizottság tagja részt vett a kormányalakításról is folyó tárgyalásokon. 1944. december 22. - 1945. július 21. az Ideiglenes Nemzeti Kormányban közellátásügyi miniszter, majd haláláig kitelepítettként Kecskemét környéki tanyáján élt.

[457] Wilhelm Höttl (1915-1999) SS-Sturmbannführer (őrnagy). 1939-től az SS Külföldi Biztonsági Szolgálatának magyar előadója. 1938-ban, 23 éves korában a bécsi egyetem doktori fokozatot szerzett. Miközben még diák volt, csatlakozott a náci párthoz és az SS-hez. Az 1939-es évek végétől Európa második világháború végéig a német központi hírszerző és biztonsági ügynökség, a Reichssicherheitshauptamt (RSHA) vagy a Reich fő biztonsági hivatala szinte megszakítás nélkül alkalmazta. Höttl először Bécsben állomásozott az SD külföldi irodával, majd Berlinbe költözött, ahol 1944-ben Höttl lett az Ausland-SD, a Közép- és Délkelet-Európában a hírszerzés és a kémkedés vezetője. Márciusban Budapestre helyezték, ahol Heinrich Himmler SS képviseletének vezetője Magyarországon. Höttl Hitler nagykövetének politikai tanácsadójaként is szolgált. (Edmund Veesenmayer) 1945 márciusában Höttl kapcsolatba lépett az OSS hatóságaival Svájcban, és 1945 májusában átadta magát az amerikai hatóságoknak Bad Aussee-ben. Ezután Németországba szállították, ahol 1947 októberéig tartották fogságban, amikor aztán Ausztriába szállították és Salzburgban,a Lager Klessheimben tartották fogva. Ebben az időben Höttl tanúskodott a nürnbergi perben is. Bokor Péter: Végjáték a Duna mentén. RTV-Minerva-Kossuth, Budapest, 1982.

híreink voltak – kb. 1944. január végén[458] *– egy emlékiratot szerkesztettem, ezt Szombathelyinek adtam át. Ebben javasoltam, keressünk kapcsolatot a háborúellenes román körökkel és alkalmas időpontban, velük együtt, összehangoltan cselekedjünk. Elképzelésemet elutasította […]*

Már első nap este[459] *a Vezérkari Főnökség hadműveleti csoportfőnökénél megbeszélés volt az osztályvezetők számára. A jelenlevők jókedvűen nevetgélte, szinte büszkén a bekövetkezettekre. Velem senki nem állt szóba, Deák Ferenc vezérkari ezredes még kezet sem adott. Minden „pesszimista” véleményem mellett sem hittem volna, hogy ezek az általában képzett katonáknak tartottak sem értik és nem tudják felmérni, hogy elérkezett a vég. A megbeszélésen arról volt szó, hogy „most már vége az eddigi tessék-lássék háború viselésének, most kezdődik számunkra az igazi háború, minden erőt, akaratot befektetni a munkába és áldozat vállalásba”[…] „Eddig lehetett így beszélni, de a mai nappal vége ennek a rendszernek. Nem akarjátok megérteni, hogy itt most már a Führer parancsol, semmiféle mellébeszélésnek nincs tovább helye.”[…] Mit lehetett itt tenni? Lehetetlen ebben a környezetben valakit is meggyőzni, valakivel is vitába szállni?[...]*

Néhány nappal a megszállás után felkerestem a várban a fiatal Horthyt. Délután öt óra volt, esett az eső. A Vár udvara tele géppisztolyos, földszínű esőköpenybe burkolt SS-katonákkal. A kormányzósági épület kapui zárva, a testőrség riadóztatva, a kapukon belül gépfegyveresek, behúzott hevederekkel. A fiatal Horthy közölte, hogy a németek felszólítást intéztek apjához: ha délután hatig nincs megalakítva a kormány, akkor elmozdítják helyéről. Most várják a kormánylistát, ha nem sikerül a kormányalakítás, és a németek erőszakoskodnak, harcra kerül a sor. A fiatal Horthy elégedetlen volt apjával: nem lett volna szabad tovább vállalni a kormányzóságot. Hat óra előtt pár perccel érkezett a hír, az új kormány megalakult.[460] *A németek elhagyták a Vár területét […]*

Együtt ült az új kormány. Előttük Sztójay kemény hangon rám förmedt: „Jelentést kaptunk, hogy a VKF-2. osztály[461] *szervei lehallgatják a német követség beszélgetéseit. Nem vagyok kíváncsi, hogy az ezredes úr erre mit felel, de ezt a leghatározottabban megtiltom. Tessék azonnal intézkedni!” Nem szóltam semmit, távoztam, csak azt nem értettem, miért kell ezt a minisztertanács előtt elrendelni?[...]*

Az egyik közismerten németbarát altábornagy németül szólított meg, és sokat sejtető gúnyos nevetéssel kérdezte, hogy még mindig nem vagyok „munkanélküli”?[...]

[…] telefonált Kéri Kálmán,[462] *a miniszter szárnysegédje. Közölte, hogy Csatay*[463] *honvédelmi minisztert Sztójay magához rendelte, és a németek kívánságára beosztásomból*

---

[458] Ha a mi hírszerzésünk értesült erről, akkor hogyan lehetséges, az, hogy a németeket mindez váratlanul érte 1944. augusztusban?

[459] 1944. március 19. a német megszállás napja.

[460] Sztójay Döme vezette németbarát kormány.

[461] Kádár Gyula ekkor már a kémelhárítási részleget vezeti (1943. augusztus 1. -1944. április 17.)

[462] Kéri Kálmán (Igló, 1901. június 25. – Budapest, 1994. május 26.) vezérezredes, politikus. 1941-ben katonai attasé lett Szlovákiában, majd 1942-ben hazahívták, vezérkari ezredessé léptették elő, majd Nagy Vilmos, majd Csatay Lajos honvédelmi miniszterek szárnysegédeként és irodavezetőjeként szolgált. 1944-ben a VI. hadtest, majd az 1. magyar hadsereg vezérkari főnöke lett. Amikor Horthy Miklós bejelentette a fegyverszüneti proklamációt, Kéri átment a szovjetekhez Dálnoki Miklós Béla vezérezredes hadseregparancsnokkal együtt és csatlakozott a Moszkvába induló fegyverszüneti küldöttséghez. 1945-ben a Honvédelmi Minisztérium katonai főnöke

való azonnali felváltásomra adott parancsot. Kéri még hozzátette: „Jó lenne, ha nem aludnál otthon, semmit sem lehet tudni!”A telefonbeszélgetést jelentettem Szombathelyinek. Megnyugtatott: beszélt Csatayval, és nincs másról szó, minthogy a németek nem bíznak bennem. Egyszerű felmentés a szolgálat alól […]

Az előkerült német dokumentum szerint: 1944. április 14-én Veesenmayer a német külügyminiszternek beszámolt személyi követeléseiről. Ezek egyik pontja: „Követelem Kádár ezredes és Újszászy[464] tábornok, e két sötét személy azonnali eltávolítását!” Április 18-án: „én már nyolc nappal ezelőtt kértem Sztójayt, hogy bocsássa el Kádárt, amire elvileg ígéretet is kaptam.”[…]

Április 17-én éjjel éles csengetés lakásom ajtaján. Kérdésemre ordítozás: „Német rendőrség, azonnal kinyitni!”. Visszakiabálok: „Semmi közöm a német rendőrséghez!”Nem nyitok ajtót. Telefonálok a kormányzóságra, a fiatal Horthyval akarok beszélni. Álmos hangú inas válaszol: mindjárt jelenti. A másik telefonkészüléken hívom Szombathelyit: azonnal küld két vezérkari tisztet. Közben betörik az előszoba ajtaját, tizenkét fegyveres gestapós, részben egyenruhában, részben civilben, ellepi a lakást […]

Katonai pályám befejeződött […]”’’[465]

„[…] A Sztójay-kormány alkotmányos játéka mögül egyre jobban előbújt a brutális államhatalom. A német megszállás harmadik napján Kádár ezredest, a vezérkari főnökség II. osztályának vezetőjét a Gestapo letartóztatta. Ellene 26 vádpontból álló vádiratot szerkesztettek. E vádiratból kiderült, hogy a németek a vezérkar főnökének legrejtettebb titkait s a hír-

---

lett a Dálnoki Miklós Béla vezette Ideiglenes Nemzeti Kormányban, ugyanebben az évben szabotázs vádjával letartóztatták. A bíróság később felmentette a vádak alól, de rendelkezési állományba helyezték. 1949-ben ismét letartóztatták, majd a kistarcsai internálótáborba, később a recski munkatáborba került. Amikor 1953-ban a tábort felszámolták, visszamenőleg 4 év 9 hónapos börtönbüntetésre ítélték. 1954-től 1966-os nyugdíjazásáig dolgozott éjjeliőrként, segédmunkásként, raktárosként és pincemesterként. 1990-ben rehabilitálták, vezérőrnaggyá, majd 1991-ben vezérezredessé nevezték ki.

[463] Vitéz csataji Csatay Lajos (született Tuczentaller) (Arad, 1886. augusztus 1. – Budapest, 1944. november 16.) magyar honvédelmi miniszter a második világháború idején. A közös osztrák-magyar hadseregben törzskari, majd vezérkari tiszt volt. Harcolt az első világháborúban, majd 1919-ben a Vörös Hadsereghez állt. 1919-től 1921-ig a budapesti Hadiakadémia tanára, 1921–26 között csapatszolgálatot teljesített, 1926-tól a miskolci I. honvéd tüzérosztály parancsnoka, 1933-tól 1941-ig lőiskolai parancsnok, majd az 5. hadtest tüzérparancsnoka; később a tábori tüzérségi lőiskola parancsnokaként működött. 1941–42-ben a pécsi IV. honvéd hadtest parancsnoka; e hadtesttel 1942. május 1-jétől 1942. december 3-áig harctéri szolgálatot teljesített. 1943. február 1-jén vezérezredesé léptették elő, rövid ideig, a sebesült Jány Gusztáv felépüléséig a 2. magyar hadsereg parancsnoka, majd a 3. magyar hadsereg parancsnoka lett. Június 12-én elvállalta a honvédelmi miniszteri tárcát a Kállay-, majd a Sztójay-kormányban. Többször is le akart mondani, de Horthynak mindig sikerült rábírnia a maradásra. Tisztségében egészen 1944. október 16-áig, Horthy kiugrási kísérletéig megmaradt, ekkor azonban a Gestapo letartóztatta. 1944. november 16-án Csatay a feleségével együtt öngyilkosságot követett el.

[464] Ujszászy István (Nagykőrös, 1894. augusztus 30. – 1948?) vezérőrnagy. 1939–42 között a VKF 2. (hírszerző és kémelhárító) osztály, 1942–44 között az Államvédelmi Központ (ÁVK) vezetője, a háborúból való kiugrás előkészítésének egyik kulcsfigurája volt. A német megszállás után az SS Biztonsági Szolgálata (Sicherheitsdienst, SD), a háború utolsó hónapjaiban az NKVD tartóztatta le. Fogolytáborba került, majd 1948 nyarán visszaszállították Magyarországra. Az ÁVH fogságában részletesen beszámolt a 2. vkf. osztály és az ÁVK teljes szerkezeti felépítéséről, működéséről, ügymenetéről, konspirációs módszereiről és legfontosabb informátorairól. További sorsa ismeretlen. Utolsó ismert információ róla egy levél, Péter Gáborhoz az ÁVH vezetőjéhez, 1948. december 10-én. Egyes vélekedések szerint a szovjetek „tüntették” el.

[465] Kádár Gyula: A Ludovikától Sopronkőhidáig

szerzés félve őrzött aktáit is kitűnően ismerték. Ebből is látni lehetett, hogy a vezérkari főnök közvetlen környezetében, munkatársai között kémek lapultak, akiknek révén a titkok a németek tudomására jutottak […]”[466]

„[…] Mint a vezérkar főnöke helyzetem nagyon nehéz volt. Úgy a tábornoki kar, mint a vezérkar kevés kivételtől eltekintve elődöm szellemében volt vezetve és át volt itatva attól a meggyőződéstől, hogy Magyarország sorsa és jövője csak Németország oldalán dőlhet el. A hadsereg tisztikara, de különösen a vezérkar, teljesen német-párti volt a politikai elgondolásai alapján is. Erős kapcsolatokat tartott fenn egy volt elődömmel, a magyar jobboldal egyik vezéregyéniségével, Rátz[467] *vezérezredessel, ki ennek folytán szinte a magyar hadsereg második (rejtett) főnökének volt tekinthető. Közvetlen környezetemben magasrangú tisztek és tábornokok teljesen németbarátok voltak, így bizonyos mértékig ezeknek ellenőrzése alatt állottam. Nagyon jól tudtam, hogy ennek a katonai szellemnek átállítása a vezetőréteg lassú kicserélése által csak lépésről-lépésre történhet. Ilyen értelemben kezdtem meg munkámat és sokszor úgy éreztem, hogy későn jöttem, az elrontott közszellemen már aligha tudok segíteni […]*

A szövetséges hatalmak csapatai messze voltak, a német közel –, többet tenni akkor nem lehetett […]”[468]

Az idézett részek nagyon szépen leírják, hogy a katonai felső vezetés mennyire megosztott. Mindenki, mindenkiről tudja, hogy kinek a pártján áll. Mennyire elkötelezett a megszállás után az új kormány a németek felé, hiszen megakadályozza, hogy a saját szervei a németek szándékai felől információkat szerezzenek! A továbbiakból is egyértelmű, hogy egyáltalán semmiféle hazai jog nem érvényesülhet a megszálló német rendszerrel szemben! A németek irányítanak, remény sincs az ellenállásra! Látszik az is, hogy szisztematikusan szigete-

[466] Simonffy András: Kompország katonái. Nagybaconi Nagy Vilmos vezérezredes emlékei. Vitéz lófő nagybaconi Nagy Vilmos (vezetékneve előfordul még Nagybaczoni Nagy, vagy Nagybaczoni-Nagy alakban is), (Parajd, 1884. május 30. – Piliscsaba, 1976. június 21.) magyar katonatiszt, vezérezredes, honvédelmi miniszter, hadtudós, aki „ember maradt az embertelenségben” (idézet Horthy Miklóstól). 1934. május 1-jén vezérőrnaggyá léptették elő. 1942. szeptember 21-től 1943. június 8-ig honvédelmi miniszter volt, de a hungaristák nyomására lemondott és nyugállományba került. A nyilas hatalomátvételt követően, 1944. november 16-án Szálasi Ferenc parancsára letartóztatták defetizmus és hazaárulás vádjával. Más prominens foglyokkal együtt a sopronkőhidai fegyintézetbe zárták, ahonnan a front közeledtével Bajorországba került. Ott érte a második világháború vége és így elkerülte a neki szánt súlyos büntetést. 1946-ban tért haza, majd rövid ideig a tábornoki nyugdíjbizottság tagja volt. A fordulat éve (1948) után több más ludovikás katonatársához hasonlóan őt is méltatlan támadások érték. Elvették a lakását és megvonták a szolgálati nyugdíját. Ezután kétkezi munkásként egy ideig a Pilisi Parkerdőgazdaságban dolgozott. Jó ismerőse volt Petru Groza román államelnök, akivel Szászvárosban együtt érettségiztek. Ő nem felejtette el gimnáziumi iskolatársát és az 1950-es években személyesen járt közbe az akkori magyar vezetőknél, hogy adják vissza Nagy tábornok nyugellátását. 1965 decemberében a Jad Vasem Intézet – a magyarok közül az elsők között – a „világ igazának” ismerte el. Idős korában is szellemi frissességben élt, sokat kertészkedett és írt.

[467] Rátz Jenő vezérezredes, 1937 szeptemberétől 1938 májusáig a Honvédvezérkar főnöke, majd 1938. május 14-től november 15-ig honvédelmi miniszter. 1944. március 22-től a Sztójay-kormányban miniszterelnök helyettes, de július 20-án lemond tisztségéről, tiltakozásul, mivel Horthy kormányzó nem volt hajlandó törvényerőre emelni a zsidóellenes rendelkezéseket. Szálasi hatalomra jutása után Rátz vezérezredes a Felsőház elnöke lett. 1945 után a népbíróság háborús bűnösnek nyilvánította és életfogytiglani kényszermunkára ítélte. 1951 telén a börtönben elhunyt.

[468] Szombathelyi Ferenc: Memorandum

lik el a kormányzóhoz hű tiszteket, főleg a magas beosztásúakat, hogy esély se maradjon a sikeres ellenállásra.

Ez az a katonapolitikai háttér, amire Horthy, főleg a romániai események hatására döntő lépésre szánja el magát. Sztójayt lemondatja, az új miniszterelnök Lakatos Géza vezérezredes, kormányát 1944. augusztus 29-én mutatja be.

A Kormányzó, Bethlen István gróf jelenlétében a következő feladatokkal bízza meg Lakatos Gézát:

„Állítsa helyre az ország teljes szuverenitását, lépésről lépésre vonja ki az országot a háborúból, vessen véget a zsidóüldözésnek!”

Ez így nagyon szép feladat, de a realitása minimális, hiszen német megszállás alatt vagyunk és a *„szövetségesünknek”* létérdeke, hogy bármi áron– vérrel-vassal – fenntartsa a változatlan helyzetet! Erre vonatkozóan már idéztünk néhány embertől és a következők is ezt fogják bizonyítani.

Szeptember elején, Bernen át megkezdődnek a titkos puhatolózások, hogy Magyarország miként léphetne ki angolszász, de csak is angolszász segítséggel a háborúból.

A nyugati szövetségesek táborában elsősorban Churchillnek[469] voltak olyan határozott elképzelései, hogy Dél-kelet Európában megelőzhetik a szovjet csapatokat. A cél az volt, hogy a szövetségesek partraszálló hadműveletet hajtsanak végre az Isztriai félszigeten és a ljubljanai résen át betörjenek a magyar alföldre. Ez adott volna lehetőséget Magyarország fegyverletételéhez az angolszászok előtt. Az amerikaiak azonban kijelentették, hogy haderejüket nem engedik a délkelet európai térségben felhasználni! Ugyanekkor a szovjet csapatok Románia és Bulgária elfoglalása után megteremtették az együttműködést Jugoszláviában a németek ellen harcoló Tito hadseregével is. Sztálin üzenetben jelezte az angolszászok felé, hogy legfőbb feladatának tekinti Magyarország *„kiütését”* a háborúból!

A Moszkvában tárgyaló titkos magyar delegáció is megkapja a feltételeket a szovjetektől a fegyverszünettel kapcsolatosan. Ezeket a szovjetek úgy értelmezték, hogy *„szó szerint és feltételek nélkül”* be kell tartani:

„ 1. Magyarországnak ki kell vonnia minden csapatot és minden tisztviselőjét mindazon területekről, amelyeket Csehszlovákiától, Romániától és Jugoszláviától foglalt el, azokon a határokon belülre, amelyek 1937. december 31-ig fennálltak.

2. A kiürítésnek azonnal meg kell kezdődnie és attól a naptól számított tíz napon belül, hogy a magyar kormány ezen nyilatkozatot átvette, be kell végződnie.

[469] Magyarországgal kapcsolatosan a brit miniszterelnöknek többféle, folyamatosan változó elképzelései voltak. Ezeket a helyzet függvényében változtatta. Ez hazánk angolszász elfoglalásától, az 50-50 %-os tervezett befolyáson át, egészen a 20-80 % -ig módosult a Szovjetunió javára. Aztán a tények ezt is felülírták.

3. E kiürítés megfigyelése és ellenőrzése céljából a három szövetséges kormány képviselőit Magyarországra fogja küldeni, akik a szovjet kiküldött elnöklete alatt a szövetséges hatalmak küldöttségének minőségében fognak működni.

4. Magyarország kötelezi magát, hogy minden kapcsolatot megszakít Németországgal és azonnal hadat üzen Németországnak.

5. A szovjet kormány továbbá kész csapataival Magyarországnak segítséget nyújtani.”

Az egy másik kérdés, hogy mindezt 10 nap alatt – német megszállástól terhelten – végre lehet-e hajtani?

A kormányzói válasz október 11-én éjjel 0 óra 30 perckor érkezik Moszkvába. A távirat szövege a következő:

„Magyarország az előzetes fegyverszüneti feltételeket elfogadja. Kéri a részletes fegyverszüneti tárgyalás mielőbbi megindítását és a teljes titoktartást addig, amíg a Budapesten túlerőben lévő németekkel szemben a frontról katonai erőt hozhatunk német puccskísérlet és azzal kapcsolatos öldöklések, különösen a zsidó pogrom megakadályozása végett. Hogy az átállást megtehessük, és hogy biztosíthassuk a fegyverszüneti feltételek végrehajtását, kérjük a Budapest felé nyomuló orosz csapatokat megállítani.”

Annyi mindenképpen bizonyos, hogy mire a *„kiugrási”* kísérlet sorra került, addigra a kormányzóhű és viszonylag beavatott, magas rangú, és beosztású tisztek már nem voltak a helyükön. Őket a németek letartóztatták, olyan emberekkel behelyettesítve a pozíciókat, amely garantálta számukra sikert. Csoda, hogy az amúgy sem erős kísérlet a háború befejezésére nem sikerült?

A leglényegesebb dologban egy Szálasi idézet, a perének anyagából.

„Elnök:[470] *[…] „ A legnagyobb veszélyt az átállítással szemben a határon küzdő két magyar hadsereg jelenti. A PV*[471] *megtette az intézkedéseket Beregfy*[472] *révén arra, hogy az*

[470] Dr Jankó Péter törvényszéki tanácselnök. (Pápa, 1907. augusztus 20. – Budapest, 1955. szeptember 15.) Bíró, számos háborús bűnös perben tanácsvezető népbíróként ítélkezett. Jankó tárgyalta több háborús bűnös, többek között Endre László, Szálasi Ferenc és társai ügyét. később a legfőbb koncepciós perekben vezető bíró! 1945. májustól a Budapesti Népbíróság tagja, 1946 novemberétől másodelnöke, 1949. szeptember-október között elnöke. 1948 első felében és 1949. novembertől 1950. decemberig a Népbíróságok Országos Tanácsa tanácselnöke. 1947-től a nagy koncepciós perekben tanácselnök, pl. a Magyar Közösség perében, de ő tárgyalta első fokon a Rajk-pert is. Ebben a perben, mint kiderült, végig Rákosi Mátyás adta az utasításokat. 1950-től haláláig a Legfelsőbb Bíróság másodelnöke, 1953 nyaráig lényegében vezetője, majd meghatározó szerepe egyre csökkent. 1955-ben öngyilkos lett.

[471] Szálasi Ferenc pártvezető, nemzetvezető (Kassa, 1897. január 6. – Budapest, Lipótváros, 1946. március 12.) vezérkari őrnagy, majd hungarista politikus, több nyilaskeresztes és hungarista párt és mozgalom megalapítója, Magyarország nemzetvezetője és miniszterelnöke volt 1944 és 1945 között. A népbíróság halálra ítélte és kivégezték.

adott jelre a magyar parancsnokságok leváltása elsősorban megtörténjék ezredig lemenően. A két hadseregparancsnok személyét már kiválasztotta.”Garanciát kért Naplója szerint arra, hogy a pártszolgálat számára kilátásba helyezett fegyvereket meg is kapja, miután azok megérkezését két hete ígérik, de konkrétumot még senki sem tud. Ez is negatívum, hogy a pártszolgálat a fegyvereket nem kapja? A Napló szerint Veesenmayer[473] a kérdéseket előjegyezte.

Október 2-án a Napló szerint felkereste Önt a Werbőczy utcai szállásán Kovarcz Emil[474] és Kemény Gábor.[475] Kovarcz jelentette, hogy a hatalom átvételére a döntés megérkezett. Kérte a PV-t, hogy az előre elkészített hadparancsot rendelkezésre bocsássa. Szükség van rá, hogy Bécsbe vihessék, sokszorosítás céljából, hogy a hatalom átvételének napján terjeszthessék. Igaz ez?

---

[472] Beregfy Károly, olykor Beregffy (született Berger) (Cservenka, 1888. február 12. – Budapest, 1946. március 12.) sváb származású magyar vezérezredes, a Szálasi-kormány honvédelmi minisztere, a vezérkar főnöke, a honvédség parancsnoka. A nyilas hatalomátvételkor Szálasi Budapestre rendelte, majd másnap, október 16-án kinevezte honvédelmi miniszterré és a vezérkar főnökévé, mivel előtte az előkészítésben már aktívan részt vett! Beregfy október 30-án kelt rendeletében Magyarországot hadműveleti területté nyilvánította, és minden elérhető humán, illetve gazdasági erőforrást a háborúnak rendelt alá. Megalakította a Hunyady SS páncélgránátos hadosztályt. A hadseregben – német mintára – bevezette a hungarista köszöntést, és parancsot adott a dezertáló katonák agyonlövésére. 1945. április 30-án minden tisztségétől megfosztották, majd amerikai fogságba került. Az amerikaiak kiadták, és 1946 februárjában megkezdődött tárgyalása. A népbírósági per alatt végig tagadta bűnösségét, rokkantságára, illetve kényszerre hivatkozott. A Jankó Péter vezette népbíróság a védekezését nem fogadta el, és kötél általi halálra ítélte. 1946. március 12-én végezték ki, egy napon Szálasival, Vajna Gábor belügy-, Rajniss Ferenc vallás- és közoktatásügyi miniszterrel, illetve Gera József ideológussal.

[473] Dr. Edmund Veesenmayer (Bad Kissingen, 1904. november 12. – Darmstadt, 1977. december 24.) vezető német közgazdász, a Harmadik Birodalom diplomatája, az NSDAP és az SS magas rangú tagja. A Német Birodalom Külügyminisztériumának gazdasági szakértőjeként felmérte a kelet- és közép-kelet-európai gazdasági és politikai állapotokat. 1943-ban Magyarországról (a Felvidéket és teljes Erdélyt is beleértve) hosszú jelentést készített, és az SS-nek is több különleges megbízatást teljesített. Adolf Hitler 1944. március 19-én (Magyarország német megszállásakor) a Harmadik Birodalom nagykövetének és teljhatalmú magyarországi megbízottjának nevezte ki: ez azt jelentette, hogy a Wehrmachton kívül minden megszállóerő (főleg a Gestapo) fölött rendelkezési joga volt. Szerepet játszott a magyar értelmiség „átvilágításában”, ismert németellenes személyek letartóztatásában (ezáltal is nyomást gyakorolva Magyarországra), valamint a zsidóság deportálásában. A Szálasi-puccs során segítséget nyújtott a nyilas hatalomátvételhez, meggátolva ezzel Magyarország kiugrását a második világháborúból.

[474] Kovarcz Emil (Felsőireg, 1899. február 4. – Budapest, 1946. május 2.) a Nyilaskeresztes Párt politikusa, magyar királyi őrnagy. 1938-ban vonult nyugállományba az első bécsi döntést megelőző komáromi tárgyalások kudarcára hivatkozva. Még ebben az évben belépett a Nyilaskeresztes Pártba, ahol pártigazgató és országos szervezés vezetője lett (1938–1941). Budapest I. kerületében országgyűlési képviselővé választották 1939-ben. Az 1939 februárjában a Dohány utcai zsinagóga ellen elkövetett merénylet részeseként 1940-ben elvesztette mandátumát, a honvédtörvényszék pedig kétévi börtönre ítélte és lefokozta (1941. február 28.), majd áprilisban újabb 5 évre ítélték; időközben Németországba szökött. Az 1944. március 19-i német megszállás után áprilisban hazatért, és ismét a Nyilaskeresztes Párt egyik vezetője lett. A nyilas puccs (október 15.) egyik szervezője volt. 1944. október 6.–1945. március 28. között a Szálasi-kormányban tárca nélküli miniszteri hivatalt viselt, feladata a nemzet totális mozgósítása és harcba állítása volt. 1945-ben került amerikai fogságba, azonban majd csak 1946. március 16-án tér haza. A Budapesti Népbíróság háborús bűnösként halálra ítélte, és még ugyanazon a napon kivégezték.

[475] Kemény Gábor (Budapest, 1910. december 14. – Budapest, 1946. március 19.) nyilas politikus, diplomata, újságíró. 1939-ben csatlakozott a nyilas mozgalomhoz, 1941 szeptemberétől Szálasi Ferenc megbízásából a Nyilaskeresztes Párt külügyi vezetője lett. A német megszállás után (1944. március 19.) többször tárgyalt a náci megbízottakkal a nyilas hatalomátvételről. Tájékoztatta a németeket a koronatanács elhatározásáról, hogy fegyverszünetet kér a szövetségesektől (1944. szeptember 11.). A nyilas puccs után Szálasi kormányában külügyminiszter lett (1944. október 16. – 1945. március 27.); a rémuralom elleni diplomáciai tiltakozásokat ő hárította el. Decemberben Szálasival Hitlernél járt; ő rendelte el a külügyminisztérium Németországba telepítését. A háború után az amerikaiak elfogták és háborús bűnösként kiadták. Háborús főbűnösként a Szálasi-perben kötél általi halálra ítélték. Habár kegyelemre javasolták, a dr. Bojta Béla vezette bíróság elutasította kegyelmi kérvényét, és 1946. március 19-én Csia Sándorral és Szöllősi Jenővel együtt felakasztották.

Szálasi: Igen, a technikai előkészületek folytak.

Elnök: Ön már akkor, október elején átadta Kovarcznak annak az úgynevezett hadparancsnak a szövegét, amit azután október 15-én a rádióban felolvastak.

Szálasi: Igen…”

Elnök: Ön október 2-án Veesenmayerrel találkozott, miután Veesenmayer visszajött Hitler főhadiszállásáról. Veesenmayer akkor tudomására hozta Önnek, hogy Hitler döntött, a kormányzó nem maradhat a helyén, el kell távolítani. Önnek kell átvenni a miniszterelnökséget […]

Ezek után Ön megkérdezte Winkelmannt,[476] mikor fog kezdődni az akció, hogy ennek megfelelően készülhessen rá […][477]

Látszik, hogy a közvélekedéssel ellentétben, a nyilas hatalomátvétel, egy, a németek által jól előkészített akció volt, amire gyakorlatilag nagyon régóta készültek.

Az, hogy a németek miként értékelték ezt, az előre várható lett volna.

„[…] hogyha Magyarország nem teljesíti kötelességét, Németország kénytelen a hadműveleteket Magyarország területén a magyar szuverenitás és a magyar érdekek figyelembe vétele nélkül, saját belátása szerint folytatni. A vége ultimátum- szerű felszólítással, kis határidővel végződött […]

[…] Az egész magyar térség német hadműveleti terület. Parancs kiadásra egyedül a német főparancsnokság jogosult. Az 1. és 2. magyar hadsereg visszavonulására kiadott parancsot azonnal vissza kell vonni, és az azt megelőző helyzetet 12 órán belül helyre kell állítani […]”[478]

---

[476] Otto Winkelmann (Bordesholm, 1894. szeptember 4. - Bordesholm, 1977. szeptember 24.) német rendőrtiszt, obergruppenführer az SS-ben, aki Magyarország 1944-es német megszállását követően az országban állomásozó SS és rendőri csapatok főparancsnoki tisztségét látta el. 1944. március 19-én Magyarországot megszállták a német csapatok, melynek folyományaként Hitler Edmund Veesenmayert magyarországi német nagykövetté és „birodalmi megbízottá” nevezte ki, míg Winkelmannt az országban állomásozó SS és rendőri csapatok főparancsnokává. A Winkelmann által felügyelt rendőri csapatok a megszállást követően aktívan részt vettek a magyar politikai ellenzék elleni hajtóvadászatban, a felügyelete alatt álló SS csapatok pedig a magyarországi zsidók deportálását hajtották végre. 1944 decemberében, a Vörös Hadsereg előretörésének következtében Hitler Budapestet erőddé (Festung) nyilvánította, a város parancsnokává pedig Winkelmannt nevezte ki, aki azonban december 5-én kénytelen volt lemondani Karl Pfeffer-Wildenbruch javára (a magyar politikai rendőrség előtt 1945 októberében tett vallomása szerint leváltására azért került sor, mert ellenezte Budapest „utolsó töltényig” való védelmét). Winkelmann 1945. május 1-jén amerikai fogságba esett. A háború után az új magyar kormány Edmund Veesenmayerrel együtt kikérte őt mint háborús bűnöst. Habár az amerikai kormány kilátásba helyezte kiadatásukat, az eljárás 1948-ig húzódott, végül pedig a hidegháborús helyzet kiéleződése miatt elmaradt. 1945. október 27-én azonban mindkettejüket Magyarországra szállították, ahol a budapesti népbíróság Winkelmannt tanúként hallgatta ki a Sztójay-, Imrédy-, Jaross- és Szálasi-perekben.

[477] Karsai Elek-Karsai László: A Szálasi per

[478] László Dezső altábornagy a vkf. helyettesének emlékei az 1944. október 14-15. napjainak eseményeiről. Az idézett rész Guderian tábornoktól érkezett táviratban volt.

A vezérkar – a vezérkari főnök kivételével[479] – még mindig nem tudja, hogy az előzetes fegyverszüneti egyezmény magyar részről már öt napja alá lett írva! Ez is rámutat a kiugrási terv súlyos hibáira. Az csak egy különleges érdekesség, hogy a kormányzó sem bízik ekkor már a tisztjeiben! A titkolózás, az információk hiánya, a felelős és vélhetően működőképes parancsokat kioszthatói katonai vezetési réteget is kizárták a terv felől. Ennek ellenére a németek teljesen tisztában voltak a helyzettel!

Mindent átgondolva, egy teljesen más háborús befejezésnek még a reménye sem állt fenn a német érdekek és erejük miatt és itt teljesen mindegy, hogy ki lett volna a vezető ebben a próbálkozásban. A háborúból való kiválás olyan módon, hogy bennünket a további harcok ne érintsenek, teljesen elszeparálódjunk az eseményektől, a korábban nekünk ítélt területeket megtarthassuk, a németek kiszolgálását teljesen befejezzük, a hadseregünket haza hozzuk, nos, ennek semmi realitása nincs és nem is volt!

Itt utalnék vissza a már korábban idézett Horthy István levelekre! Egy széthúzó politikai-katonai vezetés, amely csak látszólag volt hű a kormányzóhoz, nem is hozhatott más eredményt, mint ami a valóság lett. Számos jel mutat arra, hogy mind a németeket, mind a nyilasokat a hazai élet számos területéről naprakészen tájékoztatták a velük szimpatizáló magyar emberek.

Ahogy 1944 márciusában megszállták az országunkat a németek, ezt megtehették volna akármikor, 1942-ben, de 1943-ban is. Akkor viszont sokkal hamarabb bekövetkezett volna az ország számára a *„totális háborúban”* való, minden vonatkozású részvétel (emberrel, anyaggal…). Sokkal hamarabb jött volna a szélsőséges kormányzás és a szélsőjobb hatalomra jutása.

A hazai zsidóság legalább egy résznek megmentésére az esély, a nullával lett volna egyenlő, így is példa nélkül álló volt, ahogy ezt egészen 1944 végéig húzták-halasztották… Erről is nagyon sokan elfelejtkeztek már!

Úgy vélem, hogy az akkori vezetői körök és itt mind a politikai, mind a katonai részre gondolok, egyöntetűen nem álltak volna Horthy István mellé, ahogy a kormányzó mellé sem álltak, sőt a legválságosabb helyzetben el is árulták.

Határozott vezetés, jó tervek és ennek megvalósítása nélkül semmi esélyünk nem volt és nem is lett volna, tekintettel a politikai – katonai körülményekre, az ország földrajzi helyzetére…

Az pedig, hogy a nyugatiak mennyire tartották fontosnak e térséget, benne hazánkat igen jól példázza a különféle szövetséges konferenciákon való alkudozgatás, ígérgetés.

1944. október 9-én Churchill, Eden társaságában, Moszkvában tárgyalt Sztálinnal a háború utáni befolyási övezetekről. Churchill egy darab papírra felírta, hogyan képzeli a felosztást:

- ✓ 90 %-os befolyás Sztálinnak Bulgáriában,
- ✓ 90 % a briteknek Görögországban,

[479] Vörös János vezérezredes, aki „hol tudta, hol nem tudta” attól függően, hogy hol, ki és mikor kérdezte!

- ✓ 50-50 % Jugoszláviában.

Molotov javaslata szerint az oroszok

- ✓ 75 %-kal rendelkeztek volna Magyarországon és Bulgáriában,
- ✓ 60 %-kal Jugoszláviában.

Ezt az árat kérte Sztálin, hogy lemondjon Görögországról.

Eden alkudni próbált:

- ✓ Magyarország 75/25 %,
- ✓ Bulgária 80/20 %,
- ✓ Jugoszláviában viszont 50/50 %.

Hosszas alkudozás után

- ✓ Bulgária és Magyarország esetében a britek beleegyeztek a 80/20 % arányba,
- ✓ cserébe az oroszok elfogadták az 50/50-et Jugoszláviában.

Averell Harrimant,[480] az amerikai nagykövetet csak utólag értesítették a megállapodásról.

Az már csak *„hab a tortán”,* hogy az I. világháború befejezéséhez hasonlóan olyan nemzetek is a győztesek asztalánál ülhetnek, akik *„ádázul”* harcoltak a szovjetek ellen, vagy nagyjából semmit sem tettek a németekkel szemben, egészen azok végleges meggyengüléséig.[481] A politikai döntések miatt aztán nagyjából ugyanaz lett a sorsuk, mint hazánknak, megkapták a szovjeturalmat egy fél évszázadra. Ez alól a szövetségesek csak Ausztriát mentették ki, akik viszont jó néhány esetben legalább olyan elszántan Hitler barátai és hívei voltak, mint az eredeti németek. Ki érti ezt?

„Historia est magistra Vitae.”[482]

Ez így igaz is lenne, ha az emberek leszűrnék a tapasztalatokat és azt meg is szívlelnék. Sajnos a hibák *„időtlenek”*, újra és újra előjönnek, így van ez a történelemben is. Sokszor nagyjából ugyanazokkal a problémákkal kell szembesülni, még ha másnak is tűnnek. A világot a politika, de leginkább a hatalomvágy – ami mögött a pénz és a gazdaság áll – irányítja. Ezért aztán senki sem okul a korábbiakból, ha az az érdekeivel ellentétben áll.

---

[480] William Averell Harriman (1891. november 15. - 1986. július 26.) amerikai demokratikus politikus, üzletember és diplomata volt. 1941 tavaszától kezdve Harriman Roosevelt elnök különleges megbízottja Európában és segített koordinálni a Lend-Lease programot. 1942 nyarán Harriman kísérte Churchillt a moszkvai konferenciára, hogy elmagyarázza Sztálinnak, miért hajtották végre a nyugati - szövetségesek Észak-Afrikában a partraszállást, Franciaország helyett. Harriman 1943-ban kinevezték az Egyesült Államok nagykövetének a Szovjetunióban. Részt vett a jaltai konferencián, ahol arra ösztönözte szövetségeseket, hogy a Szovjetunióval szemben erősebb vonalat képviseljenek - különösen Lengyelország kérdésében. Roosevelt halála után részt vett az utolsó konferencián Potsdamban is. 1946 januárjáig szolgált a Szovjetunióban, mint nagykövet.

[481] Itt magam részéről a csehekre gondolok, mint olyanokra, akik kiszolgálták a németeket. Ennél már csak a franciák viselkedése volt ocsmányabb. A hadviselésük a német seregek ellen szánalmas volt! Aztán meg nyíltan kollaboráltak a németekkel, mégis nagyhangú győztesek lettek. Jó néhány rokonom, ismerősöm került a háború után francia fogságba. A kimondottan durva, embertelen bánásmódot életük végéig emlegették.

[482] A történelem az élet tanítómestere.

Az emberek egy jelentős része nem is igazán ismeri, nem is ismerte a történelmet, leginkább a napi gondok kötik le. Ebből eredően hajlamos elhinni, amit a vezetők mondanak neki, akik igen gyakran politikai pártokon, egyesületeken más szervezeteken keresztül viszik rá akaratukat a társadalmakra, emberekre. Sajnálatos módon aztán sokszor nagy a csalódás.

Azoknak, emlékeztetőül, akik úgy vélik, hogy hazánk sorsa alapvetően másként alakulhatott volna, írom a következőket. A mindenkori politikai, történelmi környezet hatásait nem lehet figyelmen kívül hagyni! Gondoljunk csak bele a későbbi politikai rendszerekbe, az ott kialakult *„szövetségesi”* viszonyokra és az ezekkel kapcsolatos elvárásokra, illetve történésekre!

A szocialista *„tábort”* előbb a szovjetek győzelmi pozíciójából eredő helyzet, aztán pedig már a varsói szerződés katonai doktrínája határozta meg. Egyet lehetett tenni, igazodni a vezérkedő szovjetekhez, mert aki nem az megtapasztalhatta a kelet-német, 1953-as,[483] a lengyel 1956-os,[484] a magyar 1956-os,[485] a csehszlovák 1968-as eseményeket,[486] de az afgánok is az 1979-ben kezdődő dolgokat.

---

[483] Az 1953-as keletnémet felkelés a kommunista rendszer elleni első népfelkelés volt, ami az NDK-ban zajlott le 1953 júniusában. Június 16-án közel ezren tüntettek Berlinben a létfeltételek romlása miatt, és szabad választásokat követeltek. Az építőmunkások sztrájkja átterjedt az egész országra. Június 17-én több mint 270 helyen zavargások törtek ki az NDK-ban. A 600 üzemben folytatott sztrájkokban közel 300-400 ezer ember vett részt. Kelet-Berlin mellett Magdeburg, Halle és Lipcse, valamint a Bitterfeld, Merseburg és Leuna közti iparvidék volt a sztrájkok központja. A tiltakozó tömegek szabad választásokat, a politikai foglyok szabadon bocsátását, és Németország egységének visszaállítását követelték. A megmozdulások ellen június 17-én 13 óra körül a szovjet megszálló hatalom kihirdette a szükségállapotot. Az országban akkor nagyjából 500 ezres szovjet megszálló erő tartózkodott, zömében magasan gépesített és páncélos alakulatok. Június 18-ra a helyzet normalizálódott. A megtorlás során mintegy 20 ezer személyt letartóztattak, 3 ezer főt börtönbüntetésre ítéltek. Közel 200 tüntető életét vesztette, 21 személyt pedig a statáriális bíróság ítélt halálra és kivégeztetett.

[484] Az 1956-os poznańi munkásfelkelés, egy tömegfelkelés volt, a Lengyel Népköztársaságban, 1956. június 28 és 30. között. A tüntetések során a dolgozók jobb munkafeltételeket és a kormány távozását követelték. A tüntetés a Cegielski gyárból indult ki, s rövidesen tömeggyűléssé vált. A város központjában 28-án mintegy 100 000 fő gyűjt össze, a Közbiztonsági Minisztérium helyi kirendeltsége elé. 11^{00} körül jelentek meg a városban a tankok, illetve a néphadsereg egyes különítményei azzal a célból, hogy a kormányzati épületeket megvédjék. A katonák és a tüntetők között baráti beszélgetések zajlottak le, sőt sok katona át is állt a tüntetők oldalára. Konsztantyin Konsztantyinovics Rokosszovszkij lengyel honvédelmi miniszter ennek hatására az összes lengyel csapatot riadókészültségbe helyezte. Rokosszovszkij elküldte helyettesét, Stanislav Poplavskyt, hogy vessen véget a tüntetésnek minél hamarabb, s megakadályozza azt, hogy olyan jellegű események történjenek, mint az 1953-as keletnémet felkelés közben, melyet nem fojtottak el "időben" ezért a felkelés eszkalálódott. 14^{00}-kor a helyi repülőtérre orosz tisztek érkeztek, akik átvették a parancsnokságot. 16^{00} és másnap reggel 5^{00} között bevetésre került a 10. lengyel páncéloshadosztály, 19. lengyel páncéloshadosztály, a 4. lengyel gyalogos hadosztály és az 5. lengyel hadosztály, összességében mintegy 10 000 katona. A csapatoknak azt mondták, hogy német provokátorok ellen kell küzdeni, akik a Poznańi Nemzetközi Vásárral kapcsolatosan jutottak be az országba. A katonák mintegy két órán keresztül vonultak át a városon, erődemonstációt mutatva, s gyakorlatilag körbezárták azt. A tömegre a Lengyel Néphadsereg mintegy 1 0000 katonája és nagyságrendben 400 tankja támadott rá, Stanislav Poplavsky vezetésével. A halálos áldozatok száma 57 és 100 fő között volt, közöttük a tiltakozás leverésének arcává vált 13 éves Romek Strzałkowski. A felkelés hatására rövidesen távozott a hatalomból a párt addigi első titkára Edward Ochab és a vezetést Władysław Gomułka vette át, valamint a szovjet ellenőrzés az ország fölött némiképpen csökkent.

[485] Nos, itt már, szemben az előző kettővel, fegyveres harc is folyt a hatalom, illetve a szovjetek ellen, mindkét félnek súlyos veszteségeket okozva.

[486] Az „internacionalizmus” jegyében végrehajtott akció, amely a döntő túlerő miatt lehetetlenné tette az ellenállást. Az NDK és Románia nem kapott szerepet politikai megfontolásokból. Ezzel aztán a román „lánglelkű” vezér hosszú időn át dicsekedett nyugat felé, hogy ő szembeszállt a szovjetekkel, nem így volt. A szovjetek 1968 tavaszán Ceauşescu álláspontját veszélyesebbnek tartották, mint a prágai reformokat. Bukaresten keresztül a Varsói Szerződés titkai is kiszivárogtak Mao Ce-tung, Brezsnyev ellensége felé. Ceauşescu 1968-ban volt nép-

Ugye, de ekkor még nem beszéltünk a koreai háborúról, a vietnamiról sem, meg még egy sor olyan helyről, amelyben a szovjetek és – így a mi is valamilyen, szerencsére csak gazdasági – részvétellel benne voltunk. Mindezt viszont az akkori politika és a szövetség erőltette ránk.

Felsorolhatnánk értelemszerűen ennek az inverzét is, velünk szemben állt a NATO és még számos egyéb katonai szervezet a világon, amelyben viszont az USA vitte a vezéri szerepet.

Gyakorlatilag ez a huzakodás majdnem fél évszázadon át tartott és rendkívül sokba került számunkra is. Ki lehetett-e akkor térni ezekből a szervezetekből a kisebb országoknak? Nem, ezt bizonyította 1956 hazánknak!

Nézzük a későbbi, már demokratikusabb dolgokat! A politikai változások kapcsán hazánk – többekkel – egyszer csak a NATO-ban találta magát. Így aztán most olyan helyeken is vannak katonáink, ahová egyébként eszünk ágában sem lett volna magunktól menni! Belekeveredtünk a koszovói válságba, az afganisztáni stabilizálásba, az iraki lehetetlenségbe…

Mindez azt bizonyítja, hogy az aktuális politikai elkötelezettség, illetve a szövetségesi csatlakozások rendkívüli mértékben hatnak az eseményekre, ezeket megkerülni sajnálatosan nem igazán lehet.

Tisztelt Nemere Úr!

Könyvéhez ez úton is gratulálok!

szerűsége csúcsán. A Csehszlovákia Varsói Szerződés csapatai általi lerohanását elítélő beszédével sikerült elsővonalbeli figurává válni. Mihai Retegan történész külföldi levéltári dokumentumokat idézve bizonyítja, hogy Gomulka lengyel vezető riadót fújt (1968. Tavasztól őszig, Bukarest, RAO Kiadó, 1998). A varsói szovjet nagykövetnek elpanaszolta, hogy Jugoszlávia, Csehszlovákia és Románia összefogtak, hogy szétszakítsák a szocialista tábort, és hogy külön szövetséget alkossanak. Románia a Kínával meglévő különleges kapcsolataival és a Szerződésből való kilépéssel veszélyes szigetté válhatott volna Kelet-Európában. Így a potenciális veszélyek sorában Moszkva a prágai reformokat Bukarest álláspontja mögé helyezte! Amit a szovjet diplomácia vezetője, Andrej Gromiko el is ismert a szovjet döntéshozatali mag 1968. május 6-i, a csehszlovákiai helyzetről szóló megbeszélésein. A prágai „ellenforradalom”, a „legjobb esetben”, „egy második Románia” lesz. Meglátása szerint a jövő komornak nézett ki, mert a Varsói Szerződés szétesése a kommunizmus felé vezető bármelyik „nemzeti útnál” jobban veszélyeztetné az „ügyet”.

Függelék

A baleset körülményeinek objektív modellezését – 70 évvel az események után – szakmai kör végezte el. Ezt adjuk közzé a függelékben, teljes terjedelemben.

Tisztázták Horthy István főhadnagy halálának körülményeit[487]

Horthy István főhadnagy és kísérője, *Nemeslaki Zoltán* őrmester 1942. augusztus 20-án 5 órakor szálltak fel, feladatuk egy magyar felderítőgép kísérése volt. A vadászgépek viszonylag nagy sebességgel érkeztek a felderítőgép közelébe, ezért Horthy főhadnagy egy éles bal fordulóba kezdett, melytől gépe kipördült és dugóhúzóba esett. Sikerült ugyan kijönnie a dugóhúzóból, a kis magasság miatt azonban a földbe csapódott.

A tragédia okait több mint fél éven át kutatta egy történészekből, repülőorvosokból, pilótákból és repülési szakemberekből álló csoport. A tények feltárását *Magó Károly* zászlós koordinálta. A szolnoki repülőmúzeum munkatársa a *honvedelem.hu*-nak elmondta: legfontosabb feladatuknak a baleset körülményeinek tisztázását tekintették. Az önmaguk elé kitűzött célt teljesítették, sikerült feltárniuk a szerencsétlenséget előidéző okokat és tudományos magyarázatot adniuk a gép lezuhanására.

A kutatás eredményét július 11-én hozták nyilvánosságra, a sajtótájékoztatón részt vett *Lamos Imre* dandártábornok, az *MH 86. Szolnok Helikopter Bázis* parancsnoka, *dr. Ravasz István* alezredes, a HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum vezetőkutatója és *Somogyi Zoltán* őrnagy, a helikopterbázis oktatópilótája is.

A kutatók megállapították, hogy a baleset egyik oka a vadászgépre utólag felszerelt páncél volt. A Re–2000-esek − magyar nevükön Héják − ugyanis Olaszországból páncélozás nélkül érkeztek hazánkba, ahol a pilóták védelmére először olasz páncélozás beépítését tervezték, ám az elhúzódó ügyintézés miatt végül magyar páncéllemezeket használtak. A pilóták visszaemlékezése szerint a páncélozás következtében jelentősen romlottak a Héják repülési tulajdonságai, azonban nem maradt fenn sem szerkezeti rajz, sem eredeti páncél, ezért ezt nem lehetett bizonyítani.

A szolnoki repülőtér mellett, egy ház udvarán *Magó zászlós* talált egy repülőgéppáncélt, amely valószínűleg Héjából származik; egy, a Magyar Országos Levéltárban őrzött dokumentumból pedig kiderült, hogy a Héják páncélzatának a súlya 149 kilogramm volt. A rendelkezésükre álló adatok alapján elvégzett számítások bebizonyították, hogy a nehéz páncéllemezek beépítésével a

[487] 2012-07-12 07:11, Galambos Sándor http://www.honvedelem.hu/cikk/32808

gép súlypontja a magyar gyári leírásokban szereplő hátsó súlyponttól 3,5 centiméterrel került hátrébb. Ezáltal a gép farnehéz lett és megváltozott a repülési karakterisztikája.

A számítások helyességét egy Jak–52-essel − a Héjához hasonlóan csillagmotoros, alsószárnyas kialakítású géppel − végzett repülési kísérletek során a helikopterbázis pilótái, *Horváth László* és *Somogyi Zoltán* őrnagyok a gyakorlatban is bebizonyították.

Nemeslaki Zoltán őrmester, Horthy főhadnagy kísérője így írta le a végzetes manővert:

„A Főméltóságú Úr gépe teljes bedöntésű bal fordulóból egy pillanat alatt jobbra átperdült, egy pillanatra háthelyzetbe került, és onnan orrát leadva bal dugóhúzóba került.”

A repülési kísérlet során hátsó súlyponti helyzetnél, erősen szűkített fordulóban jobbra kipördül a gép. Ha elengedik a kormányt, jobb dugóba megy a gép, ha ellenkormányoznak, bal lapos dugóba esik.

A kipördülési kísérletet *T–28-as Trojan* gyakorlógéppel *Emődi–Zsikla József* berepülőpilóta végezte el. A kísérlet bebizonyította, hogy a bal forduló esetén, ha kipördül a gép jobbra és onnan bal dugóba megy át, akkor a pilóta a húzás megtartása mellett az oldal- és a csűrőkormányt átteszi balra. Ezért lesz bal dugó, melyből nehezebb kivenni a gépet. A szakértők szerint tehát szerencsésebb lett volna, ha a kormányzóhelyettes azon a végzetes reggelen elengedi a kormányszerveket, mert akkor jobbra dugózik a gép, amiből nagyobb eséllyel lehetett volna kivenni. Az ellenkormányzással azonban időt és magasságot vesztett, a súlypont hátratolódásával pedig a Héja hajlamosabbá vált a lapos dugóhúzóba esésre.

A baleset valószínűleg úgy is elkerülhető lett volna, ha a pilóta enyhít a forduló sugarán, ahogy azt a hasonló helyzetbe került kísérője tette.

„Bal körön megpróbáltam a Főméltóságú Urat követni, de mivel forduló közben a gépem az erőltetett húzástól megrázkódott, a forduló ívét enyhítettem.”

Horthy főhadnagy viszont nem enyhítette az ívet, a repülőgépe átesett.

A Honvédkórház repülőorvosai szakvéleményükben a pilóta döntését az erősen szűkített fordulókban fellépő terhelések következményeivel magyarázzák:

„Könnyen a veszélyes 4-4,5 g fölötti fej-far irányú túlterhelési tartományba sodródhat a pilóta, ahol, ha nincs felkészülve és nem kezdi meg a légzésvisszatartás-préselés elemi légzési technikáját a vázizmok megfeszítésével, akkor romolhat az agyi vérátáramlás és a szellemi teljesítmény. Ez a G-LOC (túlterhelés okozta eszméletvesztés) ma is gyakori oka a katonai légi baleseteknek... A túlterhelés okozta szellemi teljesítménycsökkenés és eszméletvesztés még a legjobb és legtapasztaltabb pilótákkal is előfordulhat.”

A kutatók az akkori vadászpilóták kiképzésének több hiányosságára is fényt derítettek. Megállapították például, hogy Horthy főhadnagy összesen 75 órát és 15 percet repült Héján, pedig az erre a típusra történő átképzéshez lényegesen több repült időre lett volna szüksége. Egy rutinos pilóta, aki folyamatosan vadászgépeken repül, könnyebben tanul meg egy új típust, Horthy főhadnagy azonban jellemzően sportgépeken repült, ezért az ő esetében nagy váltás volt „átszállni” egy vadászgépbe. Ráadásul dugóhúzó-kiképzésen sem vett részt, a felkészülés időszakában pedig mindig páncél nélkül repült, a gépének páncélozása csak néhány nappal a frontra indulása előtt készült el.

A plusz teher viszont megváltoztatta a Héják repülési karakterisztikáját, de erről a pilótákat nem tájékoztatták, a részükre kiadott kézikönyvben a repülőgép súlyadatait és szárnyterhelési paramétereit rosszul határozták meg. Horthy főhadnagy tragikus halálához mindezek mellett a parancsnokai *„tapintata”* is hozzájárult. *Pirithy Mátyás* szerint egyszerűen nem merték kijavítani a pilóta hibáit:

„A kormányzóhelyettes egy légiharc-gyakorlat alkalmával túlhúzta a fordulót és dugóhúzóba esett. Szerencsére volt elég magassága, ezért a hiba nem vált végzetessé. Pedig ekkor a Héjába nem is volt páncél beépítve. Mindannyian észrevettük, hogy a kormányzóhelyettes hajlamos a fordulóban túlhúzni a gépet. De kinek volt bátorsága őt erre a hibára figyelmeztetni? Ez Csukás feladata lett volna, de ő mindig csak célozgatott a hibáira. Ezért minden maradt a régiben.”

Erre a parancsnoki viselkedésre *Bihari Sándor* őrnagy, csapatpszichológus adott magyarázatot:

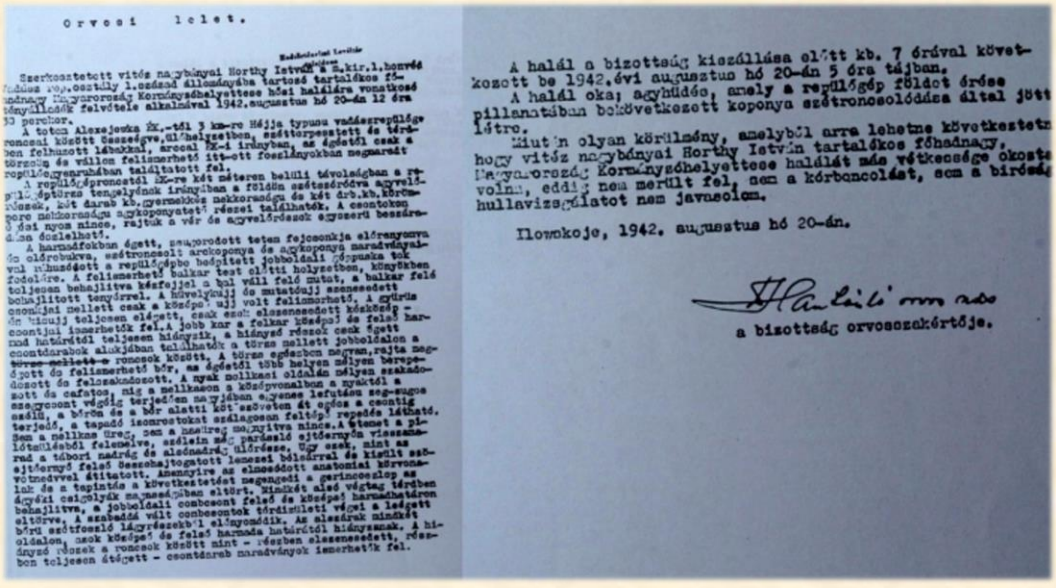
„Horthy főhadnagy pszichológiai értelemben tekintélyszemély volt, akit az elöljárói nem mertek szembesíteni a hibáival.”

A kormányzóhelyettes lezuhanásával kapcsolatos legendákat, találgatásokat is sikerült megcáfolniuk a kutatóknak. Egyesek szerint például a bevetés előtti éjszakán a névnapját ünnepelte, a bevetésre ezért másnapos állapotban szállt fel. A repülőorvosok azonban ezt cáfolják:

„Az alkohol jelenléte a szervezetben olyan szellemi teljesítménycsökkenést és a tájékozódóképesség elvesztését, szemtekerezgést okozott volna a dugóhúzó fázisában, hogy a pilóta nem tudja kivenni a gépet a dugóhúzóból.”

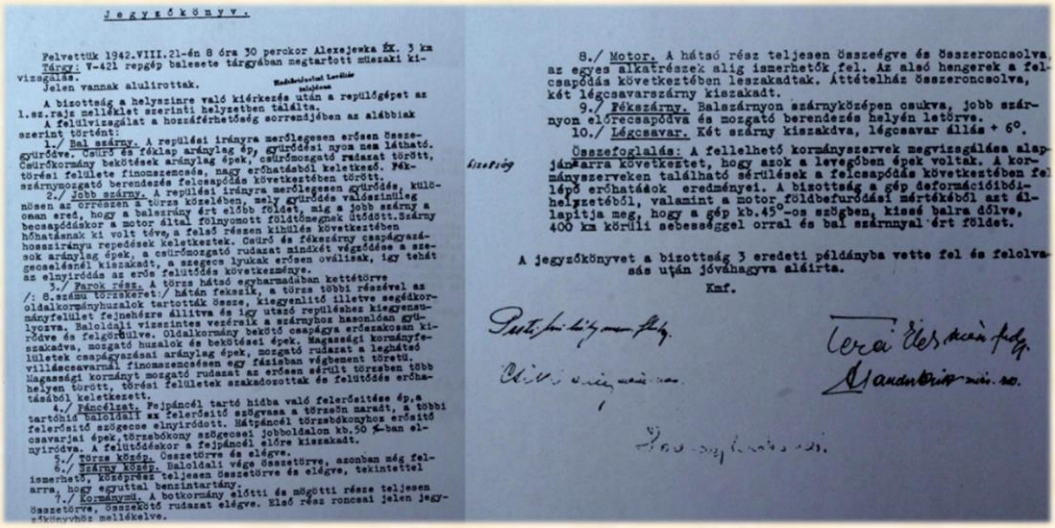
Nemeslaki Zoltán őrmester vallomása szerint azonban a főhadnagy kivette a gépet a dugóhúzóból, ezért nem lehetett másnapos vagy részeg. A baleseti kivizsgálás során egyetlen közeli bajtársa sem vallotta azt, hogy Horthy főhadnagy ivott a bevetés előtti éjszakán. A németek szabotázsa is kizárható, hiszen a manőver során a kísérőgép pilótája is hasonló aerodinamikai jelenséget észlelt. Továbbá a helyszíni szemle megállapította, hogy a kormányszervek épek voltak a becsapódás előtt. Azért sem lehetett szabotázs, mert a Jak–52-essel és a T–28-assal elvégzett kísérletek során pontosan úgy viselkedtek a repülőgépek, ahogy Horthy főhadnagyé a lezuhanáskor.

Az *MH 86. Szolnok Helikopter Bázis* és a *Magyar Roncskutató Egyesület* a lezuhanás 70. évfordulóján, 2012 augusztusában felkeresi Horthy István főhadnagy lezuhanási helyét Ilovszkoje mellett. Az orosz kutatóknak köszönhetően valószínűleg a baleset egyetlen élő szemtanújával is tudnak majd beszélni, aki a repülőtér melletti kis faluban lakik.



Orvosi lelet.

Szerencsétlenül vitéz nagybányai Horthy István [illegible] m.kir.1.honvéd [illegible] ezredbeli 1.számú állományába tartozó tartalékos főhadnagy 1942.esztendő 1.számú Kormányőrségbeli Kormányőrségbeli Kormányőrségbeli



Jegyzőkönyv.

Felvettük 1942.VIII.21-én 8 óra 30 perckor Alexejevka fk. 3 km
Tárgy: V-421 repgép balesete tárgyában megtartott műszaki ki-
vizsgálás.
Jelen vannak alulirottak.

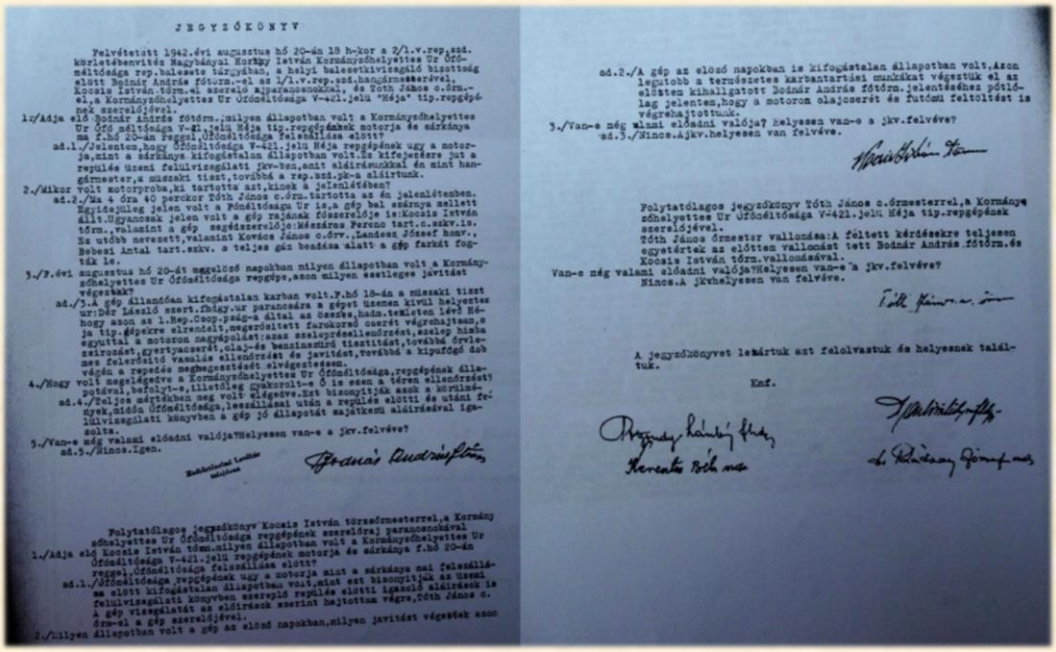
A bizottság a helyszinre való kiérkezés után a repülőgépet az
1.sz.rajz mellékelt szerinti helyzetben találta.
A feldlvizsgálat a hozzáférhetőség sorrendjében az alábbiak
szerint történt:
1./ Bal szárny. A repülési irányra merőlegesen erősen össze-
gyürődve. Csűrő és féklap arányleg épek, csűrőmozgató rudazat törött,
Csűrőkormány bekötések arányleg épek, csűrőmozgató rudazat törött,
törési felülete finomszemcsés, nagy erőhatásból keletkező. Fék-
szárnymozgató berendezés felcsapódás következtében törött.
2./ Jobb szárny. A repülési irányra merőlegesen gyürődés, külö-
nösen az erősen a törzs közelében, mely gyürődés valószinüleg
onnan eredt, hogy a balszárny ért előbb földet, mig a jobb szárny a
becsapódáskor a motor által fölnyomott földtömegnek ütődött.Szárny
hőhatásnak ki volt téve,a felső részen kihullás következtében
hosszirányu repedések keletkeztek. Csűrő és fékszárny csapágyazás-
sok arányleg épek, a csűrőmozgató rudazat mindkét végződése a sze-
gecselésnél kiszakadt, a szegecs lyukak erősen oválisak, igy tehát
az elnyirődás az erős felütődés következménye.
3./ Farok rész. A törzs hátsó egyharmadában kettétörve
/: 8.számu törzskeret:/ hátán fekszik, a törzs többi részével az
oldalkormányhuzalok tartották össze, kiegyenlitő illetve segédkor-
mányfelület fejnehézre állitva és igy utánó repüléshez kiegyensu-
lyozva, Baloldali vizszintes vezérelk a szárnyhoz hasonlóan gyü-
rődve és felgörbülve. Oldalkormány bekötő csapágya erőszakosan ki-
szakadva, mozgató huzalok és bekötései épek, Magassági kormányfe-
lületek csapágyazásai arányleg épek, mozgató rudazat a leghátsó
villáscsavarnál finomszemcsésen egy fázisban végbement törött.
Magassági kormányt mozgató rudazat az erősen sérült törzsben több
helyen törött, törési felületek szakadozottak és felütődés erőha-
tására keletkezett.
4./ Páncélzat. Fejpáncél tartó hidba való felerősitése ép,a
tartóhid baloldali az felerősitő szögvasa a törzsén maradt, a többi
felerősitő szögecse elnyirődott. Hátpáncél törzsbokonyhoz erősitő
csavarjai épek,törzsbokony szögecsei jobboldalon kb.50 %-ban el-
nyirődva. A felütődéskor a fejpáncél előre kiszakadt.
5./ Törzs közép. Összetörve és eldgve.
6./ Farok közép. Baloldali vége összetörve, azonban még fel-
ismerhető, középrész teljesen összetörve és eldgve, tekintettel
arra, hogy egyuttal benzintartány.
7./ Kormányrud. A botkormány előtti és mögötti része teljesen
összetörve, összekötő rudazat eldgve. Első rész roncsai jelen jegy-
zőkönyvhöz mellékelve.

8./ Motor. A hátsó rész teljesen összedgve és összeroncsolva,
az egyes alkatrészek alig ismerhetők fel. Az alsó hengerek a fel-
csapódás következtében leszakadtak. Áttételház összeroncsolva,
két légcsavarszárny kiszakadt.
9./ Fékszárny. Balszárnyon szárnyközépen csukva, jobb szár-
nyon előrecsapódva és mozgató berendezés helyén letörve.
10./ Légcsavar. Két szárny kiszakadva, légcsavar állás + 6°.

Összefoglalás: A fellelhető kormányszervek megvizsgálása alap-
jánarra következtet, hogy azok a levegőben épek voltak. A kor-
mányszerveken található sérülések a felcsapódás következtében fel-
lépő erőhatások eredményei. A bizottság a gép deformációiból-
helyzetéből, valamint a motor földbefuródási mértékéből azt ál-
lapitja meg, hogy a gép kb.45°-os szögben, kissé balra dőlve,
400 km körüli sebességgel orral és bal szárnnyal ért földet.

A jegyzőkönyvet a bizottság 3 eredeti példányba vette fel és felolva-
sás után jóváhagyva aláirta.

Kmf.



JEGYZŐKÖNYV

Felvétetett 1942.évi augusztus hó 20-án 18 h-kor a 2/1.v.rep.szd.
körletébenvitéz Nagybányai Horthy István Kormányshelyettes Ur Őfől-
méltósága rep.balesete tárgyában, a helyi hadiesemény kivizsgálás
előtt Bodnár András főtörm.vel az 1/1.v.rep.szd.hangárnsével,
Kocsis István.törm.el szervelő alparancsnokkal, és Tóth János ő.örm.-
el,a Kormányshelyettes Ur Őfőméltósága V-421.jelü "Héja" tip.repgépé-
nek szerelőjével.

1e/Adja elő Bodnár András főtörm.,milyen állapotban volt a Kormányshelyettes
Ur Őfő méltósága V-421.jelü Héja tip.repgépének motorja és sárkánya
ma f.hó 20-án Reggel,Őfőméltósága felemelkedése előtt?
ad.1./Jelentem,hogy Őfőméltósága V-421.jelü Héja repgépének ugy a motor-
ja,mint a sárkánya kifogástalan állapotban volt.Ez kifejezésre jut a
repülés utáni felülvizsgálati jkv-ben,amit aláirásunkkal és mint hang-
árnester,a műszaki tiszt,továbbá a rep.szd.pk-a aláirtunk.
2./Mikor volt motorpróba,ki tartotta azt,kinek a jelenlétében?
ad.2./Ma 4 óra 40 perckor Tóth János ő.örm.tartotta az én jelenlétemben.
Egyidejüleg jelen volt a Főnöltősége Ur is,a gép bal szárnya mellett
állt.Ugyancsak jelen volt a gép rajának főszerelője is:Kocsis István
törm.,valamint a gép segédszerelője:Mészáros Ferenc tart.o.szkv.1o.
Ez utóbb nevezett,valamint Kovács János ő.örv.,Kandesz József honv.,
Bebesi Antal tart.szkv. a teljes gáz beadása alatt a gép farkát fog-
ták le.
3./Ez évi augusztus hó 20-át megelőző napokban milyen állapotban volt a Kormány-
sőhelyettes Ur Őfőméltósága repgépje,azon milyen esetleges javitást
végeztek?
ad./3.A gép állandóan kifogástalan karban volt.Ez hó 18-án a műszaki tiszt
ur:Pór László szert.főhajózómester parancsára a gépet üzemen kivül helyezte
hogy azon az 1.Rep.Csop.-jság-a által az Összes,hiba.tesiteten lévő hi-
ja tip.gépekre elrendelt,megerősitett farokorsó cserét végrehajtsam,e
egyuttal a motoron nagyjavitást,vagyis szelepröntgenvizsgálatot,szelep hiba
szirosdást,gyertyacserét,olaj-és benzinszürő tisztitást,továbbá érvla-
nes felerősitő vasalás ellenőrzést és javitást,továbbá a kipufogó dob
végén a repedés megkegesztését elvégeztessem.
4./Hogy volt megelőzve a Kormányshelyettes Ur Őfőméltósága,repgépének álla-
potával,hafolyt-e,illetőleg gyakorolt-e Ő is ezen a téren ellenőrzést?
ad.4./Teljes mértékben meg volt elégetve.Ezt bizonyitják azok a körülmé-
nyek,miáta Őfőméltósága,leszállásai után a repülés előtti és utáni fe-
lülvizsgálati könyvben a gép jó állapotát sajátkezü aláirásával iga-
zolta.
5./Van-e még valami előadni valója?Helyesen van-e a jkv.felvéve?
ad.5./Nincs.Igen.

Folytatólagos jegyzőkönyv Kocsis István törzsőrmesterrel,a Kormány
sőhelyettes Ur Őfőméltósága repgépének szerelőjével parancsnokával
1./Adja elő Kocsis István törm.milyen állapotban volt a Kormányshelyettes Ur
Őfőméltósága V-421.jelü repgépének motorja és sárkánya f.hó 20-án
reggel,Őfőméltósága felemelkedése előtt?
ad.1./Őfőméltósága repgépének ugy a motorja,mint a sárkánya mai felemelke-
se előtt kifogástalan állapotban volt,mint ezt bizonyitják az üzemi
felülvizsgálati könyvben szerepló repülés előtti igazoló aláirások is
A gép vizsgálatát az előirások szerint hajtottam végre,Tóth János ő.
örm-el a gép szerelőjével.
2./Milyen állapotban volt a gép az előző napokban,milyen javitást végeztek azon

ad.2./A gép az előző napokban is kifogástalan állapotban volt.Azon
legutóbb a természetes karbantartási munkákat végeztük el az
előtten kihallgatott Bodnár András főtörm.jelentéséhez példá-
lag jelentem,hogy a motorom olajcserét és futómű feltöltést is
végrehajtottunk.
3./Van-e még valami előadni valója? Helyesen van-e a jkv.felvéve?
ad.3./Nincs.A jkv.helyesen van felvéve.

Folytatólagos jegyzőkönyv Tóth János ő.örmesterrel,a Kormány
sőhelyettes Ur Őfőméltósága V-421.jelü Héja tip.repgépének
szerelőjével.
Tóth János örmester vallomása:A feltett kérdésekre teljesen
egyetértek az előttem vallomást tett Bodnár András főtörm.és
Kocsis István törm.valloméval.
Van-e még valami előadni valója?Helyesen van-e a jkv.felvéve?
Nincs.A jkvhelyesen van felvéve.

A jegyzőkönyvet lekártuk azt felolvastuk és helyesnek talál-
tuk.

Kmf.

A szerző

1951-ben születtem Bánrévén. Családunk mind a Magyar, a Rónaföldi (Ruszin), és a Bakó család révén a vasúthoz kötődött, ekkor már nagyjából 60 éve.

Az általános iskola 1-7. osztályait Bánrévén végeztem el. Gyerekkorom meghatározó élményei a vasúthoz, és a házunk melletti sportrepülőtérhez kötődnek. A család Kazincbarcikára költözése miatt a 8. osztályt az ottani, Május 1. úti Általános Iskolában fejeztem be. Középiskolai tanulmányaimat a Ságvári Endre Gimnázium és Szakközépiskola bányászati szakán végeztem és 1969-ben érettségiztem.

Az egyetemi tanulmányok előtt 1 évig katonai szolgálatot töltöttem Szegeden, a 21. önálló páncéltörő tüzérosztálynál (MN 3793) és tartalékos tüzér őrmesterként szereltem le.

1975-ben védtem diplomámat, a miskolci Nehézipari Műszaki Egyetem gépészmérnöki karán. Gépgyártástechnológus, szerszámozási szakos mérnök lettem. A középiskolai szakmai élmények hatására ezután a Borsodi Szénbányáknál álltam munkába. Különböző helyeken és munkakörökben dolgoztam, 1982-től főmérnökként, egészen a vállalat 1993. év végi megszűnéséig. A mélyműveléses bányászatban mindazt a szakmaiságot, emberséget, bajtársiasságot megtapasztaltam, ami számomra fontos. Ez itt az évezredek tapasztalásaiból, egymásra utaltságából alakult ki, nagy kár, hogy ma már nyomokban sincs meg hazánkban!

1994-2004. között a Nord Holding Kft műszaki igazgatója voltam. Ekkor is a hazai mélyműveléses szénbányák műszaki és anyagellátási problémáival foglalkoztunk. A hazai bányászatban − először, és valószínűleg utoljára is – megterveztük és gyártottuk az akkumulátoros, sújtólég biztos bányászati fejlámpát (*NORDLÁMPA*), amely a legszigorúbb EU szabványokat is kielégítette. Ezekhez elektronikus töltőberendezéseket is terveztünk és gyártottunk, amelyek a korszerű NiCd akkumulátorok hosszú élettartamát garantálták. A lámpáinkat és ezek töltőit a hazai bányászaton kívül Románia, Bulgária, Törökország, Csehország, Irán is vásárolta.

2004-től saját, egyéni vállalkozásomban (RZ TERV Mérnöki Vállalkozás) tervezek, szakértek.

2008-ban nyugdíjba vonultam, korkedvezménnyel, de vállalkozásában továbbra is folytatom a mérnöki munkát. Aztán a jogszabályi változások miatt nem lettem nyugdíjas, ismételten 2013-ban, immáron másodszor is, véglegesen nyugdíjba mehettem.

Az Országos Bányászati és Kohászati Egyesület tagja vagyok, amely szakmai szervezetkén, de az évszázados bányászati-kohászati hagyományok őrzőjeként is jelentős munkát végez.

Társaimmal, 1993-ban létrehoztuk a *„Bányagépészet a Műszaki Fejlődésért Alapítvány”* –t, hogy továbbvigyük a szakma hagyományait, megoldásokat keressünk a jelenkor problémáira és a lehetőségekhez mérten támogassuk a szakma pályakezdő, fiatal mérnökeit.

Egyéb munkáim és elfoglaltságaim mellett helytörténeti, had- és repüléstörténeti anyagokat gyűjtök. Folytatom a családi anyagok gondozását, rendezését.

Már elkészült az ózdi cserkészrepülés, valamint a bánrévei sportrepülés és a repülőtér történetével foglalkozó munka is. Ezeken kívül kutatom Bánréve fellelhető történeti, írásos anyagait, melyet rövidesen rendezni tudok majd.

Mindezek mellett sikerült feldolgozni a borsodi és ózdvidéki szénbányászat eseményeit egy kronológiában, az itteni ipar- és bányavasutak történetével foglalkozó munkám is elkészült.

Hosszú évek kutatásai nyomán a közelmúltban elkészült a páncélvonataink történetét bemutató könyvem is, amely a hadtörténetünknek egy méltatlanul elhanyagolt területe.

Hiszem, hogy az elődeink munkája, tehetsége, szorgalma nélkül ma nem tartanánk itt. Sokkal előbbre lehetnénk, ha hazánkat sok súlyos megpróbáltatás nem érte volna az elmúlt évszázadokban, de amit elődeink tettek az nem kevés.

A bányászatról, vasútról, repülésről írt, és az egyéb helytörténeti eseményekkel foglalkozó könyveim egy része a Magyar Elektronikus Könyvtárban elérhető.

Név- és tárgymutató

"

"másodosztályú partizán", 111
"Ősapám", 29
"Pogányos hitvallás magyarul.", 29

”

„Bohóc”, 16
„División Española de Voluntarios”, 113
„Dongó”, 101
„Ezüst nyíl”, 88, 93
„Gamma” Műszaki Részvénytársaság, 21
„gázkar probléma”, 141
„Keresztespók”, 101
„legfőbb hadúr”., 29
„Mama kedvence”, 15
„Nimród”, 21
„Róma”, 16
„Storch”, 53
„Zrinyi”, 20

1

1. expedíciós repülőszázad, 114
1. önálló távolfelderítő osztály, 38
1. páncélos hadsereg, 49
1. repülőcsoport, 34, 36, 43, 53, 123, 145
1. Repülőcsoport, 151
1/1. „Dongó” vadászszázad, 101
1/1. távolfelderítő század, 38
1/1. vadászszázad, 38, 93, 146
1/2.„Ludas Matyi „század, 100
101/4. (Vihar) vadászrepülő század, 121
11. hadsereg, 49
15. Légi Hadsereg, 121
15M, 20
17. hadsereg, 49
1939M15, 20

2

2. magyar hadsereg, 34, 38, 44, 45, 47, 48, 50, 57, 95, 122, 143, 144, 152
2. német hadsereg, 48
2. repülődandár, 34, 132, 147
2. Repülődandár, 147
2/1. vadászszázad, 42
2/4. „Keresztespók” vadászszázad, 101
21. önálló páncéltörő tüzérosztály, 196
242. sorozatszámú, áramvonalazott gőzmozdony, 24
29 M, 22
29M, 21

3

3. román hadsereg, 48, 49
3/2. közelfelderítő század, 38
31M15, 20
36M, 21

4

4. bombázóosztály, 38
4. német páncélos hadsereg, 48
4. román hadsereg, 48, 49
40/43M, 20
40M 10,5, 20
424. típusú mozdony, 24

5

5. repülőszázad, 114
5/8 M, 21, 22

6

6. német hadsereg, 48

8

8. olasz hadsereg, 48, 50

A,Á

Abwehr, 73, 74
Aero Ever Kft, 93
aktedron, 56
Albertfalva, 90
Alekszejevka, 43
Alessio, 85
Alexejevka, 131
Amaszovkára, 38
András Sándor, 34, 123, 124, 125, 126, 132, 146, 151
antant, 11
Antony Endre, 135
Arado, 26, 27, 28, 100
Arado 79, 26
Arado Ar79, 27
Arado Flugzeugwerke, 27
Aranysas, 114
Árpád gyors-sínautóbusz, 24
Asbóth, 15
Aszód, 90
Avia B-534, 104, 105, 106, 107, 110, 111
Avia B-71, 105
Azul (Kék) légi raj, 114

B

B. Stenge Csaba, 97, 98, 147
B-534s Avia, 91
Babucs Zoltán, 52, 130
Baden-Powell, 13
Bajcsy Zsilinszky Endre, 164, 171
Bajcsy-Zsilinszky Endre, 12
Bánhidi Antal, 12, 15, 16, 129
Bánhidy Antal, 13
Bánlaki György, 129
Bánlaky György, 55, 56, 57, 58, 60, 121, 123
Bánréve, 196
bánrévei sportrepülés, 197
Bányagépészet a Műszaki Fejlődésért Alapítvány, 196
Baranyi Elek, 58, 59, 128
Barcza György, 157
Bárdossy László, 160, 176
Bartalis Kálmán, 166
Basra, 27
Básti József, 76
Bebesi Antal, 56, 119
Békássy Antal, 108
Belgium, 89
Bell, 88
Beregfy Károly, 161, 182, 183
Bernárd Mátyás, 12
Bertalan Sándor, 79
Bf-109 F4B, 143
Bf-109 F-4B, 144
Bf-109 G, 98
Bf-109F, 93
Bf-109F-4B, 43
Bf-109-G-2, 43
Bihari Sándor, 68, 70, 192
Birodalmi Biztonsági Főhivatalhoz, 73
Bisics Tibor, 13
bledi egyezmények, 85
Bodnár András, 119, 128
Bodó András, 56, 119
Bofors, 19, 22
Bofors-licenc, 20
Bombay, 26
Borsodi Szénbányák, 196
Brummer, 78
Budaörs, 26, 28, 99
Budapest, 28, 34, 90, 145
Budapesti Közlöny, 7
Buffa őrnagy, 99
Bulgária, 28
Bü-131, 36, 37, 53

C

Ca 311, 85
Ca 313, 85
Camegie, 19
Charlemagne, 114
Charlemagne SS hadosztály, 114
Churchill, 154, 155, 185
Ciano, 72
Curtiss, 88

Cs

Csatay Lajos, 156, 178, 179
Csehszlovákia, 25, 44
Csekme Béla, 108
Cserny Lajos, 71
Csicsery-Rónay István, 160
Csóri Sándor, 57
Csukás Kálmán, 31, 32, 35, 38, 57, 70, 78, 122, 123, 125, 126, 127, 132, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 192

D

Daimler, 91
Dálnoki Miklós Béla, 172, 178
Danihel, 106, 107, 110
Darvas László, 150
DB 605, 93
DB-3, 117
Debrecen, 145
Dél-Olaszország, 28
Devan, 106
Dewoitine, 88
dezertálások, 111
Diósgyőr, 20, 21
Diósgyőri Gépgyár, 21
diósgyőri MÁVAG, 12
Do 17, 112
Don, 32, 38, 44, 95, 119
DOSZAF, 17
dr. Hán László, 131
dr. Ravasz István, 68, 190
DRT, 83, 120, 141
Duce, 86
Dunai Repülőgépgyár Rt, 93

E,É

Eckhardt Tibor, 12
Egerszegi József, 131
Egerszögi József, 136
Emődi–Zsikla József, 68, 69, 191
Esparza, 113

Észak-Afrika, 28, 94, 143
Észak-Erdély, 45
Észak-Korea, 25

F

FAI, 11
Faragho Gábor, 177
Farkas György, 31, 53, 54, 56, 75, 76, 78, 79, 131
Fédération Aéronautique Internationale, 11
Fiat CR.32, 91, 94
Fiat Cr.42, 115, 116
Fiat CR.42, 91, 94, 112
Fiat CR-32, 105
Focke-Wulf Fw 58 Weihe, 93
Fojlik, 107
Fraknói Miklós, 135
Franciaország, 143
Franco, 113
Fráter Tibor, 34, 126
futómű, 77
Független Horvát Állam Légiereje, 112
Führer, 71
Fw-189, 144
FW-190, 96
FW-58, 37, 53

G

GAMMA, 12, 21
Ganz-Jendrassik, 26
Gemeinhardt Vilmos, 109, 110
Ghyczy Jenő, 167
G-LOC, 69, 191
Gnome-Rhône, 88, 139
Gnome-Rhône 14Kfrs, 88
Goebbels, 72
Gorbunov, 116
Grottaglie, 83
Grumman, 88
Gudkov, 116
Gurevics, 87, 116
Gurský, 107
Günther Korten, 146

Gy

Gy. Fekete István, 92
Gyenes László, 100
Győri Vagongyár, 93

H

Hadtörténeti Intézet Levéltára, 129
Hamilton Standard, 139
Hanák Gábor, 57
Hannovec, 106
Hanovec, 107, 110
Hármashatárhegy, 28
Harriman Averell, 186
Háry László, 92
hatótávolság, 138
Hátszegi (Hatz) Ottó, 160
Hatz Ottó, 166
Havilland Mosquito, 117
He - 46, 55
Hefty Frigyes, 12, 14
Hefty Frigyes,, 12
Heinkel He 111-H-6, 146
Heinkel–46, 131
Héja, 38, 42, 93, 99, 102, 115, 121, 128, 129, 131, 138, 143, 146
HÉJA R-2000, 77
Heppes Aladár, 150, 151
Hergott, 107, 110
Heszlényi József, 151
Hirth, 27
HM Hadtörténeti Intézet és Múzeum, 68, 190
HMNRA, 17
Hollandia, 89
Hollósi Ferenc, 121
honvedelem.hu, 190
Honvédelmi Minisztérium, 21, 22, 132, 151
Honvédkórház, 69, 191
Horthy család, 54
Horthy István, 3, 5, 7, 9, 10, 17, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 37, 38, 39, 42, 53, 54, 55, 56, 57, 59, 60, 61, 63, 64, 66, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 78, 79, 81, 93, 97, 98, 100, 102, 103, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 137, 141, 145, 146, 147, 148, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 161, 162, 185, 190, 191, 192, 193
Horthy István altábornagy, 10
Horthy István tábornok, 10
Horthy Istvánné, 76
Horthy Istvánné, Edelsheim-Gyulai Ilona, 72
Horthy Miklós, 5, 7, 13, 17, 24, 29, 71, 76, 94, 131, 151, 156, 157, 160, 178
Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap, 14, 17, 26, 53
Horthy Miklós Társaság, 119
Horthy-baleset, 146
Horthy-család, 151
Horthy-liget, 93
Horvát Repülő Légió, 112
Horváth Ferenc, 131
Horváth László, 69, 191

Horváth Sándor, 63
Horvátország, 112
Hosszú István, 12
Höttl Wilhelm, 177
Hurrican, 87, 95
Hültl Hümér, 15

I,Í

I. világháború, 11
I-15, 92
I-16, 92, 115
Il-18, 121
Il-2, 96
Il-4, 117
Iljusin, 96, 117
Iloszvkoje, 119
Ilovszkoje, 42, 43, 126, 128, 147, 150, 193
Imrédy Béla, 176
India, 26
Isotta-Franschini, 85

J

Jagow, 72
Jagow, Dietrich, 157
Jak-1, 87, 92, 94
Jak–52, 69, 71
Jakovlev, 87, 94, 116
Janky Béla, 99
Jány, 32, 122, 123
Jány Gusztáv, 32, 41, 122, 123, 124, 126, 131, 146, 151, 179
Jendrassik György, 89
Josip Broz Tito, 25
József Attila, 29
Ju-87, 95
Ju-87 D-3, 144
Ju-87D, 43
Ju-87D5, 96
Ju-88, 43, 144
Ju-88 D-1, 144
Jugoszláv Királyi Légierő, 112
Jugoszlávia, 25, 28, 44, 89, 112
Juhász István, 21
Juhász Zoltán, 21
Juhász–GAMMA lőelemképző, 21
Jurek, 106

K

Kádár Gyula, 162, 165, 166, 168, 171, 177, 179
Kalacs, 50
Kállay Miklós, 122, 152, 157, 163
Kaltenbrunner Ernst, 72, 73, 174
Karachi, 27
Kármán Tódor, 62
Kárpátalja, 91
Karsai Elek, 184
Karsai László, 184
Kasazkoje, 150
Kaszala Károly, 15, 16
Katonai Főcsoportfőnökség, 21
Katonai Iroda, 122
katonai repülés, 17
Kaukázus, 143
Kazincbarcika, 196
Kék hadosztály, 113
Kék Légió, 113
Keksz Edgár, 35
keleti fronto, 31, 111
Keresztes Béla, 36
Keresztes Fischer Ferenc, 160
Keresztes—Fischer Ferenc, 173
Kéri Kálmán, 172, 173, 178
Kertész Árpád, 110
Kijev, 145
Kintses László, 15
Kiss Ferenc, 79
Kitzinger, 73
Klimov, 117
Kocsis István, 56, 119
Kolomea, 145
Konotop, 38, 146
kormányzó helyettes, 128, 151
Korotojak, 55, 57, 59, 128
Kotran, 107
Kovács Béla, 86, 100, 115, 144
Kovács János, 56, 119
Kovarcz Emil, 183
Kronfeld, 14
Krupp, 19
Kubány, 143
Kucsera csoport, 79
Kurszk, 38, 145
Kurt Tank, 87

L

La–5, 116
LaGG-1, 92
LaGG–1, 94
LaGG–1, 116
LaGG-3, 94, 115
LaGG–3, 94
LaGG–3, 116
Lakatos Géza, 33, 167, 173, 181

Lamos Imre, 68, 190
Lampich Árpád, 15, 16
Lampich L1, 15
Lampich L2, 15
Landesz József, 56, 119
Lavocskin, 87, 116
Légierő Parancsnokság, 100, 132
Lengyel Béla, 145
Lengyelország, 17
Leningrád, 113
Letov, 91
Letov S-328, 109
Letov Š-328, 104
Li-2 Liszunov, 121
Líbia, 28
Lilienthal Társaság, 145
Lippisch, 62
Lockheed, 88
Longhi, 85, 87
Lord Hardwick, 85
Luftwaffe, 111, 112

M

M Szabó Miklós, 131
M. Szabó Miklós, 123
MAC, 11
MAeSZ, 11
MÁG, 91
Magó Károly, 68, 190
Magyar Acélárugyár, 21
Magyar Aero Club, 11
Magyar Aero Szövetség, 11
Magyar Államvasutak, 11, 24
Magyar Általános Gépgyár, 91
Magyar Honvédelmi Sportszövetség, 18
Magyar Honvédelmi Szövetség, 18
Magyar Katonai Szemle, 145
Magyar Királyi Államvasutak., 11
Magyar Királyi Honvéd Légierő, 100
Magyar Királyi Légierő, 147
Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár, 90
Magyar Optikai Művek, 21
Magyar Országos Véderő Egylet, 11
Magyar Országos Véderő Egylet Repülő Osztály, 12
Magyar Repülőgépgyár Rt, 90
Magyar Repülőszövetség, 17
Magyar Roncskutató Egyesület, 193
Magyar Szabadságharcos Szövetség, 17
Magyarország, 7, 12, 25, 89, 128, 151
Maier József, 15
Malasits Géza, 164
MALÉV, 54, 120, 121
Marcel Bloch, 88
MARE, 90
Martis, 106, 107, 110
Márványi Péter, 130
Marx József, 57
Mászáros Rafael, 135
Matthaeidesz Konrád, 119, 128, 131
MÁV, 11, 24
MÁV AERO, 11
MÁVAG, 19, 20, 21, 24, 25, 26, 27, 93, 100, 102
MÁVAG diósgyőri üzeme, 20
Maximillian von Weichs, 48
Me-210, 93, 98
Melczer Tibor, 90
Messerschmitt Bf-109, 91, 93, 94, 111
Messerschmitt Bf-109 F4B, 93, 96
Messerschmitt Bf-109 G 6,, 121
Mészáros Ferenc, 56, 119
MH 86. Szolnok Helikopter Bázis, 68, 190, 193
MH Honvédkórház, 68
Míg-1, 87, 92
MiG-1, 116
MiG-3, 115
MiG–3, 94
MiG–3, 116
MiG–3, 116
Míg-3, 94
Mikojan, 116
Miskolc, 76
Mitsubishi, 88
Mocsáry István, 36, 124
Molnár Árpád, 12
Morato, 114
MOVE, 11, 17
MOVERO, 12
mozdonykazán, 25
Mölders Werner, 120
MSrE, 15
Műegyetem, 12, 15
Műegyetemi Sportrepülő Egyesület, 15

N

Náday István, 154, 176
Nagy-Britannia, 17
Negro Aladár, 108, 109
Nehézipari Műszaki Egyetem, 196
Nemere István, 3, 5
Nemeslaki Zoltán, 37, 54, 55, 56, 57, 58, 60, 63, 65, 66, 70, 71, 81, 102, 118, 119, 120, 121, 123, 128, 129, 130, 132, 144, 190, 191, 193
német, 28, 89, 93, 143

Német János, 27, 74, 124
Németh János, 35
Németország, 11, 17, 87, 113, 145
Nemzeti Hadsereg, 29
Nemzetközi Repülő Szövetség, 11, 16
Nord Holding, 196
North American, 88
North Western Railway, 26

Ny

Nyugat-Pakisztáni Vasutak, 26

O,Ó

Obojan, 38
Oerlikon, 19
oktató, 77
olasz, 15, 28, 83, 92, 99, 102, 131
Olasz Királyi Légierő, 112
Olaszország, 17, 22, 83, 85, 87, 102, 120, 145
Ondris, 106, 107
Orbán József, 128
Orlicka, 106
Oroszország, 114, 147
Országos Bányászati és Kohászati Egyesület, 196
Országos Magyar Repülő Egyesület, 17
Ortutay, 75
Ortutay Tivadar, 31
OSZOAVIAHIM, 17
Osztrák–Magyar Légjáró Csapatok, 12

Ö,Ő

Önkéntesek Spanyol Hadosztálya, 113

P

P-35, 85, 92
P-38 L, -LO, 96
P-39 Aircobra, 95
P-47 D, 96
Padányi Jenő, 172
Pakisztán, 26
Palesztina, 28
Pálffy György, 163
Palkó László, 110
Pálóc, 107, 108, 110
Pálóczi-Horváth György, 165
Pálos Géza, 123, 124
Palotai László, 135
páncélülés, 102
Pánczél Imre, 146, 147
Pappenheim Friedrich Karl Rabe, 167
Partos András, 121
Pažicky, 107
Pelenicek, 107
Perutz, 12
Péterffy, 124, 125
Petőfi Népe, 79
Petróczy István, 12
Piaggio P.XI RC 40 / 14, 138
Piaggion–D'Ascanio, 138
Pirithy Mátyás, 70, 130, 192
Póleniček, 106
Polikarpov, 78, 92, 116
Polikarpov, I-16, 78
Pottyondy László, 71
Prahacek, 107
Punka György, 54, 68

R

Rácz Albert, 79
Radocsay László, 33
Rajniss Ferenc, 164, 183
Rata, 78
Rátz Jenő, 180
Re – 2000, 120
Re.2000 Falco, 38
Re-2000, 65, 84, 87, 92, 93, 94, 97, 99, 100, 102
Re–2000, 128
Re-2001, 102
Reggiane, 91, 92, 99, 102, 145
Reggiane Re 2000 Falco I., 91, 145
Reginald Mitchell, 87
Republic Tunderbolt, 88
repülési távolság, 138
Repülőkísérleti Intézet, 130
Rohoncfalvi, 124
Róma, 15, 16
Románia, 44, 89
Rommel, 143
Rónaföldi Zoltán, 3, 76
Rosszos, 147
Rotter Lajos, 12, 13, 15
RSHA, 73, 75
Rubik Ernő, 12, 93
Ruszkay Jenő, 161
Ruszkiczay-Rüdiger Imre, 156
RZ TERV Mérnöki Vállalkozás, 196

S

SACERO, 12
Ságvári Endre Gimnázium és Szakközépiskola, 196
Samu Béla, 88
Sára Sándor, 57

Schellenberg, 73, 74, 75
Schneider, 19
Schvoy Kálmán, 155
Seversky, 85, 92
Sheriff, 119
Simko, 107
Skoda, 19
Slodicka, 106, 107
Šlodicka, 105, 107
Sólyom, 93
Somogyi Zoltán, 68, 69, 190, 191
spanyol, 84, 104, 114
spanyol polgárháború, 86, 91, 113, 120
Spanyolország, 113, 114
Štefánik Milan Rastislav, 104
Storch, 53, 56
Sulik, 105, 107
Svecov, 116
Svédország, 22, 145
Svento, 107, 110
Svetlik, 107
Sydney Camm, 87

Sz

Szabó Gyula, 60
Szabó István, 36, 55, 57, 58, 60, 123
Szabó László, 31, 32, 33, 54, 60, 75, 83, 119, 120, 125
Szabó Mátyás, 31, 36, 58, 79, 83, 118, 119, 121, 123, 132, 151
Szabó Mihály, 79
Szabó Péter, 35
Szalántzy Ernő, 64
Szálasi Ferenc, 161, 163, 164, 169, 182, 183, 184
Szalatnyai, 107
Számvéber Norbert, 35
szárny, 77
Szecsei Gábor, 121
Szeged, 92, 196
Szeljavnoje, 147
Szent-Györgyi Albert, 157
Szent–Györgyi Albert, 73
Szentgyörgyi Dezső, 57, 146
Szentiványi János, 130
Szilaj Varga Gyula, 56, 130
Szíria, 28
Szlaszovajára, 38
szlovák, 25, 91, 104, 111
Szlovákia, 25, 111
Szobráncy Sándor, 108
Szobránczy Negró Aladár, 108
Szoják Sándor, 108
Szolnok, 101, 132, 151
Szolomikovszkije Dvori, 38
Szombathelyi Ferenc, 30, 42, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 165, 169, 170, 172, 173, 180
szovjet, 25, 32, 91, 92, 94, 112, 113, 115
Szovjetunió, 17, 25, 84, 87, 89, 92, 94, 100, 111, 114
Szpinszkij, 146
Sztálingrád, 44, 48, 50, 143
Sztarij Oszkol, 38
Sztarij Oszkol „Nyugat”, 39
Sztarij-Oszkol, 145, 147
Sztorozsevoje, 55
Szvoboda, 147

T

T–28, 69, 71, 191, 193
Tacsikawa, 19
Tanácsköztársaság, 29
Taranto, 83
Tasnádi László, 12
Technikai Kísérleti Intézet, 22
Teleki Pál, 7
Thorotzkai Péter, 15
Tiso, 111
Tito, 25
Tobak Tibor, 71
Tost Gyula, 39
Tóth Elemér, 96
Tóth János, 56, 119, 128
Tömösi Jenő, 165
Törökország, 28
Trenker Alfred, 174
Trianon, 89
Trojan, 69, 191
Trón Zoltán, 35, 67
Tunisz, 28
Turán 40, 21

Ty

Tyihaja Szoszna, 128
Typhon, 96

U,Ú

UFAG, 90
Ujszászy István, 168, 171, 179
Ullein-Reviczky Antal, 160, 165
Ungarische Flugzeugfabrik AG, 90
Ungvár, 105, 106, 107, 108, 109, 135
USA, 19, 84, 88, 89, 90, 95
USAAF, 98

V

Varga László, 89
Varsói Szerződés, 94
Vatutyin, 49
Veesenmayer, 183, 184
Velence, 28
Veress Lajos, 146
Vickers-Amstrong, 19
Vinnyica, 43
Vitézi Rend, 7
Vitézi Szék, 7
vitorlázórepülés, 11, 17
Volkor, 113
Vörös Géza, 158
Vörös János, 41, 158, 185
Vörösmarty Mihály, 29
Vzad, 113

W

Wagner, 106, 107, 134
Wágner, 133
Wagner Károly, 24, 59, 67, 68, 128, 129, 133, 134
Walter Blume, 27
Weesenmayer Edmund, 153
Weiss Manfréd, 24, 88, 139
Weiss-Manfréd Rt, 93
Werner Mölders, 120
Werth Henrik, 170
Wilhelm List, 48
Willi Messerschmitt, 87
Winkelmann, 184
Witmann Viktor, 90
WM, 88, 93
WM 17, 93
WM 18, 93
WM 20, 93
WM 21, 93
WM 23, 93
WM-14K motor, 139

Z

Zachar, 106, 107
Zalán futása, 29
Zetényi- Csukás Ferenc, 150
Zuna Edgár, 66, 68, 124