

SZABÓ MIKLÓS

A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐ HARCAI UKRAJNÁBAN 1941 június—december

A német haderő, a szövetséges finn és román hadseregekkel együttműködve, 1941. június 22-én megtámadta a Szovjetuniót, ezzel megkezdődött a küzdelem a II. világháború legjelentősebbé vált hadszínterén.

A magyar politikai és katonai vezetés dilemmája a háborúba lépést illetően meglehetősen ismert, ugyanúgy, mint az, hogy Kassa bombázásának ürügyét miként kamatoztatták a hadüzenet „jogosságának” alátámasztására.

Bárdossy László miniszterelnök 1941. június 27-én 10 óra 30 perckor emelkedett szólásra a Parlamentben: „Tisztelt Ház! Egészen rövid bejelentést szeretnék tenni... A magyar királyi kormány megállapítja, hogy e támadások következtében Magyarország és a Szovjetunió között a hadiállapot beállott.”¹ A megfelelő megtorló intézkedéseket is kilátásba helyezte — utólag, ugyanis a magyar bombázókötelékek, egy vadászrepülő-század kíséretében már reggel 8 órakor bombázták Sztanyiszlávot², s ezzel egyidejűleg támadásba lendült a 8. határ vadász dandárból alakult ún. „Rakovszky-csoport”.

Ezzel tehát vége szakadt a politikai-diplomáciai kötélhúzásnak, a fegyvereké lett a szó. A magyar társadalom döntő többsége újabb sikereket várt e rövidnek remélt hadjárattól. Nagyon kevesen mérték fel ekkor még Magyarországon, hogy *igazságtalan, rablőháborút* kezdeményeztek vezetőik, illetve ilyenbe sodródik az ország és honvédsége. Sajnos csak közel négy évtized múlva fogalmazódott meg Lakatos Géza vezérezredes, egykori miniszterelnökben az az alapvető igazság, hogy „Bármilyen megfontolásokról lett legyen szó, jóvátehetetlen balfogás volt a kis Magyarország féltett csekély haderejét egy oly roppant nagyhatalom ellen felhasználni, melytől sem területi, sem más természetű követeléseink nem voltak.”³

Míndez azonban késői bölcsekedés volt: Magyarország 1941. június 27-én visszavonhatatlanul részesévé vált a második világháborúnak.

E tanulmányban azt vizsgáljuk meg, hogy a Magyar Királyi Honvéd Légierő kijelölt alakulatai milyen szerepet játszottak ebben a küzdelemben.

*

1941. június 22-ét, a Szovjetuniót ért támadást megelőző, valamint követő napokban a politikusok, illetve a vezérkar közismert erőfeszítései mellett a légierő vezetői is tettek lépéseket annak érdekében, hogy fegyvernemüket —

¹ Magyarország és a második világháború. Az iratokat összegyűjtötte és a bevezető tanulmányokat írta: Ádám Magda, Juhász Gyula, Kerekes Lajos. Budapest, 1959. 349. o.

² Hadtörténelmi Levéltár, Vezérkarfőnökség Elnöki (HL Vkf. Eln.) 1. 1941/5615.

³ Lakatos Géza: Ahogyan én láttam. München, 1981. 42. o.

a lehetőséghez képest — ne ériék váratlanul az események. Így Vörös Géza vk. ezredes, a légierő vezérkari főnöke már június 21-én elrendelte, hogy a hadi- és futárrepülőgépeket lássák el a tengelyhatalmak megkülönböztető krómsárga jelzésével (a szárny alsó felületét annak külső végétől a felségjelig, valamint a törzs közepén 50 cm átmérőjű gyűrű).⁴

Bár Magyarország még nem üzent hadat a Szovjetunióknak, s a szárazföldi erők egy részének mozgósítására is csak három nap múlva került sor, a légierő tartalékos tisztjei már 1941. június 23-án kaptak SAS- (Sürgős-Azonnal-Soron-kívül) behívókat.⁵ A repülőszázadok egy része azonban ekkorra már kitelepült kijelölt hadi repülőtereire. Szobránczy (Negro) Aladár 2/3. vadászszázada — egyes visszaemlékezők szerint — június 18—20-a körül „átköltözött” Kolozsvár—Szamosfalváról a Huszt és Máramarossziget közötti Bustyaházára.⁶ A szolnoki 1/1—2. vadászrepülő-századok szintén június 24-e előtt települtek ki Felső-Ábrány (ma Bükkábrány) mellé Diósgyőr oltalmazására. A bustyaháziak a korszerűbb Fiat „CR—42” típusokkal voltak ellátva, amelyek *ekkor még szükségszerűen megfeleltek* a követelményeknek, már csak azért is, mert a kezdeti időkben a magyar pilóták a forduloharc kierőszakolásával még ellen-súlyozni tudták a szovjet „I—16” (Rata) típusok nagyobb sebességét és tűzeré-jét. Nem mondható el ugyanez az 1/1—2. vadászszázadok Fiat „CR—32”-iről. Bánhidi Antal — ekkor tartalékos repülő hadnagy —, az ismert repülőgép-konstruktőr szerint ekkorra „a legújabb felderítő- és bombázógépek sebessége túlszárnyalta a CR—32-esét. Így aztán a vadászatra 1941-ben már nem volt alkalmas. Fokozta ezt a hátrányt a gépek nagymérvű elhasználtsága is. A mo-torok legtöbbje már kétszer is volt nagyjavításban.”⁷

Ügyszintén jellemzi a „CR—32”-ek technikai állapotát Szabó Mátyás rep. századosnak, a szolnoki 1/I. vadászrepülő-osztály parancsnokának az az intéz-ke-dése, miszerint a kilenc-kilenc géppel rendelkező 1. és 2. század naponként **váltta egymást** készségi szolgálatban, hogy a pihenőnapokat a repülőgépek újbóli üzemképessé tételére fordíthassák.

1941. június 26-án 12 órától az 1/2. századhoz tartozó Bánhidi raj volt „Szi-gorú készség”-ben (motorok bemelegítve, indulásra készen; a pilóták beöltözve a repülőgépekben ültek; szerelők a gépek mellett), amikor Kassa bombá-zása után kb. 30 perccel — tehát $\frac{1}{2}$ 2 körül — riadóztatták az alegységet, hogy üldözzön Felső-Ábrány—Nyíregyháza—Csap—Ungvár—Kassa—Felső-Ábrány útvonalon.⁸ Mire azonban a kijelölt légtérbe értek, a provokáció végrehajtói természetesen — hiszen csak a bombázás és riasztás között mintegy fél óra telt el! — már régen túl voltak árkon-bokron.

A Bustyaházán települt 2/3. vadászrepülő-század „Szigorú készség”-ben levő raját nem riadóztatták (?!), ezért csak az északnyugat felőli repülőmotor-zúgást meghallva rendelte el Nyemecz Pál rep. zászlós, rajparancsnok a star-tot. Nyemecz gépe nem indult be azonnal, ezért Raposa Zoltán tizedes megvárta őt, így csak Balogh János szakaszvezető vette üldözőbe az időközben feltűnt három bombázót. A pilóta elmondása szerint „**vératlanul** mindhárom gép **egy géppuskasorozatot küldött felém**. A lövedékek gépem orra előtt mintegy 100—200 méterre húztak el. A tüzet habozás nélkül viszonzotam. A bombázók újra sorozatot küldtek felém, majd ezt követően felfelé húztak, igyekeztek mi-nél előbb bejutni a felhőbe...”⁹ Ez az erőfeszítés sikerrel járt, így a bombázók

4 HL. Vkf. Eln. 1. 1941/5641.

5 *Bánhidi Antal*: Egy volt vadászpilóta visszaemlékezése 1941. június 26-ra. HL Tanulmánygyűjtemény 2815.

6 *Ólvedi Ignác*: Kassa bombázásáról. Repülés, 1983/1. sz. 14. o.

7 *Bánhidi*: i. m. 2. o.

8 *Uo.* 12. o.

9 *Ólvedi*: Kassa... i. m. 14. o.

eltűntek az üldöző elől, mielőtt megállapíthatta volna az őt megtámadó kötelék kilétét, géptípusát. (Különböen elgondolkodtató, hogy e légtér őrzésére ki-rendelt kötelék miért csak egy-másfél órával később kapott hírt Kassa bombázásáról!?) Ami azt a jogosan felmerülő kérdést illeti: hogyhogy nem ismerte fel azonnal a pilóta az általa üldözött repülőgép típusát, illetve a Kassán szol-gálatot teljesítők sem voltak erre képesek, Pálos Géza volt rep. százados, a kö-vetkezőkkel magyarázta: „a rep. felismerő szolgálatot meglehetősen elhanya-goltuk a csapatok harckiképzésében és ennek jelentőségét a légierő vezetése sem ismerte fel eléggé”.¹⁰

A bustyaháziak riadóztatásával szemben sokkal gyorsabbak voltak más dön-tésben. Orosz Béla rep. alezredes a 4. bombázórepülő-ezred parancsnoka már 16 óra 45 perckor parancsot kapott, miszerint: „a 4/II. bombázó osztályt ria-dóztassam és másnap hajnalra bevetésre készítsem elő. A feladatot a légierő parancsnokságának *előkészítő intézkedése előzte meg* (kiemelés tőlem — Sz. M.)”.¹¹ Ez annál is érdekesebb, mert a bombázásokat illetően előzetesen meg kellett állapodni — s ez meg is történt, csak időpontja ismeretlen —¹² Fütte-
rer rep. ezredessel, a budapesti német követség légügyi attaséjával, aki egyben ellátta a Himer-törzs mellett felállított légierő összekötő törzs vezetését is.

Az ezzel kapcsolatos kérdések — talán örökre — tisztázatlanok maradnak. Kassa rejtélyében azonban egy kérdés vitathatatlan: a súlyos védelmi harcokat folytató, egyre jelentősebb területek átmeneti feladására kényszerült Szovjet-unió volt az *egyetlen* ország, amelynek nem állt érdekében, hogy összefüggővé tegye nyugati határa mentén az ellenséges hatalmak és hadseregeik „kordon”-ját.

Ezt a törekvést támasztja alá a VIII. (kassai) hadtest néhány nappal koráb-ban (1941. június 22-én 24 órakor) keltezett jelentése, miszerint „Iszkától ÉK-re 2 német repülőgépet 4 orosz gép üldözött. A német gépek magyar területre repültek át. Az oroszok a magyar határ felett az üldözést abbahagyták és vissza-fordultak.”¹³ Ez a tény Balássy Miklós, egykori rep. vk. őrnagy megítélése szerint is „Igen fontos érv a kassai bombázás vizsgálatra szempontjából.”¹⁴ A szovjet fél tehát *kényesen ügyelt* arra, hogy ne adjon semmi okot az ellenséges-
kedésre.

Az is el kellett volna, hogy gondolkoztassa a magyar társadalom nagyobb részét: ha valóban szovjet repülőgépek bombázták Kassát, akkor mivel magya-rázható, hogy az a zajló hadműveletek befolyásolása szempontjából szinte jelen-téktelen, a lehetségesnél jóval kisebb károkkal járt? Ezt a szembeszökő tény-t a vezérkar hadműveleti osztályán is érzékelték. A bombázással kapcsolatos sajtóközlemény fogalmazványa ugyanis eredetileg így szólt: „A szovjet-orosz repülők a tegnapi nap folyamán a nemzetközi jog durva megsértésével ismételt bombatámadást hajtottak végre magyar felségterület ellen. A *szovjet-orosz repülők nem katonai céltárgyakat bombáztak, hanem alattomos támadásuk jórészt csak a védtelen polgári lakosság ellen irányult. Kassa város polgárai közül többen áldozatul estek ennek a minősíthetetlen orvtámadásnak.*”¹⁵ (Ki-emelés tőlem — Sz. M.) A magyar megtorló támadással folytatódó részt most szükségtelen idézni, mert az eddigi ismertetett részben van a lényeg. A fogal-mazványból ugyanis az általam kiemelt részt valakik kihúzták, hiszen rádöb-bentek, hogy ezzel a mondattal esetleg nem kevesek fejébe szöveget üthet a tény:

10 Pálos Géza rep. százados nyilatkozata. (A szerző birtokában.)

11 Orosz Béla: A magyar légierők teljesítményei a Kárpátoktól a Dnyeperig (Hadinapló). Budapest, 1942. 6. o.

12 A m. kir. honvédség Fővezérségéhez beosztott német tábornok hadi naplója (a továbbiakban: Himer-napló). Közli: Kun József. Századok, 1965/6. sz. VI. 27-i bejegyzés.

13 Ötvedi Ignác: A Honvéd Vezérkar és a kassai „casus belli” II. rész. Honvédelem 1981/10. sz. 110. o.

14 Balássy Miklós rep. vk. őrnagy nyilatkozata. (A szerző birtokában.)

15 HL Vvk. Eln. 1. 1941/5612.

ha már egyszer azok a szovjet repülőgépek berepültek és bombázták Kassát, akkor miért — alapvetően — polgári célpontokat választottak ki, miért nem a felvonuló német csapatokkal teli, s a legjobb célpontot nyújtó vasútállomást, vagy az utánszállítást biztosító vasútvonalat?!

Az is érdekes, hogy Csejtey Béla alezredes, kerületi légvédelmi parancsnok, **másfél-két órával** az események után az Országos Légvédelmi Parancsnokságra továbbított jelentésében „ismeretlen repülőgépekről ad hírt, kiemelve a támadók meg nem állapítható nemzetiségét és géptípusát”.¹⁶ Ennek ellenére a Magyar Távirati Iroda jelentése szerint orosz repülőgépek bombázták a várost.

A Szovjetunió vétlenségét Kassa bombázásában nemcsak mi állítjuk, negyven évvel a szomorú események után! Horthy Miklós már egy évtizeddel később — sajnos csak ekkor, s nem korábban — elismerte: Moszkva „erélyesen cáfolta, hogy a magyar városok ellen intézett »kihívó« bombatámadásokat szovjet repülőgépek hajtották végre... Moszkva cáfolata... — szemben a saját vezérkari főnökünk jelentésével — megfelelt a valóságnak!”¹⁷

Ez a beismerés azonban nem változtathatja a tragikus történelmi tényen: a **Kassára való hivatkozással** másnap végrehajtott magyar bombatámadással Magyarország visszavonhatatlanul részesévé vált a Szovjetunió elleni háborúnak. Így valóban megelégedetten jelenthette ki Werth Henrik gyalogsági tábornok, a vezérkar főnöke, 1941 júliusában: „Nekem a kassai bombázás egyenesen jól jött.”¹⁸

Így az 1. önálló távolfelderítő osztály még 1941. június 26-án megkezdhette a Szovjetunió közeli területeinek felderítését. Már ennél az első bevetésnél kitént, hogy „rövid a lélegzet. He—70-ekkel Ungváron le kell szállnunk üzemanyag-feltöltés céljából, hogy mégis valamelyest be tudjunk hatolni az ellenes vonalak mögé. A bevetésről visszatérvén ugyancsak le kell szállnunk az ungvári repülőtéren, hogy üzemanyag-felvétel után visszarepülhessünk Budaörsre.”¹⁹ Tehát már a kezdet kezdetén érződtek a hatótávolság problémái.

A veszprémi 4/II. bombázórepülő-osztály 3. és 4. századának tizenhat Junkers „Ju—86 K—2” típusú repülőgépe, gyomrában — egyes visszaemlékezők szerint — 64—64 10 kg-os, pillanatgyújtós bombával, 1941. június 27-én hajnalban átrepült Debrecenbe. Itt kiegészült a 3/5. század nyolc Caproni „Ca—135”-ös bombázójával. Így azonban pontatlan, ugyanis a feladatot **csak úgy** tudták végrehajtani, hogy „állományrendezés”-t hajtottak végre, azaz Inokai András rep. százados és Kórossy Jenő rep. százados **alegységeit kiegészítették** Telbisz Loránd és Vitán Béla rep. századosok 4/1—2. bombázószázadainak néhány repülőgépével. Ügyszintén vitatott a bombasúly, ugyanis amilyen határozottan állítja Inokai százados a 10 kg-osokat, ugyanolyan meggyőződéssel vallja Telbisz Loránd, hogy „Soha nem használtunk 10-kg-osokat — mert mint ismeretes fennakadhatnak a bombatárban kioldáskor — elég volt egyszer pár tucat halott Veszprémben emiatt. Mi kizárólag 50 és 250 kilósokat alkalmaztunk.” Eltekintve e tisztázatlan részkérdéstől, a bombázók Debrecenből, illetve Hajdúbosszörményből (e vonatkozásban is eltérők az állítások) startolva 7 óra 15 perckor Huszt légtérében „fölvették” az oltalmazásukra kirendelt 2/3. vadászrepülő-század kilenc Fiat „CR—42” repülőgépét, s folytatták útjukat Sztanyiszláv irányában.²⁰ A bombázók viszonylag nagy száma még kísérőiket

16 *Övedei Ignác*: A Honvéd Vezérkar és a kassai „casus belli” I. rész. Honvédelem 1981/9. sz. 83. o.

17 *Horthy Miklós*: Emlékirataim. Buenos Aires, 1953. 224—225. o.

18 *Lakatos*: i. m. 41. o.

19 *Péterdi A. János*: A volt m. kir. I. honvéd önálló távolfelderítő repülőosztály vázlatos története. *Magyar Szárnyak*, (Oshawa, Canada) 1978/7. sz. 62. o.

20 *Inokai András*: Így kezdődött... *Magyar Szárnyak*, (Oshawa, Canada) 1982/11. sz. 7. o., valamint Telbisz Loránd rep. százados nyilatkozata (a szerző birtokában) és Winkler László szóbeli közlése.

is meglepte: „Mi csodálkoztunk, honnan szedtek össze ennyit” — emlékezik vissza az egyik vadászpilóta.²¹ Egyértelműen ma már nem állapítható meg, **hogyan konkrétan a bombázásban hány repülőgép vett részt.** A vezérkar által kiadott jelentés²² tizenkilenc repülőgépről tesz említést. A 4. bombázóezred parancsnoka szerint a 4./II. osztályból csak öt repülőgép jutott el a célig. Ez az állítás viszont a bombatámadás aktív résztvevője szerint „szinte érthetetlen”, ő lényegesen többről tud.²³ Természetesen ez esetben ismét nem a repülőgépek pontos száma a döntő, hanem az, hogy a Sztanyiszlávra 1941. június 27-én 8 óra körül mért csapással magyar repülőgépek olyan országot támadtak meg, amely még ekkor is a normális kapcsolatok fenntartására törekedett Magyarországgal.

Sztanyiszláv bombázásával egyidejűleg a VIII. és X. közelfelderítő századnak — az előbbinek nyolc, az utóbbinak pedig kilenc WM—21 „Sólyom” típusú repülőgéppel — támadnia kellett a határ menti szovjet településeket. A rossz időjárási viszonyok következtében a X. közelfelderítő századnak csak a 3. raja tudta végrehajtani feladatát.²⁴ E kisebb-nagyobb fiaskók ellenére lelkesen ünnepelt a sajtó: „A magyar légielő a ma reggeli órákban igen eredményes megtorló támadásokat hajtott végre Szovjet-országi területeken levő katonai célpontok ellen.”²⁵ A repülőszakember azt tartotta a legnagyobb sikernek, hogy először repültek át bombázókötélekek műszerek segítségével a Kárpátok fölött, s tértek vissza veszteség nélkül.²⁶

Június 29-én 25 bombázó indított támadást — egy vadászszázad oltalmazása mellett — jobb légköri viszonyok és „igen erős földi elhárítás” közepette Sztrij ellen. Ezzel befejeződtek a „megtorló” támadások, „lezárult a légielő hadászati alkalmazásának időszaka”.²⁷ E kétnapi tevékenységből is volt leszűrendő tapasztalat. Már ekkor egyértelművé vált, hogy kockázatos vadászkíséret nélkül nagyobb mélységben alkalmazni bombázókat. Ilyen esetben a 2500 m-es felhőalagnál volt a legkedvezőbb a tevékenység, mivel ilyen magasságból az optikai célzóeszközökkel jó találati valószínűséggel lehetett csapást mérni, ezt követően pedig gyorsan „eltűnhettek” a felhőben. Ügyszintén egyértelművé vált, hogy a különböző sebességű bombázók tevékenységét jobban össze kell hangolni annak érdekében, hogy egyidejűleg jelenjenek meg a célterület fölött. Már Sztrij bombázásánál tapasztalták, hogy a Caproni „Ca—135”-ök után 3—5 perccel érkezett lassúbb Junkers „Ju—86 K—2”-eket a levegőben fogadták — az első kötelék ellen riadóztatott — szovjet vadászok.²⁸

A német 4. légiflottával való szorosabb együttműködés érdekében a Fővezérség ezen a napon úgy döntött, hogy összekötő törzset küld ki Gyíresy Sándor rep. alezredes irányításával.²⁹

Bár a kassai VIII. hadtest parancsnokának, Szombathelyi Ferenc altábornagynak a vezetésével megalakuló ún. „Kárpát-csoport” (állományában az I. gyorshadtesttel, az 1. hegyi- és 8. határvadász dandárral) parancsnoksága csak június 30-án estére vált működőképessé, a Rakovszky György tábornok parancsnoksága alatt működő 8. határvadász dandár („Rakovszky-csoport”) már június 27-e óta súlyos harcokban állt a szovjet határvédelmi erőkkel, melynek következtében 30-áig tisztükben 32, legénységükben pedig 36⁰/₀-os

21 Nyemecz Pál rep. zászlós nyilatkozata (a szerző birtokában).

22 HL Vkf. Eln. 1. 1941/5615.

23 Orosz: i. m. 7. o., valamint Telbisz Loránd nyilatkozata.

24 HL Vkf. Eln. 1. Napi helyzetjelentések (a továbbiakban NHJ) 1941/21—23. f.

25 HL Vkf. Eln. 1. 1941/5612.

26 Orosz: i. m. 7. o.

27 NHJ 1941/38. f., valamint Orosz: i. m. 10. o.

28 Telbisz Loránd nyilatkozata.

29 Himer-napló, VI. 28-i bejegyzés.

erődvonalak irányába mozgó kötelékek nagyon sokszor komoly ellenállást tanúsítottak. Németh József tábornok, a „Dél” hadseregcsoporthoz kiküldött összekötő törzs parancsnoka pl. 1941. július 3-án 13 óra 30 perckor a következőket jelentette a vezérkar hadműveleti osztályának: „A visszavonuló alakulatok, melyek olykor több hadosztályt is kitesznek, bekerítés ellenére sem adják meg magukat, hanem kitartanak a végsőkig. Az ellenállás váratlanul nagy. A vezetés meglepően jó, összeomlásról még egyáltalán nem lehet beszélni. A foglyok száma csekély, mert a végsőkig ellenállnak.” A 20 órás jelentésében ezt a tapasztalatát megerősítette, illetve kiegészítette: „Általában az orosz vezetés eddig meglepően ügyesen dolgozik. Felismerik a helyzeteket és az adott helyzetnek megfelelően legjobbnak látszó megoldásokat választják. Nagy számú jól vezetett és erőteljes ellenakcióik jellemzik a visszavonulási harcokat. Különösen váratlan az orosz csapatok rendkívüli szívóssága mind a támadásban, mind a védelemben... Jellemzésükre szolgáljon, hogy még üzemképtelenné vált harckocsikat is védenek.”³⁹ Ennek ellenére e napon a magyar erők elérték Gyelatyint, egy előrevetett osztag pedig 17 órakor megszállta Sztanyiszlávot.

Ez az előrenyomulás július 4-én is folytatódott, aminek eredményeként a 6. és 12. kerékpáros zászlóalj benyomult Kolomijába, Vörös János tábornok 2. gépkocsizó dandára a város alá érkezett, a Major Jenő tábornok parancsnoksága alatt harcoló 1. gépkocsizó dandár pedig Gyelatyinig tört előre olyan körülmények között, hogy „az egyetlen járható út és a közbeeső hidak 17 helyen voltak felrobbantva”.⁴⁰

Mivel a légi felderítés megállapítása szerint Zalescsikinél két, Nyizsnyijovnál pedig egy Dnyeszter-híd ép volt, a 2. gépkocsizó dandár kapta feladatul azok birtokbavételét. Ezzel összhangban Szombathelyi altábornagy is a Dnyeszter, illetve a Dnyeszter—Szeret vonalra helyezte át az 1. repülődandár felderítésének súlyát. A földi alapoktól (repülőterektől) egyre távolodó arcvonal azonban megkövetelte a repülőkötelékek előretelepítését is. Ennek megfelelően a szolnoki 1/I. vadászrepülő-osztályt a felső-ábrányi hadi repülőtérről Miskolcra helyezték át. A földi része július 3-án, a légi része (23 Fiat „CR—32” hadi gép-pel) 4-én 13 órára befejezte az áttelepülést.⁴¹

A földi erők fokozódó térnyerésén túl más okok is sürgették a repülőkötelékek Kárpátokon túlra való áthelyezését. Gyíresy Sándor rep. alezredes, aki e napon vonult be a 4. légiflottához, máris türelmetlenkedett: „Benyomásom az, hogy a németek jó néven vennék, ha a mi harci repülő erőink a Kárpátoktól É-ra áttelepülnének és az ellenség üldözésében részt vennének tekintettel arra, hogy a 4. légi hadsg. (hadsereg, pontosabban légiflotta — Sz. M.) kiterjedése 1000 km.”⁴²

Ügyszintén indokolta ezt az a tény is, hogy a Kárpátok fölött — szinte állandóan — uralkodó rossz időjárási viszonyok mindig rendkívüli mértékben próbára tették különösen a nyitott kabinú vadász- és közelfelderítő repülőgépek személyzetét. A jegesedés elleni védekezés sem volt megoldott, s pl. a 4/4. bombázórepülő-század egyik „Ju—86 K—2” típusú repülőgépe emiatt került dugóhúzóba, s csak a pilóta tudása mentette meg a pusztulástól.⁴³

Még egy dolog sürgette az arcvonalra való felzárkózást: bár eddig elhanyagolható volt a veszteség, de már az első napokban több repülőgépek kellett motor- és üzemanyagtartály-lövés, benzinhiány miatt kényszerleszállást végrehajtania. A felkutatás, a hiba kijavítása, a személyzet hazaszállítása szempont-

39 Uo. 1941/72. és 75. f.

40 Dr. Csima: i. m. 86. o.

41 NHJ 1941/95. és 92. f.

42 HL Vkf. Eln. 1. 1941/5930. 2. sz. távmondattal.

43 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: i. m. 233. o.

jából egyáltalán nem volt közömbös, hogy milyen távolságra történik mindez a repülőterektől. (Pl. július 4-én a 4/3. század B—322. jelű bombázója mindössze 15⁰/₀-os sérülést szenvedett a Gyelatyin melletti kényszerleszálláskor, mégis több napra volt szükség ahhoz, hogy ismét bevethető legyen.⁴⁴)

Mindezek alapján a Huszton települt 1. repülődandár parancsnoka, Bánfalvy István rep. vk. ezredes és vezérkari főnöke, András Sándor rep. vk. alezredes mindent megtett e gondok megoldása érdekében. Így július 5-én Bánfalvy vk. ezredes már arról tájékoztathatta Gyíresy alezredest, hogy a vadászok és felderítők áttelepítése folyamatban van, a bombázóké pedig két napon belül várható. Valóban, a Tomor László rep. százados parancsnoksága alatt szolgáló mátyásföldi 1/3. vadászrepülő-század e napon megkapta az indulási parancsot.⁴⁵

A távolfelderítők Kolomija, Zabolotov, Sznyjatin, Kalus, Hotyin, Zalescsiki körzetét derítették fel, de ekkor már fokozódó nehézségek közepette. Hadászati szempontból e mellékirányban is sikerült a Vörös Hadsereg mind szervezettebb ellentevékenységet megszervezni. Így e napon az egyik magyar távolfelderítő repülőgép — egyebek mellett — már arról volt kénytelen jelenteni, hogy Kamenyec-Podolszknál szovjet vadászok vették üldözőbe, mely típus „főlényen sebességgel rendelkezik, saját He—111. rep. gépet azonnal befogta”. Ezt csak megerősítette az, hogy az előző nap a távolfelderítő osztály is elszenvedte első veszteségét: az F—401. jelű Heinkel „He—70 K” típusú repülőgép 3 fős személyzete (Fülöp Sándor hadnagy, megfigyelő; Várhalmi Márton őrmester, pilóta és Rusznyák Ferenc szakaszvezető, rádiótávírársz) Kamenyec-Podolsz térségében repülőhalált halt. A szakértői vizsgálat megállapította, hogy a repülőgép már a levegőben kigyulladt, amiben közrejátszottak technológiai okok is, mivel „a törzsszerkezet elektronfém, magnézium, alumínium ötvözet, mely igen gyúlékony”. Ez a tény — többek között — „arra az elhatározásra juttatta felsőbb vezetőinket, hogy a He—70-es típust az adott viszonyok között felderítésre alkalmatlanná nyilvánítsa... azt a további alkalmazásból kivonja” — emlékezik vissza a távolfelderítő osztály egyik tagja.⁴⁶

Az egyre fokozódó szovjet ellenállás mind gyakrabban követelte meg, hogy a repülők közvetlen avatkozzanak be a földi erők harcába. Július 5-én a késő délutáni órákban a Gorogyenka irányából Zalescsiki felé támadó 2. gépkocsizó dandár jobb szárnya Kicmanynál elakadt a Csernovicból visszavonult szovjet csoportosítás szívós védekezése következtében. Az ellenük bevetett két vadászrepülő-század a kedvezőtlen időjárási viszonyok között nem tudott megfelelő eredményt elérni, míg a két bombázószázad sikeresen támadta az állásokat. Az ugyancsak nehéz helyzetbe került 6. gépkocsizó zászlóalj a VII. közelfelderítő század próbált segíteni kisebb bombatámadásaival. Ezzel párhuzamosan a 2. gépkocsizó dandár részére légi úton szállítottak Kolomijára gyalogsági és páncéltörő löszert. Mindezek alapján fogalmazódott meg az összefoglaló helyzetkép azon megállapítása, hogy „Harci rep. erőink a földi harcokban igen eredményesen avatkoznak be alacsony és bombatámadásaikkal... helyenként a löszert repülővel kell utánpótolni.”⁴⁷

Július 6-án a reggeli órákban Zalescsiki térségébe rendelték az összes bombázó és vadászköteléket a 2. gépkocsizó dandár átkaroló tevékenységének támogatására, de a bombatámadás — egyes források szerint — elmaradt, s a fő célt: a korábban említett Dnyeszter-hidakat sem sikerült birtokba venni, mivel a visszavonulás befejeztével a szovjet csapatok felrobbantották azokat. A folyó-

44 NHJ 1941/99. f.

45 HL Vkt. Eln. I. 1941/5930., valamint Tomor László: *Harcok az orosz égen*. Budapest, 1942. 12. o.

46 NHJ 1941/99. és 152. f., valamint Péterdi: i. m. 62. o.

47 NHJ 1941/104., 108., 114—115. és 117. f.

hoz való kijutással viszont lezárult egy hadműveleti szakasz. Az 1941. június 27-től július 6-ig eltelt tíz nap eseményei bizonyos mérleg megvonására, az alapvető tapasztalatok összegzésére ösztönözték a magyar légierő vezetőit. Ebben a periódusban 145 repülőgép végzett ellenség fölötti repülést, melynek során 187 865 liter üzemanyagot fogyasztottak el és 113 165 kg bombát dobtak le.⁴⁸ Az eddigi tapasztalatok alapján pedig — miszerint a szovjet légierő kötelékei a páncélos éleket támadják következetesen — Gyiresy alezredes ismételtén sürgette a gyorscsapatok védelmére a vadászkötelékek előretelepítését, a közöttük való folyamatos összeköttetés megszervezését. Úgyszintén javasolta, hogy a mind élénkebb ellentevékenység miatt a bombázókat minden esetben kísérjék vadászkötelékek is.⁴⁹

A háborús részvétel egyik fő szervezője, Werth gyalogsági tábornok szemrebbenés nélkül adta hozzájárulását a további német elképzelésekhez. A Dnyeszterhez kijutva ugyanis dönteni kellett a magyar kötelékek további sorsáról. Németh tábornokon keresztül azt javasolta Rundstedt vezértábornagy, a „Dél” hadseregcsoport parancsnoka a Honvéd Vezérkar Főnökének, hogy a „Falk tábornok-csoport”-ot és a „Rakovszky tábornok-csoport”-ot a harcból való kivonás után megszálló feladatokra alkalmazzák, míg a gyorshadtest — gépkocsizó gyalogsággal, kerékpáros zászlóaljakkal, gépvontatású tüzérséggel, műszaki és híradó alegységekkel, ellátó, kiszolgáló és javító részlegekkel való megfelelő megerősítés után — a „Dél” hadseregcsoport alárendeltségében folytassa tevékenységét. Werth Henrik — Horthy által jóváhagyott — válaszára Németh tábornok július 7-i jelentéséből is következtethetünk: „A Vezértábornagy úr megkért, hogy bensőséges köszönetét tolmácsoljam a mi VKF. urunknak a *promt és minden tekintetben szimpatikus* (kiemelés tőlem — Sz. M.) döntéséért.”⁵⁰ Ennek megfelelően a légierő helyzetében is változás következett be: „Ezzel az újabb fordulattal kezdődött a második hadműveleti időszak, amely nálunk a földi erők és a harcra repülőerők legszorosabb együttműködésével, vagy másképen (sic!) a *német szövetséges hadseregnek történt alárendelésünkkel* (kiemelés tőlem — Sz. M.) is jellemezhetünk.”⁵¹ Ennek megfelelően 1941. július 7-én Orosz Béla rep. alezredest felmentették a 4. bombázórepülő-ezred parancsnoki beosztásából, s kinevezték a gyorshadtestközvetlen repülőcsoport parancsnokává. Kezdetben a kötelék állományába csak a VII. és X. közelfelderítő, valamint a 2/3. vadászrepülő-század, három légvédelmi gépágyús fél-szakasz, egy légvédelmi gépágyús üteg, két gépkocsioszlop és egy mozgó repülő-gépjavitó műhely tartozott.⁵² A közelfelderítő és vadászszázadokat Kolomija repülőterére telepítették át. A VII. közelfelderítő század ezt 7-én délre végrehajtotta. Emellett ugyancsak július 7-én 0 óra 30 perckor a mátyásföldi I. közelfederítő század földi része is elindult Zámbo Dezső százados parancsnoksága alatt hadműveleti területre.⁵³ Mindezt nem tudta megakadályozni Bánfalvy rep. vk. ezredesnek az a véleménye, hogy a repülődandár alakulatainak áttelepülése a Kárpátoktól északra „utánszállítási, híradási és ütréndehezatali lehetőségektől függ, amelyek igen súlyosak”.⁵⁴

A Légierő Parancsnokság a harcra babérokat is szerette volna gyarapítani, s ezért annak a véleményének adott hangot, hogy „Saját sávban nagyon imponálna néhány orosz gép lelövése.”, erre azonban — eltekintve attól, hogy az elő-

48 Orosz: i. m. 20—21. o., valamint Winkler László közlése.

49 NHJ 1941/121. f., valamint HL Vkf. Eln. 1. 1941/5930. 8—9. sz. távmondatt.

50 Tóth Sándor: A Horthy-hadsereg gyorshadteste a Szovjetunió elleni rablőháborúban. Hadtörténelmi Közlemények (HK), 1966/2. sz. 236. o.

51 Orosz: i. m. 21. o.

52 Uo.

53 NHJ 1941/133. f., valamint Zámbo Dezső: Hadak útján jártunk. Budapest, 1942. 8. o.

54 NHJ 1941/132. f.

ző napon egy távfelderítő repülőgép aratott légi győzelmet Kamenyec-Podolszk térségében egy vadász fölött — egy ideig még várni kellett.⁵⁵

Az új helyzet bizonyos kapkodást váltott ki a légierőknél. Gyiresy alezredes július 8-án szinte egyfolytában sürgette a repülőkötelékek kiküldését. A vezérkarfőnökség 1. osztályához intézett távmondatában még legalább egy vadászszázad áttelepítését kérte, arra való hivatkozással, hogy az orosz kötelékek egészen közel települtek az arcvonalhoz, így a közelfelderítők csak vadászkíséret mellett tudnak tevékenykedni. Ugyanezt megismételte a Légierő Parancsnokság felé is. A kapkodás abból állapítható meg, hogy az intézkedések egymást keresztezték, módosították. Mint láttuk, egy nappal korábban még úgy volt, hogy a X. közelfelderítő század is a gyorshadtest alárendeltségébe lép. Most viszont azt közölte Gyiresy alezredessel Incze László rep. vk. őrnagy, hogy helyette egy másik alegység fog menni, s a 2/3. vadászszázadot az 1. és 4. század váltja fel. (Azt, hogy melyik osztálytól, nem jelezték.) Tehát Orosz alezredes alárendeltségébe két-két vadászrepülő- és közelfelderítő századot osztottak be. Másnap viszont már arról tájékoztatta a Légierő Parancsnokság az összekötő törzs parancsnokát, hogy az eddig alkalmazott minden kötelék bevonul, a 2/3. század kivételével.⁵⁶

Július 8-án a harcászati légi felderítés külső határául a Hotyin—Kamenyec-Podolszk—Gorodok, míg a hadászati légi felderítés külső határaként a Kalus—Bar vonalat határozták meg az előljárók, melyen belül a fő feladatot a Hotyin és Kalus közötti Dnyeszter-szakasz felderítése képezte. Ezt az 1. önálló távfelderítő osztály teljesítette is.

A gyorshadtest 1941. július 9-én megkezdte a „Dél” hadseregcsoporttól kapott feladata teljesítését. Ennek megfelelően 2. gépkocsizó dandár Kamenyec-Podolszk irányába nyomult előre, Vattay Antal tábornok 1. lovasdandára Zvancsik felé igyekezett tért nyerni, az 1. gépkocsizó dandár pedig a bal szárnyon, Dunajevcít próbálta birtokba venni. E tevékenységet mihamarabb a magyar légierőinek is támogatnia kellett volna, de helyzete továbbra is tisztázatlan volt. Július 10-én Gyiresy alezredes azon kérésére, hogy be kell-e vonulnia a 4. légiflottától, Incze őrnagy azt válaszolta, hogy „Igen. A saját légierőből két közelfelderítő század van Kolomeában, de úgy ez, mint valószínűleg a gyors hdt. is haza fog jönni.”⁵⁷ Mindez akkor hangzott el, amikor az I. közelfelderítő század földi része 13 órára beérkezett Kolomijára, s az ugyancsak mátyásföldi 1/3. vadászrepülő század földi része Ujszászy György főhadnagy parancsnoksága alatt úton volt Ukrajnába, illetve amikor Németh tábornok ismételten sürgette: „A gyors hdt. rep. erőinek a Kárpátoktól É-ra való mielőbbi áttelepülése kívánatos”.⁵⁸

Július 10-én a gyorshadtest csapatai felzárkóztak a Zbrucs folyóra, ezért eredményesebb támogatásuk érdekében Orosz alezredes a VII. közelfelderítő századot (kilenc Heinkel „He—46” típusú repülőgéppel) és a 2/3. vadászszázadot (ugyancsak kilenc Fiat „CR—42”-sel) előretelepítette Jezierzany repülőterére. Sőt, ide irányította tovább az I. közelfelderítő század földi részét is, amely másnap 20 órára be is érkezett.⁵⁹

Július 11-én Orosz alezredes, a gyorshadtest repülőparancsnoka, a sávjában adódó csapatösszevonások, illetve térnyerését akadályozó tüzeszközök leküzdésére egy Junkers „Ju—86” bombázórepülő-század alárendelését és Kolomijára történő áttelepítését kérte előljárójától. Az iratokból az is kitűnik, hogy a gyors-

55 Uo. 136. és 125. f.

56 HL Vkf. Eln. 1. 1941/5930. 16—18. sz. távmondattal.

57 Uo. 20. sz. távmondattal.

58 Zámbo: i. m. 14. o., valamint NHJ 1941/171. f.

59 Orosz: i. m. 21. o. és Zámbo: i. m. 16. o.

hadtest sürgős kézigránátigényét ismét csak a légierő segítségével, a kolomijai repülőterre történt előreszállítással sikerült megoldani.⁶⁰

Július 12-én Tomor László százados, századparancsnok vezetésével útnak indult, s még e napon Kolomija repülőterére érkezett az 1/3. vadászrepülőszázad tizenkét Fiat „CR—42” vadászgépe, sőt azonnal bevetésre is került.⁶¹ Ekkor a Légierő Parancsnokság korábban idézett vágya teljesült: öt ellenséges vadászgépet lőtt le a 2/3. vadászsorozat, miközben egy összeütközés következtében ejtőernyővel leereszkedő sérült magyar pilótát is sikerült — a mellé leszállt századparancsnoknak, Szobránczy Aladár rep. századosnak, majd a gyorshadtest odaérkezett katonáinak — megmenteni.⁶² Az a hír viszont lehangolta Orosz alezredest, hogy a légierő parancsnoka „A leszerelési intézkedés értelmében” elutasította a bombázószázad Kolomijára történő helyezését kapcsolatos igényét. Ebbe az érintettek nem akartak beletörődni, ezért másnap újból sürgettek: „ismételten kérek egy bombázó rep. századot a gyorshadtestnek alárendelni. Indokul jelentem, hogy bombázó rep. erők nélkül az eddig szerzett tapasztalatok alapján igen meg van nehezítve a helytállás a harcokcsikkal alaposan megerősített orosz erőkkel szemben, tekintetbe véve páncéltörő fegyvereink kis számát és kevésbé hatásos voltát is. Az előljáró hadseregcsoporthoz parancsnokságtól az egyes feladatok megoldásához több ízben igényeltem rep. harci erőket. Ez alkalmakkor azt a választ kaptam, hogy a német rep. harci erők a döntő helyen vannak összevonva, s így támogatásomra nem állhatnak rendelkezésre... Az eddigi harcok folyamán a bombázó erőkre váró feladatokat közelfelderítő századokkal voltam kénytelen megoldani...”⁶³

Ezen a napon a hadi tapasztalatok szerzésére kiküldött I. közelfelderítő század is megérkezett Kolomija repülőterére Bibity-Horváth László rep. százados parancsnoksága alatt. Az új helyzetben Orosz aleredes módosította 10-i elhatározását: a 1/3. századot telepítette át — másnap — Jezierzanyba, s a 2/3. századnak — leváltásáig — naponta kellett Kolomijáról Jezierzanyba átrepülnie.⁶⁴

A déli órákban a VII. és X. közelfelderítő század tíz repülőgépének — vadászbiztosítás mellett — szovjet hadtáposzlopot kellett bombáznia. A bevetésről egy közelfelderítő repülőgép (Monucz zászlós és Málnássy hadapród őrmester) nem tért vissza.⁶⁵

Július 13-án az 1/3. vadászsorozat áttelepült Jezierzanyba, így megteremtődtek annak feltételei, hogy a június 27-e óta hadműveletekben részt vevő kolozsvári 2/3. vadászsorozatot fokozatosan leváltásák és hazatelepítsék.

A kedvezőtlen, esős idő ezekben a napokban nagymértékben akadályozta a légierő tevékenységét, így alkalmazásuk meglehetősen szorványos volt. A 1/3. vadászsorozat alapvetően közelfelderítő gépek kíséretét kapta feladatul.

Július 17-én ismét szállítási feladatot kellett ellátnia a légierőnek, melynek során kilencvenhat láda gyalogsági és páncéltörő lőszer, valamint száz rakasz kézigránátot juttattak el sürgősen a rászorulókhöz.⁶⁶

Ezzel párhuzamosan folyt a csapatok váltása, így július 17-ére hazaérkezett Veszprémbe a 4/II. bombázóosztálytörzs, és a 4/3. bombázószázad, Tapolcára a 4/I. bombázószázad, 19-ére pedig a miskolci VII. közelfelderítő század és Pestszentlőrincre az 1. repülődandár-vonatparancsnokság. Július 21-ig a X. közelfelderítő század is leszerelt.⁶⁷

60 NHJ 1941/178. és 180. f.

61 *Tomor*: i. m. 14. o.

62 NHJ 1941/203. és 301. f., valamint Himer-napló VII. 12-i bejegyzés.

63 NHJ 1941/193. és 206. f.

64 *Zámbó*: i. m. 38. o., valamint NHJ 1941/199. és 206. f.

65 NHJ 1941/206. f.

66 Uo. 248. f.

67 Uo. 237., 251. és 285. f.

Ebben az időszakban újból változott a gyorshadtest alkalmazása. Stülpnagel gyalogsági tábornoknak, a 17. német hadsereg parancsnokának kérésére neki rendelték alá a magyar sereget. Ennek megtörténte — július 18. — után még tovább bonyolódott a helyzet, mert az 1. gépkocsizó dandárt, kivonva Miklós tábornok közvetlen irányítása alól, az LII. német hadtestnek rendelték alá.⁶⁸ Ez természetesen kihatott a repülők tevékenységére is, hiszen ennek megfelelően Kettembeil tábornok, a 17. hadsereg repülőparancsnoka is gyakran nyúlt a magyar kötelékekhez: „a 17. hadsereg repülőparancsnokának utasítására sokszor kellett különféle feladatokat végrehajtaniuk olyan légtérben, melyek a gyorshadtest működési területén kívül, a német seregtestek hadműveleti körletébe tartoztak”⁶⁹ — emlékezett vissza Orosz alezredes.

A gyorshadtest térnyerése megkövetelte a repülőerők felzárkózását, így július 20-án az 1/3. vadászszázad tizenkét hadi és az Arado „Ar—96” típusú futár-gépe a 110 km-rel keletebbre levő Bar repülőterére települt át, ahol rajtuk kívül még egy Henschelkel ellátott német közelfelderítő és egy szlovák „Avia” század is elhelyezést nyert.⁷⁰

Július 22-én az 1/3. századnak fegyveres felderítést kellett végrehajtania öt géppel, mert az I. közelfelderítő század még nem érkezett be Barra. A Dzsurin—Braclav—Bersagy—Tulcsin térségében erőszakos felderítést és alacsonytámadást végrehajtó vadászokat erős légvédelmi tűz fogadta, minek következtében négy repülőgép szenvedett találatot, s a századparancsnok is öt helyen sebesült könnyebben.⁷¹

A gyorshadtest a 17. német hadsereg déli szárnyának élcsoportjaként tovább nyomult előre keleti irányban, így 23-án ismét szükségessé vált a 1/3. vadászrepülő-század előtelepítése, ezúttal Szutyiszki repülőterére. Ugyanezen a napon Barba érkezett az I. és a III. közelfelderítő század kilenc Heinkel „He—46” és kilenc WM—21 „Sólyom” típusú repülőgépe.⁷²

Rundstedt vezértábornagy Umany térségében tervezte bekeríteni a Délnyugati Front főerőit, ezért július 23-át követően a gyorshadtest feladatául szabta a Bersagy, Gajvoron, Bug-kanyarban levő szovjet erők megsemmisítését. Ennek megfelelően a 3/1. századnak 24-én kísérési és felderítési feladatokat szabtak. Ezeket azonban napról napra nehezebb volt teljesíteni az egyre szervezettebb és hatásosabb szovjet légvédelmi tevékenység közepette. Mind gyakrabban kényszerültek olyan megállapításokat beírni a hadinaplóba, hogy „16,30-kor indul 4 Sólyom Ivangorod reptér. bombázására, mi 6 géppel kísérjük... Igen erős lgv. tüzet kapunk, a Sólymok szétszóródnak, a bombákat máshova dobják le. Vadász védelemről szó sem lehetett, a Sólymok ahány volt, annyi felé repült. Nekünk nem maradt más hátra, mint lemenni és végig lőni a lgv. tűzereket.” E napon Martini Albert rep. százados III. közelfelderítő százada is áttelepült Szutyiszki.⁷³

A július 25—28-a közötti rossz időjárás, zuhogó eső miatt nem alkalmazták a repülőket, így ezt az időt az újabb áttelepítés előkészítésére használták fel. 28-án sikerült az I. közelfelderítő és az 1/3. vadászszázad légi részének birtokba vennie Annopol repülőterét, ahonnan ez utóbbiak hat géppel azonnal bevetésre kerültek bombázók kíséretére. Az időközben hadműveleti területre kiérkezett „vegyes bombázószázad”-ot a 3/II. és 4/I. bombázórepülő-osztályok három Caproni „Ca—135” és kilenc Junkers „Ju—86” gépéből hozták létre

68 *Tóth*: i. m. 240—242. o.

69 *Orosz*: i. m. 27. o.

70 Az 1/3. vadász repülő század HADINAPLÓ másolata. 1941. júl. 20—nov. 26. (a továbbiakban: 1/3. hadinapló). (A szerző birtokában) júl. 20-i bejegyzés.

71 Uo. júl. 22-i bejegyzés.

72 Uo. júl. 23-i bejegyzés, valamint *Csanádi—Nagyváradí—Winkler*: i. m. 234. o.

73 1/3. hadinapló júl. 24-i bejegyzés, valamint *Orosz*: i. m. 29. o.

Vitán Béla rep. százados, majd néhány nappal később az őt felváltó Telbisz Loránd rep. százados parancsnoksága alatt. Ezt a köteléket is — a többi repülőalegységhez hasonlóan — Orosz Béla rep. alezredes parancsnoksága alá helyezték. F napon a három Caproni „Ca—135”-ösből álló rajt először vetették be új alárendeltségében. A kötelék Bersagy térségében mért csapást a visszavonuló gépkocsioszlopokra.⁷⁴

Másnap ismét alkalmazásra kerültek a Szutyiszkin állomásozó bombázók, de elköveték azt a hibát, hogy nem ejtették útba a vadászok repülőterét, így azok nem tudtak hozzájuk csatlakozni. Ilyen körülmények között az „I—16” típusú szovjet vadászok zavartalanul megtámadhatták a köteléket, aminek következtében egy „Ju—86” bombázót lelőttek. A személyzetnek Barabás hadnagy kivételével — aki halálos lövést kapott — sikerült ejtőernyővel földet érnie.⁷⁵

A feszített harctéri helyzet — ha az időjárás nem akadályozta meg — nem engedett pihenést az egyetlen magyar vadászszázadnak. Július 30-án már kora reggel egy rajtnak kellett közelfelderítő repülőgépet kíséreni. Délután az egész század — tíz géppel — került bevetésre a hat Junkers „Ju—86”-sal együttműködésben, a Juszefovkatól keletre elterülő erdőben levő csoportosítás ellen. A támadókat ismét rendkívül erős légvédelmi tűz fogadta, aminek következtében az egyik bombázó huszonhét találatot kapott. Ez az egyre eredményesebb védekezés különben a Vörös Hadsereg egész tevékenységét mindinkább jellemezte. Ugyanezen a napon Makray vk. alezredes, a 17. német hadseregnél levő összekötő pl. azt jelentette a vezérkar hadművelleti osztályára, hogy „Az oroszok védekezése harcászatiilag már mintaszerűnek mondható. Az egész 17. hds. arcvonalán igen szépen kivonták magukat... a felső vezetés sem nélkülözi az áttekintést és az érzéket a helyzet megoldására... » A nyugati hadjárat ehhez képest egész könnyű teljesítmény volt és ami fő, igen kellemes« — ez egyöntetű vélemény.⁷⁶ Így látták tehát a helyzetet a háború első hónapjának végén a szakemberek. S ez csak a kezdet volt.

Ekkor a repülők még nem érezték a háború igazi súlyát, hiszen veszteségük minimális volt. A szárazföldi csapatokat jobban megviselték e napok. Az 1. lovassdandár alig vett részt komolyabb hadműveletben, mégis elveszítette lóállománya felét. Ezt látva jelentette Makray vk. alezredes, hogy „A lovasság mint fegyvernem meghalt. Kár a pénzért.” De másutt sem volt jobb a helyzet. Csak július 27-én pl. a 2. gépkocsizó dandár 86 halottat, 10 eltűntet és 215 sebesültet veszített. Jogosan állapította meg Dálnoki Miklós Béla tábornok, hogy „a kérekpárosok szíve, tüdeje tönkre van. 32. napja pihenés nélkül tart az előrenyomulás.”⁷⁷ Azonban továbbra sem volt megállás, Pervomajszkot mihamarabb birtokba kellett venni.

Ennek megfelelően a gyorshadtestnek alárendelt bombázókat segítségnyújtásra utasították a földi erők előrenyomulását akadályozó csoportosítások ellenállásának megtörése érdekében. Augusztus 1-én három Junkers „Ju—86” bombázó, tíz vadász kíséretében a Szavrannál kiépített védelmet támadta. Másnap az egyik közelfelderítő repülőgépet biztosította egy vadászraj. Harmadikán a földi csapatokat támadó szovjet vadászok ellen riadóztatták az 1/3. vadászszázad egy raját, de késve érkeztek a helyszínre. Augusztus 4-én hajnalban egy-egy géppárral biztosították a Pervomajszk, illetve Szavran légterébe küldött két közelfelderítőt. Más vadászok az Olviopol területén harcoló csapatokat ol-

74 1/3. hadinapló júl. 28-i bejegyzés, *Zámbo*: i. m. 48. o., valamint NHJ 1941/337. és 339. f., továbbá Telbisz Loránd közlése.

75 1/3. hadinapló júl. 29-i bejegyzés, valamint NHJ 1941/341. és 346. f.

76 1/3. hadinapló júl. 30-i bejegyzés, valamint NHJ 1941/346. f.

77 NHJ 1941/345. f., valamint *Tóth*: i. m. 243—244. o.

talmazták, illetve négy Fiat „CR—42”-vel kísérték három bombázót ugyanebbe a térségbe. E napon mind az 1/3. vadász-, mind a III. közelfelderítő század áttelepült Bersagyba.⁷⁸

Az 1. gépkocsizó dandár augusztus 4-én megközelítette Pervomajszkot. Ez, s más erők déli-délkeleti sikeres előnyomulása, bekerítéssel fenyegette a Déli Frontot. Ezért a szovjet Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállása utasítást adott az erők visszavonására a Csigirin—Voznyeszenszk—Dnyeszter-Limanszkoje terepszakaszra. Az augusztus 5-i direktíva szerint „A visszavonulást éjszaka és szakaszosan kell végrehajtani, erős utóvédharcokkal fedezve, és legkésőbb augusztus 10-ére be kell fejezni.”⁷⁹ Ez a döntés megkönnyítette a magyar erők előnyomulását, sőt e napon az 1. gépkocsizó dandár zömével már birtokba vette Pervomajszkot, más csapatok átkeltek a Bugon. Ennek biztosítására négy vadászt rendeltek ki. A déli órákban felderítők jelentették, hogy Podviszokojénél egy hárommotoros repülőgép szállt le, amiből arra következtek, hogy a közelben magasabb parancsnokság székel, ezért vadászokat indítottak a helység légtérébe. A gyanút az erős légvédelmi tűz még fokozta. Rendkívül nehezen fedezték fel a szénakazallal jól álcázott repülőgépet, amit végül sikerült felgyújtani. Eközben a támadó gépek is sok találatot kaptak, sőt a század elszenvedte első veszteségét: Pettendy János rep. főhadnagy, az ismert sportrepülő, életét veszlette.⁸⁰

Augusztus 6-án az 1/3. vadászrepülő-századot meglátogató Schwager János alezredes, az 1. vadászrepülő-ezred parancsnoka jelezte, hogy hamarosan kitelepül egy „Héja” kötelék és az 1/4 vadászszázad egy raja. Az Olaszországból 1941. július 15-ig beérkezett negyvenhét Reggiane „Re—2000 Falco I.” típusú vadászrepülőgépekkel kapcsolatban ugyanis problémák merültek fel. Különösen a gázrudazatot ítélték balesetveszélyesnek a szakemberek. Ugyanakkor gondot okozott a futómű is, ami csuklóstengellyel és orsóval volt — elektromos, vagy kézi úton — behúzható. „Az orsó gyakran elhajolt egy picit átejtett leszállásnál és rengeteg problémát okozott a közös áttételházon keresztül a két főfutónak, melyek azután végül is se ki, se be, sem elektromosan, sem kézzel nem voltak mozgathatók” — emlékezik vissza az egyik gépészmérnök képe-sítésű pilóta.⁸¹ Hogy az ezek licence alapján Magyarországon előállított „Héja”-kkal kevesebb baj legyen, tökéletessé tételük érdekében a vezérkar elrendelte, hogy egy „Re—2000” rajt küldjenek ki az 1/3. vadászrepülő-századhoz egy hónapos csapatpróbára, s az itt szerzett tapasztalatokat hasznosítsák a gyártásnál. Ennek megfelelően Gyenes László rep. századosnak, a szolnoki 1/2. vadászrepülő-század parancsnokának vezetésével augusztus 7-én egy 7 „Re—2000” repülőgépből álló kötelék érkezett ki Szutyiszki repülőterére.⁸²

Ezekben a napokban fejeződött be az umanyi csata, melyben a 6. és 12. szovjet összfegyvernemi hadsereg sok katonája és tisztje adta életét a hazáért. Mindkét seregetest parancsnoka és törzse fogságba esett. Ezzel párhuzamosan a Déli Front és az Önálló Tengermelléki Hadsereg súlyos harcok közepette visszavonult. Ezeket a kötelékeket a 11. német, a 3. és 4. román hadsereg, valamint egy-egy magyar, szlovák és olasz hadtest üldözte, miközben a visszavonulási útvonalakat a Déli-Bugtól keletre az 1. német páncéloscsoportnak kellett elvágnia. Ennek biztosítása érdekében 1941. augusztus 9-én a gyorshadtestet — átmenetileg — alárendelték Kleist vezérezredes 1. páncéloscsoportjának. A földi erők hatékonyabb támogatása érdekében e napon az 1/3. vadászrepülő-század

78 1/3. hadinapló aug. 1—4-i bejegyzés, valamint *Orosz*: i. m. 33. o.

79 A második világháború története. 1939—1945. IV. k. Budapest, 1977. 118. o.

80 1/3. hadinapló aug. 5-i bejegyzés, valamint *Tomor*: i. m. 46—49. o.

81 *Vajda József*: A „Héja” — Re—2000 — vadászgép. *Magyar Szárnyak*, (Oshawa, Canada) 1978/7. sz. 31. o.

82 HL Vkf. Eln. 1. 1941/5740, valamint *Csanádi—Nagyváradí—Winkler*: i. m. 234. o.

is áttelepült az I. közelfelderítő század által már használt pervomajszki repülő-
térre, másnap pedig Gyenes százados köteléke is.⁸³

Kleist vezérezredes arra utasította Miklós tábornokot, hogy a XLVIII. német hadtesttel együttműködésben foglalja el Nyikolajevet, s vágja el a 9. szovjet hadsereg visszavonulási útvonalait. A repülők augusztus 10-én négy közelfelderítő és nyolc vadászrepülőgéppel hozzáálltak az ezzel kapcsolatos tevékenységhez, megkezdődött az ún. „nyikolajevi csata.” Másnap támadásba lendült a gyorshadtest két gépkocsizó dandára. Ezzel párhuzamosan a kora reggeli órákban öt Caproni „Ca—135” bombázó indult bevetésre a nyikolajevi Bug-híd és vasútállomás ellen. Szakonyi főhadnagy raja telibe találta a hidat. A köteléket kísérő hat Fiat „CR—42” e napon találkozott először Ratákkal. Súlyos légi harc bontakozott ki, melyben az 1/3. század és a bombázók nyolc igazolt légi győzelmet arattak. Az ugyancsak bevetett öt Reggiane „Re—2000” nem találkozott szovjet repülőkötelékekkel, de a légvédelmi tüzérségtől elszenvedte első veszteségét: a V—420. jelű repülőgép pilótája: Lasztóczy Gyula főhadnagy eltűnt.⁸⁴ A délután folyamán hat vadász a földi csapatokat oltalmazta Belouszovka térségében.

Augusztus 12-én az 1/3. század egy raja áttelepült a vozneszenszki repülő-
térre, hogy a földi erőket — szükség esetén — hatékonyabban tudja oltalmazni. A század visszamaradt hat gépe a Novaja Ogyessza térségében fegyveres felderítést végrehajtó három Junkers „Ju—86”-t kísérte el, míg egy másik három bombázóból álló köteléket Gyenes százados öt vadásza. A nap folyamán még két ízben kellett bombázókat kísérnie az 1/3. századnak. Minden alkalommal erős légvédelmi tűzben oldották meg feladatukat.⁸⁵ E napon a vadászszázad rövid mérleget is készített: a hadművelési területen töltött egy hónap alatt 35 alkalommal összesen 151 repülőbevetést hajtottak végre, melynek során öt légi győzelmet arattak, egy pilótát veszítettek, s kilenc repülőgép kapott „szerencsés” találatot (szélvédő, pilótaülés átlóvése stb. . .)⁸⁶

Augusztus 13-án az előző naphoz hasonló megbízásokat oldottak meg a repülők, mindössze egyszer kaptak „újszerű” feladatot: a novopetrovszkojei Bug-szakaszon a német csapatokat oldalazó tüzellel elárasztó hajót kellett elhallgattatni egy közelfelderítő (bombázás) és egy vadászrepülőgépnek (alacsony támadás). Ennek eredményeként a hajó kénytelen volt elmanőverezni.⁸⁷ Ezen a napon a 16. német páncélos hadosztály elérte Nyikolajev keleti szegélyét.

A következő napokban szintén felderítési, kísérési, alacsony támadási és bombázó feladatokat teljesítettek a repülők. (Augusztus 15-én pl. a III. közelfelderítő század harcfelderítés során 90 db 10 kg-os bombával hajtott végre támadást, s emellett „igen értékes felderítési adatokat szolgáltatott.”⁸⁸) Augusztus 16-án a Larjevka előtt elakadt lovasdandár támadásának felújítását kellett bomba- és alacsony támadással elősegíteni. Erre az időre a német erők elfoglalták Nyikolajevet, azonban a hatnapos küzdelem mégsem hozta meg a várt eredményt: a 9. hadsereg főerői kitörték a bekerítésből és visszavonultak az Ingulec folyó mögé.

A szovjet Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállása, mivel a német 1. páncélos csoport, a 17. és a 11. német hadsereg Cserkasszitól a torkolatig elérte a Dnyepert és északon is súlyos volt a helyzet, 1941. augusztus 19-én elrendelte

83 A második világháború... i. m. 118. o., *Dr. Csima*: i. m. 92. o., valamint 1/3. hadinapló aug. 8—10-i bejegyzés.

84 NHJ 1941/449—451. f., valamint 1/3. hadinapló aug. 11-i bejegyzés.

85 1/3 hadinapló aug. 12-i bejegyzés.

86 *Tomor*: i. m. 76. o.

87 1/3. hadinapló aug. 13-i bejegyzés.

88 *Orosz*: i. m. 42. o., valamint NHJ 1941/504. f.

a Délnyugati Irány seregtestjei részére, hogy szívósan védjék a Dnyeper vonalát Lojevótól a torkolatig.⁸⁹

A nyikolajevi csata befejeztével a gyorshadtest erői Krivoj Rog térségében gyülekeztek, s párnapos pihenőt kaptak, hogy felkészüljenek új feladataikra: a Dnyeper vonalának megbízható védelmére a Dnyepropetrovszk—Zaporozsje közötti, mintegy 200 km-es szakaszon. Így augusztus 19-én az 1/3. vadászrepülő-század is áttelepült Krivoj Rogba, s 25-éig pihenőben volt, illetve csak készségi szolgálatot adott. Az I. közelfelderítő század 21-én Kazanán rendezkedett be. Augusztus 23-án haditapasztalatok szerzése céljából Krivoj Rogba érkezett — repülőgépek nélkül — a mátyásföldi 1/4. vadászrepülő-század egy raja.⁹⁰

Az e feladatra való felkészülés során a magyar repülőknél a német 1. páncéloscsoport dnyepropetrovszki hídfőben levő főerőit is oltalmazniuk kellett. Ennek során augusztus 26-án az 1/3. század vadászaik öt légi győzelmet arattak. Másnap ugyane feladat megoldása közben az 1/3. század és a Gyenes század vezette „Re—2000” kötelék tíz (hét, illetve három) légi győzelmet arattak, bár az igazsághoz az is hozzátartozik, hogy a lelőtt szovjet repülőgépek egy részét le-, illetve felszállás közben lepték meg. A légi harcban azonban — az előző napon kettő, ezen pedig egy légi győzelmet arató — Szőnyi Márton zászlós repülőgépét találat érte, majd eltűntnek nyilvánították.⁹¹ (Ő, mint a későbbiekben kiderült, hadifogságba esett és 1944 augusztusában ejtőernyős partizánként tért haza Magyarországra, s adta életét egy szebb jövőért.)

Augusztus utolsó harmadában személyi változás történt a repülőcsoport élén: Orosz Béla rep. alezredest Gyiresy Sándor rep. alezredest váltotta fel. Orosz alezredest parancsnoksága idején (1941. július 7—augusztus 27.) a repülőcsoport 555 ellenség fölötti felszállást — ezen belül 28 repülőgép 58 alacsonytámadást — hajtott végre, 40 tonna bombát dobott le, 27 légi győzelmet aratott és 4 repülőgépet veszített.⁹²

Augusztus — ezt követő — utolsó napjai lényegesen eseménytelenebbül teltek el. Csak néhányszor kellett egy-egy közelfelderítő repülőgépet, vagy bombázóköteléket kísérni.

A gyorshadtest 1941. augusztus 31-ére átvette a Dnyeper adott terepszakaszának a védelmét, leváltotta az ott levő német kötelékeket.

Az 1. német páncéloscsoport szeptember 2-án Dnyepropetrovszknál támadást indított azzal a céllal, hogy kiszélesíti a hídfőt. Ezt a tevékenységet, valamint a magyar és olasz hídverést az 1/3. vadászrepülő-századnak kilenc repülőgéppel kellett biztosítania részben oltalmazással, részben alacsonytámadással. A déli órákban a sikeres előnyomulás után Kamenkánál elakadt német erők tevékenységét támogatta ott „CR—42”.⁹³ Ezt követően a rossz időjárás háromnapos pihenőt biztosított a repülőknél.

A magyar kézen levő Zaporozsje-sziget déli csücskén kisebb szovjet erőknek sikerült megkapaszkodniuk, így ezek ellen vetették be 1941. szeptember 6-án az 1/3. vadászszázad négy repülőgépét, majd délután kilenc vadász biztosította az ugyancsak e csapatok ellen alkalmazott — Telbisz Loránd rep. századosnak alárendelt — hat Junkers „Ju—86”-t. Másnap reggel három bombázó és hat vadász megismételte e feladatot. Az alapvető célt azonban nem tudták elérni, mert a 2. gépkocsizó dandár itt védő erői már szeptember 5-én este — súlyos veszteségek után — kénytelenek voltak kiüríteni a szigetet.⁹⁴

89 A második világháború... i. m. 118—119. o.

90 1/3. hadinapló aug. 19—25-i bejegyzés, valamint Zámbo: i. m. 108. o.

91 1/3. hadinapló aug. 26—27-i bejegyzés, valamint NHJ 1941/520—521., 526. és 529. f.

92 Orosz: i. m. 47. o.

93 1/3. hadinapló szept. 1—2-i bejegyzés.

94 Uo. szept. 6—7-i bejegyzés, valamint Dr. Csima: i. m. 95. o.

Erre az időre vált egyértelművé, hogy az ék alakú magyar hadijel nehezen ismerhető fel a repülőgépeken, ezért a vezérkar új főnöke: Szombathelyi Ferenc altábornagy szeptember 6-án elfogadta Rákosi Béla altábornagnak, a légierő — augusztus 1-én kinevezett — új parancsnokának ez irányú javaslatát.⁹⁵ Ezt követően azonban még hónapokba telt, amíg minden magyar repülőgépre rákerült a fekete négyzetben álló, 99 cm magasságú fehér kereszt.

A gyorshadtest 1941. szeptember 10-én kilépett az 1. páncéloscsoport kötelékéből, mivel ennek a seregtestnek 12-étől a kremencsugi hídfőből északi irányban kellett előretörnie, hogy Lohvica térségében találkozzon a 2. páncéloscsoporttal, bekerítse a Délnyugati Front néhány seregtestét.

Szeptember 10—18-a között a vadászok vagy pihenőben voltak a rossz időjárás miatt, vagy felderítési és kísérési feladatot láttak el. A hadi tapasztalatok szerzésére korábban kiküldött mátyásföldi rajjal kapcsolatban nem tudták eldönteni, mit tegyenek velük: az augusztus 23-án kiérkezett kötelék szeptember 6-án hazament, majd 8-án újabb két hétre visszaérkezett, de 15-én ismét Mátyásföldre repült. Pedig ezek a „röpködések” sem voltak veszélytelenek, hiszen éppen az előző napi futárgép zuhant le a Kárpátok keleti lejtői fölött. Szeptember 16-án pedig a III. közelfelderítő század egy repülőgépe nem tért vissza.⁹⁶

Szeptember 19-én a Nyikopoltól délre levő mocsaras vidéken bekerített német őrezred kitérését támogatta a vadászszázad öt gépe. A 22-i dátum más szempontból vált emlékezetessé a repülők körében. E nap délutánján labdarúgó mérkőzést rendeztek a vadászok és bombázók csapatai között, amikor váratlanul öt bombázógép lépett ki a felhők közül. A játékosok és szurkolók rájuk se hederítettek, sajátuk vélték mindaddig, amíg hullani nem kezdtek a bombák. A közelfelderítő század két halottat veszített.⁹⁷

Az ezt követő napok egyre eseménytelenebbek voltak, csak néhány riadó törte meg a csendet. Az időjárás mind kedvezőtlenebb volt, másrészt a hadműveletek is veszítettek lendületükből. Bugyonnij marsallnak, a Délnyugati Irány főparancsnokának azt a szeptember 11-i javaslatát, hogy a Délnyugati Front csapatait vonják vissza a Pszjol folyó terepszakaszára, a Legfelsőbb Főparancsnokság Főhadiszállása jóváhagyta. A Front azonban nem rendelkezett megfelelő erővel ahhoz, hogy e térség megszilárdításával egyidőben tartani tudja a Dnyeper vonalát és Kijevet. Ráadásul szeptember 15-én az 1. és 2. páncéloscsoport, Lohvica körzetében egyesülve, bekerítette a Délnyugati Front négy hadseregét. Az ezt követő napok kemény harcaiban veszítette életét Kirponosz vezéreztredes, frontparancsnok, továbbá törzsfőnöke és a haditanács több tagja. Szeptember 19-én a német csapatok bevonultak az ukrán fővárosba.⁹⁸

Ezek a jelentős sikerek pillanatnyilag elhomályosították egy — a háború kimenetele szempontjából — ennél lényegesen fontosabb eseményt. Azt ugyanis, hogy szeptember közepére Szmolenszk térségében végleg megbukott a villámháborús elképzelés. A három hónapra tervezett hadjárat messze volt a remélt győzelemtől, viszont a német szárazföldi erők elveszítették állományuk 16,7%-át (552 ezer katona), a Luftwaffe pedig 1603 repülőgépet, s további 1028 megrongálódott.⁹⁹ Ehhez még azt is hozzá kell számolni, hogy ezekben a hetekben, hónapokban épült ki a Moszkva alatti hadászati védelem, ami az év végére lehetővé tette a háború menetében az első fordulatot. Mindezeket a tényeket figyelembe kell venni az események megítélésénél.

A hadműveleti területen kint levők mindenesetre lassan várni kezdték a ha-

95 HL Vkf. Eln. 1. 1941/6179.

96 Uo. 1941/6222, valamint NHJ 1941/626. f.

97 1/3. hadinapló szept. 19-i és 22-i bejegyzés, valamint Telbisz Loránd közlése.

98 A második világháború... i. m. 120. o.

99 Uo. 124. o.

zatelepülésre vonatkozó parancsot. Bár az 1/3. vadászrepülő-század szeptember 14-i naplóbejegyzése már említést tesz az alegység esetleges leváltásáról, Gyíresy alezredes — Miklós vezérőrnagy által támogatva — szeptember 23-án módosító javaslatot terjesztett fel a légiő parancsnokához a hajózó és földi rész leváltásának és gépanyaga pótlásának tárgyában.¹⁰⁰ Maga a felterjesztés tartalma nem ismert. Az viszont igen, hogy Árvai László rep. vk. százados, a vezérkarfőnökség kiküldöttje, mindent elkövetett annak érdekében, hogy a magyar repülőkötelékeket a tél beállta előtt hazahozzák. Így most nem tudni, hogy a gyorshadtest repülőparancsnoka ezzel szembehelyezkedve terjesztette-e fel módosító javaslatát, vagy éppen azért hosszabbította-e meg a hadművelési területen levők kint tartózkodási idejét, hogy majd erre hivatkozva legyen hamarosan lehetőség a hazarendelésre. Egy biztos: a kötelékek egyelőre maradtak, folytatták feladataik végrehajtását. Bár ennek ebben az időszakban olyan akadály is felmerült, hogy a németek beszüntették a magyar repülőalakulatok üzemanyagellátását,¹⁰¹ ez azonban — valamilyen formában — megoldódhatott, az is lehet „baráti” alapon. Vörös János vezérőrnagy, a 2. gépkocsizó dandár parancsnokának jelentéséből megtudható ugyanis, hogy „a német anyagi ellátást elsősorban a szívélyes személyes kapcsolatok biztosítják.”¹⁰²

Mindenesetre tény, hogy 1941. szeptember 30-án a Zaporozsje körzetében levő ütegállások, valamint vasútvonalak ellen be tudják vetni mind a bombázókat, mind az azokat kísérő két vadászrajt. A vasútvonalak elleni támadás október 1-én is megismétlődött.¹⁰³

A légi tevékenység jelentős csökkenése lehetővé tette a magyar kötelékek fokozatos hazatelepítését. Így a mátyásföldi I. közelfelderítő század légi része 1941. október 6-án hazaérkezett, igaz a földi rész zöme csak november 8-án látta újra a fővárost. Bár a július 13-ától eltelt időszakban 72 ellenség fölötti repülés során 115 órát töltöttek levegőben, 61 látás általi harc- és közelfelderítést hajtottak végre, 11 bombatámadás során 2 t bombát dobtak le, mégis azt tartották a legnagyobb eredménynek, hogy emberveszteség nélkül úszták meg első háborús alkalmazásukat.¹⁰⁴

A kintmaradók azonban új feladatokat kaptak. A gyorshadtest 1941. október 6-ával befejezte a Dnyeper védelmében végzett tevékenységét, s 14 órától — a szeptember 28-án kivont 1. lovasdandár kivételével — ismételten a 17. német hadsereg, október 9-étől pedig e hadsereg IV. hadtestének az alárendeltségébe lépett. Ez utóbbi esetben már önálló elnevezését is elveszítette, beolvadt az ún. „Schwedler-csoport”-ba. E napon a megszálló erők tevékenységét irányító Kárpát-csoport parancsnokságát szintén útbaindították „M” állomására, leszerelés végett.¹⁰⁵

A repülők tevékenysége viszont egyre nehezebbé vált. Az 1/3. vadászrepülő-század október 7-i naplóbejegyzése szerint „Az idő már nagyon kezd romlani, eső, erős szél, alacsony felhőzet. Beköszöntött az orosz ősz.” Ennek ellenére még mindig távolodtak a hazától: október 10-én át kellett települniük Dnyepropetrovszkba. Másnap — a földi résszel — megérkezett az első hó is. Az időjárás csak október 14-én tette lehetővé, hogy az Izjum irányában bevetett magyar kötelékek előrenyomulását a repülők támogassák. Erre azonban csak rövid ideig volt mód, mert a Szamara folyó mocsaras vidéke nem tett lehetővé komolyabb térnyerést. Így az 1. gépkocsizó dandár Novomoszkovszknál, a gyors-

100 NHJ 1941/689. f.

101 HL Vkf. Eln. 1. 1941/6367.

102 NHJ 1941/690. f.

103 Uo. 730. és 744. f., valamint 1/3. hadinapló szept. 30-i bejegyzés.

104 Zámbo: I. m. 121—122. o., valamint *Magyar Szárnyak*, 1941/22. sz. 6. o.

105 NHJ 1941/766., 778. és 784. f.

hadtest zöme pedig Golubovkától nyugatra, mintegy ötven kilométerre elakadt a sártengerben.

Ebben az időben már csak szórványosan kapott a vadászszázad oltalmazási, vagy kísérési feladatot, mivel az időjárás mind gyakrabban közbeszólt, illetve a szovjet légierő tevékenysége is lényegesen csökkent. (Valószínűleg zómét átcsoportosították a hadászati főirányba, hiszen ekkor folyt a moszkvai védelmi hadművelet).

Műszaki okok miatt a kevés magyar repülőgépet sem tudták rendeltetésének megfelelően alkalmazni, mivel egy október 10-i okmány szerint a kiesett futárgépek pótlására a gyorshadtest hadműveleti osztályának vezetője visszartartott három Capronit.¹⁰⁶

Október 18-án az 1/3. vadászrepülő-század egy raja áttelepült Golubovka repülőterére, s innen kísérte a felderítőket. Egy ötgépes raj a hadtest felvonulását biztosította a Golubovka—Orel útvonalon. Másnap magyar felderítő, illetve német repülőgépet kellett elkísérni Lozovaja, Barvenkovo, illetve Izjum légterébe.

Bár nincs rá konkrét adat, mégis arra lehet következtetni, hogy október 20-a táján hazatelepült Gyenes százados „Re—2000” köteléke. Ugyanis a Légierő Parancsnokság jelentése szerint 1941. október 21-én Máramarosszigettől 20 km-re rossz időjárás következtében lezuhant a V—441. jelű „Héja” repülőgép, s Domby Kálmán főhadnagy életét veszítette. Más források szerint csak egy raj érkezett haza, „A veszteség átrepüléskor és földön való összetörésből származott.” Ezt erősíti meg az a közlés is, hogy Gyenes százados kötelékéből kettő a Kárpátok fölött zuhant le, egy pedig kényszerleszállás következtében sérült meg súlyosan.¹⁰⁷ Ezek a Kárpátok fölötti átrepülésekkor elszenvedett veszteségek szorosan összefüggtek a pilóták műszerrepülő kiképzésének hiányával, valamint azszal, hogy a gépek zöme nem volt alkalmas műszerrepülésre.

Az 1/3. vadászrepülő-század öt repülőgépe október 23-án német felderítő kísért, 24-én pedig egymást váltva 3×3 „CR—42” oltalmazta a Grusevaha térségébe kijutott dandárt. Október 25-én két raj áttelepült a Budapesttől 1400 km-re levő Lozovajára, de az egyik beragadt a sárba, a másik — erre hivatkozva — visszatért. A 27-i bejegyzés szerint „Az idő rossz, esik az eső, nagy köd. Sem mi, sem a kikülönített raj meg sem tud mozdulni.” Október 30-ig a III. közfeldերítő, a vegyes bombázó- és az 1/3. század — a Lozovaján beragadt raj kivételével — áttelepült Dnyeprodzerzsinszkbe.¹⁰⁸ Ennek viszont az arcvonalától való nagy, mintegy 220 km-es távolsága okozott problémát. Október 31-én pl. azért nem tudták a földi csapatokat oltalmazni, mert üzemanyaguk csak az oda- és visszarepülésre lett volna elegendő. Ez a tény, és az egyre rosszabb idő mind több feszültséget okozott. Így pl. amikor november 1-én az Izjum területén harcoló magyar csapatok oltalmazására kaptak feladatot, az ekkori hangulatot így rögzítették a hadinaplóba: „nem tudjuk megérteni, hogy a hdt-(hadtest — Sz. M.)-nél levő vk. tiszteknek nincs annyi tudásuk, hogy a saját gépeink teljesítő képességeit ismerjék.”¹⁰⁹ Ennek ellenére másnap mégis végre kellett hajtaniuk a feladatot. Ezért tessék-lássék módon elrepültek, s pár kör megtétele után vissza is fordultak, nehogy üzemanyaghiány miatt valahol útközben kelljen kényszerleszállniuk a sárba. November 3-án a lozovajai raj elkísért egy közfeldերítő repülőgépet, majd ez a kötelék is Dnyeprodzerzsinszkben szállt le a másik repülőtér állapota miatt. Ezt követően a rossz időjárás következtében november 9-ig nem hajtottak végre feladatokat.

¹⁰⁶ Uo. 782. f.

¹⁰⁷ Uo. 878. f., *Vajda*: i. m. 30. o., valamint *Csanádi—Nagyvárad—Winkler*: i. m. 234. o.

¹⁰⁸ NHJ 1941/974. f.

¹⁰⁹ 1/3. hadinapló nov. 1-i bejegyzés.

Ennek ellenére a háború tovább szedte áldozatait. A szállítórepülő-század, amely 1941-ben 861 órát repült az arcvonalra és vissza, 1941. november 4-én ismét gyászolt. Az E—105. jelű Savoia Marchetti „SM—75” sebesült szállító repülőgép közvetlenül a budaörsi felszállás után a ködben dombnak ütközött és kigyulladt. A fedélzetén levő mind a 10 fő meghalt.¹¹⁰ Ez tovább fokozta a szállítási nehézségeket. Igaz, korábban — mint láttuk — három bombázó repülőgépet is bevontak ilyen feladatok ellátására, de ez jelentősen csökkentette a repülőcsoport csapásmérő erejét. Ezért a gyorshadtest hadművelleti osztályának vezetője november 11-én sürgette három szállító repülőgép beállítását, hogy „a bombázó szd-om teljes egészében rendeltetésszerűen hadművelleti célokra legyen alkalmazható.”¹¹¹ Erre azért is szükség volt, mert bár november 6. és 12-e között megtörtént a gyorshadtest csapatainak felváltása, a repülőkre még egy ideig szükség volt. Igaz, alkalmazásuk határfoka egyre csökkent, mivel „Téli felszerelés hiányában majdnem használhatatlan a magyar légi rész”¹¹² — állapította meg a hadinapló vezetője.

November 9-én két vadászrajnak biztosítania kellett a gyorshadtest Me-csebilovo térségében ekkor még súlyos harcokat vívó páncélos felderítőszázadát. Ugyanez a feladat megismétlődött másnap is. 11-én magától Dálnoki Miklós Béla altábornagytól tudták meg a vadászok a jó hírt: a gyorshadtest december 15-ig hazamegy.

Az időjárás is egyre több gondot okozott: november 13-án a 15 fokos hidegben a repülőgépeket nem tudták beindítani, így az oltalmazási parancsot sem teljesítették. Ezért motormelegítő kályhák „gyártására” kényszerültek.

Ilyen körülmények közepette kezdtek hozzá a hazatelepülés előkészítéséhez. November 17-én a III. közelfelderítő, 18-án pedig az 1/3. vadászrepülő-századnak kellett volna elhagynia a hadművelleti területet, az ismételten elromlott időjárás azonban — a közelfelderítők esetében — megakadályozta ezt. A vadászok légi része november 18-án 7 órakor vágott neki a hosszú útnak. Pervomajszki és kolomijai leszállás, feltöltés után próbálták folytatni a repülést hazafelé, de az alacsony felhőzet és a sűrű hóesés visszafordulásra kényszerítette a századot. Vinnyicától délre 20 km-re szálltak le egy tarlón, miközben két repülőgép megsérült. Az idő javulásával öt gép átrepült Vinnyicára, míg hatnak meg kellett várnia az üzemanyagpótlást. A közelfelderítő század még rosszabbul járt: gépei a rossz időjárás következtében szétszóródtak, négy kényszerleszállt, miközben egy összetört.¹¹³

November 19-én megérkezett a vadászok részére az üzemanyag. Ezt megelőzően már kijavították a két sérült „CR—42”-t, de 22-éig az időjárás nem engedte a Vinnyicára való átrepülést. Ennek megtörténte után, itt folytatódott az idegölő várakozás a megfelelő légköri viszonyokra. Ez november 26-án érkezett el: az 1/3. vadászrepülő-század Kolomiján és Debrecenben végzett utántöltést követően 16 óra körül leszállhatott a régen látott mátyásföldi repülőtéren. A század az eltelt 4,5 hónap alatt 114 esetben összesen 447 bevetést hajtott végre, 800 órát repült harci körülmények között, 17 (más adatok szerint 19) légi győzelmet aratott, miközben 1 halottat és 1 foglyot, valamint 2 repülőgépet veszített.¹¹⁴

A III. közelfelderítő és a vegyes bombázószázad tevékenységi mérlege, hazatelepülési részletei ismeretlenek. December 4-ével megszűnt a futárrepülő-járat, 15-én Dnyepropetrovskról útba indult a Repülőszertár kirendeltségtől a

110 Csanádi—Nagyváradí—Winkler: i. m. 234. o.

111 NHJ 1941/966. f.

112 1/3. hadinapló nov. 8-i bejegyzés.

113 Uo. nov. 18-i bejegyzés.

114 Tomor: i. m. 155—156. o., valamint 1/3. hadinapló 1. o.

székesfehérvári központi repülőműhely anyaga és a ruhaszertár kirendeltség, december 26-án pedig a légierő szertárának részlege. Ezzel — a fennmaradt iratok tanulsága szerint — befejeződött a légierők első, valóban háborús esztendeje.

Bár a gyorshadtest — s így repülőcsoportja szintén — hadászati mellékirányban tevékenykedett, a nem túlzottan feszített alkalmazás mellett nyílt lehetőség fontos harci tapasztalatok szerzésére. A repülőcsoport összesen 1454 ellenség fölötti repülés során 2192 órát töltött levegőben és 217 tonna bombát dobott le, 30 ellenséges repülőgépet lőtt le. Ez időszakban meghalt 17 tiszt és 15 legénységi állományú, eltűnt — az előzőeknek megfelelően — 4+2 fő és megsebesült 10+18 katona. Repülőgépekben a következő volt a veszteség: 25 felderítő, 14 vadász, 11 bombázó, 5 futár és 1 szállító gép, melyen belül 21 tűnt el, vagy szenvedett 100%-os törést, míg a többi sérülése 20—90% között mozgott.¹¹⁵

Természetesen a katonai szakemberek igyekeztek kamatoztatni a harcéri tapasztalatokat, megfelelő következtetéseket levonva a néhány hónapos tevékenységből. Rákosi altábornagy 1942. február 1-én terjesztette fel a honvédelmi miniszteri és vezérkarfőnöki döntéseket igénylő hadi tapasztalatokat.¹¹⁶ A szerkesztők már a bevezetőben kénytelenek voltak rögzíteni, hogy a keleti hadszíntéren a harci repülőerők alkalmazása „a repülőgépek korszerűtlen voltára való tekintettel majdnem kizárólag harcászati feladatok végrehajtásában merült ki, s legtöbbször a földi csapatok közvetlen támogatására szorítkozott.”

Ami a vezetési tapasztalatokat illeti, javasolták, hogy a jövőben szabályozottabb legyen a repülőparancsnok hatásköre, s megfelelő (azaz dandár — Sz. M.) szintű törzset rendeljenek neki alá, lássák el azt korszerű, könnyen kezelhető és nagy teljesítményű rejtjelező, illetve híradó eszközökkel (vezetékessel is!).

A földi csapatokkal való hatékonyabb együttműködés érdekében nélkülözhetetlennek ítélték a repülő-összekötő tisztek rendszeresítését. Úgyszintén alapvetőnek jelölték a hajószemélyzetnek már békében hadiállományon tartását.

A repülőgépeket is tüzetes vizsgálat alá vették. Sürgették, hogy a repülőcsoport-parancsnokság egy szállítórepülő-rajt kapjon, míg a kiválóan bevált Fieseler-Storch futárrepülőgépből a repülőcsoport-, illetve hadtest-repülőparancsnokság kettővel-kettővel, a repülőezred-, osztály- és századparancsnokságok egy-egyvel rendelkezzenek. Ugyancsak a hadtest repülőparancsnokság állományába javasoltak utalni egy Focke-Wulf „FW-58” típusú repülőgépet is.

A WM-21 „Sólyom” közelfelderítő repülőgéppel kapcsolatban sok gond merült fel. Az egyik pilóta 1941 őszén tényként állapította meg, hogy „a mostani közelfelderítő repülőgépek nem korszerűek”,¹¹⁷ s helyettük nagy tűzerejű és hatótávolságú harceszköz (Focke-Wulf „FW-189”) rendszeresítését javasolta. Vele összhangban a hadi tapasztalatok összeállító olyan képet festettek a „Sólyom”-ról, hogy „rövid rep. ideje és működési sugara, valamint kis sebessége és igen rossz rep. tulajdonságai miatt komoly háborús feladatok elvégzésére nem alkalmas.”¹¹⁸ A rossz repülőtulajdonsága következményének tulajdonították, hogy a III. közelfelderítő repülőszázad öt halottat, egy súlyos sebesültet

115 HL Vkf. Eln. 1. 1942/4338. C. rész.

116 Uo. 1942/4338.

117 *Somogy Ferenc*: Légi közelfelderítés és a földi parancsnoksággal való együttműködés. *Magyar Katonai Szemle* (MKSz), 1941/10. sz. 124. o.

118 HL Vkf. Eln. 1. 1942/4338. 304. f.

és három repülőgépet veszített. Ennek tudták be, hogy e típust a személyzet „a szovjet elleni hdm-ek alatt nem szívesen repülte.” Az is megállapítást nyert, hogy a közelfelderítő repülőgépeknek sem a megfigyelő géppuskája, sem a bomba-célzókészüléke nem vált be. Mindezek alapján született meg az a javaslat, hogy megfelelő típus rendszeresítéséig a közelfelderítő századokat mozgósítás esetén Heinkel „He—46”-okkal lássák el.

A távolfelderítők — mint korábban láttuk — lényegében elveszítették korszerűtlen Heinkel „He—70” gépállományukat, így 1941. második felében érdemlegesen nem tevékenykedtek, hanem ekkor készültek fel a „He—111” típus fogadására.¹¹⁹

A hadi tapasztalatok alapján a Capronikról sem lehetett túlságosan biztató dolgokat mondani. A 4/1. bombázórepülő-század egyik tisztje szerint alegysége „az akkor már jócskán elavult Ca—135-ös gépekkel volt felszerelve.” Ez a tény indíthatta az összefoglaló jelentés összeállítását annak megállapítására, hogy „A Ca—135. típusú repülőgépek még javított formájukban is csak szükségképpen tudtak megfelelni a velük szemben támasztott csökkentett kívánalmaknak.”¹²⁰ Ezért ezeknek a mihamarabbi kivonására tettek javaslatot. Egyedül az volt a javukra írható, hogy a zsákmányolt „kitűnő gyártmányú és nagyméretű orosz bombákat... a Ca—135-ös gépeinken minden további nélkül fel tudták használni.”¹²¹

A Junkers „Ju—86” bombázókkal is merültek fel gondok. Orosz alezredes szerint az e típusok „nem egészen korszerű teljesítményei miatt” 880 km volt a legnagyobb távolság, amit biztonsággal kötelékben meg tudtak tenni.¹²²

A Fiat „CR—42” vadászok lassúbbaknak bizonyultak a szovjet I—16 „Raták”-kkal szemben. Szinte nincs olyan szerző, vagy visszaemlékező, aki ezt ne hangsúlyozta volna. A kolozsvári 2/3. vadászrepülő-század egyik pilótája már 1941 júliusában úgy jellemezte ez utóbbiakat, hogy „Tüzerejük nagyobb volt, sebességük nagyobb, kétszeresen kellett tehát dolgozni és figyelni.”¹²³ Mások annak hangsúlyozását tartották szükségesnek, hogy „a Raták nagyon jó gépek, és a mieinkkel ellentétben: páncélozottak. Erős páncél van a gép alján és a pilóta mögött is.”¹²⁴

Ha ezek az állítások igazak, akkor felmerülhet a kérdés: mi az oka annak, hogy több vörös csillagos repülőgépet lőttek le, mint amennyit veszítettek. Ennek egyik magyarázata lehet, hogy a legképzettebb szovjet kötelékeket a hadászati főirányban alkalmazták. A másik összetevőt a korabeli jelentés így fogalmazta meg: „az orosz légierő új típusú repülőgépekre való átszervezés és átképzés alatt állt. Ennek most ózra kellett volna befejeződnie.”¹²⁵ Ilyen körülmények között a kellő harci tapasztalat híján nehezen találták meg a lassúbb „CR—42”-kel szembeni megfelelő eljárást. S ebből napjainkban is levonható fontos tapasztalat adódik: nem elég a korszerű harceszköz, arra is fel kell készíteni azok kezelőit, hogy korszerűtlenebb típusokkal szemben szintén jó hatásokkal tudják alkalmazni. Hiába voltak gyorsabbak ugyanis a „Raták”, a fordulóharc alapelvei szerint szerkesztett „CR—42”-ek pilótái ezt a tulajdonságot állították szembe a sebességgel. „Ezt tudtuk és tudtuk azt is, hogy csak akkor érhetünk el eredményt az oroszokkal szemben, ha fordulóharcra tudjuk őket kényszeríteni”¹²⁶ — emlékezett vissza az 1/3. vadászszázad parancs-

119 Péterdi: i. m. 62. o.

120 HL Vkf. Eln. I. 1942/4338. 304/b. f., valamint *Magyar Szárnyak* (Oshawa, Canada) 1978/7. sz. 50. o.

121 *Orosz*: i. m. 34. o.

122 Uo. 18. o.

123 *Magyar Szárnyak* 1941/15. sz. 11. o.

124 *Zámbó*: i. m. 81—82. o.

125 NHJ 1941/772. f.

126 *Tomor*: i. m. 80. o.

noka. S valóban, amint feltűnt egy-egy gyors orosz vadász, a magyarok azonnal ezt a harcéljárást erőltették, s kisebb sebességük következtében általában „levágták” a fordulót, így kerülve megfelelő löhelyzetbe értek el eredményt. Idő kellett ahhoz, amíg megtalálták e módszer ellenszerét.

A „Re—2000” — „Héjá”-vá átkeresztelt — repülőgépek kipróbálása pozitív eredményt hozott. A hadi tapasztalat szerint „A típus hadialkalmazásra jól bevált. A hdm-ek alatt ki lett próbálva mindazon alkalmazásban, melynek végrehajtása a vadászkötelékek feladata. A kapott feladatokat minden egyes esetben igen jó eredménnyel oldotta meg. Ehhez hozzájárult a típus korszerű sebessége, igen jó fordulékonyasága és jó emelkedőképessége.”¹²⁷ — állapították meg a jelentés összeállítói. Ezek azonban csak az első benyomások voltak, mert a későbbiekben mind gyakrabban merültek fel gondok e típussal kapcsolatban is.

A híradás sem működhetett kifogástalanul, mert a tapasztalatok alapján olyan javaslat született, hogy a vadászszázadok repülőgépén „megfelelő rád. készülékeket kell halaszthatatlanul rendszeresíteni.”¹²⁸

A gyűlékonyaságot, illetve az időjárás viszonyok hatását figyelembe véve a szakemberek úgy foglaltak állást, hogy a jövőben csak fémszerkesztésű repülőgépek legyenek rendszeresítve hadigépné, a legérzékenyebb részeket (pilótaülés, üzemanyagtartály) megfelelő páncéllal lássák el, a szélvédőket és ablakokat pedig cseréljék ki ún. páncélüvegekre.

A „Breda” géppuskákkal alapvetően meg voltak elégedve, viszont a hevederek ún. „megnyúlása” sok gondot okozott, sürgették ennek kiküszöbölését. Ugyanakkor javasolták — mivel a „szovjet vadászok részben gá-val (gépágyúval — Sz. M.) is fel voltak szerelve” —, hogy a magyar repülőgépeken is rendszeresítsenek ilyen fegyvert.

A szárazföldi csapatokkal való együttműködés terén szintén voltak használható tapasztalatok. Az egyik fő gond az volt, hogy nem jelezték a légierő számára saját első vonalukat, illetve későn igényelték a repülő-támogatást.

Gyíresy alezredes leginkább azt tartotta szükségesnek hangsúlyozni, hogy a vadászszázadoknak maximálisan előre kell települniük a sikeres alkalmazás és együttműködés érdekében. Csak két szempontot szabad figyelembe venni: éppen csak kívül essen az ellenséges tüzérség hatáskörzetén, illetve a repülőter biztosítva legyen földi támadás ellen.¹²⁹

A szovjet légierő tevékenységéből olyan következtetést vontak le a hadi tapasztalat összeállítói, hogy „Páncéllatuk, mely igen erős volt, tette lehetővé. hogy sokszor 15—20 repgépés kötelékekben alacsonyan támadták saj. csapataink éleit anélkül, hogy veszteséget szenvedtek volna saj. földi elhárító tüzőtől.” Ezzel szemben állt egy másik tapasztalat, miszerint „Az oroszok viszonylag lassú gépeinket a légvédelmi tűzön felül olyan pokoli gyalogsági tüzellel fogadták, hogy minden gép sok találattal tért vissza.”¹³⁰

Mindezt, valamint a Kárpátok fölötti katasztrófákat messzemenően figyelembe véve adta ki a Légierő Parancsnokság az „Intézkedés a légierő továbbképzésére és gyakorlatbantartására” c. okmányt.¹³¹ E szerint a legnagyobb hiányosság az éjszakai és műszerrepülés, valamint a lövészaki kiképzés terén mutatható ki. Érdekes vonása ennek az intézkedésnek — s ez a kiképzési osztály előrelátását is bizonyítja —, hogy hangsúlyozta: „A gyalogsági harc- és lökiképzésre az eddigiéknél lényegesen nagyobb súlyt kell helyezni!” Balássy

127 HL Vkf. Eln. 1. 1942/4338. 318/b. f.

128 Uo. 1942/4338. 302/b. f.

129 HL Vkf. Eln. 1. 1941/5930.

130 Uo. 1942/4338. 316/b. f., valamint *Stipsicz Károly*: Háborús tapasztalatok. MKSz 1941/11. sz. 360—361. o.

131 HL Repülő-alakulatok 42. doboz 63100/ein. le. I.—1941.

Miklós vk. őrnagynak, a kiképzési osztály vezetőjének talán azt a kitéfelt volt a legnehezebb elfogadtatnia mind a parancsnokokkal, mind a beosztottakkal, hogy az ő érdekükben álló intézkedés, miszerint havonta egyszer félnapos földi harcgyakorlat keretében súlykolni kell olyan harcmozzanatokat, amelyek háborús viszonyok között előfordulhatnak (repülőtér védelme, ellenséges harckocsik és ejtőernyősök elleni harc, földi rész menetének biztosítása stb.) Ezeknek az erőfeszítéseknek a későbbiek folyamán látták nagy hasznát.

*

A Magyar Királyi Honvéd Légierő tehát befejezte első háborús esztendejét. Bekapcsolódva a Szovjetunió elleni igazságtalan háborúba, komoly harci tapasztalatokra tett szert, amit megpróbált hasznosítani a fegyvernem továbbfejlesztése érdekében. A legalapvetőbb következtetést azonban nem vették figyelembe az ország politikai és katonai vezetői. Pedig ez az illetékesek rendelkezésére állt, hiszen a vezérkarfőnökség 2. osztálya az 1941. július 1. és december 31-e közötti időszakot áttekintve a Szovjetunió vonatkozásában olyan végkövetkeztetésre jutott, hogy „A vörös hadsereget, ha ismét megkezdí visszavonulását, döntően megverni és megsemmisíteni alig lesz lehetséges.”¹³² Sajnos ezt a tény még kevesen értették meg Magyarországon ebben az időben, s ezért a későbbiekben hatalmas vér- és anyagi áldozattal kellett fizetni!

Миклош Сабо

ВЕНГЕРСКИЕ КОРОЛЕВСКИЕ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫЕ СИЛЫ
В БОЯХ НА УКРАИНЕ
(июнь — декабрь 1941 года)

Резюме

Автор кратко описывает обстоятельства, при которых Венгрия была втянута в несправедливую, грабительскую войну против Советского Союза. Останавливается на обстоятельствах подготовки венгерских воздушных сил к «реторсионной бомбардировке», а также к проведению воздушного нападения.

Затем, в основном опираясь на архивные источники и воспоминания участников, оперативные дневники и записки, находящиеся в частных руках, автор показывает применени в войне и задачи венгерских авиационных частей, подчиненных сперва так называемой «Карпатской группе», а впоследствии I-му оперативному корпусу, не редко же различным немецким частям.

Автор обобщает суть приобретенного при этом боевого опыта, применение его в дальнейших военных действиях, а также подчеркивает выводы, которые могут быть отнесены и к современным условиям.

Miklós Szabó

DIE KÄMPFE DER UNGARISCHEN KÖNIGLICHEN HONVÉD-LUFTWAFFE
IN DER UKRAINE
(juni — dezember 1941)

Resümee

Der Verfasser schildert kurz die Umstände, unter welchen sich Ungarn in den ungerechten Raubkrieg gegen die Sowjetunion verwickelte. Er geht auch auf die Umstände der Vorbereitung der Ungarischen Luftwaffe zur „Vergeltungsbombardierung“ und auf die Durchführung des Luftangriffs ein.

Dann macht er uns mit den Aufträgen und mit der Umsetzung der sog. „Karpaten-Gruppe“, bzw. dem I. Schnellkorps und auch oft den verschiedenen deutschen Verbänden unterstellten Fliegerabteilungen während des Kriegs, aufgrund von Archivgütern, den Erinnerungen der Teilnehmer bzw. den in Privathand befindlichen Operationstagebüchern und Aufzeichnungen bekannt.

Er faßt das Wesen der während dieser Operationen gesammelten Kampferfahrungen, deren Ausnützung während der weiteren Kriegstätigkeit zusammen und betont die Lehren, die auch auf die modernen Verhältnisse bezogen werden können.

¹³² HL Vkf. Eln. 2. 1941/számnélküli. (262. doboz: Összefoglaló helyzetjelentés a Szovjetunióról. 37. f.)