

SZABÓ MIKLÓS

AZ 1. REPÜLŐCSOPORT HARCAI 1942-BEN A MAGYAR FORRÁSOK TÜKRÉBEN

A szovjet—német arcvonalon dúló küzdelem csak rövid pihenést engedélyezett a Magyar Királyi Honvéd Légierő harcképes alegységeinek.

A szovjet fegyveres erők 1941 december elején megindított moszkvai ellen-támadása sikeresen bontakozott ki, s ennek eredményeként a Wehrmacht elszenvedte első vereségét. A kialakult helyzetben a német hadvezetés nem nélkülözhetette szövetségesei maximális erőfeszítéseit sem. Így született meg a döntés — némi huzavona után — a 2. hadsereg hadművelési területre küldéséről.

Igaz, a Keitel vezértábornaggyal folytatott tárgyalásokon nem esett szó repülőkötelékek alkalmazásáról, a magyar seregestnek alárendeltek egy repülőcsoportot is. Ennek biztosítása azonban nem kis gondot okozott az illetékeseknek, hiszen történetének egyik legkritikusabb időszakát élte a Magyar Királyi Honvéd Légierő. A „kivonuló” — azaz az effektív harci — ezred állományába ugyanis ekkor mindössze 1—1 távolfelderítő és kiértékelő, 2—2 közelfelderítő és vadász-, 1 bombázó-, valamint 3 ejtőernyős és 1 ejtőernyős szállítószázad tartozott.¹

A 2. hadseregnek alárendelt 1. repülőcsoport-parancsnokság 1942 április elején alakult meg Budapesten (Parancsnok: András Sándor rep. vk. alezredes, vezérkari főnök: Németh János rep. vk. alezredes), amely ezt követően mozgósította a repülőcsoport-közvetleneket, illetve az alárendelt repülőszázadokat.²

A 2. hadsereg első szállítmányai 1942. április 11-én indultak útba, majd néhány nap múlva bevagonírozták az 1. repülőcsoport-közvetlen alakulatokat (1. repülő hírszázad, 1. repülő árkász század, 1. repülő szeroszlop) is. Ez utóbbiak feladata volt az 1. repülőcsoport törzsszállásának előkészítése, a műszaki szolgálat megszervezése és a híradás biztosítása. Az ezeket a kötelékeket szállító 1 és $\frac{3}{4}$ -nyi 110 tengelyes szerelvénnyel április 24-ig kirakodott a hadművelési területen, május 5-ig pedig már három szerelvénnyel érkezett meg a repülőcsoporttól.³

Időközben — április 13-án — mozgósították a Magyar Légiforgalmi RT. (MALÉRT) pilótáit (Berényi Attila, Gách György, Kovács Lóránd, Oszlányi Zoltán tartalékos főhadnagyokat), valamint 6 Junkers „Ju—52” repülőgépét. Ezzel megkezdődtek a 2. magyar hadsereg érdekében folyó légi szállítások, bár a rendszeres járat csak 1942 júliusban indult meg Budapest—Ungvár—Lemberg

¹ Hadtörténelmi Levéltár, Honvédelmi Minisztérium Elnöki (a továbbiakban — HL HM Eln.) I.a. 1941/41000.

² Németh János: A m. kir. 1. repülőcsoport hadművelési naplója (1942. VI. 22—VIII. 24.) (Hitelesített másolata a szerző birtokában.)

³ HL Vezérkarfőnökség (Vkf) Eln. 1. Napi helyzetjelentések (a továbbiakban — NHJ) 1942/IV. 24., V. 5.

(Lvov)—Kijev—Kurszk vonalon. Az így megalakult szállítórepülő század parancsnokává hivatásos tisztet: Szervánszky Gábor századost nevezték ki.⁴

1942. április 11-e és július 27-e között — a magyar hadtörténelem eddigi legnagyobb vasúti szállítása eredményeként — a 2. hadsereg alakulatai 822 száz-tíz tengelyes szerelvényvel teljes egészében kikerkeztek a hadművelési területre.⁵

E szállítmányokkal a repülőcsoport újabb kötelékei érkeztek ki Ukrajnába. Május 27-én befutott Kijevbe a — technikai, műszaki kiszolgálást ellátó — IV/2. repülő üzemi század egy szakasza, a többi része pedig Kolomija és Vinnyica repülőtereire települt. Május 30-ára kirakodott az 1. vadászipülő-osztálytörzs, az 1/1. vadászipülő-század légvédelmi gépágyús félszakasza, a 216. honi légvédelmi gépágyús szakasz, a repülőcsoport vonatparancsnokság és egy repülő tábori munkásszázad, valamint a 2. repülő üzemi szállítószázad.⁶

A galántai kiléptető állomáson a következő repülőkötelékek hagyták el az országot:⁷

1942. V. 31.:

— 1. távolfelderítő osztályparancsnokság	}	légvédelmi gépágyús félszakasz
— 1/1. távolfelderítő repülőszázad		
— 5/2. vadászipülő-század		
— 1. repülő ellátóoszlop		

VI. 1.:

— 2/1. vadászipülő-század	}	légvédelmi gépágyús félszakasz
— 3/1. közelfelderítő század		
— 1. repülő vonat		
— 1. repülő gépkocsi szerelőszlop		

VI. 3.:

— 5/2. vadászipülő-század légvédelmi gépágyús félszakasza

VI. 4.:

— 3/2. közelfelderítő üzemi század
— 3/2. közelfelderítő század légvédelmi gépágyús félszakasza

VI. 5.:

— 4. bombázórepülő-osztálytörzs
— 4. bombázórepülő üzemi század
— 4. bombázórepülő-század légvédelmi gépágyús félszakasza.

1942. június 1-én Jány Gusztáv vezérezredes, a 2. magyar hadsereg parancsnoka átvette az arcvonalszakasz-parancsnokságot.⁸ E seregtest a német „B” hadseregcsoporton belül létrehozott ún. „Weichs” csoport állományába került a 2. német hadsereggel, valamint a 4. páncélos hadsereggel együtt. Ennek a hadművelési csoportosításnak kellett a későbbiekben végrehajtania a „Blau”-hadműveletet azzal a céllal, hogy egyrészt a Kurszktól északkeletre eső körzetből Voronyezs, másrészt Volcsanszk körzetéből Osztrogozszk irányában mért csapásokkal verje szét a voronyezsi irányban szétbontakozott szovjet erőket, majd

4 Gaál Gyula: Szárnyas szállítók. *Magyar Szárnyak*, (Canada) 1984/10. sz. 4. o. és Bánhidai Antal közlése.

5 Dr. Csima János: Adalékok a Horthy-hadsereg szervezetének és háborús tevékenységének tanulmányozásához (1938–1945) HM Központi Irattár kiadása, 1961. 162. o.

6 HL Vkf Elm. 1. NHJ 1942/V. 23., 29–30.

7 Uo. V. 31–VI. 5.

8 Uo. VI. 1.

ezt követően jusson ki a Voronyezs és Novaja Kalitva közötti terepszakaszon a Donhoz, s foglaljon hídfőállást annak bal partján.

Az e hadműveletre való megfelelő felkészülést azonban akadályozta, hogy sem a 2. magyar hadsereg, sem annak repülőcsoportja nem érkezett ki időre a hadművelleti területre. A hadsereg hadművelési osztálya ugyanis arra számított, hogy a légi rész június 10-ére beérkezik⁹, de ez több hetes késést szenvedett. Még ennél is nagyobb gondot okozott a későbbiekben, hogy a repülőcsoport tervezett és valóságos hadrendje több vonatkozásban jelentős eltérést mutatott:¹⁰

Kötelék	Tervezett		Tényleges	
	Század	Repülőgép	Század	Repülőgép
Távolfelderítő	2	6 „He—111P” 3 „Do—17” 3 „Ju—88”	1	4 „He—111P”
Közelfelderítő	1	12 „He—46”	1	12 „He—46”
Vadászrepülő	2	24 „Héja”	2	22 „Héja” 4 „Bü—131”
Bombázórepülő	2	24 „Ca—135”	1	14 „Ca—135” 3 „Bü—131” 1 „FW—58”
Szállítórepülő	1	3 „Ju—83” 3 „Ca—101”	1	3 „Ju—86” 3 „Ca—101”
Futárrepülő	1	2 „FW—58” 3 „Bü—131” 2 „Ar—96” 3 „Fi—156”	1	2 „FW—58”

Az 1. önálló távolfelderítő osztály légi része — a feltétlen németbarátságáról hírhedt — Kecs Edgár rep. alezredes parancsnoksága alatt 1942. június 12-én indult útba Konotop repülőterére, majd 15-én a Kurszktól délre, mintegy 30 km-re levő Amaszovkára települt át. Innen kezdte meg kb. június 20-ától Scsigri, Kasztornoje, Osztrogozsszk, Volokonovka térségének felderítését, fényképezését.¹¹

Június közepére elkészült a törzsszállás a Kurszktól délre, a Harkovba vezető műút mellett Szolomikovszkije Dvorinál levő erdőparcellában, így 21-én az 1. repülőcsoport-parancsnokság kitelepült és megkezdte tevékenységét.

A kecskeméti 3/2. közelfelderítő század Trón Zoltán rep. százados parancsnoksága alatt 12 Heinkel „He—46” repülőgéppel június 18-án indult útba és 22-én érkezett Amaszovkára, ahol a távolfelderítő osztály alárendeltségébe lépett.¹²

A vadászrepülő-századok június 19-ére tervezett kitelepülése is késett, mivel a „Héja gépek műszaki átalakításaiban bizonyos eltolódás állott elő.”¹³

Június 23-án Mocsáry István rep. őrnagynak, a 4. bombázórepülő-osztály parancsnokának vezetésével 8 Caproni „Ca—135 bis” bombázó és 3 Bücker „Bü-

9 Uo. 1942/330/2. HDS. I.a. 42. VI. 1.

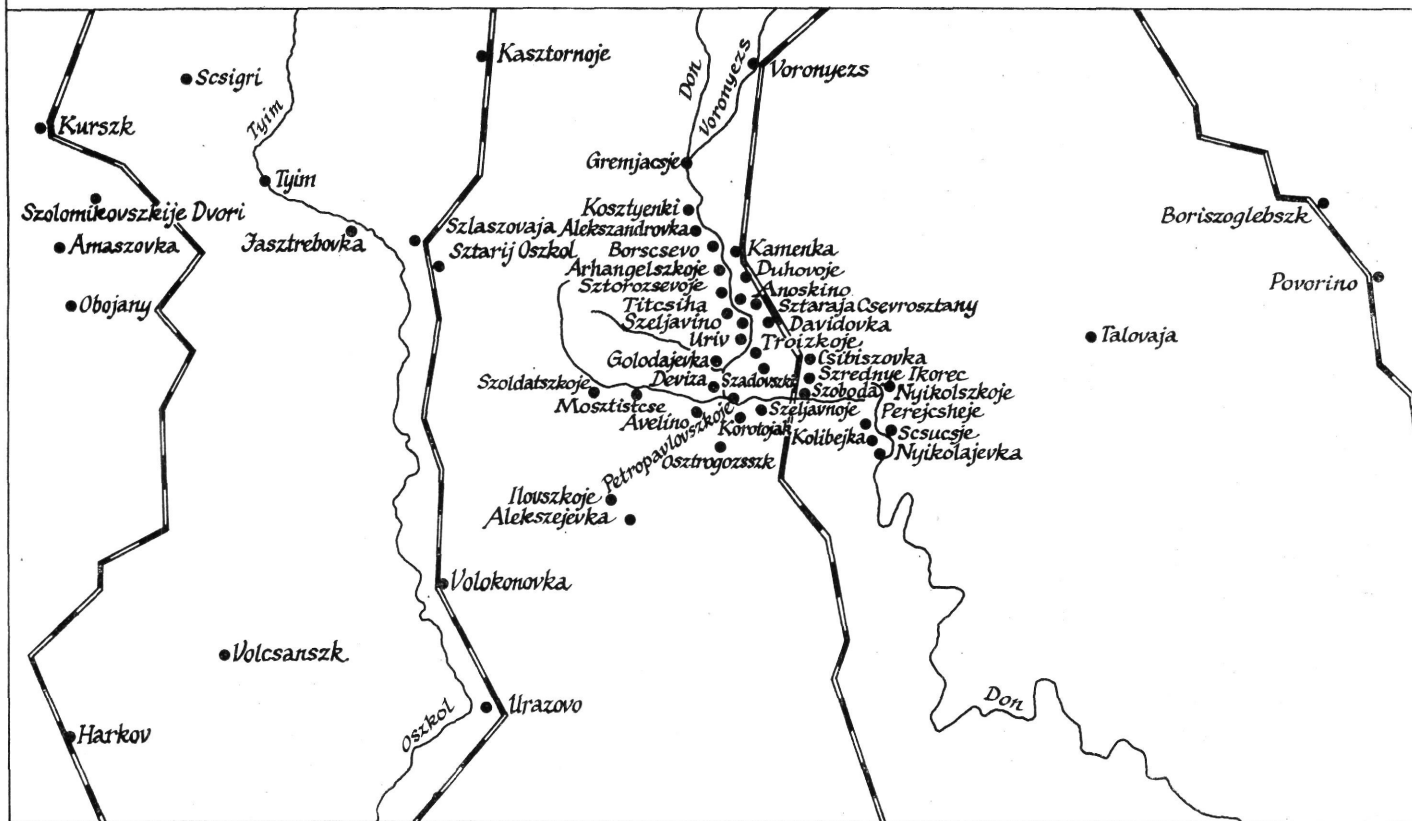
10 Németh: i. m. 1—2. sz. mell.

11 Péterdi A. János: A volt m. kir. 1. honvéd önálló távolfelderítő repülőosztály vázlatos története. *Magyar Szárnyak*, (Canada), 1978/7. sz. 64. o.

12 Gaál Gyula: Vadászidény Uriv felett. *Magyar Szárnyak*, (Canada), 1982/11. sz. 51. o.; Németh: i. m. VI. 22—23.

13 HL 2. HDS. I.a. 1942/662.

AZ 1. REPÜLŐCSOPORT (2. REP. DD.) TEVÉKENYSÉGI KÖRZETE (1942)



131" repülőgép indult Debrecenből, s 24-én — egy Caproni kivételével — megérkezett Konotopra.¹⁴

Június 24-ére a szállítórepülő-század is megérkezett — két Bücker kivételével — Platthy Árpád rep. százados parancsnoksága alatt, a távfelderítő osztály repülőterére.¹⁵

A repülőcsoport kettős alárendeltségben tevékenykedett: részben a 2. magyar hadseregében, részben Richthofen vezérezredes VIII. repülőhadtestében. A jobb együttműködés érdekében június 26-ától az 1. repülőcsoport egy-egy repülő-összekötő csoportot küldött ki a VII. német hadtesthez, valamint annak 16. motorizált hadosztályához Somorjai József rep. százados és Pálos Géza rep. főhadnagy parancsnoksága alatt.¹⁶

A „Weichs” csoport — alárendeltségében a 2. magyar hadsereg kijelölt kötelékeivel — 1942. június 28-án indította meg támadását a Don irányában, s kezdeti sikereket ért el két szovjet hadsereg csatlakozásán kieroszakolt áttöréssel.

A hadművelet első napján több bevetést hajtottak végre a távol- és közelfelderítő repülőgépek, melyek jelentéseit — június 26-tól — a 2. német hadseregparsncsnokság repülő anyagi tisztjének is azonnal továbbítani kellett.¹⁷

Június 29-én Hollós János rep. századosnak, az 1/1. távfelderítő századparancsnokának vezetése alatt harcoló hajózószemélyzet megszerezte első légi győzelmét, majd nem kis szerencsével — az oldalkormány szétlőtt rudazata ellenére — visszatért repülőterére.¹⁸

A 4/1. bombázórepülő-század 4 Capronija Mocsáry őrnagy parancsnoksága alatt 4 óra 40 perckor 4,1 tonna bombát dobott Kuskinó falura, majd a 2. raj 3 gépe (a kötelék 4 gépének ugyanis közvetlenül astart után olajfolyás miatt vissza kellett fordulnia) a késő délelőtti órákban mért csapást a Tyimtől dél-nyugatra levő szovjet védőállásokra, illetve tartalékokra, mivel ezek akadályozták a 9. könnyű hadosztály jobb szárnyának térnyerését.¹⁹

Emellett mind több irányú igényt támasztottak a repülőkkel szemben. A 2. magyar hadsereg hadműveleti naplójának²⁰ tanulsága szerint e napon a hadseregtörzs az Oszkol folyó völgyében előrenyomuló 16. német motorizált hadosztály számára követelt folyamatos légi támogatást. Alig 35 perc múlva a 7. könnyű hadosztály kért bombatámadást páncélosok ellen. András rep. vk. alvezéredes német zuhanóbombázók igénylését javasolta, mert a magyar vízszintes (horizontális) bombázók szórása nagy. Ezt a VIII. német repülőhadtest visszautasította, mivel neki az északon bekanyarodó 4. páncélos hadsereg tevékenységét kellett támogatnia. Ennek ellenére a III. hadtest parancsnoka újabb bombatámadást kért, amit a 4/1. bombázószázad 2. raja teljesített is.

A 16. német motorizált hadosztály lőszerutánpótlásában szintén nagy feladat hárult június 29-én a repülő szeroszlop és a szállítószázad 3 Caproni „Ca—101”, illetve 3 Junkers „Ju—86” típusú gépeire, amelyek közvetlenül az arcvonal mögött leszállva 9 tonna páncéltörő gránátot juttattak el a harcolókhoz. Ennek során azonban az egyik „Ca—101” és „Ju—86” eltévedt, majd kényszerleszállt és megsérült, egy másik „Ju—86”-t pedig a németek lőtték össze, aminek következtében a személyzet egyik tagja könnyebben megsebesült.²¹

14 Mocsáry István magánnaplója (Hitelesített másolata a szerző birtokában) 1942. VI. 22—24.

15 Németh: i. m. VI. 24.

16 Uo. VI. 22., 25.

17 Uo. VI. 26.

18 Uo. VI. 29.

19 Mocsáry: i. m. VI. 30.

20 HL 2. HDS. I.a. Naplómelléklet 1942/90.

21 Németh: i. m. VI. 30.

Természetesen a szovjet légi kötelékek is igyekeztek bénítani — többek között — a magyar repülők tevékenységét. Ezt részben nappali vadászjárőrözéssel, részben éjszakai bombatámadásokkal oldották meg. Ez utóbbiban általában a partizánok segítették őket, akik a bombázandó terület közelében fellőtt rakétákkal jelölték meg a célt saját repülőik részére.²²

Egyelőre azonban e támadásoknál nagyobb gondot okozott a repülőcsoport vezetőinek alegységeik mind több irányú alárendelése. Így pl. június 30-ával mind a 4. bombázóosztályt, mind a 3/2. közelfelderítő századot — a repülőcsoporton keresztül — a VIII. német repülőhadtest hadművelleti alárendeltségébe vonták.²³

Június 30-ára a 2. magyar hadsereg balszomszédja: a 4. páncélos hadsereg, valamint jobb szomszédja: a 6. német hadsereg eredményesen nyomult előre azzal a céllal, hogy a Sztarij Oszkol térségében létrehozott bekerítéssel megakadályozza a 40. szovjet hadsereg visszavonulását. A 2. magyar hadsereggel való minél jobb együttműködés biztosítása érdekében július 1-én az „első derengésben indulva” a távolfelderítőknek folyamatosan tájékoztatniuk kellett a III. magyar és a VII. német hadtestek parancsnokságait a 6. hadsereg térnyszeréről, illetve a bekerített erőkről. Emellett meg kellett állapítani, milyen elengedhetetlen kötelékek tartózkodnak a Sztarij Oszkoltól keletre levő 4 nagy erődben.²⁴

Ugyancsak július 1-én több feladatot kapott a bombázószázad is. Egy 3 gépes raj Ghyczy Tihamér főhadnagy, elsőtiszt parancsnoksága alatt a hajnali órákban 3,6 tonnás bombacsapást mért a Tyimtől délnyugatra levő 267,7 magassági pontot megszállva tartó szovjet erőkre. Délután a repülőcsoport vezérkari főnökének részvételével 4 bombázó 4,8 t — egyenként tizenkét db 100 kg-os bombával — támadást indított a Jasztrebovka—Alekszejevka műúton visszavonuló harckocsi- és gépkocsioszlopok ellen. Az esti órákban újabb 3 Caproni támadta az előrenyomulást akadályozó ellenséges tartalékokat.²⁵

Július 2-án a távolfelderítőknek az előző naphoz hasonló feladatokat kellett végrehajtaniuk, s jelenteniük, „de sokkal gyorsabban”, mint 1-én. A közelfelderítő századnak — az e térség egyik legjobban kiépített támpontja, Tyim városáért folyó küzdelem sikeres befejezése érdekében — a város körül létrehozott harckocsiárkok jellemzőit, valamint az ellenséges és saját csapatok tevékenységét, tartózkodási helyét kellett nagyon pontosan megállapítani. A helyzetet még tovább bonyolította, hogy az esti órákban a város északi részébe betört erőket a szovjet csapatok az éjszaka folyamán kiszorították. Ezért német bombázórepülő-bevetést kértek, de ezt már 9 óra 13 perckor le kellett tiltani, mert ismét tért nyertek a magyar csapatok.²⁶

Az 1. repülőcsoport fokozott hadrafoghatósága szempontjából jelentős esemény volt, hogy 1942. július 2-án Csukás Kálmán rep. vk. őrnagynak, a szonoki 1. vadászrepülő-osztály parancsnokának vezetésével Konotop repülőterére érkezett az 1/1. vadászszázad 9 „Héja” típusú repülőgépe. Bár 12-vel indultak el, 1 a kolomijai repülőtéren leszálláskor „átvágódott”, 2 pedig Kijevben maradt, kisebb javításra szorult.²⁷ Ennek a vadászrepülő századnak a hadművelleti területre történő kitelepülését különösen nagy érdeklődéssel követte a magyar társadalom, hiszen ennek kötelékében teljesített szolgálatot Horthy István tartalékos repülő főhadnagy, a kormányzó idősebb fia.

²² Mocsáry: i. m. VI. 25.

²³ Uo. VI. 30., valamint Járomy Árpád: Csatarepülők. Bp., 1943. 199. o.

²⁴ HL 2. HDS. Naplómelléklet 1942/88.

²⁵ Mocsáry: i. m. VII. 1.

²⁶ HL 2. HDS. I.a. Naplómelléklet 1942/95/a., 97/a., 98.

²⁷ Németh: i. m. VII. 2.

A „magas állású beosztott” megérkezése az első pillanatban gondot okozott, de hamarosan megoldódott a probléma. András rep. vk. alezredes javaslatával („egy raj saját terület feletti biztosítási feladatokra lenne beállítva és ennek ő [Horthy főhadnagy — Sz. M.] lenne a parancsnoka”) szemben vezérkari főnöke annak a véleményének adott hangot, hogy „ez feltűnő volna és az önértetét sértené. Ehelyett: intézkedéseink a vadászokkal maradnak, mintha ő nem volna ott, a kapott feladat keretében aztán a vadászosztály parancsnoka és Szabó vezérőrnagy (a harctéren Horthy István szárnysegéde — Sz. M.) döntik el, hogy a Kormányzóhelyettesnek milyen feladatot lehet adni.”²⁸ Lényegében ez a józan elképzelés vált gyakorlattá a későbbiekben is.

Július 2-án a távolfelderítők elveszítették az „F—701” jelű Heinkel „He—111” gépüket és személyzetét.²⁹

Ebben a körzetben különben is nehéz volt tevékenykedni, mert a voronyezsboriszoglebszki szovjet légvédelmi körzeten belül kiemelt feladat volt Voronyezs és a hozzá tartozó kb. 150 ezer km²-nyi területen levő nagy vasúti csomópontok és vasútvonalak biztosítása. Ezt a feladatot a 3. és 4. légvédelmi, valamint a 101. légvédelmi vadászrepülő-hadosztály látta el 50 vadászrepülőgéppel, 300 légvédelmi löveggel, 3 páncélvonattal, 150 légvédelmi géppuskával és közel 80 légvédelmi fényszóróval.³⁰ A harci tapasztalatok alapján Voronyezs légtérét két szektorra osztva oltalmazták, a vasútvonalak védelmét pedig a közös zóna- és objektumvédelem rendszerében oldották meg.

Még ennél is nagyobb gondot okozott azonban a magyar repülőknél a szovjet pilóták mind nagyobb fokú gyakorlata, eredményessége. Az e harcokban részt vett pilóta is kénytelen volt elismerni: „Átkozottul jól működik a légvédelmük, vadászaik is igen éberek. Minden ravaszságunkat elő kell vennünk, hogy őket kijátszva, feladatunkat végrehajthassuk... néha sikerül a csel, néha nem.”³¹

Ezen a napon még egy veszteség érte a távolfelderítőket: a Tyim térségébe lőszert, s onnan sebesülteket szállító egyik Junkers „Ju—86” szállítógépek motorjai a visszaúton leálltak, s egy mocsaras területen végrehajtott kényszerleszállás következtében kigyulladt. A 4 hajózó és 9 sebesült életben maradt, a 10. vizsont bentégett.³²

Július 2-a fordulatot hozott az ebben a térségben folytatott küzdelemben. A 9. könnyű hadosztály ugyanis — bár jelentős: 20%-os veszteség árán — elfoglalta Tyimet.³³ Ezzel párhuzamosan a szovjet csapatok aktív védelmi tevékenysége ellenére is sikerült e nap végére Hoth vezérezredes 4. német páncéloshadserégének 60—80 km mélységig előretörni és elérni a Kasztornoje—Sztarij Oszkol vasútvonalat. Ezzel létrejöttek a 40. szovjet hadsereg szívósan védekező hadosztályai északról történő bekerítésének feltételei. Az e német páncélos seregettestel szorosan együttműködő 6. tábori hadsereg, áttörve a 21. és 28. hadseregek védelmét, ugyancsak mintegy 80 km-es előrenyomulás után, kijutott Sztarij Oszkol és Volkonovka körzetébe. Ezzel délről bezárult a gyűrű a 40. és a 21. szovjet hadsereg egy része körül, s hézag keletkezett a Brjanszki és a Délnyugati Front csatlakozásán.³⁴ Így megnyílt az út a támadók előtt a voronyezsi irányban.

Az 1. repülőcsoport harci lehetőségeit javította, hogy július 3-án a kora dél-

28 Uo. VII. 3.

29 Péterdi: i. m. 65. o.

30 A második világháború története 1939—1945. Budapest, 1978. V. k. 179—180. o.

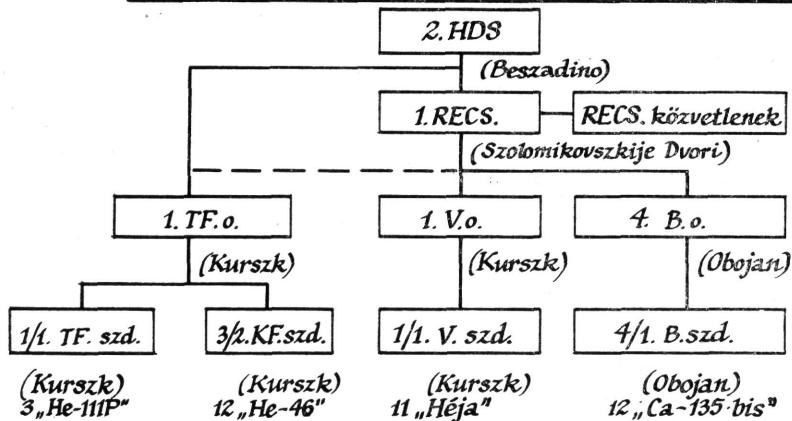
31 Péterdi: i. m. 65. o.

32 Uo., valamint Csanádi Norbert—Nagyváradai Sándor—Winkler László: A magyar repülés története. Budapest, 1977. 235. o.

33 Fűzi Imre: A 2. magyar hadsereg felvonulása és megsemmisülése a Donnánál. Honvédelem, 1983/1. sz. 113. o.

34 A második világháború... i. m. 216. o.

Az 1. repülőcsoport helyzete 1942. VII. 3-án 20 órakor



Felmagyarázat :

	szd.- század
RECS - repülőcsoport	B. - bombázó
TF. - távfelderítő	o. - osztály
KF. - közeftelderítő	— közvetlenül alárendelve
V. - vadász	— anyagiilag utalva

utáni órákban megérkezett a Kurszk közelében levő hadi repülőtérré Csukás vk. őrnagy 11 „Héja”-val. Leszállás közben 1 repülőgépnem jött ki az egyik futóműve, aminek következtében átvágódott, így csak 10 hadrafogható géppel rendelkezett — egyelőre — az 1/1. vadászszázad.³⁵

E napon a bombázó század is kiegészült: 4 Caproni „Ca—135 bis” repülőgép érkezett Debrecenből, az ötödiknek (B—557) röviddel a start után vissza kellett fordulnia, de Rahónál égve lezuhant és 4 fős személyzete repülőhalált halt. Alkítólág az egyik szárnya felrobbant.³⁶

Ezekkel a kitelepülésekkel az 1. repülőcsoport hadrendje — fő vonalaiban — kialakult. (L. a fenti táblázatot!)

Július 5-én a kora hajnali órákban a 4/1. bombázórepülő-század 7 Caproni „Ca—135 bis”-e a VIII. német repülőhadtest bombázóival és vadászaival együttműködésben bombázta Voronyeszt. A repülőcsoport-parancsnokság — tekintettel a várhatóan erős szovjet légvédelmi tevékenységre — hangsúlyozottan 1 csapás végrehajtását engedélyezte.³⁷ Még a célterület elérése előtt azonban az osztályparancsnok gépe és még 1 Caproni kénytelen volt visszafordulni motorhiba miatt. Mocsáry őrnagy 1 motorral visszaérkezett repülőterére, míg a másik gépnek a bal motorját egy légvédelmi lövedék lerobbantotta, így kényszerleszállást kellett végrehajtania, ami sikerült. Azonban nem ez utóbbi ok volt a tipikus hibaforrás, így jogosan jegyezte meg a repülőcsoport vezérkari főnöke: „Sok a baj a Ca—135-ösökkel.”³⁸ Ezt támasztja alá a bombázókötelék elstítisztjének az az összefoglaló megállapítása, hogy „Századunk az ekkor jócs-

³⁵ Németh: i. m. VII. 3.

³⁶ Mocsáry: i. m. VII. 3., 7. és 21.

³⁷ Uo. VII. 5.

³⁸ Németh: i. m. VII. 5.

kán elavult Ca—135-ös gépekkel volt felszerelve... Félesztendei harctéri műszaki mérlegünk jellemző adatai voltak..., hogy 9 alkalommal lerobbant egy-egy hengerfej és megúnván eddigi dicsőséges működését, 3 alkalommal elrepiült egy-egy légszavár.”³⁹

A magyar vadászok e napon tájékozódó repülést végeztek oly módon, hogy eközben a közelfelderítők tevékenységi körzetében — az Oszkol és Don között — láttak el légtérbiztosítást.

A délután folyamán a németek ismételen ki akarták erőszakolni a magyar bombázók és vadászok bevetését, ezt azonban András rep. vk. alezredes a bomba- és lőszerhiányra való hivatkozással elutasította.⁴⁰

Július 6-án a bombázószázad 6 gépe 8 „Héja” oltalmazása mellett 250 kg-os bombákkal pusztította Voronyezs északi pályaudvarát.⁴¹

E napon döntés született arról, hogy a vadászosztály és a 3/2. közelfelderítő század visszamaradt két raja áttelepül Szlaszovaja repülőterére. Ez egyben azt is jelentette, hogy „a közelfelderítő repülőszázad kivált az osztály kötelékéből és hadseregközvetlen intézkedési egységgé vált.”⁴²

Július 7-e lényegesen csendesebb nap volt, ekkor a teljes vadászosztály csak tájékozódó repülést végzett, a bombázóosztály pedig egyáltalán nem került bevetésre. Így ez utóbbi nyugodtabb körülmények között tudta az 5 üzemképtelen — 13-ból! — Caproniját javíttatni.⁴³

Erre annál is nagyobb szükség volt, mert másnap két bevetési parancsot kaptak. Az elsőt a délelőtt folyamán a németekkel közösen kellett volna végrehajtani, de téves navigálás miatt a 7 Caproni Davidovka vasútállomására dobta a 28 db 250 kg-os bombát.

A második bevetésre a késő délutáni órákban került sor 6 bombázó és 6 vadász részvételével a repülőcsoport vezérkari főnökének személyes irányítása mellett a már rombolt urivi híd, s annak közelében átkelést végző szovjet csapatok ellen.⁴⁴

Július 10-én a bombázószázad két bevetésben vett részt. Először a délelőtt folyamán 3 Caproni (a másik 2 már el sem startolt műszaki hiba miatt) támadta az urivi hidat és hídfőket. A másik támadást a déli órákban a kijelölt 5-ből ismét csak 3 tudta végrehajtani Talovaja vasútállomása ellen, amelyen keresztül jelentős nyugati irányú — a magyar erőket veszélyeztető — forgalom zajlott. Az erős légvédelmi tűz következtében mindhárom repülőgép 2—6 találatos könnyebb sérülést szenvedett. Így másnapra csak 4 repülőgép állt rendelkezésre. Mindezek alapján a bombázóosztály parancsnoka 48 órás bevetési szünetet kért, mert „átlagosan a starthoz állított gépek 50 százaléka tud csak a levegőbe emelkedni.”⁴⁵

Az 1942. július 10-i dátum azért is lényeges a 2. magyar hadsereg tevékenységében, mert ezzel lezárult egy fontos szakasz. Ekkorra a „Weichs” csoport teljesítette — legalábbis területileg — közelebbi feladatát: kijutott a Donhoz. Ugyancsak erre az időpontra a magyar seregtest második és harmadik szállítási lépcsője is kiérkezett ebbe a térségbe. Azonban ezek is nagyon súlyos helyzetben voltak, mert „ugyan nem szenvedtek 15—20⁰/₀-os veszteségeket, mint a III. hadtest, de mintegy 1000 km-es gyalogmenetben agyonhajszolva érkeztek meg alkalmazási körletükbe.”⁴⁶ E nappal tehát befejeződött a Donhoz való elő-

39 *Ghyecy Tihamér* visszaemlékezése. *Magyar Szárnyak*, (Canada) 1978/7. sz. 50. o.

40 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/122.

41 *Mocsáry*: i. m. VII. 6.

42 *Németh*: i. m. VII. 6.

43 *Mocsáry*: i. m. VII. 7.

44 Uo. VII. 8., valamint *Németh*: i. m. VII. 8.

45 *Mocsáry*: i. m. VII. 10.

46 *Füzi*: i. m. 113. o.

nyomulás, s kezdetét vette a 2. magyar hadsereg tevékenységének újabb, s minden eddigénél súlyosabb periódusa: a hídfőharcok, illetve a doni védelem időszakára.

A szovjet Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállása 1942. július 7-én a Brjanszki Front egy részéből Golikov altábornagy parancsnoksága alatt alakította a Voronyezsi Frontot, s azt a feladatot állította a seregtest elé, hogy „bármilyen áron is tisztítsa meg az ellenségtől a Don folyó keleti partját, és szilárdan rendezkedjen be védelemre a parton a front teljes sávjában.”⁴⁷

Az e térségben levő magyar erők szintén azt a feladatot kapták, hogy számolják fel a szovjet csapatok kezén levő hídfőket.

Ezek a feladatok szabták meg az elkövetkező hetek eseményeit.

Július 11—12-én a bombázók üzemszünetet tartottak, így nem tudtak támogatást adni a súlyos helyzetbe került 7. könnyű hadosztálynak. Mindez igazolta Németh rep. vk. alezredes előző napi bejegyzésének helyességét, miszerint: „Ahogy előre láttam, mire csapataink elérték a Dont és szükségük volna ránk, addigra nincs bombázónk.”⁴⁸ Ráadásul német segítségre is kevésbé számíthatnak, mivel a kaukázusi, illetve sztálingrádi irányokban való gyors előrenyomulás biztosítása érdekében ezekben a napokban — egyebek között — délkeletre irányították át Richthofen vezérezredes VIII. repülőhadtestét. Így az 1. repülőcsoportnak a továbbiakban Bormann altábornagy harccsoportjával (állományában 9 csatarepülő-, 3 vadász- és 3 felderítő századdal) kellett együtt harcolnia. Ennek megfelelően július 12-én már ki is adták a VIII. repülőhadtestből visszamaradó „Északi repülőcsoport-parancsnokság” és a magyar légi-erő együttműködését szabályozó ügydarabot.⁴⁹

A III. hadtest által kért légi szállítást sem tudta a repülőcsoport teljesíteni, mert „minden szállítógépünk részben elveszett, illetve javítás alatt állt.”⁵⁰

Július 13-án jelentősen aktivizálódott a repülőcsoport, ezen belül is különösen a bombázószázad. Főként a III. hadtest 7. könnyű hadosztálya vívott rendkívül elkeseredett küzdelmet az urivi szovjet hídfő felszámolásáért. Pálos Géza rep. főhadnagy még az éjszakai órákban megadta a küzdők első vonalát és sürgette a hajnali bombatámadást.⁵¹ Ennek megfelelően 3 óra 45 és 55 perc között Mocsáry őrnagy parancsnoksága alatt 6 Caproni 11 db 250 és 29 db 100 kg-os bombával mért csapást az Urivtól 5 km-re levő Troickoje községre, s a mellette levő barakk táborra, illetve légvédelmi ütegekre.

Alig érkeztek vissza a gépek, amikor újabb parancs érkezett: „A 7. k. h. csapatai Urywban (Uriv — Sz. M.) lőszer nélkül, nehéz helyzetben vannak. Az Urywtól K-re 2 km-re levő 189,9 magassági pont területén ellenséges nehézpáncélosok állanak. A még bevethető gépeivel azonnal támadjon a 189,9 mag. pont területére az ellenséges páncélosok megrendítésére.”⁵²

Az Inokai százados, századparancsnok vezette hatos kötelékből 5 mért csapást ismételt rárepüléssel, egyes dobásokkal a parancsban meghatározott célterületre.

A 6 közül 1 Caproni még a megközelítés időszakában bombaterhével hasra kényszerült szállni. A másik gépnek visszafelé kellett hamarabb leszállni hengerfejleszakadás miatt.

Mindennek ellenére, az urivi hídfőben kibontakozott elkeseredett küzdelem további erőfeszítéseket kívánt a 4/1. bombázószázadtól. Az e napi 3. bevetési

47 A második világháború... i. m. 218. o.

48 Németh: i. m. VII. 10.

49 HL. 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/148. és 159.

50 Németh: i. m. VII. 12.

51 HL. 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/168.

52 Mocsáry: i. m. VII. 13.

parancsukat a német ezredparancsnoktól, Bormann ezredestől kapták, miszerint 4 Caproninak az előbbi célok ellen együtt kell működnie az ő zuhanóbombázóival. Ezek a kötelékek délből 15 percen keresztül támadták 3,5 t bombával az urivi hídfőt, s az átkelő rohamcsónakokat. Eközben az egyik bombázógép találatot kapott, de nagyobb baj nem történt. Ugyanebből a kötelékből 2 Caproni eltűnt. Mint később kiderült, az egyik a Kurszk-környéki mágneses zavarok miatt eltévedt, s a németek által megszállt területen kényszerleszállt, akárcsak Orjol közelében a másik — motorhibás — repülőgép.

Ezen a napon a közelfelderítő repülőgépek is szinte állandóan levegőben voltak, hogy folyamatosan szolgáltatassanak adatokat a hadseregparancsnokságnak, illetve a bombázóknak.

A vadászok nem voltak megelégedve a számukra Szaszovaján (Sztarij Oszkol ÉNY 18 km) kiutalt repülőter göröngyös talajával, mert nagyon rongálta a „Héja”-k futószerkezetét és farokkerékét. Ezért előkészületeket tettek a Sztarij Oszkol „Nyugat” repülőterre történő áttelepülésre, amit másnap végre is hajtottak.⁵³

Július 14-én az esőzések és alacsony felhőzet miatt nem volt jelentősebb légi tevékenység, mindössze a közel- és távolfelderítők hajtottak végre egy-két repülést.

Ezen a napon szerkesztette meg az 1. repülőcsoport-parancsnokság az ún. Repülőtoldalékot a 2. hadsereg Don-szakasz védelmi intézkedéséhez. Ebben a repülőcsoport vezetői rámutattak: a Korotojaktól Pavlovszkig terjedő arcvonalszakaszon — a 2. hadsereg sávjának közel egyharmadán — a közelfelderítő század nem tud jelenlegi repülőteréről (Szaszovaja) működni, ezért ezen a szakaszon a közelfelderítési feladatokat az 1/1. távolfelderítő századnak kell átvenni.⁵⁴

A helyzet alakulásától Hitler sem volt elragadtatva, az egész „B” hadseregcsoporthal elégedetlen volt. Ennek következtében július 15-én elmozdította a sereget éléről von Bock vezértábornagyot, s helyére von Weichs vezérezredest, a 2. német hadsereg parancsnokává pedig von Salmuth gyalogsági tábornokot nevezte ki.⁵⁵

A német törekvések szempontjából azonban nem személycserékre lett volna szükség, hanem — pl. a 2. magyar hadsereg vonatkozásában — a lehetőségek reális felmérésére és az ennek leginkább megfelelő intézkedésre.

Július 15—16-án a rossz időjárás miatt nem volt harcbevetés a repülőcsoportnál, sőt július 17-én is csak a másnapi támadás előkészületei folytak. Ennek keretében — a már 14-e óta a Weichs hadseregcsoporthoz közvetlenül alárendelt — 1. magyar páncélosadosztálynak egy, az urivi hídfő ellen felvonuló ezredét biztosította az egyik vadászraj. Maga a hadosztály üzemanyaghiány miatt nem volt bevethető. Bár a németek rosszalatták ezt a helyzetet, ettől függetlenül kijelentették, hogy ha lesz benzin, akkor azt elsősorban a 2. német páncélosadosztály kapja meg.⁵⁶

1942. július 18-án megindult a III. hadtest támadása az urivi hídfő felszámolására. A tüzérségi tűz vezetése érdekében 4 közelfelderítő repülőgép — „Héja” géppárok biztosítása mellett — tűzrepülést végzett, 2 távolfelderítő repülőgép pedig a hadsereg sávjában keresett célokat.

A magyar előrenyomulást oldalazó tüzellel akadályozó ütegek ellen egy német Junkers „Ju—87” zuhanóbombázó századot vetettek be Troickoje légtéré-

53 *Németh*: i. m. VII. 13—14.

54 *Uo.* VII. 14.

55 *Hillgruber, A.—Hümmelchen, G.*: Chronik des Zweiten Weltkrieges. 1966. 71—72. o.

56 *HL 2. HDS.* pság. Naplómelléklet 1942/168. és 183.

ben, majd tíz percre rá ugyenerre a célra mért 42 db 100 kg-os bombával csapást a 4/1. bombázórepülő-század 4 Capronija.⁵⁷

Ezekkel az eseményekkel párhuzamosan a szovjet csapatok egy része ellen-támadásba ment át. A Voronyezsi Front július 14-én kinevezett új parancsnoka: Vatulyin altábornagy arra utasította a 40. összefegyvernemi hadsereg 174. lövészhadosztályát, hogy számolja fel a korotojaki hídfőt. A támadás váratlanul érte az itt levőket. Így Karapetyan tábornok magasabbegységének sikerült felszámolnia a hídfőt, sőt ő foglalt el — átmenetileg — egy 5 km szélességű és 3 km mélységű hídfőt a Don jobb partján, amit csak egy hetes elkeseredett küzdelem után adott fel.⁵⁸

Július 20-a ismét csendesebben telt el. A repülőcsoport nagyobb része az előretelepüléssel, illetve megfelelő repülőterek keresésével volt elfoglalva, míg a 4. bombázóosztálynak a csűrőkormányok megerősítése adott munkát, ugyanis a vasalást tartó faszerkezet meglehetősen tönkrement („alulról rothadt” — jegyezte fel az osztályparancsnok).

1942. július 21—22-én az 1. repülőcsoport-parancsnokság áttelepült Ilovszkojéra, a kultúrházba. Ugyanakkor a 3/2. közelfelderítő század a sztarij oszkoli vadásziprepülőternek lett „társbérllője” de még 22-én megszületett a döntés: a felderítő és vadászosztályt valamint a közelfelderítő századot át kell telepíteni Ilovszkojéra a 4. bombázóosztályt pedig Sztarij Oszkolra.⁵⁹

Az időjárás július 23-án sem tett lehetővé légi tevékenységet, így e nap egyetlen kiemelkedő eseménye az volt, hogy Rákosi Béla altábornagy, a légierő parancsnoka, szűkebb törzsével (Vörös Géza vk. ezredes, a légierő vezérkari főnöke; Incze László rep. vk. alezredes, a vezérkari osztály vezetője, valamint Aszódy vk. százados és Rakolczai Géza vk. százados) kiérkezett Ilovszkojéra, hogy meg szemlélje a repülőcsoportot. Még ennél is nagyobb port vert fel az a másnapi hír, hogy a magas vendégeket szállító Heinkel „He—111” repülőgép egyik motorja leállt, s ráadásul behúzott futóval hajtották végre a kényszerleszállást a vadászok sztarij oszkoli repülőterén.⁶⁰ Ilyen körülmények között nagy szerencsének számított, hogy senki sem sérült meg. Merültek fel azonban egyéb problémák is. Így pl. Rákosi altábornagynak a bombázóosztálynál tett szemléje során derült ki, hogy az ottani légvédelmi tüzérek 80%-a „egyáltalán nem lőtt még életében” (!!)

éleslőszerrel légvédelmi gépágyúval.⁶¹ Ez a kellemetlenség aztán jelentős mértékben beárnyékolta azt a jó hírt, hogy Jány vezérezredes elismerését fejezte ki a légierő parancsnokának a bombázók tevékenységéért.

Az elkövetkező esős napok alatt csak szórványos felderítő tevékenységre került sor. A harci szünetet kihasználva július 26—27-én a bombázóosztály 8 Capronija, 3 Bückere és 1 Focke-Wulfja áttelepült.⁶² Ezekre a gépekre pedig már ezen a napon nagy szükség lett volna, mivel a német és magyar erők ekkor indították meg első nagy támadásukat az urivi szovjet hídfő ellen.

A további vadásztevékenység szempontjából fontos esemény volt, hogy július 30-án megérkezett az 1. vadászosztály másik alegysége is a kolozsvári 2/1. vadásziprepülő-század Keresztes Béla rep. százados parancsnoksága alatt. Ezzel az 1. repülőcsoport 11 „Héja” és 2 Bücker „Bü—131” típusal gyarapodott.⁶³

57 *Németh*: i. m. VII. 17. és *Mocsáry*: i. m. VII. 18.

58 A második világháború... i. m. 376. o.

59 *Németh*: i. m. VII. 22.

60 Uo. VII. 24.

61 *Mocsáry*: i. m. VII. 24.

62 Uo. VII. 27.

63 *Németh*: i. m. VII. 30.

Hasonlóan fontos dolog volt, hogy a távolfelderítő osztály, amely a júliusi géphelyzetét így vázolta: „már csak 3 He—111-esünk maradt, ezekből is csak hol egy, hol kettő üzemképes... van úgy, hogy egy géppel három bevetést hajtunk végre egy nap (átlagosan 4—5 óra egy bevetés)”⁶⁴, e hónap folyamán 3 Dornier „Do—215” típusú repülőgépet kapott a németektől.

Július 30-án 3 „Ca—135” került bevetésre, egyenként 8 db 100 kg-os és 8 db 50 kg-os zsákmányolt bombával. Rendkívül erős légvédelmi tűzben mértek csapást a Szeljavnoje és Borscsevo közötti területen levő szovjet ütegekre. A bombázókat öt vadász biztosította, a 6. — az osztályparancsnok gépe — a légcavarallító hibája miatt korábban visszatért repülőterére.⁶⁵

Alig fejeződött be a bombázóraj támadása a II. hadtest újabb „2 db bármilyen repülőgépet”⁶⁶ kért ugyanoda, a hátrább fekvő ellenséges tüzelőállásokra. Minden erőfeszítés ellenére is sikertelenül zárult azonban a 7. könnyű hadosztály ellentámadása. **A helyzetet még súlyosbította, hogy 30-án és 31-én éjjel a szovjet légierő nagy és sikeres bombatámadást indított a magasabbegység Urivnál és Szeljavinónál levő erőire.**⁶⁷

Mindez azt jelentette, hogy megindult a Voronyezsi Front napok óta várt támadása azzal a céllal, hogy a 6. összefegyvernemi hadsereg 25. lövészhadosztálya néhány tüzérezred és sorozatvető tüzérosztály támogatásával hídfőt foglaljon a Don jobb partján, Pervoje Sztorozsevoje községnél.

A magyar kötelékek védelmi tevékenységét nehezítette, hogy augusztus 1-én rossz idő miatt nem lehetett légierőt alkalmazni. Az augusztus 2-án hajnalban végrehajtott légi harcfelderítés viszont már megállapított két átkelőhelyet a 7. könnyű hadosztállyal szemben, azonban a **bombázószázad készülségi állapotát** lefújták a rossz idő miatt. Ugyanakkor 13 szovjet repülőgép két bombacsapást mért ütegállásokra a 9. könnyű hadosztály déli szakaszán.⁶⁸

Másnap hajnalban ismét átkelést állapított meg a közelfelderítés a 7. könnyű hadosztály sávjában. A rendkívül erős légvédelmi tűz is a hídfőállás létrehozására irányuló határozott törekvést jelezte. A fogolyvallomások és a földi megfigyelés alapján a Troickoje község melletti erdőben jelentős csapatösszevonások voltak feltételezhetők. Mivel az időjárás ekkor már lehetővé tette, 12 óra 30 és 40 perc között 3 Caproni a századparancsnok vezetésével — 5 „Héja” biztosítása mellett — csapást mért az említett területre.⁶⁹

A felderítők eredményes tevékenységét nagymértékben nehezítette az a tény, hogy a szovjet csapatok kizárólag éjjel mozogtak, s nappal mindössze a legszükségesebb utánszállítást végezték. Így csak azok a csapatmozgások voltak megfigyelhetők, amelyek valamilyen okból átnyúltak a nappali időszakra.

Részben ezért, részben pedig a szovjet csapatok aktivizálódásának hatására az 1. repülőcsoport új felderítési rendszerre tért át augusztus 3-ával. Ennek lényege az volt, hogy különválasztották a harc- és a harcászati felderítést.⁷⁰ Az előbbi keretében 2 repülőgép tevékenykedett az egész Don-szakaszon azzal a feladattal, hogy minden rajta történő átkelést állapítson meg, valamint a folyó keleti partját 2—3 km mélységben tartsa megfigyelés alatt.

A harcászati felderítés lényegét az képezte, hogy a hadtestek védelmi sávjainak megfelelően 1—1 felderítő repülőgép kétnaponta — vagy szükség szerint — 30—40 km mélységben ellenőrzi az ellenség mozgását, tevékenységét.

64 Péterdi: i. m. 65. o.

65 Németh: i. m. VII. 31.

66 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/288.

67 Németh: i. m. VII. 31.

68 Uo. VIII. 2. és Mocsáry: VIII. 2.

69 Mocsáry: i. m. VIII. 3.

70 Németh: i. m. VIII. 3.

Ettől a naptól a németek felkerésére a repülőcsoportnak vadászoltalomban kellett részesítenie a két vasúti végállomást: Osztrogozsszkozt és Kamenkát. Így a 2/1. vadászrepülő-század, amely 3-án estig áttelepült az ilovszkojei repülő-térre, már 4-én ennek ellátását kapta feladatul.

Ugyancsak augusztus 4-i esemény volt, hogy az egyik távolfelderítő, feladatvégrehajtás közben, légi harcba keveredve hármas légi győzelmet aratott, a légvédelem pedig a 9. könnyű hadosztály állásait bombázó repülőgépek közül lőtt le kettőt.⁷¹

A 8 óra 10 és 20 perc közötti felderítés Szrednye Ikorec és Csibiszovka között sok harckocsiból és gépkocsiból, fogatolt járműből álló oszlopot fedezett fel az úttesten és mellette is.⁷² Ennek további felderítésére 3 „He—46”-t indítottak útba és 30 perces készütségbe helyezték a bombázókat, valamint a vadászókat is.

Mivel az újabb felderítési eredmények azt mutatták, hogy a felfedett oszlop a szrednye ikoreci útsomópontban nyugati, illetve északi irányban folytatja útját, a repülőcsoport 14 óra 10 perckor elrendelte a 3 készütségben levő Caproni részére, hogy mérjen csapást erre az útelágazásra. Tevékenységét öt vadásznak kellett biztosítani. A bombázók 24 db 50 és 24 db 100 kg-os bombával szétrombolták az útkereszteződést. A bombázók külön szerencsájüknök tartották, hogy nem volt szovjet vadász-ellentevékenység, mert a „Héjáj”-k olyan messziről kísérték őket, hogy csak startjukat és landolásukat látták a bombázók. Ezért Mocsáry őrnagy kérte is vezérkari főnökét, hogy utasítsa a vadászókat a 2—300 m-ről történő kísérésre, különben semmi értelme az egésznek, nem mernek szétszóródni a pontos céláshoz.

E napon terjesztették fel a bombázóosztály eddigi veszteségét: elesett 2 tiszt és 3 legénységi állományú, illetve megsebesült 2 tiszt.⁷³

Ugyancsak augusztus 5. krónikájához tartozik, hogy az 1. vadászrepülőosztályparancsnokság és az 1/1. vadászrepülő-század is áttelepült az ilovszkojei repülőtérrre. Abból az eseményből pedig, miszerint a távolfelderítési feladatot nem Richthofen tábornagy 4. légiflottájától, hanem az I. német repülőhadtesttől kapta a repülőcsoport, Németh alezredes arra a következtetésre jutott, hogy ezentúl ez utóbbi alárendeltségében harcolnak tovább.

Egyre fokozódott a szovjet légi tevékenység is: az éjszaka folyamán 36 repülőgép támadta a 6. könnyű hadosztály déli szárnyát, reggel pedig Sztarij Oszkol repülőtere is elszenvedte az első bombázást, bár a találatok kissé távolabb estek.

1942. augusztus 6-ával érkezett a 2. magyar hadsereg ellen a napok óta rettegett szovjet támadás. A hadsereg hadműveleti osztálya 4 óra 5 perckor arról tájékoztatta a repülőcsoport vezérkari főnökét, hogy a 6. könnyű hadosztály sávjában az ellenség az éjszaka folyamán és hajnalban átkelt, majd hídfőt foglalt Arhangelszkoje körzetében. Tevékenységüket bombázószázadok támogatták, erős vadászbiztosítás mellett.⁷⁴

Ebben az időben az 1. sz. közelfelderítő repülőgép is ködösítést jelentett a Don-szakaszokról (pl. Szeljavinonál), illetve 9 bombázó támadásáról tett jelentést, a 2. számú pedig lényeges ellenséges mozgásról, illetve gyülekezésről Arhangelszkoje térségében. E feszült helyzetben a pilóták is lényegesen érzékenyebben reagáltak mindenre. Így pl. korábbi jelentésükben (szinte mindben) „az első vonal nincs jelezve” megjegyzéssel napirendre tértek a dolgok fölött.

⁷¹ Uo. VIII. 4.

⁷² Uo. VIII. 5.

⁷³ Mocsáry: i. m. VIII. 5.

⁷⁴ Németh: i. m. VIII. 6.

Most viszont dühösen rögzítette az egyik felderítő: „Saját csapatok egyáltalán nem hajlandók az első vonalak jelölésére. Ezzel a felderítés eredményeit kétségessé teszik és esetleg saját bombatámadásnak teszik ki magukat.”⁷⁵

E hírek hallatán a repülőcsoport parancsnoka azonnal riasztotta a vadászokat, vezérkari főnöke elrendelte az összes (4!) üzemképes bombázónak a 30 perces készülséget, Trón századost pedig utasította a felderítés kiegészítésére. „egyik billegtetett, valószínűleg légi győzelmet ért el.” — rögzítette a repülő- „egyik billegtetett, valószínűleg légi győzelmet ért el.” — rögzítette a repülőcsoport vezérkari főnöke. Közvetlen ezután, újabb 4 „Héja” indult a felderítőket biztosítani. Egy óra múlva 11 vadász startolt ismét „kivéve a kormányzóhelyettest, aki bevetésről tért vissza.”⁷⁶

6 óra 40-kor a bombázóosztály parancsnoka is megkapta András vk. alezredes parancsát: „Seljawnoje felé átkelőben az elg. harcokcsik is áthajózás alatt vannak. Támadásunk célja az átkelések, csoportosulások a Don medrében és K-i partvidékén. Voronyesztól Seljawnoje-ig vadászbombázó gépek működnek az elg. részéről. Vigyázni, mert elg. a saját sárga jelzést viseli gépein és saját rakétajeleinket is használja.”⁷⁷

Közvetlenül e parancs kiadása után érkező felderítőjelentés tudatta a repülőcsoport parancsnokával, hogy Davidovkában, valamint a 7. könnyű hadosztály sávjával szembeni falvakban — különösen pedig a Borscsevótól nyugatra levő erdőben — sok harcokcsi látható. Ennek következtében András vk. alezredes az utolsó pillanatban módosította a bombázók feladatát: ez utóbbi célra kellett csapatot mérniük. A 3 Caproni ezt 24 db 100 és 24 db 50 kg-os bombával végrehajtotta.

A déli órákban a 7. könnyű hadosztály — a fokozódó ellenséges nyomásra hivatkozva — kérte, hogy részesítsék fokozottabb repülőtamogatásban és vadászoltalomban. Erre azonban nem volt mód, mert éppen ekkor utasította a repülőcsoport vezérkari főnöke az urivi légtérben kivívott kettős légi győzelemről jelentő Csukás vk. őrnagyot, hogy fejezzék be oltalmazási tevékenységüket, mert a felderítő és bombázók biztosításában van rájuk nagyobb szükség. Különösen a felderítési eredményre volt szükség, Jány vezérezredes ugyan is tudni akarta, hol vannak hidak és átkelőhelyek, meddig nyomult előre az ellenség, milyen tartalékokkal rendelkezik és hol húzódik a saját első vonal?⁷⁸ Ennek tisztázására a közelfelderítő század parancsnokát küldték ki.

18 óra 30 perckor futott be Trón Zoltán százados felderítőjelentése a felvetett kérdésekre, mely szerint Averinónál komp nincs, Szpaszinszkijnál híd, vagy hídverési előkészület nem észlelhető, akárcsak Korotojánál. András vk. alezredes szerint „a legjobb pilóta és megfigyelő ezt kétséget kizárólag megállapította.”⁷⁹ Mindezek alapján a repülőcsoport vezérkari főnöke bizonyítottnak vélte azt, hogy „a gyalogság rémképeket látott.”

A valóság azonban az, hogy a földi csapatoknak volt igazuk. Erre így emlékezett vissza négy évtized múltán Németh János: „a gyalogság többször jelentett hídátkelést, ugyanakkor a közelfelderítők nem észleltek hidakat. A rejtély akkor oldódott meg, amikor a Don közepén harcokcsit láttak. Ekkor derült ki, hogy az oroszok vízalatti hidat építettek.” Ennek a problémának magyarázatát abban látja ma a szakember, hogy „A kiküldött közelfelderítő gépek vagy szem-megfigyelést végeztek, vagy kézi kamerával ferdetengelyű felvételeket készítettek. A víz alatti hidakat függőleges felvételeken jól ki lehe-

75 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/347. és 347/a.

76 Németh: i. m. VIII. 6.

77 Mocskary: i. m. VIII. 6.

78 Németh: i. m. VIII. 6.

79 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/366.

tett volna értékelni, vagyis a távolfelderítőknak kellett volna fényképezni. (Itt bosszulta meg magát Keksz alezredes különutas tevékenysége és András alezredes gyengesége.)⁸⁰

Ugyancsak augusztus 6-a krónikájához tartozik, hogy az 1/1. vadászszázad elsőtisztje, Horthy István főhadnagy — állítólag — megszerezte első légi győzelmét.⁸¹ („Állítólag”, mert mint az augusztusi eseményeknél látni fogjuk, e vonatkozásban több verzió merült fel, illetve, mint az e napi jelentésekből is kitűnik: a vezérkari főnök az egyik „Héja” billegtetéséből valószínűsítette a sikert; a vadász osztály parancsnoka kettős légi győzelemről tett jelentést stb...)

A késő esti órákban megérkezett a repülőcsoporthoz a hadsereg másnapi repülőintézkedése is, melyben a 10. könnyű hadosztály arcvonalán két helyen átkelt szovjet erők ellen bevetendő 1. páncélosadosztály részére rendelt el vadászoltalmazást. Ezzel kapcsolatban tett jelentést Németh rep. vk. alezredes, miszerint a 10 rendelkezésre álló „Héja”-val nem képes egyszerre ellátni a páncélosok oltalmazását, valamint a felderítők és bombázók biztosítását. Ezért javasolta, hogy az oltalmazástól tekintsenek el, amivel végül Jány vezérezredes is egyetértett azzal, hogy a németektől kell vadászokat kérni.

Ennek alapján a repülőcsoport vezérkari főnöke utasította a közelfelderítőket, hogy másnap a Don-szakaszon 3, a páncélosadosztály előtt pedig 1 géppel derítsenek fel. Mivel a német összekötő tiszt a saját vadászrepülőter súlyos megrongálódása miatt nem tett kötelező ígéretet vadászai bevetésével kapcsolatban, Csukás vk. őrnagy olyan feladatot kapott, hogy csak a két fontosabbnak ítélt közelfelderítőt biztosítsa, a többit küldje az 1. páncélosadosztály oltalmazására.⁸²

Augusztus 7-én hasonló hevességgel folyt a küzdelem a hídfő megtartásáért, illetve felszámolásáért. A felderítők folyamatos átkelésről jelentettek. A III. hadtest már a hajnali órákban vadászoltalmazást sürgetett, mivel 7. könnyű hadosztályát 30—40 bombázó támadta. A kérést azonban nem tudták teljesíteni, mivel a vadászokat a páncélosadosztály légterébe irányították.

Délután a 4/1. bombázószázad is megkapta bevetési parancsát. A kötelék 14 óra 40 perc és 15 óra között 24—24 db 100, illetve 50 kg-os bombával csapást mért a meghatározott célokra. Eközben megállapították, hogy a Korotojak északi részén elterülő erdők csapatokkal teliek, várhatóan éjszakai átkeléshez gyülekeznek.⁸³

A harcok izgalmában „malór” is történt: a 7. könnyű hadosztály előtt elleneséges bombázandó célokat felderítő 3 német Heinkel „He—111”-t az itt tevékenykedő magyar „Héja”-pár tévedésből megtámadta és egyiküket lelőtte. A németeknek sikerült Korotojaknál saját területre leszállni és két könnyű sebesülttel megúszni a kellemetlen közjátékot.⁸⁴

A délután folyamán a közelfelderítők két ízben is bevetésre kerültek, különösen a reggel óta súlyos harcokat vívó 7. és 10. könnyű hadosztályok helyzetének a tisztázására.

E napon gyászoltak a vadászok: Korotojak légterében az egyik szovjet bombázószázadot megtámadó géppár egyik repülőgépe súlyos találatot kapott, szárnya levált és lezuhant.⁸⁵

Az újonnan felderített célokra másodszor is bevetették a 3 Capronit, amelyek 17 óra 30 és 40 között szórták le 3,6 tonnányi bombaterhüket a Szpaszinszkij-

80 Németh János és Pálos Géza nyilatkozata (a szerző birtokában).

81 Járomy: i. m. 187—188. o.

82 Németh: i. m. VIII. 6.

83 Mocsáry: i. m. VIII. 7.

84 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/403.

85 Németh: i. m. VIII. 7.

nál levő rohambőrűre, valamint az erdőekben gyülekező élőerőre. A bombázók szerencsésebbek voltak, mint a vadászok: bár az egyiket ismét elhagyta légszavara, sikerült simán kényszerleszállnia a repülőtérről 20 km-nyire.⁸⁶

A nap folyamán több ellenséges bombázószázad támadott vadászbiztosítás mellett, így tényeken alapult Pálos Géza főhadnagynak, az 1. páncéloshadosztályhoz kiküldött repülő-összekötő tisztnek az a — helyzet súlyosságát jól tükröző — jelentése, hogy a délután folyamán a páncéloshadosztály ellen „nagy légi fölény mellett 5—6-szor végeztek az oroszok alacsony támadást 14—18-as csoportokban.”⁸⁷

A feszített alkalmazás és a veszteségek következtében a másnapi bevetésekhez már csak 3 távol- és 7 közelfelderítő, illetve egy, 10 órától pedig 6 vadászrepülőgépet lehetett figyelembe venni.⁸⁸ Így mindinkább beteljesedett a repülőcsoport vezérkari főnökének az a „jóslata”, hogy éppen akkor nem áll majd rendelkezésükre repülőgép, amikor a legnagyobb szükség volna rájuk. A német kötelékek pedig nem tudtak érdemi segítséget nyújtani, hiszen fő erőiket a sztálingrádi és a kaukázusi irányokban kellett alkalmazniuk.

Augusztus 8-án a 9. könnyű hadosztállal szemben folytatódott a szovjet csapatok átkelése, majd hullámokban való támadása. Erre való tekintettel vadászoltalmazást kértek. Mivel mindössze 4 — mire a parancsot kiadta már csak 3 — üzemképes „Héjá”-val rendelkezett az osztály,⁸⁹ egyszeri oltalmazási feladatot kaptak, András vk. alezredes pedig két géppár bevetését igényelte a német vadászoktól.

A hajnali alkalmazásról visszatért 4 felderítő repülőgép megfigyelői is súlyos helyzetről tettek jelentést. Ezek lényege az volt, hogy a 9. könnyű hadosztállal szemben két helyen — Gremjacsjénál és Kosztyenkinál —, a 23. könnyű hadosztállalnál pedig Babkánál folyik átkelés.

A délelőtti folyamán a bombázók is bevetésre kerültek. A 4 Caproni közül csak 2 tudott elstartolni, ezek is vadászbiztosítás nélkül, „mert csak 3 vadászgép üzemkész (15 közül) és ezek most voltak bevetve.”⁹⁰ Így a 2 bombázó önállóan mérte 2,4 tonnás bombacsapását — rendkívül erős légvédelmi tűz mellett — a petropavlovszkojei erdőben gyülekező csapatokra. Ezt követően azt is láthatta, hogy 9 szovjet bombázó ugyanezt tette — 5 vadász kíséretében — a korotojaki magyar erők ellen.

A déli órákban a repülőcsoport vezetői megismerkedhettek új német előljárójukkal: Helmuth Förster repülő tábornokkal, az I. repülőhadtest parancsnokával, aki Ilovskojén szállt le, hogy tisztelgő látogatást tegyen Jány vezér ezredesnél és Rakovszkij vezérőrnagynál.

A délutáni repülőfelderítés, bár meglepéssel állapította meg, hogy az első árkokban levő magyar erők kezdik használni a helyzetük jelzését szolgáló fehér lapokat, azt is kénytelen volt — nem kis megütközéssel — tudomásul venni, hogy megtévesztés céljából a szovjetek is — teljesen érthetően — ugyanezt teszik. Az ennek következtében kialakult bizonytalanságot tükrözi Németh alezredes egyik délutáni bejegyzése is, miszerint: „a 7. hadosztály előtt Szeljajnojtól északra, ahol a hadsereg I. a. (hadműveleti osztályvezető — Sz. M.) szerint egészen biztosan oroszok vannak, a saját gép fehér jelzést látott.”⁹¹

Az augusztus 9-i reggeli felderítőjelentések általában az ismert helyzetet erősítették meg. A szokatlan eseményt az egyik közelfelderítő repülőgép szolgáltatta. A Soltész József zászlós által vezetett Heinkel „He-46”-osnak a Don

86 Mocsáry: i. m. VIII. 7.

87 Németh: i. m. VIII. 7.

88 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/195.

89 Németh: i. m. VIII. 8.

90 Mocsáry: i. m. VIII. 8.

91 Németh: i. m. VIII. 8.

Uriv és Voronyezs közötti szakaszán kellett harcfelderítést végrehajtania. Ennek megfelelően géppuskatámadást intézett az egyik, Urivnál átkelő uszály ellen, miközben két I—16 „Rata” típusú vadász támadta meg. A gyorsabb repülőgépekkel szemben jól bevált „szűk fordulás harcmodornak” megfelelően sikerült az egyik vadász hátába kerülni, s kivívni a légi győzelmet. Ezt követően azonban ő került súlyos helyzetbe, mert a másik „Rata” egyre inkább lőhelyzetbe jutott. A biztosnak tűnő pusztulástól az éppen ekkor felbukkant egyik „Héja” mentette meg. Így bár 22 találattal és két nagyobb roncsolással a gép testében — légi győzelmét jelezvén —, végigbillegethették repülőtere fölött, majd leszállhatott.⁹² A másik Heinkel is csak úgy menekült meg két támadója elől, hogy inkább belerapult az erős szovjet légvédelmi tűzbe,⁹³ s ezúttal szerencséje volt, nem kapott találatot.

Nem úgy, mint Takács László hadnagy, vadászpilóta. Az történt ugyanis, hogy 7 óra 30 perckor 6 „Héja” indult a 7. könnyű hadosztály oltalmazására, s nem sokkal ezt követően a nap irányából megtámadta őket egy szovjet vadász kötelék. Négy magyar repülőgép légi harcba bocsátkozott — az első gép-pár azt hitte németek —, aminek eredményeként 2 (a hadsereg szerint 3) légi győzelmet arattak, 1 repülőgépet pedig elveszítettek. Takács hadnagy comb- és váll-lövessel szállt le a saját elsővonalban, s a „Héja” légszavarja is letört.⁹⁴

Időközben adatok érkeztek arról, hogy a 19. könnyű hadosztály sávjában is átkeltek a szovjet kötelékek Kolibejka és Scsucsje térségében. Ennek megfelelően 3 bombázónak 3,6 tonna bombával azonnal csapást kellett mérnie a Scsucsjénál levő célpontokra. Ugyanezek derítették fel a Perevzsajánál levő vízalatti hidat, valamint a Duhovojénál épített nehéz hadihidat.

15 óra 32 perckor az 1. páncélos hadosztály bombatámadást igényelt az Uriv és Sztorozsevoje környékén gyülekező harcokcsik és egyéb csapatok ellen. Az Uriv ellen bevetendő 4 „Ca—135 bis” közül csak 2 tudott elstartolni, amelyek kétszeri rárepüléssel 16 db 100 és 16 db 50 kg-os bombával támadták a hidat, az átkelő pontokat, illetve a csapatgyülekezéseket. A másik bevetésre 18 óra és 18 óra 15 perc között került sor 3 repülőgéppel, 3,6 tonna bombával.⁹⁵

A Scsucsjénál betört szovjet erőkre vonatkozó újabb bombázási igényt a repülőcsoport már nem tudta kielégíteni, mivel minden üzemképes repülőgépe levegőben volt. Az itteni célok ellen Bues alezredes, német repülő-összekötő tiszt sem adhatott bombázókat, mivel azok Voronyezs térségében voltak lekötve. Ugyanakkor viszont vállalta az anoskinói átkelés akadályozását, valamint a 9. könnyű hadosztálynak nyújtandó támogatást.⁹⁶

A délután folyamán még 1 „Héja”-nak kellett végrehajtania kényszerleszállást, illetve elégett a postát szállító utolsó Junkers „Ju—86” repülőgép is.

A 2. magyar hadsereg minden erőfeszítésének ellenére a 25. szovjet lövész hadosztály és megerősítő kötelékei a néhány napos elkeseredett küzdelemben 1942. augusztus 9-ére Sztorozsevoje és Urivo—Pokrovszkoje körzetében birtokba vettek egy 13 km szélességű és 8 km mélységű hídfőt,⁹⁷ s minden német—magyar kísérlet ellenére egészen 1943. január közepéig, a nagy ellentámadás kezdetéig szilárdan birtokolták.

Ekkor még ez nem volt sejtendő, ezért augusztus 10-ére támadást készítettek elő a hídfő visszafoglalása érdekében. Ebben közre kellett működniük a repü-

⁹² Gaál: Vadászidény... i. m. 51—52. o., valamint HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/439.

⁹³ Németh: i. m. VIII. 9.

⁹⁴ Uo.

⁹⁵ Mocsáry: i. m. VIII. 9.

⁹⁶ Németh: i. m. VIII. 9., valamint HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/433.

⁹⁷ A második világháború... i. m. 377. o.

lőknek is, ezt azonban kezdetben megakadályozta a Don menti hajnali köd. Csukás rep. vk. őrnagy pl. csak 11 óra után tudta bevetni egyik raját.

11 órakor a III. hadtest vezérkari főnöke kért bombatámadást a 13. könnyű hadosztálynál betört ellenségre. Ennek teljesítésére 14 óra 13 és 25 perc között Kőrült sor, amikor a 3 Caproni teljes, 3,6 tonnás terhe hullott a megjelölt körzetben található tűzfegyverekre. A veszteségmentes bevetésen túl — érdekes módon — az okozta ekkor a legnagyobb örömet a bombázóosztály parancsnokának, hogy „Egy nagyszerű orosz géppisztolyt próbáltam ma ki, a személygépkocsimban kell tartani. Legalább van valami komolyabb fegyverünk.”⁹⁸

A délután folyamán a 7. könnyű hadosztály fölötti légtérben a „Héja”-k és a szovjet „Lagg—3”-ak között harc bontakozott ki, azonban a felhőzet védelmében nem tudtak egymásban kárt okozni.

Az augusztus 11-i harcokban a repülőcsoport 4—4 távol- és közelfelderítő, 5 bombázó- és 12 vadászrepülőgéppel tudta támogatni a 2. hadsereg küzdelmét. Ez a helyzet azonban rövidesen ismét változott, mert a 2 közelfelderítő gépet kísérő 4 vadász egyikét Szadovszkijnál lelőtték.⁹⁹

Bár a hadseregparancsnok elhatározásának megfelelően a vadászoknak a közelfelderítőket és a bombázókat, illetve a korotojaki hídfő ellen támadó csoportot kellett biztosítaniuk,¹⁰⁰ az 1. páncéloshadosztály kora reggeli igényét a repülőcsoport kielégítette: egy vadászrajt küldött ki oltalmazására.

Időközben tovább bonyolódott a helyzet, ugyanis kiderült, hogy az éjszaka folyamán a szovjet erők elfoglalták Korotojak nyugati részét. Ez az esemény — rövid időre — bizonytalanságot okozott a bombázók tervezett alkalmazásában, mivel letiltották a helység korábban elrendelt bombázását, de a IV. hadtest délelőtt befutott sürgetése alapján mégis elrendelték a Korotojakra és Petropavlovskojéra mérendő csapást.

Ennek megfelelően 3 Caproni 11 óra 20 és 25 perc között, 2 rárepüléssel 3,6 tonna bombát dobott a Petropavlovskojé területén tüzelőállásban levő harceszközökre.¹⁰¹ A feladat végrehajtása során a B—551 jelű gép személyzetének — az erős légvédelmi tűzön kívül is — meleg perceket kellett átélnie. Már a megközelítés időszakában motorhiba miatt lemaradt két társától, s ebben a helyzetben érte vadásztámadás Korotojak fölött. A kibontakozott tűzharcban a szerelőlövész és a rádióslövész közösen lelőtt egy támadót, majd ezt követően a Caproni önállóan hajtotta végre feladatát. Ennek ellenére ismét megállapítható, hogy gond volt a vadászbiztosítás végrehajtásával, mivel újból bekerült a bombázóosztály parancsnokának a jelentésébe a meglehetősen gyakori mondat: „Saját vadászt csak a tűzcsapás után látott egyik gépünk.”

Az 1. vadászosztály parancsnoka 15 órakor azt az utasítást kapta, hogy egy rajával (4 „Héja”) biztosítsa a Korotojakot támadó bombázókat, majd maradjon légtérben 90 percen át, illetve a fennmaradó raja a VII. hadtest sávjába kiküldött közelfelderítő repülőgépet biztosítsa. A 3 Caproni 17 órakor végrehajtotta feladatát. E támadással párhuzamosan német zuhanóbombázókat is bevetettek a petropavlovskojéi célpontok ellen.¹⁰²

Az e napi kemény harcokban a szovjet légierő e térségben harcoló kötelékei is fájdalmas veszteséget szenvedtek, ugyanis a bombázók már említett légi győzelmén túl a hadsereg napi helyzetjelentése 10, a légvédelem által lelőtt szovjet repülőgépről tett említést.¹⁰³

Augusztus 12-én a vadászosztály parancsnokát utasították a bombázó biz-

98 *Mocsáry*: i. m. VIII. 10.

99 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/457. és 482.

100 *Németh*: i. m. VIII. 11.

101 *Mocsáry*: i. m. VIII. 11.

102 Uo.

103 *Németh*: i. m. VIII. 11.

tosítására, ezt követően pedig oltalmazniuk kellett a Korotojak és Mosztistcse térségében küzdő csapatokat. A 3 Caproni 3,6 tonna bombával támadta a Potudany-menti csapatgyülekezéseket, s eközben nagyobb átkelést derített fel Korotojak térségében. A bombázóosztály parancsnokának rossz ómen volt ez a bevetés. Maga is úgy rögzítette naplójába, hogy „Kutya ronda volt ez a bevetés; folyt a törzsben a benzinem, a benzingőztől egészen kábult vagyok, a benzinyomás leesett stb. Rohadt érzés keringeni 3× a vadászok miatt és 6× rárepülni a célra ilyen masinával! Csakhogy megúsztuk!”¹⁰⁴ Mocsáry őrnagy nem tudhatta, hogy a fogalmazása így lett volna pontos: „Most még megúsztuk!”, ugyanis ez volt utolsó visszatérése.

A déli órákban újabb igény érkezett a repülőcsoport-parancsnokságra: az 1. páncélosadosztály Szoldatszkoje és Jezdacsnaja területére csoportosít át, részesítsék vadászoltalomban. Ennek megfelelően ment újabb utasítás a vadászoknak: 12 óra 30 és 15 óra 30 között 1—1 négyes raj tevékenykedjen az adott légtérben.¹⁰⁵

A délután folyamán újabb bevetési parancsot kapott a bombázóosztály: a korotojaki hidat és környékét kellett lefognia, pusztítania. A 3 repülőgép teljes bombaterheléssel érkezett a célterület fölé. A hídtól délre levő templom, nyugatra levő kápolna körzete és az északi hídfő kapott telitalálatot.¹⁰⁶ Különösen ez utóbbinál észlelt robbanások jelezték a csapás eredményességét. Összességében megfelelően támogatták az 1. páncélosadosztály támadását. Emellett az Osztrogozsszkból Korotojak felé vezető úton, valamint Mosztistcsénél derítették fel nagy harckocsierőket.

A hadsereg hadművelleti osztálya arról tájékoztatta a repülőcsoport vezérkari főnökét, hogy 13-án reggel erőfeszítéseket tesznek a korotojaki hídfő megtisztítására. Ennek megfelelően a vadászoknak Sztorozsevoje és Korotojak légtérében kellett biztosítaniuk a felderítőket, a Don szakasz középső részén a bombázókat, emellett Sztorozsevoje és Szvoboda térségében szabad vadászatot engedélyeztek számukra.¹⁰⁷ Mindehhez rendelkezésükre állt 2 távol- és 7 közelfelderítő, 4 bombázó, és 12 vadászrepülőgép,¹⁰⁸ valamint az igényelt német zuhanóbombázó-kötélék.

Egy későbbi iratból az is kitűnik, hogy a 2. magyar hadsereg légtérében 1942. augusztus 1-e és 12-e közötti időszakban légi harcban 4, a légvédelmi tüzérség által pedig 25 szovjet repülőgép semmisült meg.¹⁰⁹ (Tehát a korábban jelentett légi győzelmek egy részét nem akceptálták!) Ezzel szemben 2 lelőtt magyar gép állt, ami viszont nem homályosíthatja el azt, hogy arányait, vagy pótolhatóságát tekintve mit jelentett ez!

A IV. hadtest augusztus 13-i támadása — minden előkészület ellenére is — elmaradt, mivel a „12. k. ho. veszteségei a rossz vezetés miatt igen megnövekedtek... a csapatokat a súlyos veszteségek demoralizálták.” Ezért Csataj Lajos altábornagy, a IV. hadtest parancsnoka „szükségesnek látja ezen csapatok kivonását, fegyelmezését, kézbevetését, ha kell megtizedelését, hogy újra alkalmazhatók legyenek.”¹¹⁰

A reggeli légifelderítő jelentések általában nyugalomról tájékoztattak, mindössze Babkánál észleltek új lejárot a Donhoz, illetve a 9. könnyű hadosztály arcvonalán kisebb támadást. E tevékenység során a távolfelderítő század utolsó „He—111” repülőgépe súlyos légi harcba bonyolódott, melynek során „egy el-

104 Mocsáry: i. m. VIII. 12.

105 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/497. és 507.

106 Mocsáry: i. m. VIII. 12.

107 Németh: i. m. VIII. 12.

108 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/501.

109 Uo. 1942/548.

110 Dr. Horváth Miklós: A 2. magyar hadsereg megsemmisülése a Donnán. Budapest, 1958. 72. o.

lenséges gépet biztosan, egy másikat pedig valószínűleg lelőtt.”¹¹¹ Eközben a Heinkel hidraulikája megsérült, így kénytelen volt hasra szállni. A személyzet egy könnyű sebesüléssel „megúszta” a nehéz helyzetet.

A IV. hadtest, majd a hadsereg hadművelési osztályának kérésére, illetve utasítására a repülőcsoport vezetése elrendelte a tervezett bombázás végrehajtását. A pontos időben beérkezett 3 Caproninak ismét 10 percet kellett köröznie, amíg a vadászok felzárkóztak, de ezt követően is leszakadtak, a célterület fölött magukra hagyták őket. A Korotojak elleni bombázás eredményeként komoly veszteség keletkezett a templom körül összetömörült gépkocsikban, a hídfőben lőszerkocsik kaptak találatot és sikerült megszakítani a híd közép-ső részét is. A bombázók Korotojak irányában erős harcokcsi- és gépkocsiforgalmat figyeltek meg, illetve látták amint az 1. páncélosadosztály erői két csoportban (mintegy 50—50 harcokcsi) harcban álltak az ellenséggel Mosztistcse nyugati szélén.¹¹²

A nap folyamán többször érkeztek hírek nagyobb ellenséges támadásokról, de ezeket a légi felderítés adatai nem erősítették meg.

A másnapi tevékenység során 1 távol- és 6 közelfelderítő, valamint 3 bombázó- és 11 vadászrepülőgép volt alkalmazható.¹¹³

Augusztus 14-én a reggeli órákban a felderítők Sztorozsevoje és Korotojak körzetére összpontosítva — 4 vadász biztosítása mellett — elvégezték a szükséges megfigyeléseket, majd a „Héják” szabad vadászatra tértek át.¹¹⁴

A hadsereg hadművelési osztálya — miután megállapítást nyert, hogy az urivi híd ép —, 13 órára bombatámadást kért e műtárgy ellen. A repülőcsoport vezérkari főnöke személyesen akart meggyőződni a csapás eredményéről, ezért ő is részt vett a bevetésen. Mivel várható volt, hogy a szovjet fél erős légvédelemmel oltalmazza a hidat, Németh rep. vk. alezredes úgy intézkedett, hogy a 3 Caproni egy rácsapás során, egy sorozatban oldja ki a 24 db 100 és 24 db 50 kg-os bombáját.¹¹⁵

A kötelék 13 óra 15 perckor startolt el — majd 25 perc múlva Ilovskoje fölött csatlakoztak hozzájuk a „Héják”-k, amik feltűnően hamar ott voltak és géppáronként, szabályosan kísérték őket. A bombázóosztály parancsnoka nem is felejtette el megjegyezni, hogy e szokatlan esemény Németh alezredes jelenlétének köszönhető.

A bombázók 14 órakor mérték első csapásukat a megadott célterületre, azonban a vezérgép néhány másodperc múlva légvédelmi találatot kapott. Az égő roncs Urivra zuhant, magával rántva az osztályparancsnokot, a szerelőlövészt és a rádióst. A repülőcsoport vezérkari főnöke és a megfigyelőtiszt ejtőernyővel kiugrott. Németh rep. vk. alezredes bokáját törte, azonban a segítségükre sietők támogatásával mindketten visszajutottak csapattestükhöz.¹¹⁶

Ezzel az eseménnyel jelentős veszteség érte az 1. repülőcsoportot, s csökkent az — amúgy sem nagy létszámú — gépállomány is, ami a következő napokban így alakult:

111 *Németh*: i. m. VIII. 13., valamint HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/514.

112 *Mocsáry*: i. m. VIII. 13., valamint HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/511.

113 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/517.

114 Uo. 1942/527.

115 *Németh*: i. m. VIII. 14.

116 Uo.

*Bevethető repülőgépek száma*¹¹⁷
(1942. augusztus 15—18.)

Dátum	Távol-felderítő	Közel-felderítő	Bombázó	Vadász
VIII. 15.	1	6	5	15
VIII. 16.	2	7	5	12
VIII. 18.	1	9	5	10

Az élet — pontosabban a háború — folyt tovább. Az események mai vallatója azonban az eddigieknél is nehezebb helyzetbe került, mivel a repülőcsoport azon két tagja fejezte be harctéri tevékenységét — átmenetileg, vagy mindörökre —, akik részletes naplót vezettek. Pontosabban: ez a két feljegyzés vált hozzáférhetővé. Ezek végére érve a kutatónak csak az elvétve fellelhető levéltári anyagok, s egy-két más hírmorzsa áll rendelkezésére, így az 1. repülőcsoport tevékenysége még inkább mozaikszerűvé válik az érdeklődők számára.

Augusztus 15-én a felderítés súlypontját ismét Korotojak képezte, a vadászok és bombázók végezték szokványos feladatukat. Ennek megfelelően a reggeli órákban a „Héják” biztosítottak 2 „He-46”-ot, majd Uriv, Korotojak és Mosztistcse légtérben nyújtottak oltalmazást elsősorban az 1. páncéloshadosztály és a IV. hadtest érdekében. A bombázók 3 bevetésben, közel 12 tonna bombával támadták Petropavlovskojét és Urivot. Ez utóbbi község hídjának hiányzó középső nyílását az éjszaka folyamán ugyanis szükséganyagokkal használhatóvá tették a szovjet hidászok. A III. és IV. hadtestnek „erőltetett bevetésekkel való támogatása”¹¹⁸ következtében a repülőgépeknek műszaki pihenőre volt szükségük.

Ennek megfelelően másnap csak a legszükségesebb repüléseket végezték el, majd augusztus 17-én ismét nagyobb lendülettel vetették magukat harcba. A reggeli órák meghozták a közelfelderítő század újabb légi győzelmét. A kibontakozott légi harcban sikerült a szűk forduló során megfelelő lőhelyzetbe kerülve az egyik vadászt lelőni, majd ezt követően egy keskeny horhosba „le nyomott” géppel eltűnni az üldözők szeme elől.¹¹⁹

A távolfelderítői jelentés szerint a Bobrov melletti erdőben kirakodás folyt, ami ellen András vk. alezredes német bombázók bevetését igényelte, mivel a 4/1. század Capronijai a Petropavlovskojé és Szpaszinszkij körzetében gyülekező erőkre mértek csapást.¹²⁰ A vadászok ismét csak erőltetett bevetésekkel tudták megoldani a felderítő- és bombázórepülőgépek biztosítását, valamint oltalmazási feladataikat. Ez utóbbi vonatkozásában Korotojak volt a lényegi kérdés, e napon is itt folyt leginkább a szovjet csapatok átkelése.

1942. augusztus 20-án a Korotojak és Petropavlovskojé térségében hosszú ideje folyó véres harcok támogatására, a repülőcsoport bizonyos feladatainak átvállalásával, a déli órákban 6—6 német bombázó mért csapást 30 percenként e terület legfontosabb célpontjaira. Ezzel párhuzamosan a 4/1. bombázórepülőszázad is megpróbálta szétrombolni a csucsjei hidat, de eredménytelenül. Ennek kapcsán fordult a repülőcsoport parancsnoka azzal a kéréssel a hadsereg-

¹¹⁷ HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/533., 549. és 581.

¹¹⁸ Uo. 1942/549., 560. és 562.

¹¹⁹ Uo. 1942/581, valamint *Gadt*: Vadászidény... i. m. 52—53. o.

¹²⁰ HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/575.

törzshöz, hogy „ne bombáztassanak hidat, ezt csak véletlenül lehet eltalálni. Ez még zuhanóbombázónak is nehéz.”¹²¹ — érvelt András rep. vk. alezredes.

Mindezeket az eseményeket elhomályosította azonban a nép „szenzációja”: a kormányzóhelyettes halála. Mivel ezzel a problémával a magyar történetírás keveset foglalkozott, így a felületes ismeretek, vagy hallomások talaján álló, világnézetileg jócskán befolyásolt végletes megítélések — a hadak útján önfeláldozóan küzdő hős, illetve a gyenge repülőtudású, iszákos és elkényeztetett dzsentri legendája — keverednek a köztudatban.

Az események reális megítélésében segítenek a balesettel kapcsolatban felvett és fentmaradt jegyzőkönyvek, valamint néhány visszaemlékezés, illetve a higgadt megítélést elősegítő néhány évtized.

Horthy István tartalékos rep. főhadnagy repülőbalesetével kapcsolatban az első óráktól kezdve nagyfokú bizonytalanság uralkodott. András Sándor rep. vk. alezredes, az 1. repülőcsoport parancsnoka még 20-án este olyan javaslatot írt a hadseregparancsnok felé, hogy „két jegyzőkönyv készüljön: egy a hivatalos és egy a nyilvánosság számára.”¹²² Jány vezérezredes ezzel kapcsolatos álláspontját a Kormányzó Katonai Irodája főnökének döntésétől tette függővé — közölte Pálos Géza, aki jelen volt e megbeszélésen. Annak a jegyzőkönyvnek a szövege viszont ismert, amit András alezredes másnap a hadseregparancsnoknak, a „repülő főcsoportnak”, valamint a kormányzó főhadsegédének terjesztett fel. Eszerint „1942. VIII. 20-án 05 óra 07 perckor vitéz Horthy István rep. főhadnagy feladatának hű teljesítése közben *a feladat által megkövetelt* (kiemelés tőlem — Sz. M.) alacsony magasságból lezuhant és hősi halált halt.”¹²³

Melyek is voltak a tények? Horthy István augusztus 11-én repült utoljára, majd az őt meglátogató, illetve önkéntes vöröskeresztes ápolónői szolgálatra — átmenetileg — Kijevbe érkező feleségével való találkozásra három napos szabadságot kért és kapott. Az augusztus 15—18-i napokat együtt töltötték Kitzinger tábornoknak, Ukrajna főparancsnokának villájában. Augusztus 19-én jelentkezett ismét szolgálatára századparancsnokánál.

Jány vezérezredes szeptember 5-i feljegyzése szerint: „Kiew-ből való visszatérése után VIII/19-én a rep. csoportnál való működését befejezettnek jelentettem ki és VIII/20-án már a 6. k. ho-t kellett volna meglátogatnia.” Ezt lát-szik megerősíteni (?) Pálos Géza, akit „Németh vk. alezredes ugrása (14-i balesete — Sz. M.) 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 (tehát a *szerepcsétlenség* ismertté válása után! — Sz. M.) a 2. hadseregparancsnokságtól 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 (kiemelés tőlem — Sz. M.)* Én ezt 20-ára javítottam, majd a délután visszatérő András alezresnek jelentettem.”¹²⁴ Hogy ennek ellenére bevetésre indult augusztus 20-án — s ha a hadseregparancsnok idézett nyilatkozata nem utólagos öngigazolás —, azzal magyarázható, hogy a kormányzóhelyettes 24 harci bevetéssel rendelkezett, s a jubileumi 25. eléréséhez „külön engedélyt kért és kapott”¹²⁵, meg-

121 Uo. 1942/625.

122 Uo.

123 Uo. 1942/647.

124 HL HM Eln. o. 1942/50455., valamint Pálos Géza nyilatkozata.

125 Zuna Edgár nyilatkozata. *Magyar Szárnyak*, (Canada) 1978/7. sz. 28. o.

pedig valószínűleg magától Jány vezérezredestől. Pálos Géza, mint szemtanú szerint: „VIII. 19-én délután Jány Horthyval hosszasan sétálgatott a reptéren. Lehet, hogy ekkor közölte (vadászrepülő-szolgálat a befejezett voltát — Sz. M.) ... közvetlenül az érdekelttel, kihagyva a szolgálati utat.” S ha valóban arról volt szó, akkor valószínű, hogy Horthy István engedélyt kért a 25. bevetésre, és Jány vezérezredes beleegyezett. Csak így lehetett, hogy amikor 19-én 22 óra 25 perckor megérkezett az intézkedés, miszerint 20-án két közelfelderítő repülőgépet kell kísérni, Csukás rep. vk. őrnagy azon kérdésére: „Ki következik sorra?”, Szabó Máttyás rep. százados, századparancsnok azt jelentette, hogy „vitéz Horthy István Kormányzóhelyettes Úr Őfőmeltósága és kísérője Nemeslaki Zoltán őrmester, mint egyik géppár; Bánlaky György fhdgy. és kísérője Szabó István hdp. őrmester, mint második géppár kerülnek bevetésre sorra.”¹²⁶

Miután Szabó százados tisztázta a közelfelderítőkkal az együttműködés rendjét, a kormányzóhelyettesnek is megszabta feladatát. Eszerint a Szvoboda légtérébe küldött „He—46”-t kellett elkísérnie 4 óra 55 perces indulással úgy, hogy azt 500 méter magasságban veszi fel a közelfelderítő repülőtér fölött.

Horthy főhadnagynak a Heinkel jobb oldalán kellett előrenyomulnia. A kormányzóhelyettes biztonsága érdekében még azt is meghatározták, hogy rossz idő esetén 1500 méter alatt a Donon át a kíséretét nem folytathatják, hanem rakéta kilövésével jelt adnak a biztosított gépnek és visszatérnek saját légtérbe. Jó idő és a kíséret sikeres befejezte esetére Szvoboda és Kamenka légtérben szabad vadászatot engedélyeztek számukra azzal, hogy 110 perc elmúltával vissza kell érkezniük a repülőtérre.

Horthy István azon kérdésére, hogy kísérése közben felbukkanó egyes ellenes repülőgépeket üldözőbe vehet-e, azt a választ kapta, hogy a géppár feladata a közvetlen biztosítás és ezalatt egyes megfigyelt gépekért a biztosítandó gépeket elhagyni nem lehet.

Nemeslaki őrmester pedig azt kapta alapvető feladatul, hogy „állandóan a Kormányzóhelyettes Úr mellett legyen és azt szemmel tartsa.”

Horthy főhadnagyt augusztus 20-án 4 óra 15 perckor ébresztette komornyikja: Farkas György tartalékos honvéd, majd „percek alatt felöltözött és a legjobb hangulatban indult a bevetésre.”¹²⁷

A kormányzóhelyettes V—421 jelű „Héja” gépét 4 óra 40 perckor motorpróbázta le Tóth János címzetes őrmester Horthy István, valamint Bodó András főtörzsőrmester, az 1/. vadászrepülő-század hangármestere, Kocsis István törzsőrmester, főszerelő; Mészáros Ferenc tartalékos c. szakaszvezető, segédszerelő, továbbá Kovács János c. őrvezető, Landesz József honvéd és Bebesi Antal tart. szakaszvezető jelenlétében. A motorpróba során mindent rendben találtak, amit az üzemi felülvizsgálati jegyzőkönyvbe is bevezettek. A repülőgép annál is inkább kifogástalan állapotban lehetett, mivel 2 nappal korábban hajtották végre motorján a „nagyápolás”-t, kapott megerősített farokorsót stb... Mindent tanúsította Kocsis törzsőrmester és Tóth őrmester is.¹²⁸

Ilyen előzmények után indult bevetésre a géppár. A kb. 2 km szélességű ilovszkojei erdő északi oldalán volt a vadászrepülőtér, míg a közelfelderítőké a délin. Az időjárás kedvezett a repülésnek, jók voltak a látási viszonyok, a felhőzet 600 és 1000 m közötti és 10 km/ó sebességű északnyugati szél fújta.¹²⁹

Az 5 óra 7 perckor — ekkor állt meg az áldozat órája — bekövetkezett szerencsétlenséget megelőző percek eseményeit így foglalta össze Nemeslaki Zoltán őr-

126 HL HM Eln. o. 1942/50455 3/b. sz. jegyzőkönyv.

127 Uo. 12. sz. jegyzőkönyv.

128 Uo. 3/a. sz. jegyzőkönyv.

129 Uo. 7. sz. jegyzőkönyv.

mester 1942. augusztus 20-án 14 óra 30 perckor: „Géppárunk közvetlenül Bánlaky fhdgy. úr géppárja után indult. Az indulás után nagy balkörön jutottunk el a kf. reptér fölé, ahol a géppárunk által kísérendő kf. repgépet észrevettem. Az észrevétel pillanatában a kf. repgép előttünk kb. 1 km-rel kb. 200 m magasságban, nagyjából K-i irányba repült. A mi géppárunk nagyjából ÉK-i irányban repülve, 300 m magasságban igyekezett megközelíteni a kf. gépet. Mivel a kf. gépet kb. 300 km-es sebességgel értük be és haladtuk túl, érzésem szerint a Főméltóságú Úr egy bal körrel szándékozott a kf. géphez helyes viszonyba kerülni. E bal körön is megpróbáltam a Főméltóságú Urat követni, de mivel forduló közben a gépem az erőltetett húzástól megrázkódott, a forduló ívét enyhítettem, de közben a Főméltóságú Úr gépét állandóan figyeltem. Eközben arra lettem figyelmes, hogy a Főméltóságú Úr gépe teljes bedöntésű bal fordulóból egy pillanat alatt jobbra átperdült, egy pillanatra háthelyzetbe került és onnan orrát leadva bal dugóhúzóban perdült. A gép kb. másfél fordulatot perdült gyorsütemben, majd egy felet lassúbb ütemben, melynek a végén a perdülés csaknem megszűnt. Ezután kb. 70 fokos szögben a gép földnek ütközött és felrobbant.”¹³⁰

Hasonló módon mondta el a történeteket a levegőből végignéző Bánlaky György rep. főhadnagy azzal az eltéréssel, hogy ő 400 méteresnek ítélte a magasságot, ahol dugóhúzóba perdült a „Héja”, s mintegy 5 perdülés után csapódott be.¹³¹

Baranyai Elek százados, a 3/2. közelfelderítő század Horthy-géppár által kísérendő Heinkel „He—46”-ának megfigyelőtisztje úgy vallott, hogy a „Héja”-k kb. 350 m magasságban érkeztek a közelfelderítő repülőtér fölé, ahol egy nagy kört írtak le. Ezalatt próbálták ki a Heinkkel géppuskáit, majd 200 m magasságban repülve elindultak Korotojak felé. Ekkor a vadászok kb. 400 méterrel mögöttük és 100 méterrel fölöttük repültek. Egy-két másodperc múlva „az tűnt fel nekem, hogy a géppár első gépe balra lefelé éles forduló mozgást végez és ebből bal dugóhúzóba megy át. A földre érésig a repgép kb. három perdülést végzett. Az utolsó perdülések már laposabbak voltak úgy, hogy az volt az érzésem, hogy talán sikerül a repgép földbe ütközését elkerülni.”¹³²

Baranyai százados még megemlítette, „a dugóhúzóperdülések felénél észrevettem, hogy világító pisztolyból kilőtt csillagok esnek le a gép közelébe”, ilyesmiről azonban egyetlen más szemtanú sem tett említést.

Wagner Károly zászlós, a kísérendő repülőgép pilótája teljes mértékben osztotta megfigyelője nézetét azzal a különbséggel, hogy érzése szerint a dugóhúzó nem laposodott el. Ő volt az, aki először fogalmazta meg — minden valószínűség szerint helyesen — a baleset okát: „Benyomásom szerint a repgép kevés sebességgel végrehajtott, túldöntött és túlhúzott fordulóból került dugóhúzóba.”¹³³

Trón Zoltán százados, a közelfelderítő század parancsnoka és Freyer Frigyes százados a becsapódás után kb. 10 perccel érkezett a baleset színhelyére. (Egy 1978. március 24-i nyilatkozat szerint Zuna Edgár hadnaggyal futott oda Trón százados a géphez de a baleset után hét órával felvett jegyzőkönyv adatai feltétlenül hitelesebbek. Nem valószínű továbbá a nyilatkozat azon része sem, mely szerint: „Mikor a gép közelébe értünk, Trón »Zsiga« két ujjal felvett a földről egy tenyérnyi nagyságú, hajjal benőtt koponyadarabot és bedobta azt a tűzbe.”¹³⁴ Miért tette volna ezt — bármelyik — bajtársa maradványaival is a

130 Uo. 3/c. sz. jegyzőkönyv.

131 Uo. 3/d. sz. jegyzőkönyv.

132 Uo. 3/e. sz. jegyzőkönyv.

133 Uo. 3/f. sz. jegyzőkönyv.

134 Zuna: i. m. 27. o.

tapasztalt parancsnok? Nem beszélve arról, hogy ő is tudta: a balesetkivizsgálás-kor, azonosításkor így lett volna fontos bizonyíték, s nem elégséges. Egyéb pontatlanságok is szerepelnek nyilatkozatában: szerinte 10—11 óra tájban kezdtek a gépről a rádobbott földet lekaparni, de a tűz újralobbant, így csak 14 óra körül sikerült ez a művelet. Ezzel szemben — a jegyzőkönyvek adatai szerint — a műszaki kivizsgálási jegyzőkönyvet 8 óra 30 perckor vették fel, s az orvosi lelet tényálladék megszerkesztése is befejeződött 12 óra 30 percre. No, de az esemény szempontjából nem az a lényeges kérdés, hogy ki érkezett oda másodíknak, vagy mikor aludt el a tűz! Trón századosék mintegy 25 méterre közelítették meg a roncsot. „Azonnal láttam, hogy a gép teljesen össze van törve és hogy a hatalmas láng miatt abban élő ember már nem lehet”¹³⁵ — vallotta.

A vadászgép lövedékei is sorra felrobbantak a tűzben, ezért kénytelenek voltak visszahúzódní mintegy 5 percig. Ezt követően — tehát kb. 5 óra 25—30 perc körül — érkezett be személygépkocsija, s a rajta levő katonák kezdtek meg a tűz oltását kézi tűzoltókészülékkel és föld ráhányásával. Mindez azonban eredménytelennek bizonyult a haboltó megérkezéséig.

Dr. Han László orvos százados 12 óra 30 perckor már „gépbe diktálta” a „Hé-ja” roncsai között fellelt összeégett tetem megvizsgálásával kapcsolatos tapasztalatait. Eszerint a kormányzóhelyettes feje, arca a beépített jobb oldali géppuska tokfedelére csapódott rá, így a halál oka: „agyhúdás, amely a repülőgép földet érése pillanatában bekövetkezett koponya szétroncsolódása által jött létre.”¹³⁶

Amint híre futott Horthy István halálának, azonnal különböző verziók láttak napvilágot, s közülük egyik-másik tartja magát napjainkig is. Így pl. az ország németellenes körei — társadalmi és osztályhelyzetre való tekintet nélkül — hajlamosak voltak németek által irányított szabotázsra gondolni. Ezt a nézetet vallotta még 1978-ban is Horthy Istvánné, írván: „Fogható bizonyíték nincs, sem mellette, sem ellene, hogy szabotázs lett volna az ok, de hogy súlyos körülmények vannak, amelyek arra mutatnak, az elvitathatatlan.”¹³⁷ Ezt az állítását arra alapozta hogy szálláson — amely minden bizonnyal lehallgatókészülékkel volt felszerelve, de amire ők akkor nem gondoltak — sok olyanról beszélgettek, ami a németek számára nem lehetett hízelgő, például arról, hogy a háború elvezett; de adott át férjének üzenetet a kormányzótól és Horthy István is vázolta előtte a hazatérte utánra vonatkozó terveit. Mindezek alapján feltételezhetette, hogy a náci illetékesek a merénylet végrehajtása mellett döntöttek.

Nos, való igaz, hogy „A fiatal Horthy zsidó származású nagytőkésék köreivel való kapcsolatai és angol orientációja miatt egyáltalán nem volt kedvelt a németek szemében.”¹³⁸ Bár azt sem lehet tagadni, hogy a németek mesterei voltak az ilyen akcióknak, mégsem valószínű, hogy — szó szerint — 1—2 nap alatt (hiszen augusztus 15-től 18-ig voltak együtt Kijevben) meg tudták volna ezt szervezni. A repülőgép tökéletes műszaki állapotáról különben nemcsak az indulás előtti motorpróbán részt vettek nyilatkoztak egybehangzóan, hanem a 8 óra 30 perckor megtartott műszaki kivizsgálást megejtő bizottság is. Eszerint: „A fellelhető kormánysszervek megvizsgálása alapján a bizottság arra következtet, hogy azok a levegőben épek voltak. A kormánysszerveken található sérülések a felcsapódás következtében fellépő erőhatások eredményei. A bizottság a gép deformációiból — helyzetéből, valamint a motor befűródási mértékéből azt állapítja meg, hogy a gép kb. 45 fokos szögben, kissé balra dőlve, 400 km körüli

135 HL HM Eln. o. 1942/50455 3/h. sz. jegyzőkönyv.

136 Uo. Orvosi lelet.

137 A Kormányzóhelyettes özvegyének 1978 májusában kelt levele Ormay Józsefhez. *Magyar Szárnyak*, (Canada), 1978/7. sz. 28. o.

138 Magyarország története, 8. k. 1918—1919, 1919—1945. Budapest, 1976. 1074. o.

sebességgel, orral és bal szárnyal ért földet.”¹³⁹ Mindezek alapján a Kárfelvételei jegyzőkönyv¹⁴⁰ is úgy rögzítette a káresetet megelőző okot, hogy „v. Nagy-bányai Horthy István pilóta Kf. gép felvétele közben erősen szűkített fordulót hajtott végre 300 méteren és dugóhúzóba esve a földnek zuhant, a gép kigyuladt és elégett.”

Mindez megerősíteni látszik azt a megállapítást, hogy „A Valóság száraz és drámaiatlan. Egy rossz, ehhez a géptípushoz nem értő, elkényeztetett pilóta ügyetlenül manőverezett és lezuhant.”¹⁴¹ Mégis, ez a megfogalmazás szintén egyoldalúnak, túl kategórikusnak tűnik. Azt ugyanis, hogy Horthy István rossz pilóta lett volna, nehéz elfogadni. Nemcsak azért, mert a korabeli sajtó magától-értetődő áradozással ünnepelte repüléseit. Inkább azért, mert aki a korabeli nem túlzottan szervezett repülőirányítás mellett kis, 90 lóerős Arado „Ar-79” sportgéppel megtette a Budapest—Bombay—Budapest utat, nászútként körberrepülte a Földközi-tengert, annak valamilyen pilótatudással rendelkeznie kellett. Természetesen nem tette mindez „Magyarország legelső sportrepülőjévé”, a „legbátrabb, leglelkesebb vadászrepülő”-vé, mint a halála után írták.¹⁴² De talán a legfontosabb: egy kivételével — ő is inkább más indítékú kölcsönös ellenérzés miatt — nem volt olyan egykori pilóta, aki kétségbe vonta volna Horthy István pilótatudását.

Akkor marad az István napi leittasodás? Ez sem állja meg a helyét. Nemcsak azért, mert szárnysegéde, Szabó László vezérőrnagy „Határozottan állította, hogy a harctérre való kivonulásának napjától kezdve a kormányzóhelyettes egyetlen korty alkoholt sem fogyasztott, sőt a dohányzást is abbahagyta. Valótlan tehát, hogy augusztus 19-én este ittas lett volna. Vacsorája rántott levesből állt. Mint református ember, névnapját is máskor ünnepelte.”¹⁴³ Ezt állandó — így a szerencsétlenségkor is — kísérője, Nemeslaki Zoltán szintén megerősítette. Bajtársai ugyanis e „minőségére” hivatkozva biztatták: kérjen engedélyt Horthy Istvántól felkészöntésére. Nemeslaki őrmester ezt meg is tette, mire: „megköszönte, de közölte, hogy ő protestáns, tehát nem most tartja a névnapját.”¹⁴⁴

Áttekintve a leggyakoribb nézeteket megállapítható, hogy egyik sem állja meg a helyét. Legvalószínűbbnek tűnik, hogy a baleset oka részben a repülőgép bizonyos tulajdonságainak, részben vezetője pillanatnyi, de végzetes hibájának a következménye volt.

A „Héja” típusú repülőgép ugyanis hajlamos volt a dugóhúzóba perdülésre. Ennek oka az volt, hogy e repülőgépnek a kormányfelülete kicsi volt a pörgő légsavár tömegéhez képest. „Mindennek következtében a giroszkopikus nyomaték bukófordulóban az instabilitás tényezőit tovább növelte. Ezt a káros hatást csak úgy tudtam elhárítani, hogy a bukófordulót levett gázzal végeztem el.”¹⁴⁵ — magyarázta az egykori híres repülőgéptervező, tartalékos pilóta. Ő maga háromszor végrehajtotta ezt a manővert — természetesen kellő magasságon —, és sikerült „kivennie” gépét a dugóhúzóból.

Mások is a korábbiaktól eltérő, „más repülőtulajdonságú, szokatlan gép”¹⁴⁶-nek, vagy egyszerűen csak „rosszindulatú”¹⁴⁷-nak jellemezték ezt a típust. Má-

139 HL HM Eln. o. 1942/50455 9. sz. jegyzőkönyv.

140 Uo. 6. sz. jegyzőkönyv.

141 *Matthéidesz Konrád*: Egy legenda vége. *História*, 1982/2. sz. 25. o.

142 Horthy István a sportember. *Vasárnapi Újság*, 1942/35. sz. 555. o., valamint *Pados Pál*: Horthy István a fronton. *Magyar Szárnyak*, 1942/17. sz. 6—7. o.

143 *Lakatos Géza*: Ahogyan én láttam. München, 1981. 50. o.

144 *Nemeslaki Zoltán* nyilatkozata (a szerző birtokában).

145 *Bánhidai Antal* nyilatkozata.

146 *Vadas József*: A „Héja” — Re 2000 — vadászgép. *Magyar Szárnyak*, (Canada), 1978/7. sz. 30. o.

147 *Ormay József*: A Kormányzóhelyettes Úr halálával kapcsolatos adatgyűjtésünk eredménye. *Magyar Szárnyak* (Canada), 1978/7. sz. 20. o.

sokkal is megtörtént ilyen „bepördülés”, de a nagyobb magasság és tapasztalat, alaposabb típusismeret birtokában úrrá tudtak lenni gépükön.

A baleset Horthy Istvánban rejlő egyik okát egyes szakemberek abban látják, hogy „egy 38 éves tartalékos nem való vadászrepülő frontszolgálatra”¹⁴⁸, amikor a 20—26 éves szervezet képes leginkább megfelelni a nagyfokú fizikai megterhelésnek. Mégis, talán a másik ok a legdöntőbb, amit a „Héjáj”-kat hadműveletekben először kipróbáló Gyenes László egykori rep. százados — akinek börgöndi századánál sokat gyakorolt Horthy — így foglalt össze: „Ami a Héját illeti: nem volt neki való ez a nehéz kolosszus. A gyakorló gépekkel soha nem volt semmi problémája, jó érzékkel repült. Vannak pilóták, akik tízszer is körülrepülhetik a Földet, ami a kilométer-teljesítményt illeti, de attól még nem lesznek vadászpilóták.” E két nézetet látszik alátámasztani, illetve kiegészíteni egy harmadik pilóta, Pálos Géza okfejtése: „Horthy »jó« pilótaságának megítélésénél figyelembe kell venni, hogy légi harcban a pilóta nem repül (pilotírozik), hanem a gépével céloz. A repülőgép vezetése másodlagos, mindaz amit érzékei szállítanak, automatikus reflexeket vált ki a repülőgép vezetőjében. Ezt az idősebb generáció (30—40 év között), az időnként repülő (tartalékos) pilóta csak egészen kivételes képesség esetén tudja teljesíteni.”

Valóban, egyes kimutatások szerint Horthy főhadnagy a 345 óra 27 perces repülési összidejéből mindössze 75 órát töltött ezen a típuson. De a többi harci gépen sem gyakoroltak túlzottan sokat a tartalékosok. Bánhídi Antal tartalékos rep. főhadnagy — aki egy időben együtt gyakorolt Horthy Istvánnal — ezzel kapcsolatban leírta, hogy egy-egy gyakorló repülés (formában tartás) mindössze „két-három felszállásból és fordulózásokból állott”.¹⁴⁹

Mindez összevágni látszik — egy magát megnevezni nem szándékozó repülő-tiszt Horthy Istvánról kialakított véleményével: „Vagány, stramm ember volt, de vadászpilóta-tudása messze elmaradt attól, hogy komoly harci gépen repüljön.”

Tehát az adott géptípusra nem a kellő fokozatossággal rákerült, annak hibáit a tragikus esetben kis magasságon ellensúlyozni nem tudó, a vadászpilóta-szolgálatra nem a legalkalmasabb korú és tapasztalatú Horthy István vesztette életét 1942. augusztus 20-án.

Bár nem tekinthetjük a szerencsétlenség körülményeivel kapcsolatos nézetünket tévedhetetlennek, vagy kutatásunkat lezártnak, mégis azt kell mondani: ez tisztázottabb, mint Horthy István légi győzelmének kérdése. E téren ugyanis még több ellentmondás merült fel.

Mint az augusztus 6-i események vázolásánál jeleztük, „állítólag” ekkor lőtt le a kormányzóhelyettes egy szovjet vadászt.¹⁵⁰ A repülőcsoport vezérkari főnöke valószínű” légi győzelmet jegyzett be naplójába név nélkül¹⁵¹ az azonban — közvetve — kitűnik, hogy az adott géppár egyik repülőgépét Horthy István vezette. Mindenesetre érdekes, hogy — amennyiben ő szerezte — nem említették meg külön a kormányzóhelyettes légi győzelmét.

Zavarólag hat az is, hogy az Összefoglaló helyzetképben 4 ellenséges repülőgép lelövéséről adtak közre adatot¹⁵², s az szintén ismert a korábbiakból, hogy az 1. repülőcsoport hadinaplója 3 távolfelderítői és 1 közelfelderítői légi győzelmet ismert el.¹⁵³ Persze, e téren szintén lehet tévedés, annál is inkább, mert

148 Ormai József: Nem volt, aki nemet mondjon. *Magyar Szárnyak*, (Canada), 1978/7. sz. 33. o.

149 HL HM Eln. o. 1942/49770., valamint Bánhídi Antal nyilatkozata.

150 Járomy: i. m. 187-188. o.

151 Németh: i. m. VIII. 6.

152 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/548.

153 Németh: i. m. VIII. 4. és 9.

egy szeptemberi kimutatás szerint augusztus folyamán a távolfelderítők csak 2 légi győzelmet arattak.¹⁵⁴

Az is elgondolkodtató, hogy ha ilyen hatalmas túlerejű (2 bombázó- és 2 vadászszázad, 36 repülőgép) ellen érte el győzelmét az ország második embere — még a kijevi kirándulás néhány napját is figyelembe véve —, miért csak rá közel 2 hétre, augusztus 19-én íródott meg ez a riport, ami két ízben is megjelent. (Igaz, a két leírás között is fellelhető bizonyos eltérés.)¹⁵⁵

A Honvédelmi Minisztérium Elnöki osztályán úgyszintén feltűnt egy pontatlanság: „A repülő baleseti jelentés szerint... a repülőgépezető utoljára 1942. VIII. 11-én repült. Ez az adat ellentétben látszik állani azzal a jelentéssel és kitüntetési javaslattal, mely szerint a Kormányzóhelyettes Úr Ö Főméltósága VIII. 18-án légi győzelmet aratott.”¹⁵⁶ Ezt a malórt — az iratgyűjtnő eszközölt bejegyzésével — úgy magyarázta meg Jány vezérezredes, hogy „A Kormányzóhelyettes Úr Ö Főméltósága légi győzelmét kísérő vadászpilótája igazolta. E légi győzelem VIII. 10. körüli napokban történt. A kitüntetési javaslatot VIII. 18-án soronkívül akartam felterjeszteni, a javaslatátételre a rep. csoport már korábban megtette lépését. E győzelem betetőzése volt kiváló lelkiismeretességgel végzett eddigi repülő szolgálatának.”

Tehát köd, ellentmondás van bőven. De nem is az a lényeg, hogy Horthy István 45 napos frontszolgálatát alatt aratott-e egyetlen légi győzelmet, vagy sem. Sok, nála fiatalabb vadászpilóta lényegesen hosszabb periódusban még ennyivel sem dicsekedhetett. Mindezt az események összekuszált, sokszor kibogozhatatlan voltának érzékeltetésére vázoltuk.

Ezzel azonban nem ért véget a háború! Tovább folytak az ún. hídfőcsaták, amiket az 1. repülőcsoport a korábbiakhoz hasonlóan támogatott — lehetőségei szerint.

A 2. magyar hadsereg újabb, nagyobb lélegzetű támadása 1942. augusztus 28-án indult meg a korotojaki hídfő ellen. Támadásukat siker koronázta: szeptember 3-ára a szovjet csapatokat visszavonták e területről. Az 1. repülőcsoport — melynek élelmezési létszáma szeptember 1-én 5597 fő volt — az augusztus 25-e és szeptember 4-e közötti időszakban légi harcban 4 szovjet repülőgépet lőtt le.¹⁵⁷

A szovjet csapatok további védekezése lehetővé tette a német—magyar erőknél, hogy ezúttal közvetlen német vezetés mellett tegyenek erőfeszítéseket az urivi hídfő felszámolására. E támadás tervét Langermann páncélos tábornok, a XXIV. páncélos hadtest parancsnoka dolgozta ki, s ő volt a harcselekmények közvetlen irányítója is. Az erők zömét azonban a magyarok adták, hiszen az 1. páncélos-, valamint a 7., 12., 13. és 20. könnyű hadosztályok mellett mindössze egy német hadosztály vett részt a küzdelemben.¹⁵⁸

Az e harcokban tevékenykedő Török—Szoó közelfelderítő kettős szeptember 12-én megszerezte második légi győzelmét.¹⁵⁹ A kis „He-46”-ot úgy sikerült forgatni, irányítani, hogy szűk fordulót téve, kedvező lőhelyzetbe jutott a sokkal gyorsabb vadással szemben. Az urivi hídfő kérdését azonban ez sem oldotta meg. Langermann páncélos tábornok hiába változtatta az elkövetkező napokban a támadás irányait, sem az urivi templomdombot, sem a közeli Szeljavino községet nem tudta birtokba venni.

154 HL 2: HDS. pság. Naplómelléklet 1942/800.

155 *Dr. Pados Pál*: A Kormányzóhelyettes Úr légigyőzelme. *Magyar Szárnyak*, 1942/18. sz. 21. o., valamint *uő.*: *Két Héjja két század Rata ellen*. Uo. 1942/21. sz. 9. o.

156 HL HM Eln. o. 1942/50455.

157 *Dr. Horváth*: i. m. 27. és 97. o., valamint HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/808.

158 *Adonyi Ferenc*: A magyar katona a második világháborúban 1941—1945. Klagenfurt, 1954. 45. o.

159 *Gadl*: Vadászidény... i. m. 53. o., valamint HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/1087.

Az 1. repülőcsoport a későbbiekben részben a harcok intenzitásának csökkenésével, részben az időjárás mind kedvezőtlenebbé válásával kevésbé feszített igénybevételnek volt kitéve. Igaz, ez is relatívnak ítélnélhető, hiszen a szeptember elején 100. bevetésén túljutó 1/1. távolfelderítő osztály ebben az időben már mindössze 3 repülőgéppel rendelkezett annak ellenére, hogy augusztus és szeptember folyamán a 4. légiflottától újabb 3 Heinkel „He—111” és 4 Dornier „Do 215 B—4” típusú repülőgépet kapott.¹⁶⁰ Így a napi 1—2 bevetés sem volt kevés. A hónap folyamán (szeptember 5—24.) a repülők 6 ellenséges repülőgép lelövésével elérték — kinttartózkodásuk alatti — 25. légi győzelmüket, melyből a távol- és közelfelderítők 12, illetve 3, a bombázók 1, a vadászok pedig 9 lelövésel részesedtek.¹⁶¹

A Luftwaffe mind nagyobb mérvű személyi vesztesége arra kényszerítette a német hadvezetést, hogy további lépéseket tegyen a magyar légierő fokozottabb bevonása érdekében. Ennek eredményeként szeptember végén elindult hadműveleti területre a mátyásfüldi 5/2. vadászszázad előkészítő részlege, hogy biztosítsa a légi rész kitelepülését.¹⁶² Hasonló céllal vezényelték Inokai András százados, századparancsnok vezetésével 1942. október 7-én Poltavára a 4/1. bombázószázad 1. raját a Boelcke-féle 27. német éjjeli bombázóezredhez, a Heinkel „He—111” típusú repülőgépre történő átképzésre.¹⁶³ Ugyanettől az időtől kezdve a 1/-. vadászrepülőszázad egy részét Bánlaky György főhadnagy parancsnoksága alatt fokozatosan átképezték a Messerschmitt „Me—109F 4B” típusokra, majd a későbbiekben 12 ilyen harceszközzel látták el őket. A probléma az volt, hogy a századot ezt követően alárendelték az 52. német vadászrezd 3. osztályának.¹⁶⁴

Ezzel párhuzamosan konkrét előkészületeket tettek az áttelelés előfeltételeinek megteremtésére. Ennek megfelelően az 1. önálló távolfelderítő osztály 1942. október elején elfoglalta „téli szállás”-át a harkov—osnavai repülőtéren.¹⁶⁵

A 4/1. bombázórepülő század visszamaradt része október 21-én települt át a hangárokkal is rendelkező Urazovóra.¹⁶⁶

A 3/2. közelfelderítő század „boldogítóbb” utasítást kapott. Miután a hadsereg hadműveleti osztálya október 25-én parancsban jelentette be, hogy „A magyar KF. rep. szd. gépeinek elhasználódása következtében működését beszüntette. A továbbiakban a magyar hds. arcvonala előtt német KF. egységek fognak felderíteni”¹⁶⁷, felkészülhettek hazatelepülésükre. A század a hadiszereccsével is elégedett volt. Elavult, korszerűtlen Heinkel „He—46”-aival úgy harcolta végig a közel 4 hónapos feszített időszakot, hogy 3 légi győzelmet aratott, s mindössze 1 repülőgépe tűnt el.

A 4/1. bombázószázad október 31-én kapta utolsó bevetése parancsát. A Moccsary őrnagy örökébe lépett osztályparancsnok, Schiller József rep. százados vezetésével indult a 6 üzemképes Caproni Szvoboda légtérébe, hogy bombázza a Don bal partján felderített ütegállásokat és lőszerraktárt. E bevetés során az egyik repülőgép telitalálatot kapott, aminek következtében felrobbant. Ezzel a 4. bombázóosztály ez évi személyi vesztesége 11-re emelkedett. A szerencsétlenséggel lezárult a 4/1. bombázó század harctéri szereplése a Don térségében. A 4 hónap alatt — nem hivatalos adatok szerint — 265 bombázófeladatot haj-

160 Péterdi: i. m. 66—67. o., valamint Csanádi—Nagyvárad—Winkler: i. m. 236. o.

161 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/903., 947, és 1087.

162 Terrai Emil közlése (A szerző birtokában).

163 Ghyczy Tihamér: Az első hazatérés. *Magyar Szárnyak*, (Canada), 1980/9. sz. 12. o.

164 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: i. m. 236. o.

165 Péterdi A. János: A m. kir. honvéd önálló távolfelderítő osztály története II. r. (1942. október—1944. szeptember) *Magyar Szárnyak*, (Canada), 1979/8. sz. 41. o.

166 Ghyczy: Az első... i. m. 12. o.

167 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/1211.

tottak végre 1062 repülőbevetéssel, melynek során közel 1700 tonna bombát dobtak.¹⁶⁸

Az októberben mind ritkábban bevetett vadászoknak be kellett érniük 4 légi győzelemmel.¹⁶⁹

A kialakult helyzetben, mint a szovjet, mind a német részről „mindent Sztálingrádhoz!” alapvető törekvés következtében a november hónap meglehetősen eseménytelenül zajlott az 1. repülőcsoport — pontosabban: 1942. október 15-étől 2. repülődandár¹⁷⁰ — alakulatai számára. A 4/1. bombázórepülő-századnak viszont rendkívüli ünnepe volt a november 10-i nap, ekkor érkezett meg ugyanis az oly régen várt hazatelepülési parancs. Úgy látszik a 2. repülődandár új parancsnoka, Fráter Tibor rep. ezredes is egyetértett a bombázórepülő-osztály egykori parancsnokának azon korábbi megállapításával, miszerint „lehetetlen gondolat lenne ittmaradni (télire — Sz. M.) favázás gépeinkkel.”¹⁷¹ Így a poltavai raj kivételével a 2—3. raj 6 üzemképes Caproni „Ca—135 bis”-e másnap startolt hazai irányba, azonban a rossz időjárás miatt kénytelenek voltak 4 napot Poltaván vesztegelni, ezért csak november 15-én szálltak le Debrecen repülőterén. Az átképzős raj duplán szomorú volt, hiszen számukra kitolódott a hazatérés időpontja, másrészt „Nem voltunk elragadtatva a He—111-esre szóló döntéstől. Megbízhatóbb ugyan és nem annyira sebezhető, mint a Ca—135, de öreg és lassú típus ez is, szintén csak vízszintes vetésre alkalmas. Érthető módon mi már modernebb, gyorsabb, ütőképesebb zuhanó vagy csatarepülőgépekre vágytunk volna”¹⁷² — emlékezett vissza a század megbízott parancsnoka.

A repülők egy része tehát átképzéssel, másik része a hazatelepüléssel volt elfoglalva, míg a megmaradt néhány harceszköz ellátta a legszükségesebb feladatot. Ennek során november második felében egy vadászpilóta ért el légi győzelmet.¹⁷³

Az október óta Kovács Endre rep. alezredes parancsnoksága alatt tevékenykedő távolfelderítő osztály december elején kapott a németektől 4 Junkers „Ju—88D” típusú repülőgépet, azonban a parancsnok örömebe azonnal üröm is vegyült: ezekkel „igen meg vagyunk elégedve, csupán egy kifogásunk van: csupa öreg szériából származó gépet kapunk, melynek rádiós és szerelő lövész-állása nincs páncélüveggel ellátva, s igen könnyen sebezhető” — panaszkodik az egyik volt pilóta.¹⁷⁴

Így peregtek tehát a hadműveletekben részt vett magyar repülőerők napjai 1942 végén. Sokan azt hitték, hogy közeledik a megpróbáltatások vége, s nem is sejtették, hogy mindez a vég kezdete csupán.

Миклош Сабо

БОИ 1-ОЙ АВИАЦИОННОЙ ГРУППЫ В 1942 ГОДУ В СВЕТЕ ВЕНГЕРСКИХ ИСТОЧНИКОВ

Резюме

Автор статьи первым ставит перед собой задачу на основании сохранившихся архивных источников, заметок того времени, боевых журналов, сообщений печати, а также на основании связанной с данной темой отечественной и зарубежной литературы показать действия 1-ой авиационной группы, входившей в состав 2-ой венгерской армии.

Автор дает краткое описание формирования, штатно-организационной структуры авиagrуп-

168 *Ghyczy*: Az első... i. m. 12—13. o.

169 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/1053., 1141. és 1302.

170 HL Vkf Eln. I. 1943/4571.

171 *Mocsáry*: i. m. VIII. 5.

172 *Ghyczy*: Az első... i. m. 13—14. o.

173 HL 2. HDS. pság. Naplómelléklet 1942/1577.

174 *Péterdi*: A m. kir.... i. m. II. r. 41. o.

пы. После чего он показывает порядок её перебазирования в оперативный район и бой в период выхода к Дону. Всё это рассматривается во взаимосвязи с операциями 2-ой венгерской армии и с показом действий затронутых воинских частей Воронежского фронта.

Автор детально останавливается на конкретных боевых задачах и возможностях подразделений авиационной группы, особенно в период так называемых «боев за плацдарм».

Автор пытается внести свою лепту в окончание сорокалетнего спора: на основании современных протоколов, а также с помощью оставшихся еще в живых свидетелей и сослуживцев он старается дать реальный ответ и вскрыть причину смерти заместителя регента.

Настоящая статья окажет помощь в ознакомлении с фактическими действиями Венгерских Королевских Гонведских ВВС в период второй мировой войны.

Miklós Szabó

DIE KÄMPFE DER ERSTEN FLIEGERGRUPPE IM JAHRE 1942
IM SPIEGEL DER UNGARISCHEN QUELLEN

Resumee

Der Verfasser hat als Erster unternommen, uns mit der Tätigkeit der Ersten Fliegergruppe der 2. ungarischen Armee im Jahre 1942 auf Grund der erhalten gebliebenen Archivquellen, zeitgenössischen Aufzeichnungen, Kriegstagebücher, Pressberichte und mit dem Thema im Zusammenhang stehenden ungarischen und ausländischen Literatur bekannt zu machen.

Nach der Schilderung der Bildung und der organisatorischen Struktur dieses Fliegerverbandes macht er uns mit der Reihe ihrer Aussiedlung aufs Operationsgebiet und dann mit ihren Kämpfen beim Herausgelangen zum Don bekannt. Er macht all dies eingebettet in die Schilderung der Kriegsoperationen der 2. ungarischen Armee und der Tätigkeit der getroffenen Verbände der Front von Woroniesch.

Er beschäftigt sich ausführlich mit den konkreten Kampfaufgaben und Möglichkeiten der Abteilungen der Fliegergruppe besonders zur Zeit der sog. „Brückenkopfkämpfe“.

Er versucht an der Abschliessung einer Debatte von vier Jahrzehnten mitzuwirken: er bestrebt sich mit der Hilfe zeitgenössischer Protokolle so wie noch lebender Augenzeugen und Kameraden eine reale Antwort auf die Frage nach den Ursachen des Todes des stellvertretenden Reichsverwesers zu geben.

Diese Studie hilft uns die wirkliche Tätigkeit der Ungarischen Königlichen Honvédluftwaffe während des zweiten Weltkrieges bekannt zu machen.