

SZABÓ MIKLÓS

A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐ TECHNIKAI FEJLŐDÉSE (1938—1944)

A magyar katonai repülőgépgyártás (1938—1940) c. tanulmányunkban (HK 1982/4. sz.) megvizsgáltuk a magyar repülőgépipar második világháború alatti termelését, gondjait és eredményeit.

Jelen munkánkban a külföldi repülőgép-beszerzések alakulását tekintjük át, majd azt, hogy a hazai és idegen forrásokból ellátott Magyar Királyi Honvéd Légierő milyen technikai színvonalat képviselt a korabeli, s vele hasonló nagyságú légierők között.

Külföldi repülőgép-beszerzések

A történelmi események felgyorsulása, az ütőképes légierő mihamarabbi megteremtésének az igénye arra készítette az illetékeseket, hogy az évtizedfordulón a külföldi beszerzéseket preferálják. Úgy tűnt, hogy ily módon rövidebb idő alatt létrehozható eme új fegyvernem.

A szövetséges hadiiparokra támaszkodó légierőfejlesztési elképzelések nem váltották be a hozzájuk fűzött reményeket. 1938-ban azonban ezt még nem lehetett látni. A magyar repülőgépipar — előző tanulmányunkban vázolt — helyzete következtében a katonai vezetés arra kényszerült, hogy az első években szinte kizárólag, később pedig részben külföldön vásárolja meg a légierő megteremtéséhez, majd fejlesztéséhez szükséges eszközöket.

A beszerzési lehetőségek korlátozottak voltak, a partnerek saját háborús gondjai, az eladandó gépek többségének korszerűtlensége azonban hallatlan mértékben megnehezítette a tervszerű, folyamatos és minőségileg is megfelelő repülőgépvásárlást. Mészöly Elemér vezérőrnagy, a vezérkar különböző osztályain sok évet eltöltött szemtanú, utólag úgy ítélte meg, hogy „A légierő újjászervezése képezte a hadrendfejlesztés legsúlyosabb és legégetőbb problémáját.”¹ A magas beszerzési árak arra ösztönözték az illetékeseket, hogy minél olcsóbban oldják meg a szükséges mennyiségű repülőgép előteremtését. Az 1938. évi hadrendfejlesztési hitel, bár bizonyos lökést adott a beszerzéseknek, alapvető változást nem hozhatott. Az is tény, hogy az olasz kormány 120 millió líras kölcsönt biztosított Magyarországnak, melyből 18,5 millióért szállítottak repülőgépet 1937—38-ban.² Az eredeti rendelés szerint ezért az összegért ötvenkét

¹ Magyarország honvédelme a második világháború előtt és alatt (1920—1945) Kiadta és sajtó alá rendezte: Dálnoki Veress Lajos. München, 1972. I. k. 86. o.

² Csima János: Olaszország szerepe a Horthy-hadsereg fegyverkezésében. (1920—1941) Hadtörténelmi Közlemények (a továbbiakban — HK) 1969. 2. sz. 303. o.

Fiat „Cr—32” vadászgépet (à 305 000 líra), valamint tartalék motorokat és alkatrészeket kellett Olaszországnak szállítania.³

A mennyiségi gondokon túl egyre inkább jelentkeztek a minőségi problémák is. Az olasz hadiipar termékei ugyanis a 30-as évek végére korszerűségüket tekintve egyre több kívánnivalót hagytak maguk után. Az eladásra felkínált repülőgépek zömét az évtized első felében, illetve derekán tervezték, így a második világháború kezdetére, sőt már ezt megelőzően is elavultak. Ennek ellenére, a korlátozott lehetőségek következtében a magyar légierő Olaszországra volt utalva. Ez magyarázatát adja annak — legalábbis részben —, hogy „A korszerűsítés, a kornak megfelelő felszereléssel való ellátás azonban alig haladt előre”⁴ a m. kir. légierőnél. Bár találgozhatunk olyan — közelmúltbeli — megállapítással, pl. a „Cr—32” vonatkozásában, hogy „az egyik legjobb tulajdonságú, sikeres konstrukció”⁵, ez csak a tervezés-megjelenés időszakára volt érvényes, 1938-ra már meglehetősen elavult. De a korábban megrendelt „Cr—32”-ek megérkeztek — más pedig úgy sem volt —, így hat vadászszázadot láttak el ezzel a típussal.

Ebben a vonatkozásban más lehetőség nem lévén, 1938. február 16-án a „módosított Cr—32”, azaz a Fiat „Cr—42” típus megvásárlásáról írtak alá jegyzőkönyvet a felek Rómában. Ugyanitt rögzítették, hogy egységes könnyűbombázóként a „fokozott teljesítményű” Caproni „Ca—310”-t veszi meg a magyar légierő. Ez utóbbi repülőgépet 1938. május 29-én mutatták be a szakembereknek Tapolcán.⁶

Ezt követően, június 2-án a Honvédelmi Minisztérium kiadta alapkövetelményeit a repülőgépfajták kiválasztásához és gyártásához.⁷ Itt rögzítették, hogy továbbra is kizárólag német és olasz típusokat kell igénybe venni, s a csapatpróbákon, az „összehasonlító repülések” alapján választani. Ebben — elvetve a „nehézkés” Junkers „Ju—86”-ot és a korszerűtlen Caproni „Ca—101”-et — az alacsonyítamadásra is alkalmazható könnyűbombázóként ajánlották rendszerezíteni a „Ca—310”-et. (Még ekkor nem volt meg a csapatpróba eredménye). Sőt ezt a típust — olasz véleményre hivatkozva — távolfelderítésre is alkalmasnak látták.

1938. július 12-én a vezérkar és a légierő vezető személyiségei úgy döntöttek,⁸ hogy fenntartják a harminchat „Ca—310”-re vonatkozó június 24-i megrendelést, s itthoni kipróbálásuk után döntenek arról, hogy a könnyűbombázókénti alkalmazás mellett felhasználható-e alacsonyítamadásra is.

Ugyanekkor arról is határoztak, hogy a „Cr—42” vadászt csapatpróba nélkül, sürgősen igénylik, mert „ha mi azonnal nem rendeljük meg ezeket a gépeket, akkor az olaszok azokat a románoknak és a jugoszlávoknak fogják eladni, míg ha megrendeljük, csak nekünk adják el.” Ez az érv elégségesnek bizonyult a gyors intézkedésre: a III. csoportfőnökség rövidesen megrendelte a gépeket.⁹

Szeptember 30-án a légügyi csoportfőnök javaslatot tett harminchat „Cr—32” beszerzésére, ehhez azonban a vezérkar új főnöke, Werth Henrik gyalogsági tábornok nem járult hozzá, mert elavultnak ítélte e típust.¹⁰ A „Cr—42”-t megfelelőnek tartották, de még nem indult meg a sorozatgyártása.

³ HL HM Eln. VI. 1. 1936/105 074.

⁴ Peter, Ernst: Die ungarische Luftstreitkräfte. Österreichische Militärische Zeitschrift (a továbbiakban — ÖMZ) 1978. 4. sz. 293. o.

⁵ Winkler László: Magyar hadirepülőgépek. Repülés, 1973. 8. sz. 8. o.

⁶ Kovács Lajos: Adatok a magyar légierő anyagi-technikai állapotáról 1938—1944. (a továbbiakban — Adatok...) HK 1979. 3. sz. 465. o.

⁷ HL Vkf. Eln. 1. 1938/2632.

⁸ Uo. 1938/2894 (2791).

⁹ Uo. 1938/2894.

¹⁰ Uo. 1938/3294.

A vezérkar 1938. október 1-én terjesztette elő megrendelési javaslatát a légi-erő géptípusaira vonatkozóan.¹¹ Ezt megelőzően vázolták az akkorra kialakult helyzetet.¹² Ebben már jelezték, hogy a Caproni „Ca—310” nem alkalmas alacsonyátadásra. Ezzel a véleménnyel azonban elkéstek, mert szeptember 24-én licencszerződést írtak alá e típusok sárkányainak hazai előállításáról.¹³ Mint a gyártási résznél láhattuk, erre nem került sor. Ugyanebben az október eleji helyzetjelentésben elavultnak ítélték a Caproni „Ca—101” és a Fiat „Cr—32” típusokat. Ez utóbbiról állapították meg, hogy egyedül a fordulékonyasága megfelelő, de a gyenge emelkedősebessége miatt, „ha egyáltalán légi harchoz eljuthat (utoléri-e az ellenséget?), akkor eredményesen használható.” A megrendelt tizenhét „Cr—42”-t viszont — ha megindul a sorozatgyártása — ki-magasló emelkedőképessége miatt speciálisan Budapest légvédelmében való alkalmazásra tartották célszerűnek, s így szándékozták ellensúlyozni a fővárosnak az északi határhoz való közelségét.

Mindezek alapján a „Ca—310”-ek megrendelését értelmetlennek ítélték, a „Cr—42”-ek vonatkozásában pedig a sorozatgyártás beindításának késése okozott gondot.

Ezen észrevételre reflektálva hangsúlyozta a Haditechnikai Intézet október 8-án kelt ügyszava,¹⁴ hogy a „Cr—42” Vickers-típusú 12,7 mm-es géppuskájánál az azonos úrméretű magyar „Danuvia” sokkal korszerűbb. Ennek alapján úgy foglalt állást a vezérkar, hogy géppuskák nélkül rendeli meg mind a „Cr—42”-eket, mind a „Ca—310”-eket.

1938 októberében terjesztette be a m. kir. légierő fejlesztésével kapcsolatos javaslatát Gallo olasz alezredes, e témával megbízott légügyi szakértő,¹⁵ aki természetesen olasz repülőgép-utánpótlást vett alapul. A vezérkarfőnökség 1. osztálya azonban továbbra is fenntartotta azt a véleményét, miszerint a „Cr—32” elavult, a „Cr—42” mellett más típust is alkalmazni kell, az alacsonyátadásra képtelen „Ca—310” helyett pedig egyelőre a „Sólyom” rendszeresítendő.

Pedig ekkor még nem ismerték annak a november 25-i jegyzőkönyvnek a tartalmát, amit a „Ca—310”-ek Szombathelyen, szeptember 4-én lefolytatott csapatpróbájáról állítottak össze.¹⁶ Ebben rámutattak, hogy ez a típus nem alkalmas a gyalogság támogatására, nem fordulékony, emelkedőképessége rossz, így legfeljebb gyakorlógépként alkalmazható. Ennek következményeként a légierő parancsnoka odáig ment, hogy a Caproni céggel való minden összeköttetés megszakítását javasolta a vezérkar főnökének.¹⁷ Arra vonatkozóan azonban ő sem tudott tanácsot adni, hogy helyette honnan és mit vásároljanak.

Mindezek ellenére — a fontosabb típusokból — 1938-ban az alábbi olasz gépeket rendelték meg: harminchat Caproni „Ca—310”, tizenhét Fiat „Cr—42”, valamint huszonhárom különböző gyártmányú iskola- és gyakorlógép.¹⁸ A „Huba—I.” hadrendfejlesztési hitel keretében vásárolt olasz repülőgépekért 1938. december 31-ig 70 603 490 lírát (18 759 572 P) fizettek ki.¹⁹

—Az olasz gyártmányokkal kapcsolatos, egyre szaporodó kifogások is közrejátszottak abban, hogy a magyar érdeklődés fokozatosan a német repülőgépek felé fordult. A 30-as évek derekán rendelt német gépek 1937—38-ban érkeztek Magyarországra, de rá kellett döbbsenniük a magyar szakembereknek, hogy ezek

11 Uo. 1938/3760.

12 Uo. 1938/3760 (3198).

13 Kovács: Adatok... i. m. 466. o.

14 HL Vkf. Eln. 1. 1938/3760 (3363).

15 Uo. 1938/3398.

16 Kovács: Adatok... i. m. 467. o.

17 HL Vkf. Eln. 1. 1939/3324 (3110).

18 Kovács: Adatok... i. m. 471. o.

19 HL Vkf. Eln. 1. 1939/3397.

sem minden tekintetben megfelelőek. Igaz, találkozunk olyan értékeléssel is, hogy pl. a Junkers „Ju—86” bombázó „segédszárnyas ívelőlappal, aránylag kis sebességgel szállt le és így a kisméretű magyar repülőtereken jól használták”,²⁰ ugyanakkor egyesek szerint ezt a típust — akárcsak a „He—46”-t — már 1937-ben kivonták a Luftwaffe állományából.²¹ A már említett június 2-i „Alapkövetelmények...”²² összeállítói is úgy fogalmaztak, hogy a harcászati feladatokat tekintve a „Ju—86” nehézkes. Igaz, ezt követően hozzáfűzték, hogy egyébként minden tekintetben korszerű és megfelelő. Ugyancsak jó minősítést adtak a Heinkel „He—70” távolfelderítő repülőgépeknek is, mégsem javasolták gyártani, mert ezek feladatát — minden bizonnyal takarékosági okokból — a könnyűbombázók látják el. Ellentmond viszont ennek — legalábbis bizonyos mértékben — az az október 1-i megítélés,²³ mely szerint a „Ju—86” tulajdonképpen nehézbombázó, így alacsony támadásra alkalmatlan, s a sebessége nem megfelelő. Ezért csak magasvetésre és éjszakai bombázásra alkalmas. Pedig a vezérkar főnöke alapvetőnek tekintette, hogy az összes bombázó képes legyen a földi erők közvetlen támogatására.

Az 1936-ban megrendelt tizennyolc Heinkel „He—70” távolfelderítő repülőgép 1938. január—februárban érkezett meg Mátyásfüldre, s ezekből hozták létre a nyár folyamán az 1. Honvédő Önálló Távolfelderítő Osztályt.²⁴ Az előbb idézett vezérkari anyag modernnek ítélte, sőt a 435 km/ó-s sebességével „ebben az időben Európa leggyorsabb repülőgépei közé tartozott.”²⁵ Ugyanakkor — éppen felderítőgép esetében — elgondolkoztató, hogy rossz volt belőle a kilátás.²⁶ Valószínűleg ez is közrejátszhatott abban, hogy inkább a könnyűbombázókkal szándékozták megoldatni a távolfelderítési feladatokat.

Rendkívül megnőtt viszont a magyarok érdeklődése a Heinkel „He—112” vadászgép iránt, melyből azonnal szállítható lett volna harminc db. Rögton javaslat is született ezek megrendelésére. de az „Oerlikon” szárnygépgyáruk nélkül. A légügyi csoportfőnök harminchat db megvásárlására tett javaslatot.²⁷

Féltékenyen figyelve a német repülőgépipar magyarországi térnyerését, az olaszok megpróbálták meggyorsítani szállításaikat. Hány ezredes, a légierő parancsnoka 1939. március 3-án már azt jelentette a vezérkar főnökének, hogy az 1938. június 24-én megrendelt harminchat Caproni „Ca—310”-ből az első négy beérkezett Szombathelyre, az ötödik Graz közelében — olasz személyzetrel — gyárkéménynek ütközött és megsemmisült. Az utolsó — harmincötödik — gépet 1939. június 9-én szállították le.²⁸

Az olaszok egyre szaporodó szemrehányásainak hatására Szabó László vezérkari ezredes, római katonai attasé 1939 júliusában összefoglaló jelentést terjesztett fel Werth Henrikhez.²⁹ Ebben elpanaszolta, hogy egyrészt nagyon sok a magyar szakemberek kiegészítő kívánsága (a „Ca—310”-ekkel kapcsolatban huszonkét kisebb változtatást kértek). Gondot okoz neki az is, hogy bár 1938 májusában úgy döntött a Honvédelmi Minisztérium és a Légügyi Hivatal, hogy anyagi és kiképzési téren az „olasz vonalra” térnek, ennek ellenére ez utóbbi szerv a „csendes ellenállás álláspontjára helyezkedett.”

A legfőbb pontnak azt találta Szabó ezredes, hogy a harminchat „Ca—310”

20 Winkler: i. m. 1973. 9. sz. 8. o.

21 Veszényi János: A magyar katonai repülés története (1919—1942) (Kézirat) HL Tgy. 2787. V. fejezet 104. o.

22 HL Vkf. Eln. 1. 1938/2632.

23 Uo. 1938/3760 (3198).

24 Kovács Lajos: A Heinkel He—170 története. Repülés, 1969. 5. sz. 15. o.

25 Magyarország honvédelme... i. m. 221. o.

26 HL Vkf. Eln. 1. 1938/3760 (3198).

27 Uo. 1938/3760 (3198; 3363), illetve uo. 1938/3294.

28 Uo. 1939/3401, illetve Kovács: Adatok... i. m. 469. o.

29 HL Vkf. Eln. 1. 1939/4301.

és tizennyolc „Cr—42” megrendelését, valamint ezek licenceinek megvásárlását követően a magyar fél vissza akart táncolni. „A megkötött és jóváhagyott szerződések után 8 óra a Lüh. (a Légügyi Hivatal — Sz. M.) a már megkötött licencek hatálytalanítását rendeli el. Ugyanakkor pedig német vadász rep. gépek rendelését perfkétálja” — jelenti az attasé.

Mindezek alapján Szabó ezredes azt javasolta, hogy döntsenek az illetékesek az együttműködésről, vagy annak elvetéséről, de ezt követően ragaszkodjanak is ahhoz. Megítélése szerint nem szabad ide-oda ugrálni, hanem „Egy, de csakis egy nagy államhoz kell csatlakozni és annak fejlődését kell követni.” Különben, ha valaki mindig a legkorszerűbb gép megszerzésére törekszik, csak azt éri el az ütőképes, egynemű légierő helyett, hogy lesz néhány „legmodernebb” repülőgépe és egy múzeuma, melyben megtalálható a korábbi évek minden „legjobb gép”-e.

Ebben a gondolatsorban volt ráció, de éppen azért nem lehetett figyelembe venni, mert a korszerű olasz repülőgépek tervezésében — előállításában bekövetkező — viszonylagos — megtorpanás nem tette lehetővé, hogy éppen Szabó László védenek legyen az az egyetlen nagy ország, melyhez csatlakoznia kellett volna a magyar légierő bábáinak.

A vezérkarfőnökség 1. osztálya a fentiekkel kapcsolatban hangsúlyozta Horthy kormányzó azon döntését, miszerint a jövőben a repülőgép-berendezések terén *mindkét* tengelyhatalomra támaszkodni kell, s a légierő parancsnoka mindig a jobbat vegye meg. A Légügyi Hivatal, miután sorra megcáfolta Szabó ezredes állításait, hangsúlyozta ama honvédelmi miniszteri és vezérkarfőnöki állásfoglalás helyességét, miszerint a beszerzések terén nem a külpolitikai megfontolásnak kell döntenie, hanem annak, hogy a *saját céloknak* legjobban megfelelő, s technikailag a legtökéletesebb eszközök kerüljenek megvásárlásra.

Egyben Hány ezredes — eme 1939. július végén kelt jelentésében — felterjesztette a gépállomány egységesítésére kidolgozott tervezetét, melyben javasolta, hogy gyakorlógépekként „Bücker”, Arado „Ar—96”, Focke Wulf „FW—56”, „FW—58”; közelfelderítési feladatokra „Sólyom” típusokat szerezzenek be; a vadászegységeket Heinkel „He—112K”; a távolfelderítő (egyben bombázó) alakulatokat pedig Junkers „Ju—88” gépekkel lássák el. A légierő parancsnoka sorsdöntőnek jelezte, hogy a honvédelmi miniszter és a vezérkari főnök „a javaslat mérlegelése után a javaslatban foglaltakat több évre (8—10 évre) kötelező irányelvként írják elő, nehogy a légierők személyi vezetésében esetleg beálló változások az egységes fejlődést visszavethessék, vagy károsan befolyásolják.” Azonban ez csak vágyálom maradt, mert az események felgyorsulása, a háborúba való mind nagyobb mérvű belesodródás, ugyanakkor a beszerzési és gyártási nehézségek következtében egyre megoldhatatlanabb légierő-fejlesztési gondok eredményeként szinte egymást érték az elkövetkező hónapokban és években a kényszerű rögtönzések, módosítások!

Az olaszok — alapvető gazdasági érdekeiktől vezetettve —, hogy mentse a menthetőt, s hogy kihasználják az időközben kirobant német—lengyel háború következtében felmerülő szállítási nehézségeket, illetve a magyarokkal szembeni német zsarolási kísérleteket, jelentős hitelt biztosítva felajánlották gyártmányaikat. Hadianyagszállítási célra 300 millió lírás keretet biztosítottak, amit a következő évben megdupláztak.³⁰

Ez is szerepet játszott abban, hogy — a német beszerzési lehetőségek csökkenésének ellensúlyozására — a magyarok ismét az olasz partner felé fordultak,

³⁰ *Csima*: Olaszország szerepe... i. m. 304. o.

s 1939 novemberében ötven Fiat „Cr—42” repülőgépet rendeltek. Decemberben pedig a kiutazott szakértői bizottság minden tekintetben megfelelőnek találta a Reggiane „Re—2000 Falco I.” vadászgépet, s javaslatot tett hetven db megrendelésére. Sőt, a Caproni „Ca—135 bis” típusú bombázókat is „várakozáson felül jónak” ítélte, s indítványozta, hogy kipróbálás céljából vegyenek meg egyet, valamint egy Savoya „S—79”-et, hogy kiválaszthassák a megfelelőt.³¹

Az olasz vásárlások mellett természetesen próbálkozások történtek német repülőgépek beszerzésére is. Még 1939. február 15-én sor került a Heinkel „He—112” vadászgép bemutatására, de eközben baleset érte. Az újabb gép csapatpróbájára márciusban került sor, ahol — különösen „a defensív jellegű Cr—32 vadászgép” adataival összevetve — nagy sikert aratott.³² Ennek hatására májusban megvásárolták sárkánygyártási licencét, s június 1-én meg is rendeltek belőle a WM Repülőgép- és Motorgyár RT-nél tizenkét db-ot, ezt azonban a légierő parancsnoka októberben visszavonta.³³

1939-ben komoly erőfeszítéseket tettek annak érdekében, hogy a hadigépek típusválasztékát csökkentsék az akkori hatról (Közelfelderítő: „Sólyom”; Távolfelderítő: „He—70”; Vadász: „Cr—32”, „Cr—42”, „He—112”; Bombázó: „Ju—86”) háromra (Felderítő: „Sólyom”; Vadász: „He—112”; Távolfelderítő-Bombázó: „Ju—88”). Ennek érdekében olyan javaslat született, hogy vásárolják meg a „Jumo 211” motor gyártási jogát (ezt a motort világszínvonalon levőnek ítélték); a „He—112”-eket is „Jumo—211”-gyel vegyék meg, s mihamarabb szerezzék meg a németektől a „Ju—88” licencrajzait.³⁴

E javaslatokkal szemben, illetve mellett a következő megrendelések láttak napvilágot: húsz „He—111 P” és huszonnyolc „Ju—87”,³⁵ harminchat „Cr—32” és négy vadász-gyakorlógép az osztrák anyagból.³⁶ Az egyik vezérkarfőnökségi irat tanúsága szerint a légierő parancsnoka 38 294 602 birodalmi márka értékű megrendelést adott Németországnak.³⁷ Ugyanakkor a korábban igényelt repülőgépek közül 1939 végén megérkezett hat Arado „Ar—96A.1”.³⁸

Azonban e megrendelések realizálását nemcsak Németország háborús gondjai hátráltatták, hanem — ekkor még sokkal inkább — olyan megfontolások, hogy Magyarország szorult helyzetét kihasználva zsarolásra használják fel a fegyverek szállítását. Így történt pl. a második világháború kirobbanását közvetlenül megelőző napokban is, amikor a lengyelbarát megnyilatkozások megtorlásaként leállították a Magyarországra irányuló hadianyagszállításokat.³⁹

Az olasz és német „vonalon” tapasztalható beszerzési gondok láttán külügyi csatornákon is fellelhetők ilyen jellegű — zömükben irreális — tapogatózások, amik természetesen nem vezethettek eredményre. Így pl. Hory András varsói követ 1939. január 19-én arra hívta fel a külügyminiszter figyelmét, hogy a lengyel légierő parancsnoka felvetette a magyar—lengyel légifegyverkezés és kísérletezés gondolatát, s ezt az ötletet a követ „szimptomatikusnak” (jellemzőnek — Sz. M.), a magyarok felé „kinyújtott kéz”-nek vélte.⁴⁰ Vagy pl. a külügyminiszter a spanyolországi követhoz február 25-én küldött táviratá-

31 Kováts: Adatok... i. m. 473. o., illetve HL Vkf. Eln. 1. 1939/5265.

32 HL Vkf. Eln. 1. 1938/3535 (3255).

33 Kováts: Adatok... i. m. 475. o.

34 HL Rep. alakulatok, 41. doboz. Szirmay Aladár vk. ezds. iratai, sz.n.

35 Sárhídai Gyula: Hozzászólások, kiegészítések... Repülés, 1976. 2. sz. 17. o.

36 Kováts: Adatok... i. m. 475. o.

37 HL Vkf. Eln. 1. 1939/4745.

38 Kováts Lajos: Arado Ar—96. Repülés, 1969. 7. sz. 15. o.

39 Magyarország külpolitikája a második világháború kitörésének időszakában. 1939—1940. Összeállította és sajtó alá rendezte: Juhász Gyula. Budapest, 1962. 452. o.

40 Magyarország külpolitikája 1938—1939. Összeállította és sajtó alá rendezte: Ádám Magda. Budapest, 1970. 368. o.

ban arra adott utasítást, hogy érdeklődjék meg: milyen „elsőrendű hadianyagot” lehetne a háború — közeli — befejezte után megszerezni.⁴¹

Sőt, az év végén, a gyorsított háborús készülődés időszakában a katonák még odáig is elmentek, hogy a Bartha honvédelmi miniszternél 1939. december 11-én tartott értekezleten felvetették az USA-ból való beszerzés gondolatát.⁴² Horthy parancsára a légierő parancsnoka másnap jelentette Teleki miniszterelnöknek, hogy hetven vadászgépre és hetven zuhanóbombázásra is alkalmas általános bombázóra volna szüksége, mely feladatok megoldására alkalmasnak ítélte a „Curtis-Wright P—36. a”, illetve a „Curtis YA. 18. s” típusokat. Ezeket, kb. 180 millió P-ért, 8 éves hitelre meg lehetne kapni. Ezzel kapcsolatban Werth gyalogsági tábornok rámutatott arra, hogy bár a világpiac által kínált minden lehetőséget fel kell használni, az amerikai beszerzés nem mehet a német és olasz „vonal” rovására, mert „politikai kapcsolataink katonai vonatkozásai ezt megkövetelik”. Igaz, javaslatot is tett arra, hogy esetleg az Olaszországban levő bizottságot sürgősen el lehetne küldeni az USA-ba, azonban mert éppen ekkor érkezett meg a bizottság — már említett — kedvező véleménye a „Re—2000 Falco I.”-ről, valamint a „Ca—135 bis”-ről, s egyben indítványozták is ezek beszerzését, így az amerikai vásárlás lekerült a napirendről. Ezenkívül az is szerepet játszhatott a javaslat elvetelésében, hogy fegyverzetet csak dollárért lehetett vásárolni az USA-ban.

Ugyanekkor, a német—magyar feszültség bizonyos enyhülése következtében ismét felvethette Bartha honvédelmi miniszter Clodius előtt a fegyverszállítások kérdését. Ennek lényege, hogy kb. 127 millió birodalmi márka értékben — ezen belül 68 millióért repülőfelszerelést, többek között ötvennégy Heinkel „He—111” és Junkers „Ju—87” típusokat — szándékozott Magyarország vásárolni készpénzért.⁴³ Bár a fenti összegnek csak egy részéért engedélyezték a beszerzést, mégis Bartha Károly 1940. január közepén, kifejezve a kormány közönetét Clodiusnak, arra kérte őt, hogy továbbítsa „e közönetet elsősorban a vezértábornagnak (Göringnek — Sz. M.) a Magyarország számára különösen fontos repülőgép szállítások engedélyezéséért.”⁴⁴ S változatlanul reménykedtek abban, hogy az elutasított cikkeket is — legalább részletekben — megkapják.

E korlátozott szállítások azonban szükségessé tették az olaszországi beszerzések fenntartását. Ennek megfelelően a római magyar szakértői bizottság 1940. január 15-én hadihasználatra jól megfelelőnek ítélte a Caproni „Ca—135 bis”-eket, s javasolta megvételüket.⁴⁵

Az erőfeszítések hatására bizonyos fellendülés mutatható ki az olasz—magyar kapcsolatokban.⁴⁶ 1940 június végéig leszállították az előző évben igényelt ötven „Cr—42”-t. A megrendelt harminchat „Ca—135 bis” 1940. május 21. és szeptember 16. között megérkezett Szombathelyre, majd tovább irányították azokat Kecskemétre és Debrecenbe. Ugyancsak megrendeltek az 1939 decemberi szakértői vélemény alapján hetven „Re—2000 Falco I.”-et, amiknek első példányai 1940. május 21-én érkeztek meg Magyarországra. Ezzel párhuzamosan 2 millió líráért megvásárolták ezek „Héja” néven történő gyártási jogát is.

Ezeket a nagyobb megrendeléseket, illetve beszerzéseket az tette lehetővé, hogy a honvédség 1938 elejétől összesen 2 milliárd P-t kapott pótlólag fegyverkezésre⁴⁷, s ennek utolsó 430 millióját a Legfelső Honvédelmi Tanács 1939.

41 Uo. 495. o.

42 HL Vkf. Ein. 1. 1939/5265.

43 A Wilhelmstrasse és Magyarország. Összeállították és sajtó alá rendezték, a bevezető tanulmányt írták: Ránki György, Pamlnényi Ervin, Tilkovszky Lóránt, Juhász Gyula. Budapest, 1968. 462. o.

44 Uo. 471. o.

45 HL Rep. alakulatok, 41. doboz. Szirmay Aladár vk. ezds. iratai. sz.n.

46 Kovács: Adatok... I. m. 474. o.

47 A Wilhelmstrasse ... I. m. 472. o.

december 19-én hagyta jóvá. Ebből 160—170 millió P-t német, 60—70 milliót pedig olasz megrendelések finanszírozására lehetett fordítani.⁴⁸ Ez is hozzájárult ahhoz — a 300 millió lírás olasz kölcsön mellett —, hogy a Rómába készülő Teleki miniszterelnök számára összeállított statisztika szerint 273 231 668 líra értékű — a légierő fejlesztésével kapcsolatos — „segítség” kellett megköszönnie a Ducénak.⁴⁹

1940-ben már a teljesen külföldi beszerzésre alapított iskola- és gyakorlógéppark képtelen volt megfelelni a vele szemben támasztott követelményeknek, illetve nem állt rendelkezésre megfelelő mennyiség a kiképzés folytatásához. Ezért a légierő vezetői arra kényszerültek, hogy korszerűtlen olasz „Nardi” típusú (kézi működtetésű mechanikus futóműbevonás, fékszárny- és légcsavar-állítás stb. . .) vásároljanak. De még ezeknek a gépeknek a beszerzése is gondot okozott időnként, mert pl. 1940. április végén a magyar búzaszállítás elmaradása miatt az olasz valutaminisztérium minden hadianyagkivitelét letiltott.⁵⁰

Ilyen incidensek ellenére is a légierő megrendeléseit adták az olasz hitel 80⁰/₀-át. Ez utóbbi két évben hetvenkét bombázó, százharmincnyolc vadász- és huszonhárom iskolagép érkezett Magyarországra, s a 600 milliós hitelből 457 299 907 lírával részesültek a repülők.⁵¹ Azonban e súlyos befektetések sem hozták meg a kívánt eredményt, a korszerű légierő megteremtését. Ezt a helyzetet így jellemezte a légierő parancsnoka 1940. október 1-én: „Kötelességszerűen rámutatok még azokra a nehézségekre is, amelyek az utolsó két évben vásárolt *szedett-vedett rep. gépanyagból* (kiemelés tőlem — Sz. M.) származnak.”⁵² Egyre kézzelfoghatóbbá vált tehát ekkorra az a korábban már többször jelzett aggály, hogy bár bizonyos hiányokat pótolni lehet az olasz szállításokkal, a légierő minőségi mutatói ezzel nem javíthatók. S ezt a tényt akkor is gondnak tartották, ha a második bécsi döntéssel (1940. augusztus 30.) átmenetileg és részben megoldódott a kormány Romániával szembeni revíziós törekvéseinek érvényesítése.

Időközben Németország megkezdte Dánia és Norvégia, majd Nyugat-Európa lerohanását, ezt követően pedig belebonyolódott az „Angliai Csatá”-ba, így egyre kevesebb repülőgépet tudott nélkülözni. Ebben az évben a Honvédelmi Minisztérium megrendelt tizenöt Fieseler „Fi—156”, tíz Focke Wulf „FW—58”, harminc Arado „Ar—96A” és hetvenkét Bücker „Bü—131 D—2” típusú,⁵³ de ezek nem harci gépek voltak. Ugyanakkor a kiképzést sem segítették, mert ezek csak részben, hosszabb-rövidebb idő múltán érkeztek meg. Az előző évben megrendelt Heinkel „He—111P”-kből mindössze kettő érkezett meg 1940-ben.⁵⁴ A Junkers „Ju—87” típusból is csak kettőt kaptak ebben az évben.⁵⁵ (Lásd a 104—105. oldalak összefoglaló táblázatait.)

E nehézségekre való tekintettel június 24-én, Werth gyalogsági tábornok azt javasolta Bartha Károlynak, hogy a német megbízottakkal legközelebb sorra kerülő tárgyalásokon vesse fel, kaphatnának-e a nyugat-európai zsákmányból, s ha igen, repülőgépekre (fegyverzettel, lőszerrel) is igényt tartanak.⁵⁶ Az 1940. június 26—július 20. között ülésező német—magyar gazdasági kormánybizottságok tárgyalásainak is egyik fontos témája volt a hadianyag-szállítás. Clodius

48 *Dombrády Loránd*: A magyar gazdaság és hadfelszerelés 1938—1944. Budapest, 1981. 203. o.

49 *Csima*: Olaszország szerepe... i. m. 305. o.

50 Magyarország külpolitikája... i. m. 779. o.

51 *Csima*: Olaszország szerepe... i. m. 307. o.

52 HL Vkf. Eln. 1. 1940/5194.

53 *Kovács*: Adatok... i. m. 475—476. o. Igaz, e forrás csak 72 „Bü—131” iskolagép megrendelését jelzi, de a HM 31. osztály „Attekintés”-e (111. o.) eggyel többet valószínűsít. Lásd: HL Vkf. Eln. 1. 1941/6365.

54 *Csanádi Norbert—Nagyváradai Sándor—Winkler László*: A magyar repülés története. Budapest, 1977. 206. o.

55 *Kovács*: Adatok... i. m. 476. o.

56 HL Vkf. Eln. 1. 1940/4024.

Összefoglaló kimutatás a fontosabb külföldi repülőgépmegrendelésekről és azok teljesítéséről*

A megrendelés			A szállítás	
dátuma	mennyisége	típusa	dátuma	mennyisége
		„Cr—32” V.	1937—38.	52
		„He—70” TF.	1938. I—II.	18
1938.	36	„He—112” V.	1939. II.	1
	11	„Cr—30” V. gyak.	1939. VI—X.	11
	9	„Ro—41” V. gyak.	1938. X—1939. X.	9
	3	„Br—25” isk.	1938. X.	3
	1938. II. 16.	18	„Cr—42” V.	1939. VI—IX.
1938. VI. 24.	36	„Ca—310” B.	1939. III—VI.	35
1939.	4	„Cr—30” V. gyak.	1940.	4
	36	„Cr—32” V.	1940.	36
	20	„He—111P” TF.	1940. VII—VIII.	2
			1942. III—IV.	4
			1943. I.	1
	28	„Ju—87B” Zubo.	1940. X.	2
			1942. első fele	4
1939. XI. 20.	50	„Cr—42” V.	1940. II—VI.	50
1939. XII. 27.	70	„Re—2000” V.	1940. V—1941. VII.	47
		„Ar—96A—1” isk.	1943. V. 29-ig.	23
		„Ca—135 bis” B.	1939 vége	6
1940.	36	„Ca—135 bis” B.	1940. V—IX.	36
	15	„Fi—156” Sz.	1941. VIII.	2
			1942.	13
	10	„FW—58” gyak.	1941. IX-ig	6
	30	„Ar—96A” isk.	1941. IX-ig	27
	73	„Bü—131D” isk.	1941. IX-ig	5
			1943. köz-ig	68
1941. IX-ig	46	„Ju—52” Sz.		
	43	„Fi—156” Sz.		
	127	„Ar—96B” isk.		
	50	„FW—58” gyak.	Nyersanyagban hajlandók szállítani	
	25	„Me—110” V.		
	30	„Me—109” V.		
	43	„Bü—131D” isk.		

A megrendelés			A szállítás	
dátuma	mennyisége	típusa	dátuma	mennyisége
1941. IX.	5	„Ju—52” Sz.	Elutasítva, a 4. LF ₂ elégti ki a magyar igényeket.	
1941. X. 9.	55	„Ar—96A—1” isk.	1941. XI—1942. VI. a zöme megérkezett.	
1942.	32	„Ca—135 bis” B.	1942. IV-től	32
	1	Fiat „G—12” Sz.	1943. III. 15.	1
1943.	10	„Ar—96B—1” isk.		
	1	„FW—189Aa—2/U—3” FK.	1944. III.	1
	8	„Do—215” F.	1944. IV. 12-ig.	8
	2	„Ju—52/3” Sz.	1943 vége	2
	2	„Ju—86K—14” Sz.	1943. VII. 06.	2
1943. III.	50	„Nardi FN—305” isk.	1943. V—VII.	42
	10	„Fi—156 Da—1” Sz.	1943.	10
1943. IV.	32	„Ca—135 bis” B.		
1943. V. 3-12.	13	Fiat „G—12T” Sz.	1944. IX. 18-ig.	5
	1	„Ar—96B—1” isk.	1943. VII.	1
1943. IX—X.	100	„Bü—131D—2” isk.	1944. I-től folyamatosan	
1943. X.	10	„Ju—87B—1” Zubo.	1944. I.	5
1944.	6	„Fi—156” Sz.		
		„Potez”	1944.	31
		„Caudron”	1944.	20

Megjegyzés: * a táblázat összeállításakor a rendkívül hiányos források következtében nem törekedhettem teljességre.

Rövidítések: V.: vadász; B.: bombázó; TF: távolfelderítő; isk.: iskola; Zubo.: zuhanóbombázó; Sz.: szállító; Gyak.: gyakorló; F.: felderítő; Fk.: fényképező repülőgép.

jelentése szerint „Nyitott magyar kívánság tarackok, tankok és repülőgépek szállítása.”⁵⁷

E beszerzések fedezésére 1940. augusztus 2-án Bartha honvédelmi miniszter 196,8 millió pengőt kért a minisztertanácstól, mert csak így biztosítható „a csapatok még hiányzó felszerelésének pótlása, másrészt a háború addigi tapasztalatai alapján egyes fegyvernemek fejlesztése, szükséges újabb anyagok beszerzése.” Ebből az összegből 69 milliót szándékozott 120 különböző típusú repülőgép és lőszer beszerzésére, illetve az ejtőernyősszázad felszerelésére fordítani.⁵⁸

⁵⁷ A Wilhelmstrasse ... i. m. 510. o.

⁵⁸ *Dombórády Loránd:* A győri program és a hadseregfejlesztés pénzügyi problémái. Honvédelem, 1972. 6. sz. 73. o.

Az iskolagépek hazai előállításának biztosítása érdekében 1940 októberében 5 évre szóló szerződést kötött az Arado Flugzeugwerke GmbH. a Légierő Parancsnoksággal és a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-vel.⁵⁹

Ha az 1940-es beszerzési próbálkozások eredményeit egy mondatban akarnánk összegezni, akkor az állapítható meg, hogy minden erőfeszítés mellett is csak néhány hadirepülőgépet tudtak vásárolni Olaszországból, a németektől viszont csak kiképző gépek későbbi szállítására kaptak ígéretet. Az ilyen — „amit kapok viszem” — beszerzések oda vezettek, hogy az év őszén a m. kir. légierő állományában harminc sárkány- és huszonöt motortípus volt található.⁶⁰

Lényegében e keserű tapasztalatok fogalmazódtak meg Janky Béla repülő műszaki tisztviselő 1940. októberi cikkében, melyben a beszerzési lehetőségeket úgy jellemezte, hogy „háborús veszély esetén a kis országok annak is ki vannak téve, hogy kénytelenek *kimondottan elavult vagy kevésbé sikerült* (kiemelés tőlem — Sz. M.) repülőgép-típusokat összevásárolni, amelyekhez éppen leggyorsabban és legkönnyebben hozzá tudnak jutni.”⁶¹ Azt hiszem az idézett példák ezt teljes mértékben alátámasztják.

1941-ben — a háborúba való fokozott belebonyolódás évében — az 1938-ban meghirdetett célok még mindig messze voltak a megvalósulástól. A megáldott korszerű repülő fegyvernem továbbra is csak a születés állapotában volt, amit kisebb-nagyobb injekciózásokkal próbáltak meggyorsítani és életképessé tenni, de — mint az eddigiekből is kitűnt — csekély eredménnyel! A vadászok és bombázók kritikus részét sem védte páncél, egyetlen típus sem volt felszerelve gépágyúval, nem állt rendelkezésre csatarepülő és zuhanóbombázó stb... A meglévő gépállomány nemcsak korszerűtlen, de kevés is volt. Az 54657/eln. le. vk.—1941. sz. anyag 2. sz. mellékletének tanúsága szerint 1941. május 5-én a „VAN” helyzetet a következő volt: 146 I—III. fokú iskola-, 12 gyakorló és 162 hadi vadász-, 15 gyakorló, 15 hadi kiképző és 48 hadi kivonuló bombázó, 123 közelfelderítő és 13 távolfelderítő, 5 célvontató, valamint 4 ejtőernyős szállító repülőgép. Ez azt jelentette, hogy iskolagépből 82 hiányzott; a gyakorlógépek kb. 50%-os hiányát hadigépekkel kényszerültek pótolni; a különböző szintű parancsnokságokon nem maradt sem futár-, sem gyakorló repülőgép; két bombázó, két közelfelderítő és egy távolfelderítő századot csak hat-hat géppel tudtak ellátni, zuhanóbombázó századot pedig megfelelő típus hiányában egyáltalán nem hoztak létre.⁶²

E gondok káros következményeivel a szakemberek tisztában voltak, hiszen az 1941. évi Repülő Szabályzat egyértelműen rögzítette azt a helyes felismerést, miszerint: „A repülőgépek, a fegyverzet és felszerelés teljesítőképessége és állapota a harcfelelőteltség végrehajtását és a légiharc esélyeit nagymértékben, gyakran döntő módon befolyásolja... alárendelt teljesítményű anyag a fizikai és erkölcsi erőket a legrövidebb időn belül aláássa.”⁶³ A problémát tehát világosan látták, csak a megoldást nem! Barkász hadműszaki törzskari alezredes, a légierő műszaki osztályának vezetője, szinte állandó ingajáratban volt a három főváros között, hogy biztosítsa a szükséges gépállományt. A Honvédelmi Minisztérium 1938—1941 márciusáig 141 349 283 birodalmi márka (231 247 471 P), illetve 560 245 189 líra (149 025 220 P) összegben adott hadianyag-megrendelést német és olasz üzemeknek. Ezekben belül a repülő anyag 48 062 433 birodalmi márka (78 630 140 P) és 424 843 110 líra (113 008 268 P) értéket ölelt

⁵⁹ Kovács: Arado... i. m. 15. o.

⁶⁰ HL Vkf. Eln. 1. 1940/5461.

⁶¹ Janky Béla: A légierők ütközésének műszaki feltételei. Magyar Katonai Szemle (a továbbiakban — MKSZ) 1940. 10. sz. 147. o.

⁶² HL Vkf. Eln. 1. 1941/5013.

⁶³ Repülő Szabályzat. Budapest, 1941. 1. füzet 13—14. o. Hadtudományi Könyvtár (a továbbiakban — Ht. K.) Sz—334.

fel. (Ekkor 1 birodalmi márka = 1,636 P 100 líra = 26,6 P.) Mindkét ország esetében a legnagyobb tételt a légierő igénye képviselte.⁶⁴ Mivel — az ismert okok miatt — az olasz fél részesedett döntő arányban ezekből a megrendelésekből, egyre nőtt a magyar légierő repülőgép-állományának a — német típusokhoz viszonyított — korszerűtlensége.

A helyzetet jellemezte a vezérkarfőnökség 1. osztályának egyik ügyirata is, melyben ismét foglalkoztak a Caproni „Ca—135 bis” kérdésével.⁶⁵ Szabó ezredezen keresztül az olaszok 1941. május 2-án ismét felajánlottak harminckét darabot megvételre. (Először 1940 őszén tettek ilyen kezdeményezést, de mert a Légierő Parancsnokság csak átmeneti megoldásként javasolta a beszerzést, a hadseregvezetés a német—magyar tárgyalások sikerétől tette azt függővé.) A balkáni hadjáratba belebonyolódott, illetve a Szovjetunió ellen készülő Németországtól azonban ekkor nem volt várható a magyar igények kielégítése. Ezért a vezérkar ismét a Légierő Parancsnokság véleményét kérte ki. Most már vezetési, műszaki és fegyverzeti szempontból egyértelműen elavultnak ítélték e típust, s így nem javasolták megvételét. Ez azért érdekes, mert — mint korábban láttuk — 1940. január 15-én még „hadihaszználata jól megfelelő”-nek tartották. Azonban repülőgépekre égetően szükség volt, ezért azt indítványozták, hogy hozzanak létre egy „felülvizsgáló és elbíráló bizottság”-ot, amely eldönti, hogy a hiányosságok kiküszöbölhetőek-e, s ha igen, akkor gyakorló feladatokra meg kell vásárolni.

Más típusokkal is volt gond. A „Héj”-vá átkeresztelt „Re—2000 Falco I.”-ek sem voltak tökéletesek. A megrendelt hetvenből 1941. július 15-ig negyvenhét érkezett meg, kettőt a közeli időben vártak, huszonegy szállítása pedig bizonytalan volt.⁶⁶ A gázrudazatot balesetveszély miatt át kellett alakítani, amihez német alkatrészekre volt szükség. A hazai gyártmányú „Héj”-k tökéletessége érdekelt a vezérkar elrendelte, hogy egy rajt küldjenek ki — a már hadműveleteket végrehajtó — gyorsadtest 1/3. vadászszázadához egyhónapos csapatpróbára, s az itt szerzett tapasztalatokat hasznosítsák a gyártásnál.

Az olasz szövetségesek továbbra sem akarták elveszíteni a magyar piacot, sem a szállítások fejében innen kapott, a számukra rendkívül fontos nyersanyagokat, ezért 1941. július végén ismét ajánlatot tettek — augusztus 15-ig kérve választ — az alábbiakra:⁶⁷ harminckét „Ca—135 bis” azonnali szállításra, a honvéd légierőnél rendszeresített kivitelben, hatvan „Sa—I.—7” kétüléses vadász gyakorlógép, a megrendeléstől számított negyedik hónaptól havi tíz db-os szállítással; hatvan „Ca—603” együléses műrepülő és vadász gyakorlógép, az igénylést követő négy-kilenc hónapon belül; százhusz bombázó gyakorlógép, a negyedik hónaptól havi húszas tételekben. Ez a javaslat ismét nagy dilemma elé állította az illetékeseket, hiszen az évek óta rendkívüli gondokat okozó iskola- és gyakorlógéphiány (1941-ben kb. 50⁰/₀-os⁶⁸) enyhülhetett volna, illetve ezek birtokában biztosítható lett volna az 1942/43-as kiképzési év gyakorlógép-szükséglete, miáltal nagymértékben megkímélhetőek lettek volna hadirepülőgépek.

A bombázó repülőgépek terén katasztrofális volt a m. kir. légierő helyzete. A hadrendben 1941. október 1-ig csak egy kivonuló repülőszázad felállítását tartották lehetségesnek, de azt is csak abban az esetben, ha a gyorsadtestnek alárendelt bombázószázad anyaga nem használódik el. Ezért az irat szerkesztői

⁶⁴ Dombrády: A magyar gazdaság és... I. m. 64. o.

⁶⁵ HL Vkf. Eln. 1. 1941/5087.

⁶⁶ Uo. 1941/5740.

⁶⁷ Uo. 1941/5866.

⁶⁸ Uo. 1941/5141.

1941. július végén úgy döntöttek, hogy akkor is meg kell venni a „Ca—135”-öket, ha „csak szükségképpen hadihasználhatók”.

Az olasz javaslat megfontolását a fentiekén kívül az is indokolta, hogy 1941-ben igen nagy volt a repülőgépveszteség. Július 24-ig negyvenegy db 100⁰/₀-osan összetört, negyvenkettő db 3 hónapon túli, százhatvanöt pedig ennél rövidebb idejű javításra szorult. Ez a rendkívül magas érték részben a háborús tevékenységgel, részben pedig a fenti hiányok következtében a gyenge kiképzettséggel, gyakorlatlansággal magyarázható. Tehát szükség volt az olasz gépekre, ha már egyszerű a németek nem adtak. E kényszerhelyzet vezetett az 1942-es „Ca—135 bis” szállításhoz — mint később látni fogjuk.

Arra a római javaslatra viszont, hogy Magyarországon létesítsenek iskola-és gyakorló-repülőgép gyárat, érdemben nem reagáltak. Ennek magyarázatát egy 1941. október 1-i ügydarabban találjuk,⁶⁹ melyben rámutattak, hogy ez csak látszólag oldaná meg a problémát, mivel a „Sa—I.—7” versenygép, tehát kiképzésre nem alkalmas, a „Ca—603” vadász gyakorlógépekbe pedig nincs beépítve fegyverzet. Bombázó gyakorlókra sincs szükség, mivel a „FW—58” gyártására már berendezkedtek.

Az olaszországi beszerzésekkel kapcsolatban vázolt gondok arra készítették az illetékeseket, hogy újra és újra megpróbáljanak valamit kipróbálni német partnerükből. Az ejtőernyős-zászlóalj azon panaszára, hogy üzemképes repülőgépek hiányában képtelen a kiképzést biztosítani, a vezérkarfőnökség 1. osztály kiadványában még 1941. januárban arra utasította a Légierő Parancsnokságot, hogy mihamarabb állapítsa meg, van-e lehetőség Junkers „Ju—52”-ek beszerzésére?⁷⁰ A légierő parancsnokának jelentése szerint azonban az „elvi egyezség” mellett is legalább 6—12 hónapot kell várni a gépek megérkezésére.⁷¹

Kenese altábornagy, a légierő parancsnoka 1941. április 13-án terjesztette fel javaslatát a vezérkarhoz a hadirepülőgépek kiválasztásával kapcsolatban.⁷² Ebben vadászként a Messerschmitt „Me—110”, romboló és zuhanóbombázóként a „Me—210”, vízszintes bombázásra és távolfelderítésre a Heinkel „He—111”, közelfelderítőként átmenetileg akár a „He—46”, akár a „He—70”, gyakorlógépként a „Me—110”, „Ju—86 és 87” típusot jelölte. A vezérkarfőnökség 1. osztályának azon kérésére, hogy indokolja meg, miért nem javasolja a „Me—210”-et horizontális bombázókénti alkalmazásra, a légierő parancsnoka rámutatott arra, hogy e gép vezetése, az iránytartás és bombacélzás egyszerre megoldhatatlan feladat. Ugyanakkor, e május 5-i kiegészítésében, a „He—111”-et véglegesen javasolta rendszeresíteni, mint távolfelderítő és éjszakai bombázót, a „FW—189”-et pedig mint közelfelderítő repülőgépet.

Ezzel kapcsolatban a vezérkarfőnökség 1. osztálya annak az aggályának adott hangot, hogy e javaslat kihat a *másodszor csökkentett* „Huba—III.” hadrend megvalósítására, ugyanis 12—14 század (4—6 vízszintes bombázó század, 6—8 távolfelderítő század) anyagát a „He—111”-ből állandóan külföldről kellene biztosítani, a „Me—210”-kél pedig a magyar repülőgépipart olyan gépek gyártására kényszerítenék, amelyből csak 6 századra való kell. (Ekkor — 1941. májusában — még nem volt ismeretes a „Messerschmitt-program” vonatkozó pontja! Erről a HM V. Csfség csatolt véleményéből szereztek tudomást, ahol közölték az osztállyal, hogy a típusrögzítés elvileg megtörtént. Ennek megfelelően a közös gyártási program, s így a „Huba—III.” hadrendben vadászfelada-

69 Uo. 1941/6064.

70 Uo. 1941/4091.

71 Uo. 1941/4403.

72 Uo. 1941/5093.

tokat a Messerschmitt „Me—109”, míg a bombázó és felderítési tevékenységet a Messerschmitt „Me—210” típus végzi majd.)

A HM. V. Csfség. arra is rámutatott, hogy a Heinkel „He—111” rendszeresítése bár kívánatos volna, mégis lehetetlen, mert sem pénz, sem gyártási kapacitás nincs rá, Németország pedig nem ad, mert a Luftwaffének minden dabra szüksége van az „Angliai Csata”-ban, mint éjszakai bombázóra. A HM. 31. osztály pedig a Focke-Wulf „FW—189”-re vonatkozó javaslatot vetette el, mivel egyrészt felderítőgépként nem vált be, másrészt pedig nincs kilátás sem beszerzésre, sem itthoni gyártókapacításra.

Bombázókra viszont feltétlenül szükség lett volna, hiszen 1941. június 1-re hat bombázószászadot kellett felállítani, de csak háromhoz elég repülőgép áll rendelkezésre. Ezért a Légierő Parancsnokság azt indítványozta a vezérkarnak, hogy a saját bombázók gyártásának beindulásáig a jugoszláviai zsákmányból kell kérni a németektől saját, vagy „Bristol-Blenheim” típusokat. Werth gya-

1. sz. melléklet
a 129.466/eln. 31.—1941. számhoz

Áttekintés
a német vonalon megrendelt s igényelt rep. anyag helyzetéről

Fsz.	Rep.gép és rep.motor típusa	Német vonalon		Összes	Összmennyiségből szállításra német részről kilátásba helyezett	Időközben ténylegesen már leszállított
		1939—40-es megrendelésekből hátralékos	1941-ben igényelt			
mennyiség db-ban						
1	Ju—87	26	—	26	—	—
2	He—111	18	—	18	—	—
3	Ju—52 szállító	—	46	46	—	—
4	Ju—52 tantermi	—	8	8	—	—
5	Fi—156	15	43	58	2	2
6	Ar—96/a	3	—	3	—	—
7	Ar—96/b	—	127	127	55*	—
8	FW—58	4	50	54	75**	—
9	Me—110	—	25	25	—	—
10	Me—109	—	30	30	3	—
11	Bü—131/d	68	43	111	15	5
12	Argus As—10./C	55	200***	255	200	—

* = E gépek típusa Ar—96/a, s nem a kívánt Ar—96/b.

** = E gépeket nyersanyagért hajlandók szállítani.

*** = E motorok a 8. tétel alatt szereplő 50 sárkány szükségletét képezik tartalékkal együtt.

Megjegyzés: A 2., 3. és 4. sz. alatt szereplő hadi- és iskola rep.gépek szállítása — a lehetőség szerint

A 8. és 12. fsz. alattiakat, ha azokat nem nyersanyagban és kész motorokban kapjuk, akkor a táblázat szerinti határidőre kérjük.

Áttekintés
a NO-ból megrendelt és igényelt rep.anyag szállítási határidőiről

Géptípus	Megrendelt és igényelt mennyiség	Ebből szállítandó			
		1941. XI. 1-ig	1942. I. 1-ig	1942. VII. 1-ig	1943. III. 1-ig
Ju—87	26			8	18
Ju—52 tantermi	8		2	4	2
Ar—96/a	3	44		3	83
Ar—96/b	127				
Fw—58	75		8	16	51
Me—109	30			4	26
Me—110	25				25
Bü—131/d	106	27	3	7	69

logsági tábornok azonban elvetette e javaslatot, mivel a zsákmány nem volt jelentős.⁷³

Horthy 1941. szeptember eleji Hitlernél tett látogatását is igyekeztek felhasználni a légierőfejlesztéssel kapcsolatos gondok megoldására. A küldöttség tagja, László Dezső vezérőrnagy, hadműveleti csoportfőnök, Jeschonek repülő tábornokkal, a német légierő vezérkari főnökével tárgyalva szorgalmazta a hadi-, valamint az iskola- és gyakorlógépek szállítását. Jeschonek kérésére a hó végén a 109—110. oldalakon látható kimutatást juttatták el hozzá.⁷⁴ E táblázatok is meggyőzően tükrözik, hogy az esetek többségében a németek még arra sem voltak hajlandók, hogy „kilátásba helyezték” azok teljesítését, illetve ha mégis, ezek zömét csak 1943 tavaszára ígérték.

Időközben a háborús tevékenység is egyre kiélezettebbé tette a Horthy-hadsereg légierejének helyzetét. A HM 31. osztálya pl. 1941. szeptember 24-én arról értesítette a vezérkar főnökét, hogy a szovjet—német arcvonalon harcoló csapatok sürgős anyagi szükségleteinek kielégítése érdekében öt Junkers „Ju—52” típusú szállító-repülőgépet kért a németektől, akik ezt elvetették, de utasították a 4. légiflottát, hogy *esetenként és a lehetőségek határáig* elégítse ki a magyar igényeket.⁷⁵ Ezzel lényegében növelték a magyarok függőségét, másrészt esetlegessé tették a sürgető magyar szükségletek kielégítését is.

A későbbiekben az „összehangolt igények taktikájá”-val próbáltak eredményt elérni. Ezért ugyancsak a HM 31. osztály november elején intézkedést adott ki, miszerint: „Szükséges, hogy a német hivatalos szervekkel folytatott tárgyalásokon, valamint magán érintkezések alkalmával is valamennyi magyar hivatalos szerv és egyén mindig egyformán egy és ugyanazon álláspontot képviselje.” Ezt követően tájékoztatásul közölte az igényt is: tizenkét „Ju—52” az ejtőernyősök szállítására; tizenkét „Ju—87”, hogy mire elkészül a „Me—

⁷³ Uo. 1941/5017.

⁷⁴ Uo. 1941/6365.

⁷⁵ Uo. 1941/6350.

210", átképezzék a személyzetet; tizenkét „He—111", mert ezek nélkül nem oldható meg a távolfelderítés; tíz-tizenkettő „Ar—96", mert nincs III. fokú iskola-gép; három-négy selejt „Me—109 és 210" a szakszolgálatosok kiképzésére. S a szép befejezés kedvéért még azt is hozzátették: azért nem kérnek többet, mert belátják háborús nehézségeiket.⁷⁶ Alig egy hónap alatt azonban jelentősen meg-növekedhettek e német gondok, mert — összevetve az előbbi táblázatokkal — jelentősen csökkentek a magyar igények!

Az ezzel kapcsolatos iratok meglehetősen ellentmondásosak. Pl. a „Német vo-nalon megrendelni tervezett anyagok" c. HM 34. osztályi kimutatás⁷⁷ részben megegyezik, részben nem az előző bekezdésben vázolt mennyiségekkel, de alapvetően eltér a Jeschonek részére készített „Áttekintés"-ektől:

Anyagcikk	db	Egységár	Összesen
		pengő	
„He—111"	12	800 000	9 600 564
„Ju—52"	12	934 450	11 213 400
„Fi—156"	2	101 578	203 156
„Me—109"	3	400 000	1 200 000
„FW—58" rg.haj.ag.	75	347 453	26 058 966
„Ju—87"	12	386 273	4 635 276
„Bü—131—D"	43	36 191	1 556 213
„Ar—96/A"	55	136 572	7 511 460
„Ar—96/B"	15	175 263	2 628 945
Együtt	229	—	64 607 980

Megjegyzés: Az apróbb szorzási hibákon nem változtattam — Sz.M.

Ugyanakkor a „Huba—III." hadrendi szükségletre — az anyag elkészítésének időpontjáig — megrendelt cikkekről szóló kimutatás⁷⁸ szintén jelez eltérést az előbbiektől mind a mennyiség, mind az összeg terén. E szerint igényelték negyvenhárom Bücker „Bü—131" (1 272 660 P), tizenegy „Bü—131—D" (325 564 P), ötvenöt Arado „Ar—96/A" 5 121 413 P), két Fieseler „Fi—156" (175 875 P) és két „Fi—156" típust + alkatrészeket (228 065 P) értékben.

Ez a néhány példa is érzékelteti, hogy a mindenáron való repülőgép-beszerzés kényszere milyen kapkodáshoz, sokszor egymásnak ellentmondó, egymást keresztező állásfoglalásokhoz vezetett. Ezek az eltérések azonban végső soron el-hanyagolhatóak, mivel ezen igények a gyakorlatban még — az itt feltüntetett — legalacsonyabb szinten sem elégítették ki. A meglévő gépek pedig egyre ke-vésbé feleltek meg az igényeknek. Különösen az olasz gyártmányú repülőgépe-ket tette rendkívüli mértékben próbára a téli hadviselés. 1941—42 fordulóján a gyakorlati gondok döbentették rá a magyar királyi légierő pilótáit, hogy a léghűtéses csillagmotor és a vászonborítású törzs nem a legideálisabb konst-rukció az orosz fagyban. De 1942 nyára sem hozott megoldást. Az egyik forrás.

⁷⁶ Uo. 1941/6640.

⁷⁷ HL HM Eln. 34. 1941/131 313.

⁷⁸ HL HM Lymbus csomó 6845/22. sz. anyag.

tanúsága szerint pl. a bevetéseken „a nyolc Ca—135-ből csak három-négy, maximum öt gép volt üzemképes, a műszaki hibák egymást érték.”⁷⁹ Ennek ellenére — a korábban vázolt 1941 júliusi dilemma után — 1942-ben újabb harminckét „Ca—135 bis”-t rendeltek a légierő részére, melyből az első hat már április 10-én megérkezett Szombathelyre. Ugyancsak igényeltek még egy „Fiat G—12” típusú hárommotoros szállítógépet. Bizonyos fejlődést mutat az a törekvés is, hogy — a harctéri tapasztalatok alapján — megrendeltek a Reggiane cégnél a „Héja”-k számára ötvenöt db páncélulást, így akarván fokozni a pilóták védelmét.⁸⁰ Igaz, ez utóbbiak csak 1944 nyarán érkeztek meg, tehát sok hasznát már nem vehették.

Az egyre növekvő veszteségek a németeket is arra kényszerítették, hogy fokozzák a támogatást, de csak olyan mértékig, ameddig ők közvetlenül használt látják. Még be sem fejeződött a szovjet fegyveres erők moszkvai általános támadása, amikor 1942. április 9-én a vezérkarfőnökség 2. osztálya jelentette Szombathelyi vezérezredesnek, hogy Jeschonek vezérezredes kifejtette Fütterer tábornoknak — aki ezt „barátilag közölte” Ujszászy István vezérkari ezredessel, a vezérkar 2. osztályának vezetőjével —, hogy megítélése szerint a Szovjetunióban levő magyar erőkhöz viszonyítva túl kevés a kirendelt öt repülőszázad. Ugyanakkor „sorok között” utalt arra, hogy ha a magyar fél több repülőgépet szándékozna kiküldeni, úgy azok anyagáról Németország gondoskodna. A vezérkar főnöke nem zárkózott el ez elől, de kikérte a légierő parancsnokának véleményét, aki rámutatott, hogy csak „végszükség esetén” tud maximum egy vadász- és egy bombázó századot felállítani. Ennek feltételeit az alábbiakban rögzítette: csak a szükséges személyzetet adja; a két század összes repülőgépét, azok tartozékait, valamint a kiképző személyzetet a németek biztossítsák. Ebben az esetben kb. fél év múlva hadrafogható lesz a fenti állomány. Azt azonban szükségesnek vélte hozzáfűzni, hogy az átképzést „feltétlenül itthon és nem Németországban javasolnám.”⁸¹

A fokozott háborús erőfeszítés, a rendkívüli mozgósítás következtében az elhasznált anyagok pótlására, illetve az új szükségletek fedezésére a légierő április 30-ig 7,281 millió pengős rendkívüli hitelt igényelt, ebből szeptember 30-ig 1 870 500, október 31-ig pedig újabb 1 306 500 P-t.⁸² Ezek is hozzájárultak az újonnan érkezett repülőgépek kifizetéséhez. Ugyanis az 1939-ben megrendelt húsz Heinkel „He—111P”-ből 1942 március—áprilisában megérkezett Magyarországra a harmadik-hatodik, a huszonnyolc Junkers „Ju—87B”-ből is ez év első felében a harmadik-hatodik példány. Ezekkel alapvetően — még egy „He—111P”-t kaptak 1943-ban — be is fejeződött az ez irányú szállítás.⁸³

A magyar királyi légierő rendelkezésére álló — zömében — olasz gépek korszerűtlensége, valamint az egyre fokozódó feladatok arra készítették a német illetékeseket, hogy bizonyos mennyiségű repülőgépet átadjanak a harcoló kötelékeknek. Így szándékoztak ellensúlyozni a saját hajózávesztésüket, illetve fokozottabban bevonni a magyar személyi állományt. Természetesen azonban ekkor is a viszonylag korszerűtlenebb technikát juttatták a szövetséges légierőnek. Ennek megfelelően 1942. augusztus—szeptemberben a német 4. légiflotta három Heinkel „He—111” és négy Dornier „Do—215 B—4” típusú gépet adott át a távolfelderítő osztálynak. A 4/1. bombázószázad öt „He—111”-t kapott az ősz folyamán. Októberben a tönkrement „Héja—I”-ek pótlására az 1/1. vadász-

⁷⁹ Csanádi—Nagyvárad—Winkler: A magyar repülés... i. m. 235. o.

⁸⁰ Kováts: Adatok... i. m. 478. o. Megjegyzendő: téves az az állítás, hogy a 13 Fiat „G—12T”-t 1942-ben rendelték meg. A valóságos dátum: 1943. május 3. Lásd: HL HM Eln. 32/a. 1943/144 249 (—1944/4889) 3126 mb).

⁸¹ HL Vkf. Eln. 1. 1942/4707.

⁸² HL HM Eln. 34. 1942/144 477.

⁸³ Kováts: Adatok... i. m. 476. o.

század fokozatosan kapott tizenkét „Bf—109F” típust, de a századot azonnal alárendelték az 52. német vadászrezred 3. osztályának.⁸⁴

Az új gépek átvételére így emlékezett vissza az önálló távolfelderítő osztály egy pilótája: „December elején (1942 — Sz. M.) vesszük át az első Ju—88-asokat, melyekkel igen meg vagyunk elégedve, csupán egy kifogásunk van: csupa öreg szériából származó gépet kapunk, melyeknek rádiós és szerelő lövészállása nincs páncélüveggel ellátva, s igen könnyen sebezhetők.”⁸⁵

1943-ban tovább fokozódott az arcvonalon levő magyar légierő alárendelése a Luftwaffénak. A 2. magyar hadsereg pusztulását követően az újonnan szervezett 102. repülődandár alegységei, melyeknek személyzetét átképezték a modernebb német gépekre, a hasonló fegyvernemű német repülőegységekhez lettek beosztva. A dandár repülőgéppállománya Messerschmitt „Me—109”, Junkers „Ju—52, 87/D, 88”; Focke Wulf „FW—189” típusokból tevődött össze.⁸⁶ Ugyanakkor a szövetségesek siettek leszögezni, hogy: „a korszerű gépanyag csak hadművelleti területen áll a magyar egységek rendelkezésére, hazaszállítani nem lehet.” Erre mód sem lehetett volna, hiszen a veszteségek pótlására — 1943 január—februárban harminchat repülőgép, az állomány 49,3⁰/₀-a pusztult el — kellett felhasználni azokat.⁸⁷

Bár korábban volt olyan törekvés, hogy magyar kötelékek csak a magyar hadvezetés alárendeltségében harcoljanak, mint látható, ekkorra ez az álláspont megváltozott. 1943 tavaszán már mindössze az volt a kikötés, hogy csak a Vörös Hadsereg ellen alkalmazzák őket. Jagow budapesti követ nem kis épével továbbította külügyminisztériumának azt a magyar követelést, hogy a franciaországi Istreesben zuhanóbombázó-átképzés alatt álló magyar századokat ne alkalmazzák harci bevetésben. „Ebből a hivatalos közlésből ismét világosan látható a magyarok álláspontja, hogy csak az Oroszország elleni harcban vesznek részt” — mutatott rá Jagow.⁸⁸

Ennek ellenére — ha legalább ott hajlandók harcolni — újabb és újabb német repülőgépeket juttattak a magyar kötelékeknek. 1943 januárjáig tizenkettő „Ju—88D—1”-et kaptak a távolfelderítők, tavaszig pedig negyvenre emelkedett a „Bf—109F—4B” típusú vadászbombázók száma és tizenhat „FW—189”-essel váltották fel — igaz két évi használat után — a közelfelderítő századok „He—46” és „Sólyom” gépeit.⁸⁹ Júniusban tíz „Ju—87D—3” zuhanóbombázóval cserélték fel a páncélozatlan, gyenge fegyverzetű „Ju—87”-eket, s ugyanebben a hónapban az Istrees-ből visszatértek is kaptak nyolc „Ju—88A—4” típust.⁹⁰

Ez az engedékenység azonban csak a hadművelleti területre korlátozódott. Ez alól egyetlen kivételt tettek, amikor 1943 tavaszán három lokátor nélküli „Bf—110G—2”-t juttattak a ferihegyi Kísérleti Éjjeli Vadászszázadnak.⁹¹ Ugyanakkor, amikor a Honvédelmi Minisztérium és a Birodalmi Légügyi Minisztérium 1943. június 9-i tárgyalásán Magyarosy Sándor altábornagy, légügyi főcsoportfőnök aziránt érdeklődött, hogy kaphat-e légierő negyven Arado „Ar—96/B” repülőgépet, a németek azt válaszolták, hogy a saját igényüket sem tudják kielégíteni.⁹² Ennek ellenére 1943-ban a Honvédelmi Minisztérium megrendelt tizenegy „Ar—96/B—1”, tíz „Fi—156/Da—1” sebesültszállító, száz „Bü—

84 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: A magyar repülés... i. m. 236. o.

85 Péterdi A. János: A M. kir. honvéd önálló távolfelderítő osztály története. II. rész. (1942. október—1944. szeptember) Magyar Szárnyak, 1979. 8. sz. 41. o.

86 Magyarország honvédelme... i. m. 240—241. o.

87 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: A magyar repülés... i. m. 236—237. o.

88 A Wilhelmstrasse ... i. m. 714. o.

89 Winkler: i. m. 1974. 1. sz. 8. o.

90 Winkler: i. m. 1974. 2. sz. 8. o.

91 Punka György—Sárhídi Gyula: A magyar Me—210 Ca—1 gyorsbombázók és alkalmazásuk. Repülés, 1975. 12. sz. 17. o.

92 HL HM Eln. 17. r. 1942/105 511.

131D—2” felújított, tíz „Ju—87B” használt, egy „FW—189 Aa—2/U—3” fényképező, nyolc „Do—215” használt, két Ju—52/3 mg. 8. e.” szállító és két „Ju—86K—14” használt szállító repülőgépet. De ezekből 1943-ban csak egy „Ar—96B—1”, a tíz sebesültszállító, s a négy szállító repülőgép érkezett meg.⁹³ Ez annál is érdekesebb, hiszen a „Magyar Szárnyak” c. szaklap a háború éveiben — még 1944-ben is — állandóan közzétett egészoldalas hirdetések, amelyek az Arado, Fieseler, Focke-Wulf stb. repülőgéptípusokat reklámozták.

Az olaszok — gazdasági és politikai érdekből — továbbra is készségesebbek voltak. 1943. március elején a Légügyi főcsoport szerződést kötött az S. A. Piaggio céggel ötven „F. N. 305 (Nardi)” típusú — mint a korábbiakban láttuk — meglehetősen korszerűtlen kétüléses gyakorlórepülőgéppel szállítására, darabonként 384 000 líráért.⁹⁴ Sőt, a római katonai attasé május elején már arról küldött jelentést, hogy május 3—5-én útnak indították Szombathelyre az első tizenegy „Nardi”-t, s a negyvenkettedik gép július 5-én érkezett, több nem jött.⁹⁵ Ezzel egyidőben, 1943. május 3-án tizenhárom Fiat „G—12T” szállító repülőgépet rendelt a Honvédelmi Minisztérium 32. osztálya.⁹⁶ De már ezt megelőzően, március 15-én Magyarországra érkezett az előző évben 4,555 millió líráért rendelt „Fiat G—12” hárommotoros szállító repülőgép.⁹⁷ 1943. április elején pedig újabb harminckét „Ca—135”-t igényeltek, darabonként 2,19 millió líra értékben.⁹⁸

Mindebből látható tehát, hogy a harctéri veszteségek pótlásának, a kiképzés folyamatossá tételének kényszere hatására 1943-ban már csak egy eshetőség maradt: mindenáron, bármilyen minőségű gépet szerezni, amivel, ha átmenetileg is, csökkenthetők az égető gondok.

1944-ben azonban az ilyen lehetőségek is egyre szűkültek. A szövetségesek 1943. őszén megindult dél-olaszországi hadművelete, ha rendkívül lassan is, de egyre zsugorította az olasz és német fasiszták kezén levő olasz területeket, s a nyersanyagszállítás is egyre megoldhatatlanabbá vált. Mindennek következtében az ez évi szállítások a minimálisra csökkentek. 1944 közepén még megérkezett az ötvenöt „Héja” páncélülés⁹⁹, szeptember 20-án pedig arról jelentett az olaszországi hadianyagügyek miniszteri biztosa, hogy 18-án útnak indították az ötödik „Fiat G—12” repülőgépet, melynek vételára már 6 millió líra volt.¹⁰⁰ Ezzel be is fejeződtek az olasz szállítások.

Az 1943-ban Németországban megrendelt gépek közül 1944 elejétől folyamatosan érkeztek a Bücker „Bü—131 D—2”-k, az öt Junkers „Ju—87 B—1”, az egy Focke-Wulf „FW—189 Aa—2/U—3” fényképező repülőgép, s áprilisban befutottak az utolsó Dornier „Do—215”-ök is.¹⁰¹

Emellett tovább folyt a harcoló alakulatok gépeinek lecserélése. A 4. légi-flotta 1944. március 1-i jelentése szerint 1942-től ezen időpontig hét „Do—215”, hatvanhat „Bf—109”, ötvenegy „Ju—88”, tizennégy „Ju—87” és tizenhat „FW—189”, tíz „He—111P” típusú repülőgépet adtak át a magyar légierőnek.¹⁰² Ez utóbbiból ötöt visszaszolgáltattak a németeknek.

Azonban ez a helyzet is megszűnt rövidesen, hiszen az ország 1944. március 19-i megszállása merőben új helyzetet teremtett, melynek egyik közvetlen következménye az volt, hogy április 4-ével a magyarországi német légierő vezénylő tábornokává kinevezett Fütterer altábornagy alárendeltségébe helyezték

93 Kováts: Adatok... i. m. 479—480. o.

94 HL HM Eln. 34. 1943/148 186.

95 Kováts: Adatok... i. m. 478. o.

96 HL HM Eln. 32/a. 1943/144 249 (—1944/1889/3126 mb.)

97 Uo. 1942/146 853.

98 HL HM Eln. 6. k. 1943/455/bbk.

99 Kováts: Adatok... i. m. 478. o.

100 HL HM Eln. 32/a. 1943/144 249 (—1944/1889/3126 mb.)

101 Kováts: Adatok... i. m. 480. o.

102 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: A magyar repülés... 238. o.

a m. kir. légierőt és légvédelmi tüzérséget.¹⁰³ Ezzel „megoldódott” a magyarországi német szállítások problémája.

*

E rövid áttekintésből is egyértelműen kitűnik annak a magyar reménynek a kudarca, hogy az ország szükségleteit megfelelően ki tudják elégíteni a szövetséges nagyhatalmak segítségével.

A vizsgált időszak nagyobb részében az olaszországi beszerzések domináltak, azonban — s ezt 1939—40-től a magyar fél is világosan látta — ezekkel a típusokkal nem lehetett korszerű légierőt teremteni. Az esetek döntő többségében azonban kénytelenek voltak megalkudni, s szemet hunyni afölött, hogy elavult, korszerűtlen repülőgépeket szállítottak, nemritkán jelentős késéssel.

A németek repülőgépei korszerűbbek voltak — bár ők is igyekeztek a kifutott típusokat adni —, azonban a vizsgált időszak jelentős részében ezeket az igényektől messze elmaradó szállításokat is magyar szövetségesük kézbentartására igyekeztek felhasználni. Ezen túl alapvetően befolyásolta eladásukat az egyre nagyobb repülőgépvesztésük is. Bizonyos változás csak 1942—43-tól tapasztalható, amikor a németeknek a hajózállomány pótlása a repülőgépekénél is egyre megoldhatatlanabb gondjává vált, s ezért kénytelenek voltak bizonyos mennyiségű harceszközt „kölcsonözni” — csak az arcvonalon — a magyar légierőnek. Tehát, ami korábban hatalmas összegek ellenére is nehezen volt beszerezhető, azt most — néhány tucat erejéig — magyar vérrrel meg lehetett váltani. De ez az önállóság teljes feladásával járt!

A légierő technikai állapota (1938—1941)

Az előző fejezetből látható: a Honvédelmi Minisztérium illetékesei, az ország politikai és gazdasági vezetőinek támogatásával, mindent megtettek annak érdekében, hogy részben hazai gyártásból, részben külföldi beszerzésekből biztosítsák az ütőképes Magyar Királyi Honvéd Légierő repülőgép-állományát. Ennek buktatóit, objektív és szubjektív akadályait, illetve mindezek ellenére mutatkozó eredményeit az előzőekben vázoltuk. A reális megítéléshez azonban szükséges, hogy az eddigi rövid jellemzéseken, a legalapvetőbb gondok felvételén kívül — bár röviden — technikai szempontból is megvizsgáljuk ezeket a típusokat, s ennek alapján alkossunk róluk reális képet. Ugyanis *történelmetlen és az összefüggésekből kiszakító* az a módszer, amely a horthysta-légierőt a vezető hatalmak technikai színvonalával hasonlítja össze. Sokkal helytállóbb az az értékelés, amely a hasonló nagyságú környező államok légierejével, illetve a magyar repülőkhöz elé állított célokkal veti egybe a lehetőségeket.

Természetesen még ilyen viszonyítás mellett is sok hiányossággal találkozunk. Maga Horthy kormányzó kényszerült 1938 októberében olyan következtetések levonására, miszerint: „A repülésnél elvitathatatlanul nagy bajok vannak... a repülőkhöz, tehát a szakemberek nélkül, megkérdezés és az anyag előzetes csapatpróbája nélkül a közelmúltban 27 millió márka költséggel olyan repülőanyag szereztetett be, amelynek harci értéke nem felel meg... alacsony támadásra olyan repülőgépet kell alkalmazni, amelynek sem fordulékonyasága, sem sebessége nincsen, és magassági motorokkal van felszerelve.”¹⁰⁴ S még egy sor alapvető

¹⁰³ A Wilhelmstrasse ... i. m. 783. és 811. o.

¹⁰⁴ Horthy Miklós titkos iratai. Az iratokat sajtó alá rendezte, magyarázó szövegekkel és jegyzetekkel ellátta: Szinai Miklós és Szűcs László. Budapest, 1972. 194—195. o.

hiányosságot felsorolt Horthy: tehát a repülőszakemberek panaszai hozzá is eljutottak. A vezérkar főnöke az 1939. május 19-én a légierő részére kiadott kiképzési intézkedésében is foglalkozott azzal a problémával, hogy a rövid idő alatt kiselejtezzék 162 repülőgépet komoly hiányt idézett elő, ami a kiképzést rendkívüli mértékben megnehezítette.¹⁰⁵ Már közel tíz évvel korábban rámutatott arra, hogy rögtönözni nem lehet, mert: „Minden egyes géphez igen *lelküismeretesen* képzett személyzet és továbbá üzemanyaggal és tartalék alkatrészekkel jól ellátott egységek kellenek, mert ezek nélkül ezen különben igen hatásos fegyverek értéktelenek.”¹⁰⁶

Ezek a feltételek viszont 1938—1939-ben nem álltak rendelkezésre. Ez készítette Háry ezredest arra, hogy 1939. október 18-án „A légierő szűk költségvetésének következményei” c. felterjesztésében¹⁰⁷ felhívja a honvédség felelős vezetőinek figyelmét arra, hogy jelentős költségkeret-növelés nélkül képtelen „a repülőszakanyagokban végsőkig leromlott honvéd légierőket korszerű színvonalra emelni”. Azonban alapvetően nem pénzügyi problémái voltak a fejlesztésnek, hiszen — ha nem is hatalmas összeg — 57,5 millió P azért veszett kárba a Honvédelmi Minisztérium számára, mert az 1938—39. költségvetési évben nem tudta elkölteni, viszont nem engedték átvinni a maradványt a következő évre.¹⁰⁸

Ez azért is érdekes, mert a gyenge gépanyag, a kevés repülőgép, s ennek hatására fennálló alacsonyabb kiképzettségi fok sok géptörést eredményezett, a javításra viszont nem állt rendelkezésre megfelelő összeg. Az 1939. július 1—1940. december 31. közötti időszakban 7 697 460 P-*t* fordíthattak javításra, amit már 1940 júliusában kimerítettek. Ennek ellenére az 1941. évi költségvetés e téren 23%-kal kevesebbet (3,85 millió P) irányzott elő.¹⁰⁹ Mivel a javítások korlátozása hadművelleti és kiképzési szempontból súlyos következményekkel járt volna, a vezérkarfőnökség 1. osztálya azt javasolta, hogy a tartalék üzemanyag beszerzésére fordítandó 12,7 millió P egy részét használják fel e célra. Werth gyalogsági tábornok viszont a helyzetet megoldhatónak ítélte, mivel a véglegesített 1940/41. évi költségvetésben már 9 millió P-vel többet állítottak be helyreállításokra.¹¹⁰ Azonban még ez az összeg sem lehetett megnyugtató, hiszen csak az Észak-Erdéllyel kapcsolatos 1940. évi hadiállományra kiegészítés után jelentős karbantartásra volt szükség, mert pl. a 4/3. bombázószázadnál mindössze három, a 3/1. bombázószázadnál négy, a 4/1. és 2. bombázószázadnál hat-hat, míg a felderítő századoknál négy-hét repülőgép volt üzemképes a tizenkettőből, illetve nyolcból.¹¹¹ Pedig a háború csak ez után következett!

Éppen a rendkívüli nagymérvű géptörés, meghibásodás készítette arra az előjárókat, hogy 1940 őszén megvizsgálják a légierő helyzetét. Ezzel kapcsolatban a vezérkarfőnökség 1. osztálya szükségesnek ítélte írásban lefektetni — az okozati összefüggéseket nem kellően feltáró — véleményét¹¹², melyben rögzítette, hogy a légierő vezetői képtelenek voltak megfelelő, átfogó tervet alkotni, s ennek következtében „1941. őszére a le. (légierő — Sz. M.) jóval kisebb erőt képvisel mint ma, ha a később kifejtendő rendszabályokat még ebben az évben nem léptetjük életbe.” Az egyik legfőbb gondot abban látták, hogy a harminc repülőszázad a mozgósítási szükségletet figyelembe véve nem rendelkezett megfelelő személyi és anyagi utánpótlással.

105 HL Vkf. Eln. 1. 1939/3933.

106 A hadvezetés elmélete. Összeállította és bevezetéssel ellátta: Werth Henrik. Budapest, 1930. I. rész. 15—16. o.

107 HL Vkf. Eln. 1. 1939/5192.

108 *Dombóvár: A magyar gazdaság és...* i. m. 205. o.

109 HL Vkf. Eln. 1. 1940/4782.

110 Uo. 1940/4860.

111 Uo. 1940/5712.

112 Uo. 1940/5828.

Erre pedig rendkívül nagy szükség lett volna, mert 1941 tavaszára tovább romlott a helyzet. Egy március közepi kimutatás szerint a rendszeresített kilencvenhat vadászból nyolc, az állománytáblában rögzített százhusz bombázó helyett meglévő hetvenből huszonhat, a nyolcvan felderítőből huszonhat volt üzemképtelen.¹¹³ Tehát, a rendszeresített 296 harci repülőgépnél közel 20, a rendelkezésre állónak pedig 25%-a volt üzemképtelen. Mint látható, a háborúba való belesodródás közvetlen előestjén a légi erők súlyos gondokkal küzdött minőségi téren is.

E nehézségek láttán egyesek igyekeztek csökkenteni a technikai színvonal jelentőségét, s ezzel párhuzamosan eltúlozni a személyiség szerepét. Volt, aki 1942-ben már azt próbálta elhinteni a köztudatban, hogy: „Sohasem a fegyver a fontos, sohasem annak minősége, hanem mindig az ember.”¹¹⁴ Bár az ember és technika viszonylatában mindig az ember a meghatározó, mégsem képes pótolni a korszerű technikát. Ezt — az alapvetően propagandisztikus céllal kiöltött — téveszmét azonban nem szabad azonosítani a hadsereg vezetőinek véleményével. Ők ugyanis, látva a gondot, próbáltak tenni ellene, illetve túlértékelték a szövetségesek lehetőségeit, s lebecsülték az újabb — szovjet — ellenfél képességeit. Ezért tartották — a németek oldalán — megnyerhetőnek a háborút még ilyen felkészültségi szint mellett is. A harctéri tapasztalatok azonban a pilótákkal is nagyon hamar kimondatták a megcáfolatlan igazságot. Nagy Béla székadal pl. úgy fogalmazott, hogy a győzelemre törő államnak „arra kell törekednie, hogy légi erejét minél jobb teljesítményű gépekkel lássa el.”¹¹⁵ Mint láttuk, az illetékesek erre törekedtek is, csak minimális sikerrel!

Az általános problémáknak e rövid felvillantása után célszerűbb, ha külön-külön vizsgáljuk a legfontosabb repülőgéptípusokat, s ezek technikai mutatói alapján próbáljuk azokat reálisan megítélni. Hiszen a környező államok rendszeresített harceszközeivel, illetve a nagyhatalmak világszínvonalat képviselő repülőgépeivel összevetve lehetséges tényleges értékük meghatározása.

Közelfelderítő repülőgépek

Ha a 118. oldal táblázatát¹¹⁶ megvizsgáljuk, akkor megállapítható, hogy az 1939-ben szerkesztett francia gép kiugró sebességétől eltekintve általában 300—400 km/ó közötti értékekkel rendelkeztek a közelfelderítő gépek. Ettől egyedül a Heinkel „He-46” tért el, de ezt hamarosan ki is vonták a hadrendből. A csúcsmagasságban mutatkozó anomáliák ismét elhanyagolhatók, mert a felderítés optimális magasságát mind meghaladta. A hatótáv terén már lényegesebbek voltak az eltérések. Bár ezeket befolyásolta a bombaterhelés nagysága, a feladataiknak alapvetően megfeleltek. A román felderítő repülőgépek alkalmasak voltak — a hatótávolságot figyelembe véve — a magyar légtér ellenőrzésére. Ugyanez mondható el — ellentétes értelemben — minden magyar repülőgépről. Még a „Sólyom” is képes volt a hadművelati vezetésnek megfelelő adatokat szolgáltatni az ellenségről. Igaz, ez csak az első évekre mondható, mert már 1941 derekán megfogalmazódott egy olyan igény — tekintettel a gyorsan kibontakozó hadműveletekre —, hogy a korszerű közelfelderítő repülőgép több órát legyen képes a levegőben tartózkodni.¹¹⁷

113 HL Vkf. Eln. Hdm-i Csf-ség 1941/384.

114 A győzelmes repülés titkai. Szerkesztette: Bognár István. Budapest, 1942. 116. o.

115 Nagy Béla: A repülőtisztikar műszaki továbbképzése MKSZ. 1943. 3. sz. 577. o.

116 A táblázat adatait a következő források alapján állítottam össze: Repülőgép meghatározó kis káté. Budapest, 1943. Ht. K. Sz.—1171.; Nagyváradai Sándor—Varsányi Ernő: Katonai repülőgépek. Budapest, 1976; Csanádi—Nagyváradai—Winkler: A magyar repülés... I. m., illetve: Godju, I—Iacobescu, Gh.—Ionescu, O.: Romanian Aeronautical Constructions 1905—1974. Bucharest, 1974.

117 Stipsicz Károly: Gyakorlati közelfelderítés. MKSZ. 1941. 8. sz. 380. o.

Típus	Rendszere- sítő ország	Teljesít- mény (LE)	Max. seb. (km/ó)	Csúcs- magasság (m)	Hatótáv. (km)	Emelk. seb. (perc/m)	Személyzet, fegyverzet
„P.Z.L.23”	BG, PL, R,	950	400	8 500	480—1500	12/4000	1 fő, 4 gp., 05 t. bo.
„I.A.R.39”	R	900	300	6 500	400—600	?	2 fő, 3 gp., 0,2 t. bo.
„S.E.T.—7 K”	R	420	320	7 000	580	6,2/2000	2 fő, 2 gp., 48 kg bo.
„R—10”	SU	730	370	7 000	1455	15,7/5000	2 fő, 3 gp., 3—400 kg bo.
„BLOCH MB— 174 A3”	F	2×1140	525	11 100	1280—1640	?	3 fő, 4 gp., 400 kg bo.
Westland „Lysander”	GB	900	320—370	7 900	500—965	2,3/1000	2 fő, 3 gp., 250 kg bo.
„He—46 C—1”	H	860	265	6 000	1000	2,6/1000	2 fő, 1 gp., 200 kg bo.
„WM—21 Súlyom”	H	1000	380	8 500	700	?	2 fő, 2 gp., 120 kg bo.
„FW—189”	H, Szlová- kia	2×450	380	7500—8400	690—2000	2/1000	3—5 fő, 4—5 gp., 1 gá. 200 kg bo.

Megjegyzés: a rendszeresítő ország rövidítésére a jelenleg érvényben lévő nemzetközi autójelzéseket alkalmazom, továbbá gp. = géppuska, bo. = bomba. 1 LE = 735,5 W.

Abból a szempontból, hogy a felderítés mellett apróbb támadó feladatokat is meg tudjon oldani, a „Sólyom” pl. lényegesen lemaradt a bombaterhelhetőség terén nemcsak elődjétől („He—46”), hanem a környező államok hasonló típusaitól is. Ügyszintén nem volt lényegtelen az önvédelem szempontjából a tűzerő. Ebben a vonatkozásban a Focke-Wulf „FW—189” mutatott kiemelkedő értéket, de a többi magyar gép is megállta a helyét a környező országokkal való összehasonlításban.

A közelfelderítő típusok korszerűbbé tétele, a felderítési eredmények gyorsabb továbbítása, illetve a vadászokkal való kapcsolattartás érdekében a Haditechnikai Intézet már 1938-ban sürgette a légierő rádióhíradásának korszerűsítését.¹¹⁸

Ha röviden, egyenként tekintjük át a közelfelderítő repülőgépek technikai helyzetét, akkor a következőket állapíthatjuk meg:

Heinkel „He—46”: a német hitelből 1937-ben harminchat ilyen harceszközt vásároltak, amelyekből az évek folyamán négy közelfelderítő századot láttak el. Megítélésük lényeges eltérést mutat. Egyes vélemények szerint jól bevált¹¹⁹, a honvédség főparancsnoka által kiküldött bizottság jelentése 1938 júliusában viszont azt rögzítette, hogy ezek a gépek orrneheznek, ezért 70 kg-os súlyt kellett a hátsó ülésre helyezni az átvágódás elkerülésére. Ezzel kapcsolatban a vezérkarfőnökség 1. osztálya csak annyi lapszéli megjegyzést tehetett, hogy „finom kis csapatpróbán mehetett át!” A fogyasztását túlzottan nagyra ítélték.¹²⁰ Ennek ellenére még 1941-ben is ilyen típusú gépeket állítottak be — a „Sólyom” mellett — a „Huba—III.” hadrendbe, bár szükségesnek tartották ekkor is jelezni, hogy ezek „már ma is elavultak”, s ezért gyors elhasználódásukkal kell számolni.¹²¹ Mindezek ellenére szerették e típust. Trón Zoltán repülő százados, aki a közelfelderítő repülőszázad parancsnokaként szerzett harci tapasztalatokat, úgy jellemezte a „He—46”-ot, hogy „igen jól vezethető, stabil gép volt, a csapat szerette.”

A „WM—21 *Sólyom*”-mal is voltak gondok. A „Fokker C VD” típusból kifejlesztett és a Weiss Manfred gyár K—14. motorjával ellátott kétfedelű repülőgép alkotta a közelfelderítő századok másik alapvető eszközét. Tüzerejének növelése érdekében az egyik 1938 júliusi vezérkarfőnöki döntés értelmében alkalmassá kellett tenni a Sólymokat 10 kg-os repesz-, 1 kg-os gyújtó- és 3 kg-os világitóbomba vetésére is.¹²²

Bár motorteljesítménye, csúcsmagassága, sőt még sebessége is jónak mondható, hatótávolsága és tüzereje elmarad a többségétől. Már a Jugoszlávia lerohanásakor észlelt adatok is jeleztek bizonyos problémákat.¹²³ Pl. Stipsicz Károly főhadnagy — többek között — azért sürgetett egyfedelű gépeket, mert a „Sólyom” alsó szárnya nagymértékben zavarta a megfigyelőt feladata jó ellátásában.¹²⁴ Nem hízogóbb az 1941-es hadi tapasztalatok összesített következtetése sem¹²⁵, amely rövid repülési idejűnek, kis sebességűnek és működési sugarának, rossz repülési tulajdonságúnak, mindezek alapján komoly háborús feladatokra alkalmatlannak ítélte a „Sólyom” típust. E hiányosságoknak tulajdonították, a III. közelfelderítő század veszteségét (5 halott, 3 repülőgép) is. A tarthatatlan helyzetre viszont jellemző, hogy — más nem lévén — csak azt javasolhatta a

118 HL Vkf. Eln. 1. 1938/3643.

119 *Kovács Lajos*: Heinkel He—46. Repülés, 1975. 7. sz. 17. o.

120 HL Vkf. Eln. 1. 1938/3124.

121 Uo. 1941/5125.

122 Uo. 1938/2888.

123 Uo. 1941/6064.

124 *Stipsicz*: i. m. 380. o.

125 HL Vkf. Eln. 1. 1942/4338.

légierő parancsnoka: amíg nincs megfelelő eszköz, a közelfelderítő századokhoz mozgósításkor a meglevő „He—46”-ok kerüljenek beosztásra. E döntésében befolyásolhatta az is, hogy Trón repülő százados — aki ma is „csak rosszat mondhat” a „Sólyom”-ról — maga kérte 1942-ben, hogy századánál cseréljék le ezeket „He—46”-okra.

A fenti veszteséget azonban jóval meghaladta a szovjet—német arcvonalon elszenvedett érték: 1942. február elejéig huszonöt felderítő repülőgép pusztult el, vagy sérült meg.¹²⁶ Külön gondot okozott az is, hogy — a Fiat vadászokhoz hasonlóan — ez a típus sem rendelkezett „vakrepülő műszer”-rel, így a felhőben való repülés kockázatos volt. Ebből kifolyólag a háború során több tucat repülőgép zuhant le.¹²⁷

Focke-Wulf „FW—189”: mint a táblázatból is kitűnik, ez volt az egyik leg-sikerültebb közelfelderítő repülőgép. Sebessége megfelelő volt, hatótávolsága és emelkedési sebessége pedig kiemelkedő. Mindezek alapján — egyik cikkében — Somody Ferenc főhadnagy már 1941 őszén sürgette ezek rendszerbe állítását¹²⁸, de mint láttuk ez nem a magyar félen, hanem éppen a német ellenálláson bukkott meg.

A szovjet—német arcvonalon szerzett tapasztalatok viszont rákényszerítették a németeket arra, hogy nagyobb hatósugarú, korszerűbb gépeket biztosítsanak a kint levő magyar közelfelderítő századok számára, mivel „Felderítő repülőink hatósugara az orosz térben általában kicsinek bizonyult...¹²⁹ Tehát a korábbi típusok 700—1000 km-es hatótávolsága, mely elegendő volt a környező országok elleni tevékenységre, a hatalmas szovjet térségben — mivel eredetileg nem is itt tervezték alkalmazni — már nem volt megfelelő. Ezért 1942-ben a közelfelderítő hajózállomány egy részét a németek átképezték a korszerű „FW—189”-re.

Összefoglalva a közelfelderítő repülőgépek technikai lehetőségeit, azt kell látni, hogy alapvető eltérést nem mutattak a szomszédos államok azonos típusaitól, s lényegében képesek voltak teljesíteni azokat a korlátozott feladatokat, amelyek a környező kis államok elleni háború körülményei között adódtak volna. 1941-től, a háború kiszélesedésétől viszont, amikor már egy hatalmas területtel bíró nagyhatalom egyre rohamosabban erősödő fegyveres erejével kerültek szembe, alkalmatlanok voltak érdemi tevékenységre. Ezen alapvetően az időközben — korlátozott számban — kapott korszerűbb eszközök sem változtathattak.

Távolfelderítő repülőgépek

E feladatra zömében 1938—39-ben Heinkel „He—70” (170), 1940—42-ben „He—111”, 1942-ben Dornier „Do—215 B—4”, 1943—44-ben pedig Junkers „Ju—88” típusokat alkalmaztak.

A 121. oldal táblázata tartalmazza néhány ismertebb távolfelderítő repülőgép legfontosabb technikai jellemzőit.¹³⁰ Ha a teljesítményadatokat vetjük össze, akkor az állapítható meg, hogy a magyar légierőben rendszeresítették nem maradtak el a románokéi mögött, illetve a mindkét hadseregben alkal-

¹²⁶ Uo.

¹²⁷ Magyarország honvédelme... i. m. 233. o.

¹²⁸ Somody Ferenc: Légi közelfelderítés és a földi parancsnoksággal való együttműködés. MKSZ. 1941. 10. sz. 125. o.

¹²⁹ Heppes Miklós: Repülőtanulmányok az orosz elleni háborúból. MKSZ. 1942. 10. sz. 125. o.

¹³⁰ Az adatokat a Repülőgép meghatározó... i. m. és a Nagyvárad—Várkonyi: Katonai repülőgépek... i. m. alapján állítottam össze.

Típus	Rendszere-sítő ország	Teljesít-mény (LE)	Max. seb. (km/ó)	Csúcs-magasság (m)	Hatótáv. (km)	Emelk. seb. (perc/m)	Személyzet, fegyverzet
„Potez—63”	F, R	2×670	460	10 000	1800—3000	8/4000	3 fő, 2 gp., 2 gá., 450 kg. bo.
„Douglas A—20—B” „Boston III”	GB, USA	2×1700	600	8 500	1350—2000	1,2/1000	3 fő, 6 gp., 2 gá., 800 kg bo.
„Bristol Blenheim IV”	GB, R, TR, Horvát	2×825	540	9 800	2400—3100	1,4/1000	3 fő, 6 gp., 800 kg bo.
„Jak—4” („BB—22”)	SU	2×1100	450	7 600	1200—3200	2,6/1000	4 fő, 4 gp., 2 t bo.
„He—70 K” (170)	H	860	435	8 300	450—1200	3,7/1000	3 fő, 2 gp.
„He—111”	D,H,R,TR	2×1200	460	8 200	1200—3450	2,5/1000	4—5 fő, 6 gp., 1 gá. 2 t bo.
„Ju—88”	D,H	2×1600	544	9 000	1050—2800		3 fő, 6 ikergp., 2 gá., 0,8—2 t bo.

Megjegyzés: gá = gépágyú,

mazott Heinkel „He—111” azonos lehetőséggel rendelkezett. A Douglas „Boston III.” teljesítménye hasonló a Junkers „Ju—88”-éhoz. A csúcsmagassága mindnek lehetővé tette, hogy a földi légvédelmi tűz fölé emelkedjék. Itt a „Jak—4” mutatott bizonyos mértékig gyengébb értékeket. A hatótávolság terén már nagyobb volt a szóródás. Különösen a Heinkel „He—70K” teljesítménye alacsony — talán ennek következtében pl. a Repülőgép meghatározó a közelfelderítő kategóriába is sorolta —, a többi mind 2000 km fölött van. Azonban ismét csak a *kezdeti hadászati célokat* — a környező országok kiterjedését — tekintve még a „He—70K” is meg tudta oldani az alapvető feladatokat. Az önvédelem és korlátozott pusztítás lehetőségét vizsgálva már lényeges az eltérés. A védőfegyverzet terén különösen a „Ju—88” érdemel említést pozitív, míg a „He—70K” negatív értelemben. Ez utóbbi gép önvédelme lényegében nem volt megoldott, s ez annál is komolyabb hiányosságnak tekintendő, mivel, távolfelderítő lévén, nem is számíthatott vadászoltalomra. A szállítható bombamennyiség terén viszont a „Jak—4” és a Heinkel „He—111” volt jelentős.

Összevetve tehát a főbb mutatókat, azt állapíthatjuk meg, hogy különösen 1940—43-ban a magyar légierő a „He—111” típusaival megállta volna a helyét a legtöbb kategória-társával szemben. Ez fokozott mértékben értendő 1943-tól a „kölcsonben kapott” „Ju—88”-akra. De a realisabb képalkotáshoz szükséges a magyar légierőben rendszeresített eszközöket közelebről is megtekinteni, hiszen pl. a „He—111”-ből a szükséges és igényelt negyven db-nak csak tört-részét küldte Németország, mivel a saját veszteségek pótlására kellett fordítania a gyártott mennyiség zömét.¹³¹

Ezért a távolfelderítő repülőgépek alapvető típusa mégiscsak a *Heinkel „He—70”* maradt. Bár a spanyol polgárháború tapasztalatai erről a gépről sem állítottak ki jó bizonyítványt, a revízió esetleges fegyveres megoldását is célul tűző magyar hadvezetés 1936 tavaszán mégis megrendelt belőle tizennyolc db-ot. Ezek 1938 február közepéig meg is érkeztek, s szeptember 23-tól belőlük alakult meg Mátyásföldön az I. honvéd önálló távolfelderítő repülőosztály (két század).¹³² Igaz, egyesek szerint¹³³ „korszerű a maga korában”, de ez inkább a 30-as évek elejére érvényes. Tény, hogy a magyar légierő első bevonható futóműves rendszeresített gépe és „teljesen fémháj szerkezetű fékszárnyas megoldásával sok újdonságot mutatott”, de a második világháború kezdetére az alapvető követelmények tekintetében elmaradt a többi légierő távolfelderítő típusaitól.

Azt az állítást¹³⁴, hogy jobb volt a románok „I. A. R. 39”-énél, természetesnek vesszük, mert az 1943-as Repülőgép meghatározó szerint ez utóbbi nem távol-, hanem közelfelderítő típus. Vitatkozni kell viszont Kováts Lajos azon véleményével, hogy a jugoszlávoknál rendszeresített Dornier „Do—17”-nél is jobb, mivel ez mind sebesség (500 km/ó), mind a három géppuska és az 1500 km-es hatótávolság terén felülmúlta a „He—70K”-t.¹³⁵

E fenti két véleménnyel szöges ellentétben áll Gorondy-Novák Elemér altábornagy — már korábban idézett, 1938. július 11-i, tehát a közelfelderítő osztály megalakulása előtt napvilágot látott — jelentése¹³⁶ is, amely szerint a rossz kilátás (felderítőgép!!) és egyéb okok miatt „csak szükségszerűen felel meg”, s éppen ezért javasolja a Dornier „Do—17”, illetve a Heinkel „He—111” típusok

131 *Winkler*: i. m. 1973. 11. sz. 8. o.

132 *Nagyvárad—Várkonyi*: Katonai repülőgépek... i. m. 41. o.

133 *Winkler*: i. m. 1973. 7. sz. 8. o.

134 *Kováts*: Adatok... i. m. 463. o.

135 *Szentnémedy Ferenc*: A légügy múlt évi fejlődése. MKSZ 1939. 1. sz. 101. o.

136 HL Vkt. Eln. 1. 1938/3124.

beszerzését. Erre is csak annyit tehetett a vezérkarfőnökség 1. osztálya, hogy a lapszélre odaírta: a „He—70”-et is „A Lüh. (Légügyi Hivatal — Sz. M.) javasolta.”

A Haditechnikai Intézet e típusok korszerűsítése érdekében még 1938 novemberében állást foglalt a rádióhíradás fejlesztése mellett, hogy a távolfelderítő repülőgépek összeköttetést tudjanak teremteni a dandár-, hadosztály-, hadtest-, lovasdandár- és gépkocsizó dandárparancsnokságokkal.¹³⁷

Azonban sem e típus korszerűsítése, sem a modernebbekkel való fölváltása nem valósult meg, ezért a Szovjetunió elleni hadüzenetet követően „csupán kevés számú bevetést tudtak végrehajtani, a már időközben elavult Heinkel 70-es távolfelderítő repülőgépek aránylag rövid akciórádiuszából kifolyólag.”¹³⁸ Sőt, a szakemberek szerint 1942-re már a „He—111”-ek is korszerűlenekké váltak — amelyekből négytel rendelkezett a hadműveleti területre kiérkezett távolfelderítő osztály —, s ezért a gépállományt rövidesen „Do—215”-kel, 1943-tól pedig kizárólag „Ju—88”-kal egészítették ki.¹³⁹

A Junkers „Ju—88”-ak minden vonatkozásban a legmodernebb távolfelderítő repülőgépek közé sorolandók. Technikai mutatóival szemben semmilyen kifogás nem merülhet fel. Túl azon a problémán, hogy „csak kölcsön” kapta a magyar légierő, az okozott gondot, hogy rendkívül kevés (egyszerre talán maximum nyolc) állt rendelkezésre. Előfordult — pl. 1944. januárban —, hogy mindössze egy volt üzemképes, a többit lelőtték, vagy javításra szorult.¹⁴⁰

Tehát a távolfelderítő repülőgépek esetében is az állomány zömét a háború második felében elavult gépek alkották. Korszerűbbeket bár próbáltak, de nem tudták beszerezni, s amikor mégis kaptak belőlük párat, akkorra már többségükben azok is elveszítették korábbi pozitívumaikat, illetve — a „Ju—88”-ak esetében — nem rendelkeztek olyan mennyiséggel, amely minőségi változást eredményezhetett volna.

Vadászrepülőgépek

A második világháború kirobbanását közvetlenül megelőző időszakban a vadászgépeket általában a következő adatok jellemezték: egymotoros, 950—1000 LE-s (698—735 kW) teljesítmény, 500—550 km/ó sebesség, 750—960 km-s hatótáv, 10—12 000 m-es csúcsmagasság.¹⁴¹ A 125. oldali táblázat tanulságai szerint a magyar kir. légierőben rendszeresített vadászgépek ezen követelményeknek csak hellyel-közzel tudtak megfelelni.¹⁴²

Ez részben az ismert beszerzési nehézségeknek, részben annak volt a következménye, hogy a harcászati és hadműveleti alkalmasság szempontjai jobban nyomtak a latba, mint a műszaki jellemzők.¹⁴³ Különösen a beszerzési gondok eredménye a magyar vadászalakatok rendkívül heterogén volta: 1938—40-ben a Fiat „Cr—32”, Cr—42” típusok voltak a meghatározók, míg 1940-ben a két olasz gyártmányú mellé ugyancsak olasz gép „magyarosított” változata, a „Héja” került. 1942—43-ban a „Héja”, a Messerschmitt „Me—109” volt az alapvető, míg 1944-ben ez utóbbi.¹⁴⁴

137 Uo. 1938/3643.

138 Magyarország honvédelme... i. m. 232. o.

139 Uo. 238. o.

140 Csanádi—Nagycsárdi—Winkler: A magyar repülés... i. m. 236—238. o.

141 Fodor Gyula: A légierő fejlődésének hadtörténelmi áttekintése. HK 1955. 3—4. sz. 318. o., valamint: Wissmann, Gerhard: A repülés története Ikarosztól napjainkig. Budapest, 1964. 471. o.

142 A táblázatot a Repülőgép meghatározó... i. m., Nagycsárdi—Varsányi: Katonai repülőgépek... i. m., valamint: Munson, Kenneth: Kampfflugzeuge-Jagd- und Trainingsflugzeuge. 1919—1939. Zürich, 1972. adataiból állítottam össze.

143 HL Vkf. Eln. 1. 1938/3124.

144 Csima János: Magyarország katonai részvétele a második világháborúban. HK 1966. 3. sz. 646. o.

Ezeket a gépeket mindenekelőtt a környező államok hasonló repülőgépeivel kell összehasonlítani. A csehszlovák — majd szlovák — Avia „B—534” alapvetően hasonló teljesítményűnek mondható a „Cr—32”-vel. Ezt a papírfarmát azonban egyéb tényezők (mérhető adatokkal ki nem fejezhető különbség, nagyobb harci kedv, elszántság, jobb kiképzettség, meglepő alkalmazás stb...) megcáfolták — legalábbis a háború ezen „bevezető” szakaszában. A magyar kir. légierő kijelölt vadászálegységei ugyanis jelentős veszteséget okoztak 1939. március 24-én Szobránc fölött a szlovák légierőnek, azzal, hogy kilenc repülőgépet lőttek le anélkül, hogy egyetlen saját gépet veszítettek volna.¹⁴⁵

A jugoszláv vadász-repülőerő is meglehetősen korszerű volt a 30-as évek végén, mivel az 1941 áprilisi megtámadásig a korábban megrendelt száz „Me. Bf. 109E—3” típusból megkapott hetvenháromat. Ezt az adatot összevetve azzal, amit ebben az időben a magyar légierő meg tudott szerezni, ismét csak bizonyítja, hogy a németek milyen mértékben használták fel a fegyverszállításaikat szövetségestoborzásra! Ezzel párhuzamosan Angliától is vásároltak a jugoszlávok a korábbi tizenkettőn kívül újabb tizennyolc „Hurricane I.”-et, majd maguk szereltek össze a hadműveletek megindulásáig negyvenet ebből a típusból.¹⁴⁶ Itt viszont nincs mód különösebb mérlegelésre, a jugoszláv légierő említett két típusa minden tekintetben messze fölötte állt a magyar légierőének. Ennek azonban azért nem volt túlzottan nagy jelentősége, mert ezekben az években — a több évtizedes szembenállást követően — a két ország közeledett egymáshoz, s az un. „utódállamok” közül a déli szomszéd jelentette a legkevesebb gondot. E folyamat az 1940. december 12-én megkötött jugoszláv—magyar örök barátsági szerződéssel érte el a csúcspontját. Így tehát a legendássá vált „Hurricane”-ek nem okoztak komolyabb gondot a magyar szakembereknek.

A román légierő vadászgépeit vizsgálva az állapítható meg, hogy bár van néhány eltérő típus („P. Z. L. P—24”; „I. A. R. 80”, sőt „Hurricane” is) ugyanakkor mindkét fél kapott a közöt szövetségéstől azonos repülőgépet („Me—109”), igaz, Románia korábban, már 1941 tavaszán rendelkezett ilyen típusokkal. A „Hurricane”-től eltekintve a másik két gép csak bizonyos mérvű fölényrel rendelkezett a „Cr”-ek felett a teljesítmény és sebesség vonatkozásában, a csúcsmagasságot tekintve alapvetően lényegtelen volt a különbség, a hatótáv és emelkedőképesség terén pedig inkább magyar fölény mutatható ki. Tüzérszemponctjából viszont — ami a vadászoknál különösen döntő — a román gépek voltak a jobbak. Mindezek alapján — pusztán technikai mutatókat véve figyelembe — minimálisan az ellenség felé billent a mérleg a vadásziprepülők kérdésében.

Ha a szovjet vadászokkal vetjük egybe a magyar gépeket, akkor azt tapasztaljuk, hogy a „Jak—1”, „I—16” típusok az esetek többségében valamivel jobb teljesítményre voltak képesek, mind a „Cr—32, 42”-nél, mind a „Héjáj”-nál. Az emelkedés terén bizonyos minimális értékkel jobbak voltak a magyarok, tüzérszemponctban viszont összehasonlíthatatlanul erősebbek a szovjetek. Az emelkedésnél kimutatható hátrányt részben a meglepő rácsapással, részben a bizonyos sebességfölényrel ellensúlyozták a szovjet pilóták. S hogy nem sikertelenül, azt Heppes őrnagy tapasztalata is igazolta, amikor arról írt, hogy: „Vadásziprepülőink a gépeik jó fordulékonyosságát és jó emelkedőképességét igen eredményesen használták ki...”, kénytelen elismerni: „Az oroszok egyes vadászip típusainak nagyobb sebessége...” volt.¹⁴⁷ Ez is magyarázza, hogy 1942 február elejéig a

145 HL Vkf. Eln. 1. 1939/3858, valamint *Szentnémedy Ferenc*: A magyar légierő első diadala. MKSZ 1939. 6. sz. 108—118. o.

146 *Csanádi—Nagyvárad—Winkler*: A magyar repülés... i. m. 230. o., illet. e; *Sárhídi Gyula*: A repülőgépipar helyzete és teljesítményei Magyarországon a második világháború időszakában. Repülés, 1978. 5. sz. 12. o.

147 *Heppes*: i. m. 126. o.

Típus	Rendszere- sítő ország	Teljesít- mény (LE)	Max. seb. (km/ó)	Csúcs- magasság (m)	Hatótáv. (km)	Emelk. seb. (perc/m)	Személyzet, fegyverzet
Avia „B-534”	CR	850	394	10 630	900	?	1 fő, 4 gp.
„P.Z.L.P-24”	PL,R,	970	430	10 500	700	kb. 1/1000	1 fő, 2 gp., 2 gá.
„I.A.R.80”	R,	900	500	10 000	850	2,2/1600	1 fő, 4 gp.
„Hurricane”	GB,SU,R, TR,YU	1620	640	11 860	1100	1/1000	1 fő, 4 gp., 2 gá.
„Spitfire”	GB,TR	2000	640	12 000	1300	2/1600	1 fő, 6 gp., 2 gá.
„Jak-1”	SU	1100	600	9 800	1200	6/2300	1 fő, 2 gp., 1 gá.
„I-16”	SU	850	480	9 000	750	6,5/5000	1 fő, 4 gp., 2 gá.
„Jak-7”	SU	1260	593	10 000	820	?	1 fő, 2 gp., 1 gá.
„Cr-32”	I,H	600	390	8 000	780	?	1 fő, 4 gp.
„Cr-42”	I,H	840	480	10 500	900	4,5/4000	1 fő, 2 gp.
„He-51”	D,H	750	330	7 700	600	?	1 fő, 2 gp.
„Héja”	H	1000	534	11 250	1200	6,2/6000	1 fő, 4 gp.
„Me-109”	D,H,R,YU	1700	700	12 100	1400	?	1 fő, 4 gp., 2 gá. (37 mm), vagy 2 gp., 4 gá. (20 mm)

szovjet—német arcvonalon a magyar légierő 30 vöröscsillagos gépet lőtt le, míg maga 56-ot (közte 14 vadászt) veszített.¹⁴⁸ A saját veszteség vonatkozásában a jelentés nem részletezte, hogy mindet légi harcban szenvedték-e el, vagy a légvédelmi tüzéség tevékenységét is figyelembe vették-e?

Ha viszont a későbbi, korszerűbb eszközöket hasonlítjuk össze, akkor azt mondhatjuk, hogy a „Me—109” minden tekintetben jobb volt a sztálingrádi csatában feltűnt „Jak—7”-nél, de mint láttuk, e korszerű vadászgépből a magyar légierő csak késve és kis mennyiséget kapott.

Ha részletesebben vizsgáljuk a magyar vadásztípusokat, akkor a következőkkel egészíthető ki az eddig vázolt kép:

Fiat „Cr—32”: az előzőekben láthattunk néhány példát arra vonatkozóan, hogy már a beszerzés időszakában meglehetősen korszerűtlennek ítélték a magyar szakemberek ezt a típust.¹⁴⁹ A táblázat adatai megfelelően rangsorolják kortársai között. Az évek folyamán azonban tovább avult, s így az e gyártmánnyal ellátott 1/1. vadászszázad a Jugoszlávia elleni bevetésben 1941. április 9-én azért nem vehetett részt, mert műszaki okokból mindössze hat „Cr—32” tudott felszállni a várpalotai repülőtérrel, amiből három szintén műszaki okból visszafordult, a másik három pedig Veszprémben hajtott végre kényszerleszállást. A jugoszláviai hadművelet után viszont már lényegesen jobb volt a helyzet, mert a negyvennyolc „Cr—32” és negyvennyolc „Cr—42”-ből összesen csak nyolc volt üzemképtelen.¹⁵⁰

Fiat „Cr—42”: az ezzel kapcsolatos megítélések is meglehetősen eltérőek. Mint a külföldi beszerzések vizsgálatánál láttuk, e géppel szemben is merültek fel fenntartások, ennek ellenére túlzott az a megállapítás, hogy a „Cr—42” „már rendszeresítésének időpontjában sem volt korszerű, így hadi felhasználásra később is csak alacsony-támadó feladattal került.”¹⁵¹ Ez a típus a háború elején a „középmezőny”-ben helyezkedett el, s az ezzel felszerelt négy vadászszázad összességében egyenrangú ellenfele volt az „I—16” („Rata”) alegységeknek. Különösen a fordulékonyaságát, repülési stabilitását emelték ki a szakemberek, ugyanakkor a szovjet gépek tűzerje mellett eltörpültek lehetőségei. (2 db 12,7 mm gp.). Pusztító erejének fokozása érdekében a vezérkari főnök 1938-ban elrendelte, hogy 2 kg-os mechanikus gyújtású rombolóbombákkal szereljék fel.¹⁵²

Sőt az előbbi, súlyosan elmarasztaló véleménynek az 1941-es hadi tapasztalatok is ellentmondanak, melyek ismételten különösen a fordulékonyaságát, mint a légi harc egyik fontos összetevőjét emelték ki.¹⁵³ Természetesen a korszerű gépeket egyre nagyobb ütemben és mennyiségben kibocsátó szovjet hadigazdaság hamarosan ellensúlyozni tudta ezeket az előnyöket, s így alulmaradtak a „Cr”-ek velük szemben.

A „Héja” névre átkeresztelt „Re—2000 Falco I.” 1940-ben jelent meg a kir. légierő állományában, de hamarosan bizonyos módosításokra, a gázrudazat tökéletesítésére volt szükség.¹⁵⁴ A hadművelleti területre kipróbálásra kiküldött gépekkel is gond volt, „nem feleltek meg mindenben a modern és korszerű vadászgépekkel szemben támasztott követelményeknek.”¹⁵⁵ E típus egyik áldozata volt Horthy István, aki egy túlságosan szűkre sikerült fordulóból nem tudta kivenni gépét és „lecsúszott”.

148 HL Vkf. Eln. 1. 1942/4338.

149 Uo. 1938/3294.

150 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: A magyar repülés... i. m. 231—232. o.

151 Winkler: i. m. 1973. 9. sz. 8. o.

152 HL Vkf. Eln. 1. 1938/2888.

153 Uo. 1942/4338.

154 Uo. 1941/5807.

155 Magyarország honvédelme... i. m. 234. o.

A „Héja”-kat alkalmassá tették nyolcvannyolc db 2 kg-os bomba szállítására is,¹⁵⁶ így alacsonytámadási feladatokat gyakran kellett végrehajtania. Itt az okozott gondot, hogy csak sorozatvetés volt végrehajtható, azaz egyszerre huszonnégy bombát oldhatott ki, nem lehetett kisebb mennyiséget, de több pán-célozatlan célpont ellen alkalmazni.

Arról, hogy e típussal nem volt minden rendben, az is tanúskodik, hogy a pilóták számára kiadott kézikönyvben¹⁵⁷ külön kellett foglalkozni a leggyakoribb hibákkal. Az egyik ilyen sokszor előforduló, s a repülésre veszélyes problémaként említi a légszűrő túlpörgését, azaz, amikor jóval túllépi a 2200-as fordulatot, s így elveszíti húzóképességét. Hasonlóan sorozatos gond volt a benzinnyomás elégtelensége és a motorrázás is.

„A Héja” motorja gyakran nem indult be a nagy hideg miatt. Lényegében ennek volt a következménye az is, hogy 1943 januárjában a gyors ütemben előretörő szovjet csapatok elől felszállni képtelen, dermedt gépeket Ilovszkoje repülőterén fel kell robbantani.¹⁵⁸ A rádióhíradás úgy volt megoldva, hogy a „Héja”-raj két repülőgépében volt adó-vevő, míg a másik kettőben csak vevőkészülék.

Mindezek megérlelték azt a végkövetkeztetést, hogy: A „Héja gépek ugyan értek el sikereket, de nem bizonyultak alkalmasnak az oroszországi hadjáratra...”¹⁵⁹ s a német „kölcsonök” függvényében fokozatosan „Me—109F” típusokkal váltották fel azokat.

Ami a *Messerschmitt* „Me—109F”-eket illeti, ezek korszerű, nagyteljesítményű motorokkal felszerelt, kiemelkedő sebességű vadászgépek voltak. Ugyanez mondható el a hatótávolságukról, s különösen nagy tűzerejükéről is. Mindezek alapján a második világháborús vadászrepülőgépek legjobbjai közé tartoztak. Ezért nyugodtan jelenthette ki 1941-ben Littay gyalogsági tábornok, légügyi főcsoportfőnök, hogy a „Me—109F” minden tekintetben megfelelő, s ezért rendszeresítendő.¹⁶⁰ Ez a tény azonban mit sem változtatott a magyar légierő helyzetén, hiszen — mint korábban láttuk — a közös gyártásból mindössze kb. százharminccal részesült, amit pedig „kölcson” kapott — hatvanhatot az F. és G. típusokból —, azt teljes mértékben német vezetés alatt alkalmazhatta.

Tehát a vadászgépek technikai színvonala arról tanúskodik, hogy azok a szomszédos kis államok elleni háború esetén egyenrangú félként vehették volna fel a küzdelmet az ellenséges légierővel, mivel hasonló — közepes, vagy azt megközelítő, sokszor azonos — színvonalú gyártmányokkal rendelkeztek. Ugyanakkor, ha a vezető katonai hatalmak repülőgépeihez viszonyítjuk, akkor azt kell mondani, hogy azoktól nemcsak számban, hanem minőségben is messze elmaradt a magyar vadászrepülőerő. A világszínvonalat elérő „Me—109F” típusal viszont sem megfelelő mennyiségben, sem kellő időben nem rendelkezett. Mindez alapvetően meghatározta a vadászkötelékek tevékenységét, lehetőségeit is.

Bombázó repülőgépek

A két világháború között létrejött elméletekben, elképzelésekben nagy szerepet kaptak a bombázó repülőgépek. Sokan döntő jelentőséget tulajdonítottak nekik. A technika rohamos fejlődésének köszönhetően a második világháború

156 *Gáli Zoltán*: A bombázás eszközei. Kassa, 1943. 174. o. Ht. K. Sz—2570.

157 Emlékeztető a Héja típusú repülőgépekhez pilóták számára. Ht. K. Sz—3757.

158 Magyarország honvédelme... i. m. 254. o.

159 *Gál Gyula*: Ilovszkoje. Magyar Szárnyak 1979. 8. sz. 14. o.

160 HL Vkt. Eln. 1. 1941/5005.

kezdetére a bombázókat 1—4 motor, 1000—4000 Le-s (735—2940 kW — Sz. M.) teljesítmény, 400—500 km/ó-s sebesség, 0,5—4 t bombaterhelés és 9—12 000 m-es csúcsmagasság jellemezte.¹⁶¹ A 129. oldal táblázatából¹⁶² megállapítható, hogy a különböző országok bombázói zömükben jóval meghaladták ezeket az értékeket.

Ami a magyar bombázó-repülőerő lehetőségeit illeti, ezt döntően megszabta a neki szánt feladat, de még inkább a gazdasági és beszerzési lehetőség. Az országgal szembenálló államok fegyveres erői, védelmi rendszerei, az ellenük alkalmazandó hadászati elképzelések bombázókötelékek létrehozását tették indokolttá. Azonban éppen a külföldi gyártmányok szállításának esetlegessége, alkalomszerűsége következtében tapasztalható gondok nem tettek lehetővé átgondolt és következetes fejlesztést e téren sem. Ennek eredménye volt a bombázógéppark rendkívül heterogén volta: Caproni „Ca—310”, „Ca—135”, Junkers „Ju—86”, illetve „Ju—87” és Messerschmitt „Me—210” típusokkal próbálták megoldani ezeket a feladatokat.¹⁶³

A bombázó-repülőerő fejlesztése, technikai színvonalának emelése még komolyabb gondokat okozott a hadvezetésnek, mint pl. a vadászoké, hiszen jóval drágábbak is voltak, másrészt korszerű típusok beszerzése — a gyártó egyre növekvő saját igényei következtében — mind megoldhatatlanabbá vált.

Igaz, hogy a Horthy utasítására kiadott 1939. március 25-i dízparancs¹⁶⁴ szerint „a bombázók feladatukat — az eddig befutott hírek szerint — »borzalmas« hatással oldották meg”, saját veszteség nélkül. Sőt, még 1941. június 27-én is büszkén fogalmazhattak sajtójelentést¹⁶⁵ a „kassai bombázást megtorló”, Stanislau (Sztanyiszláv) elleni magyar támadásról, melyben 19 bombázógép vett részt, majd ezt követően sértetlenül visszatért.

Ha a 30-as évek végi hadászati elképzeléseket nézzük, s a táblázat adatait is megvizsgáljuk, akkor azt kell látni, hogy a honvéd légierőben rendszeresített bombázók hatótávolsága bőven elegendő lett volna feladataik teljesítéséhez, s bombaterhelhetőségük is általában megfelelt az ellenséges gépekkel egybevetve.

Ha részleteiben vizsgáljuk, akkor azt tapasztaljuk, hogy a Csehszlovák Köztársaság által a 30-as évek közepén a szovjet „SzB—2” gyorsbombázóból kifejlesztett „B—71. Katuška” csak a hamarosan kiselejtezett Caproni „Ca—101”-nél volt jobb, az ezt — átmenetileg — váltó „Ca—310” azonos teljesítménnyel, valamivel nagyobb sebességgel, lényegesen kisebb — de a feladatvégrehajtást nem befolyásoló — csúcsmagassággal, közel kétszeres hatótávolsággal és azonos bombateherrel rendelkezett. Külön figyelemre méltó, hogy a Caproni „Ca—310” több, mint 60 km/ó-val gyorsabb volt a csehszlovák vadászoknál!

A román és jugoszláv légierőkben rendszeresített Bristol „Blenheim”-ek gyorsabbak, nagyobb távolság megtételére voltak képesek, s valamivel kisebb csapásmérő erővel rendelkeztek, mint a magyar Capronik. A románok francia gyártmányú nehézbombázója viszont lényegesen lassúbb, nem túlzottan jelentős csúcsmagasságú, s éppen ezért még a Fiat „Cr—32”-ekkel is megsemmisíthető volt. Ugyanakkor jelentős tüzérvél és 2 tonna bombával rendelkezett.

Tehát a második világháború első időszakában a magyar bombázók megfeleltek a környező államok színvonalának, illetve a légierővel szemben támasztott követelményeknek.

161 Fodor: i. m. 318. o.

162 A táblázatot a Repülőgép meghatározó... i. m., valamint a Nagyváradí—Varsányi: Katonai repülőgépek... i. m. adatai alapján állítottam össze.

163 Csima: Magyarország katonai... i. m. 646. o.

164 HL Vkf. Eln. 1. 1939/3859.

165 Uo. 1941/5612 és 5615.

Típus	Rendszere- sítő ország	Teljesít- mény (LE)	Max. seb. (km/ó)	Csúcs- magasság (m)	Hatótáv. (km)	Személyzet, fegyverzet
Könnyű és közepes bombázó						
Avia „B-71”	CSR	2×860	436	9000	1100	3 fő, 2–4 gp., 0,6–1 t bo.
Bristol „Blenheim IV.”	GB, R, YU, TR, Horv.	2×825	540	9800	2400–3100	3 fő, 6 gp., 0,4–0,8 t bo.
„DB-3”	SU	2×1100	440	8500	1200–4000	3 fő, 3 gp., 0,5–2,5 t bo.
„Ca-101”	I, H	3×370	250	6000	1000	3–4 fő, 2–4 gp., 0,5 t bo.
„Ca-310”	I, H	2×860	460	5600	900–2400	3–4 fő, 3 gp., 1 t bo.
„Ca-135”	I, H	2×1000	440	8500	2200–4500	4 fő, 3 ikergp., 0,5–1 t bo.
„Me-210”	D, H	2×1700	580	9800	2400–4000	2 fő, 4 gp., 2 gá., 0,5–2 t bo.
Nehézbombázó						
„Bloch 210”	F, R	2×900	320	7500	1600–4000	4–5 fő, 3 ikergp., 2 t bo.
„B-25 Mitchell”	GB, USA	2×1700	560	8000	3000–4200	4–5 fő, 2 ikergép., 2 gá., 0,5–2 t bo.
„B-17”	USA	4×1000	412	9325	2215	6 fő, 5 gp., 3,63 t bo.
„Pe-8” (TB-7)	SU	4×1300	450	8000	3000–4700	8–12 fő, 2 gp., 2 gá., 2 t bo.
„Ju-86”	D, H	2×850	375	6800	2800–4000	4 fő, 3 gp., 1,25 t bo.
Zuhanóbombázó						
„IL-2”	SU	2×1400	500	7960	750–1000	1 fő, 4 gp., 2 gá., 0,4 t bo.
„Pe-2”	SU	2×1100	540	9600	650–1100	3 fő, 4 gp., 0,2–1 t bo.
„Ju-87 Stuka”	D, H	1×1600	400	9500	1800–2400	2 fő, 4 gp., 2 gá., 0,7 t bo.

Ha pusztán a technikai mutatókat vizsgáljuk, akkor azt kell mondani, hogy a Caproni „Ca—135” a legtöbb vonatkozásban azonos teljesítményű volt a szovjet „DB—3”-mal, a Messerschmitt „Me—210” pedig lényegesen erősebb és gyorsabb volt. A nehézbombázóknál a „Pe—8” általában a Junkers „Ju—86” és „Ju—88” között foglalt helyet, kivéve a szovjet gép kiemelkedő — az angolszászokét is meghaladó — hatótávolságát, illetve a „Ju—88” lényegesen nagyobb tűzerejét.

A zuhanóbombázók terén már változatosabb volt a helyzet: a „Pe—2” teljesítményben is, sebességben is, nemkülönben bombateherben jelentősen magamögé utasította a „Ju—87”-t, ez utóbbinak a hatótávolsága volt csak összehasonlíthatatlanul nagyobb.

Ha az amerikai és az angol bombázó technikai jellemzőit vesszük szemügyre: pl. a „Blenheim” csak a sebességben jobb a Caproni „Ca—135”-nél, de rosszabb a Messerschmitt „Me—210”-nél, s kevesebb bomba szállítására volt képes. A nehézbombázóknál talán a hordképességben volt a legnagyobb a differencia.

Tehát *pusztán technikai mutatókat* tekintve még nem lett volna katasztrofális a bombázó-repülőerő helyzete! Itt elsősorban a vele szemben támasztott *megoldhatatlan feladatokat* kell aláhúzni, amelyeknek több szempontból sem tudott megfelelni. A beszerzési és gyártási lehetőségek nem tették lehetővé a feladatoknak megfelelő nagyságú bombázóerő létrehozását. E tényezőkön felül, természetesen más okok is közrejátszottak abban, hogy nem tudtak megfelelni a velük szemben támasztott követelményeknek. Ezekre pár mondatban, típusonként kell kitérni:

A Caproni „Ca—101”-eket már 1937-ben rendszeresítették — titokban —, s a szombathelyi alakulat tizenkettőt kapott, majd a következő évben tizenötre nőtt állománya, így egyre gyakrabban bukkantak elő a gépek gyengéi. Pl. egy 1938. július 11-i balesettel kapcsolatban merült fel az a probléma, hogy a motorgondola miatt rossz a kilátási lehetőség.¹⁶⁶ Az ilyen, s ehhez hasonló „apróságok”, valamint a táblázatban rögzített adatok alapján egyértelmű, hogy már 1938-ban korszerűtlenek voltak ezek a típusok általában is, de a környező államok bombázóihoz viszonyítva is. Így megalapozott volt a Gorondy—Novák jelentés, hogy a Caproni „Ca—101” elavult (a három motorral is csak 6 q. bombát lehetett vinni), kicsi a működési sugár, s a műszerek nem megfelelőek.¹⁶⁷

Ami a Caproni „Ca—310”-eket illeti, Veszényi János repülő őrnagy, egykori pilóta azon a véleményen volt, hogy: „A magyar—olasz légügyi együttműködés egyik jellemző balfogása a Ca—310 megvásárlása volt.”¹⁶⁸ Ennek alátámasztására idézte a csapatpróba jegyzőkönyvét, mely szerint nem alkalmas alacsony támadásra (rossz kilátás, a gondolában nincs géppuska, nincs fenékgéppuska, nem fordulékony, lomha, a pilótaülés nem páncélozható), bombázásra is alkalmatlannak ítélték (a bizottság csak 6 q bomba szállítására tartotta képesnek, kevesellte a sebességét, gyengének ítélte a 3,4 perc/1000 m-es emelkedési sebességet). Egyedül gyakorlati feladatokra tartották megfelelőnek.

Ezzel függ össze a légierő parancsnokának egyik 1939. szeptemberi jelentése¹⁶⁹ is, melyben arról számolt be a vezérkari főnöknek, hogy a század- és osztályparancsnokok panaszára bizottságilag felülvizsgáltatta a Caproni „Ca—310”-eket, s ennek eredményeként a bizottság műszaki és biztonsági okokból (rossz emelkedés, lassú gyorsulás, kockázatos az erős irányváltoztatás és alacsonyrepülés) használatát beszüntetni javasolta. Ezek alapján — mert har-

166 Uo. 1938/2881.

167 Uo. 1938/3124.

168 Veszényi: i. m. V. f. 94. o.

169 HL Vkf. Eln. 1. 1939/4773.

minchatot vettek közel 40 millióért — Werth gyalogsági tábornok bűnvádi eljárás folyamatba vételét kérte a honvédelmi minisztertől.

Lényegében a tömeges panasszal kapcsolatos tiltakozásnak volt az eredménye, hogy 1940 áprilisában a Caproni cég beleegyezett a repülőgépek visszavásárlásába. Ennek megfelelően harminchármat a vételár 63⁰/₀-ában, egyet 20⁰/₀-ában volt hajlandó visszatéríteni, egyet pedig kiselejtezték. A repülőgépek visszavásárlása novemberben lezárult, s 1940. december—1941. február hónapokban visszarepültek Olaszországba.¹⁷⁰

A Caproni „Ca—135 bis” bombázókat 1940-ben kezdték szállítani. A szakemberek hadihasználatra jól megfelelőnek ítélték. Az 1940. január 15-i jegyzőkönyv¹⁷¹ szerint a kétmotoros gépek normális tulajdonságával rendelkezett, megfelelt a 3 m/sec.-os emelkedése (??), fordulóban jól feküdt, műszeres vakrepülésre alkalmas volt. Hiányosságként mindössze azt vetették fel, hogy csak a pilóta és a megfigyelő elhelyezése jó, a rádiós és géppuskalövésé viszont nem megfelelő.

Erre azonban alig másfél év múlva rácsafolt a légierő parancsnokának véleménye.¹⁷² Ebben jelentette a vezérkar főnökének, hogy a „Ca—135” már elavult, mert a korszerű bombázókkal szemben követelménnyé vált, hogy magas- és zuhanóbombázásra egyaránt legyenek alkalmasak, valamint legalább 500 km/ó sebességgel repüljenek. Mint a táblázatból látható, ez utóbbi elvárásnak a szovjet és az angol—amerikai gépeken kívül csak a Messerschmitt „Me—210” és a Junkers „Ju—88” felelt meg. (A légierő parancsnoka különben éppen a „Ju—88”-ra hivatkozott.) A jelentésben azt is hangsúlyozta, hogy bár a technikai mutatók alapján a Caproni „Ca—135” felvehetné a versenyt a Messerschmitt „Me—111”, „Bristol”, „Savoia” típusokkal, sok hibája (gyakori törések, repedések stb. . .) következtében mégis alulmarad.

A légierő parancsnoka fő kifogásként az alábbiakat említette: hosszú távon fárasztó a személyzetnek, a navigációs felszerelés megbízhatatlan, vak- és éjszakai repülésre alkalmatlan, ködleszállás végrehajtása lehetetlen, célzókészüléke primitív, felfüggesztő- és kioldóberendezése sok hiba forrása, a bombák csak egyenként és célzás nélkül dobtatók, elektromos berendezése nem felel meg a biztonsági követelményeknek, nincs lehetőség fűthető ruhák alkalmazására, a hidraulikája sok üzemzavar okozója, nem tárolható szabadban (fa és furnir), stb. . . Ennek ellenére — más lehetőség nem lévén — kénytelen volt átmeneti megoldásként, a Junkers „Ju—87”-ek hazai gyártása mellett, e típus vásárlására tenni javaslatot.

A felmerült hiányosságokat javítgatásokkal próbálták kiküszöbölni. Így pl. 1600 kg-ra növelték a bombaterhelhetőségét, s alkalmassá tették 800, 500, 250, 100, 50, 15, 12 és 2 kg-os bombák egyes-, sorozat- és összetésére.¹⁷³ Mindennek ellenére is csak azt rögzíthették a hadi tapasztalatok kiértékelése során, hogy a Caproni „Ca—135”-ök még javított formában is csak „szükségképpen” tudtak megfelelni a „csökkentett kívánalmaknak.”¹⁷⁴ Ugyanitt hangsúlyozták azt is, hogy a jövőben csak fémszerkezetű repülőgépeket szabad rendszerezíteni (szabadban tárolható legyen, légi harcban kevésbé gyűlékony stb. . .)

A Junkers „Ju—86” típusból már 1937 végén is több század volt felszerelve.¹⁷⁵ E gép teljesítményben azonos volt, az Avia „B—71”-gyel, minimálisan

170 Kovács: Adatok... i. m. 471. o.

171 HL Rep. alakulatok. 41. doboz. Szirmay Aladár vk. ezds. iratai. sz.n.

172 HL Vkf. Eln. 1. 1940/5625.

173 Gadál: A bombázás... i. m. 153. o.

174 HL Vkf. Eln. 1. 1942/4338.

175 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: A magyar repülés... i. m. 200—201. o.

erősebb a környező államok „Blenheim”-einél, de gyengébb a szovjet, francia és angolszász gépeknél. A sebesség rendkívül kicsinek mondható, mindössze a „Bloch—210”-nél volt gyorsabb, viszont nagyon jó hatótávolsággal és közepes teherbírással rendelkezett. Négy különálló bombatárában 250, 50 és 10 kg-os repesz-, illetve 1 kg-os gyújtóbombákat szállíthatott.¹⁷⁶

Kezdetben nagyon komoly gondokat okozott az, hogy a németek a gyors szállítás érdekében nem megfelelő golyócsapágyakat építettek be a gépekbe, s ennek következtében pl. 1938 nyarán a pápai könnyűbombázó osztály tizenhat „Ju—86”-ából tizenhárom üzemképtelen volt.¹⁷⁷ 1941-re ezek a problémák megoldódtak, ekkor már egyrészt az volt a baj, hogy a külföldi korszerűbb gépekhez képest tovább nőtt elavultsága, másrészt pedig még ilyen gépekből sem kaptak eleget: a rendszeresített hatvanból tizennyolc hiányzott.¹⁷⁸

A Messerschmitt „Me—210” repülőgép — mint a táblázat adataiból is kitűnik — teljesítményben csak a „Pe—8”-tól és a „B—17” „Flying Fortress”-től maradt el, sebességét tekintve viszont a leggyorsabb volt. Sőt, a „Jak—1 és 7” kivételével minden más környező állambeli vadászgépet maga mögé utasított. A Littay gyalogsági tábornok által vezetett bizottság részben a technikai mutatókra, részben a sokoldalúságra való tekintettel (romboló, zuhanóbombázó, de ekkor már folytak — értesülése szerint — a vízszintes bombázásra és távolfelderítésre való alkalmassá tétel munkálatai is) javasolták a hazai gyártás azonnali beindítását.¹⁷⁹

1941-ben Dóczy Lóránt hadműszaki törzskari százados és Timár István százados adott szakvéleményt a „Me—210”-ről.¹⁸⁰ Megítélésük szerint a gép elsősorban romboló feladatokra készült, de „kétségtelenül alkalmas lesz” zuhanóbombázó feladatra is. Ezzel párhuzamosan bár elvetették annak lehetőségét, hogy távolfelderítőként is működjön, elképzelhetőnek tartották „fegyveres felderítésre” való felhasználását. Ugyanakkor kizárták a vízszintes bombázás végrehajtását.

A repülőgép rádióval és URH vakleszálló berendezéssel volt ellátva, s a bombatérben két fényképezőgép beépíthetőségéről is gondoskodtak.

A gyártási részben ismertettekből tudjuk, hogy a termelés rendkívül lassan bontakozott ki, s csak 1944-ben kerültek a csapatokhoz „gyorsbombázók”-ként. De mert nagyfokú volt a géphiány, igyekeztek egyéb célokra is felhasználni. Ennek érdekében erős tűzfegyverek beépítésével nehézvadásszá próbálták átalakítani.¹⁸¹ Egy gép orrába 40 mm-es légvédelmi gépágyút, szárnyaira pedig 3—3 vetőcsövet szereltek, s ezekkel 1000—1200 méterről szándékozták megsemmisíteni az ellenséges bombázó- és vadászkötélekeket. A gépágyú páncéltörő lövedékeivel a harcokcsik elleni harcra akarták alkalmassá tenni. A fegyverzeti megerősítés következtében azonban lassúbbá, nehézkessé vált, így a lényegesen fordulékonyabb vadászokkal szemben hatástalan volt. A nagy tüzerőt sem tudta megfelelően kamatoztatni a támadás klasszikus módját alkalmazó, hátulról közeledő ellenség ellen.

A fentiekén kívül — az arcvonal közeledése, az egyre szaporodó légitámadások elhárítása érdekében — éjszakai vadászként is alkalmazták. Talán ennél a típusnál tapintható ki legjobban, hogy az „univerzálissá” tételre törekvés, az

176 Gaáli: A bombázás... i. m. 123. o.

177 HL Vkf. Eln. 1. 1938/3124.

178 Csanádi—Nagyvárad—Winkler: A magyar repülés... i. m. 232. o.

179 HL Vkf. Eln. 1. 1941/5005.

180 HL HM Eln. 31. 1941/125 794.

181 A „Me—210”-es repülőgépből 36.M. 40 mm-es lgv. gépágyú beépítésével létesített nehéz vadászrepülőgép általános műszaki ismertetése... é. n. Ht. K. Sz—3528.

egységesítés egy bizonyos ponton túl visszaüt. E repülőgépet — más nem lévén — annyi feladatra próbálták alkalmassá tenni, hogy végül Bor Jenő altábornagy is csak így összegezhette: „A Me—210. típ.-ban a vezetés nem találta meg számításait. Míg a gépnek éjjeli vadász, közelfelderítő, távolfelderítő, bombavető, zuhanó bombázó és romboló feladatköröket maradéktalanul el kellett volna látnia, addig a valóságban csak a gyors bombázó és zuhanó bombázó feladatköröknek felelt meg.”¹⁸²

A Magyar Királyi Honvéd Légierő technikai fejlődésének értékelése

Röviden áttekintve a Magyar Királyi Honvéd Légierőnek az 1938—1944-es években megvalósult technikai fejlődését, megállapítható, hogy annak politikai, gazdasági, ipari megalapozatlansága megakadályozta az alapvető cél: a korszerű légierő megteremtését.

A magyar repülőgépgyártás alakulását megvizsgálva egyértelművé vált, hogy az évek során a győri programot többszörösen meghaladó beruházásokkal sem lehetett rövid idő alatt korszerű hadsereget, s ezen belül modern légierőt teremteni. Bár az újabb és újabb pénzügyi erőfeszítések lehetővé tették bizonyos fejlődést, a magyar repülőgépipar kibontakoztatását, de ezek csak félmegoldást eredményeztek.

Egy tény azonban nagyon ki kell hangsúlyozni: a légierő megfelelő szintre emelésének — szemben az eddig általánosan elfogadott nézettel — *elsősorban nem pénzügyi akadályai voltak!* Ugyanis az ország kicsisége, nyersanyag-szegénysége és korlátozott anyagi lehetőségei alapján az a téves nézet alakult ki a köztudatban, hogy a magyar honvédség — s ezen belül a légierő — korszerűtlenségének fő oka a pénzhiány volt. Ez tűnik ki lépten-nyomon az ügydarabokból is: mindig és mindenki újabb hitelkeretet, lényegesen nagyobb költségvetést követelt. S ezt a szemléletet a felszabadulás utáni magyar történetírás is a magáévá tette. Csak a legutóbbi kutatások tárták fel a valóságot: a *szükséges pénzeszközöket* — ha hatalmas áldozatok árán is — *a pénzügyi kormányzat mindig a Honvédelmi Minisztérium rendelkezésére bocsátotta, sőt többet, mint amennyit el tudott költeni!* Ez a megcáfolhatatlan tény tűnik ki a 134. oldali táblázatból. Mint látható, a teljes állomány felemelési („Táf.”) és az „Erdélyi” hitelek kivételével minden évben képződött jelentős maradvány, mert sem a honvédség egésze, sem a légierő vonatkozásában *nem volt mire elkölteni!* A Honvédelmi Minisztérium „fizetőképes kereslet”-ével szemben nem állt megfelelő bel- vagy külföldi „árufedezet”, azaz fegyverkínálat.

Ennek az volt az alapvető oka — mint kitűnt —, hogy megfelelő ipari-gazdasági háttér, a szerszámgépgyártási nehézségek és egyéb fontos — pl. megfelelő (kül-) politikai — tényezők hiánya, teljesen függővé tették a magyar felet a külföldi partnertől — s ezen belül is elsősorban —, a német szállításoktól. Ezek voltak az alapvető okok, amelyek meghatározták a magyar repülőgépgyártás második világháború alatti fejlődését. Bebizonyosodott — minden eredménye ellenére is —, hogy néhány kisebb-nagyobb üzem részére adott megrendeléssel nem teremthető automatikusan modern repülőgépipar. Az is ténynévé vált, hogy hiába fordítottak az illetékesek horribilis összeget licencvásárlásokra; ezzel bizonyos hátrányt — tervezés, kísérletezés, szerszámkészítés stb. — be tudtak hozni, időt nyertek, de az alapvető, már említett hiányosságokat nem tudták kiküszöbölni.

Annak következtében pedig, hogy az esetek többségében régebbi típusok

182 Magyarország honvédelme... i. m. 161. o.

Hitelek összesítése (1938—1944. IX. 1-ig)¹⁸³
(Pengő)

Hitel megnevezése	Rendelkezésre állt	Felhasznált hitel	Maradvány
I. Költségvetési hitelek			
1938/39	316 050 000	258 550 000	57 500 000
1939/40	732 615 500	678 300 000	54 315 500
1941	641 856 040	541 217 620	100 638 420
1942	794 550 014	748 806 740	45 743 274
1943	1 136 200 000	1 047 100 000	89 100 000
1944	2 033 661 600	1 134 800 000	898 861 600
Összesen:	5 654 933 154	4 408 774 360	1 246 158 794
II. „Táf.” hitelek			
„Táf. 1938 őszi	102 722 000	102 722 000	—
„Táf.” 1939 tavasz	43 322 000	43 322 000	—
„Táf.” 1939 nyár	107 000 000	107 000 000	—
„Táf.” 1940 tavasz	59 500 000	59 500 000	—
„Táf.” 1940 nyár	310 700 000	205 191 150	105 508 850
Összesen:	623 244 000	517 735 150	105 508 850
III. „R. M.” hitelek			
1941	454 912 299	147 051 871	307 860 428
1942	1 728 056 504	738 248 129	989 808 375
1943	2 397 823 660	1 502 200 000	895 623 660
1944	2 470 256 000	1 394 000 000	1 076 256 000
Összesen:	7 051 048 463	3 781 500 000	3 269 548 463
IV. Beruházási hitelek			
„Huba—I.”	822 400 000	814 500 000	7 900 000
„Huba—II.”	700 000 000	650 500 000	49 500 000
„Erdélyi I.”	58 577 917	58 577 917	—
„Erdélyi II.”	26 422 083	26 422 083	—
„Mo” lószér	200 000 000	197 900 000	2 100 000
„Huba—III.”	1 549 660 540	1 525 062 126	24 598 414
„Huba—III.” kieg.	1 617 500 000	464 393 257	1 153 106 743
„Szabolcs”	2 890 888 269	90 000 000	2 800 888 269
Összesen:	7 865 448 809	3 827 355 383	4 038 093 426
Felár kiegészítés	990 000 000	—	990 000 000
Együttesen:	8 855 448 809	3 827 355 383	5 028 093 426
Összesen I—IV:	22 184 674 426	12 535 364 893	9 649 309 533

gyártási jogát lehetett csak megkapni, a magyar ipar általában a gyorsan korszerűtlenné váló repülőgép(-ek) előállítására rendezkedhetett be. Más volt a helyzet a lényegesen jobb két Messerschmitt típus gyártásával. Ebben a nem megfelelő magyar ipari háttér, valamint az alapvető eszközök németországi importjának elégtelen volta, késése, rendszertelensége játszott döntő szerepet. Ennek volt eredménye az — mint láttuk —, hogy három évi kinlódás után is csak a háború utolsó néhány hónapjára sikerült összeszerelni néhány száz tényleg korszerű vadász- és bombázógépet, melyekből azonban csak későn és kevés jutott a magyar légierőnek.

¹⁸³ Dombrády: A magyar gazdaság és... i. m. 229—230. o.

Hasonló kudarcral járt az az elképzelés is, hogy a szövetségesektől szerzik be a szükséges repülőgép-mennyiséget. Az ezzel megbízottaknak nagyon hamar rá kellett döbbsenniük, hogy a partnerek nem hajlandók — majd a háború előrehaladtával, a kezdeti gyors győzelmeket követő mind nagyobb veszteségek hatására pedig nem is képesek — a korszerű repülőgépekre vonatkozó magyar igények kielégítésére. A külföldi szállítások egyre esetlegesebbekké váltak, s a magyar félnek mind gyakrabban kellett feladnia korábbi — a hadművészet követelményeinek, a korszerű háború elvárásainak megfelelő — álláspontját, s megelégednie bármilyen harceszközzel, csak bizonyos mértékig enyhíteni tudjon a feszítő repülőgéphiányon.

Ennek a kényszerhelyzetnek, valamint az egyre irreálisabb háborús célnak, majd a fokozódó német nyomásnak volt a következménye, hogy a *M. Kir. Honvéd Légierő tagadhatatlan fejlődése ellenére is egyre kevésbé tudott megfelelni az eléje állított célnak, illetve képtelen volt lépést tartani a fejlődéssel.*

Az általános technikai színvonallal — részben a sok meghibásodással, részben a nagyfokú géphiány következtében fennálló gyengébb kiképzettséggel — függött össze a repülőbalesetek, illetve katasztrófák viszonylag magas száma is. A vezérkari főnök már 1938 közepén kénytelen volt kivizsgáltatni ezek okait. Az ennek következtében készült kimutatás szerint 1937. X. 1. és 1938. VII. 12. között hatvannégy repülőbaleset történt, s ebből huszonöt ízben műszaki, huszonegyben pedig vezetési hibát jelöltek meg okként.¹⁸⁴ Az 1939 utolsó öt hónapjában bekövetkezett tíz balesetből is hármat okozott üzemzavar, hatot pedig vezetési hiba.¹⁸⁵ Azonban minden intézkedés ellenére is tovább nőtt a légi katasztrófák száma. 1940 szeptemberében már a kormányzó katonai irodájának kellett foglalkoznia e kérdéssel, s átiratban fordulnia Werth gyalogsági tábornokhoz, mivel csak április 30. és augusztus 27-e között tizenhét szerencsétlenséget kellett jelentenie Horthynak.¹⁸⁶ A kormányzó jól látta, hogy ennek anyagi, kiképzési, fegyelmi és szervezési okai vannak, s ezt figyelembe véve adott utasítást ezek megszüntetésére, csak éppen a „hogyan?”-ra nem tudott ő sem recepttel szolgálni.

A vezérkari főnök rendeletére összeállított légierő parancsnoksági jelentés¹⁸⁷ egyértelműen rámutatott arra, hogy fő ok az elavultság, hiszen 586 korszerűtlen géppel rendelkezik a légierő, amelyekből 1940-ben 176 (30%) szenvedett balesetet, míg a 41 új repülőgépből („Ca—135”, „Héja”) egy sem.

Ugyancsak érdemes megnézni a Szovjetunió elleni háború első heteinek eseményeiről készített kimutatást is¹⁸⁸, amely szintén vall a technikai színvonalról. Az 1941. június 23 — július 16. közötti időszakban huszonhat baleset történt, ebből mindössze hat volt ellenséges behatás következménye, s legalább tizenegy esetben volt megállapítható valamilyen üzemzavar, motor- vagy műszerhiba. Jogos tehát a vezérkarfőnökség 1. osztálya valamelyik beosztottjának az a lapalji megjegyzése, hogy a bevetett száznyolcból huszonnyolc repülőgép veszett el, így az alkalmazott erőt tekintve „kb. 26—27% kapcsolódott ki 1 hónap alatt. Aránylag gyenge elg. légi hatás következtében.” Ez indította Werth Henriket arra, hogy kivizgáltassa az ügyet, mert szerinte is „Az ellenséges behatás nélkül keletkezett sérülések száma aránylag igen nagy” volt. Az erre felterjesztett légierő parancsnoksági jelentés megint csak a technikai

184 HL Vkf. Eln. 1. 1938/2820.

185 Uo. 1940/3139.

186 Uo. 1940/4619.

187 Uo. 1940/5194 (5368).

188 Uo. 1941/5813.

színvonalat kárhoztatta, amikor kimutatta, hogy az esetek 50⁰/₀-a az elhasznált motorok hibájának tulajdonítható.¹⁸⁹

Azt hiszem, fölösleges tovább idézgetni a jelentéseket. Befejezésül még egyetlen — korántsem teljes — adatsort kell említeni, amely bizonyos mértékig mégis jellemzi a legalapvetőbb harci repülőgépek megbízhatóságát, technikai színvonalát. A rendelkezésre álló iratok szerint *nem hadműveleti területen*, tehát nem légi harcban 1940—43-ban kilenc Fiat „Cr—32”¹⁹⁰, 1941-ben két-két „Cr—42”¹⁹¹ és „Héja”¹⁹², 1941—42-ben nyolc „Sólyom”¹⁹³, 1940-ben egy Heinkel „He—70”¹⁹⁴ és két „He—46”¹⁹⁵, 1940—41-ben három Junkers „Ju—86”¹⁹⁶, 1941-ben pedig két-két Caproni „Ca—135”¹⁹⁷ és Focke—Wulf „Fw—56”¹⁹⁸ zuhant le.

Mindezek alapján megállapítható, hogy minden erőfeszítés ellenére sem sikerült a Magyar Királyi Honvéd Légierőt a kor színvonalára emelni, a nagyhatalmak e haderőnemétől — különösen a második világháború második felében — messze elmaradt. Ugyanakkor azt ismételtelen le kell szögezni, mert a közvéleményben ez meglehetősen torzán él, hogy *összességében minden gyengesége, problémája ellenére sem maradt el a környező kis államok légierijétől, s a felállításakor eléje állított célokkal alapvetően összhangban álltak lehetőségei!*

Миклош Сабо

ТЕХНИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВЕНГЕРСКИХ КОРОЛЕВСКИХ ВОЕННО-ВОЗДУШНЫХ СИЛ (1938—1944)

Резюме

Органически подключаясь к статье, опубликованной в журнале «Nadtörténelmi Közlemények» № 4 за 1982 год, автор анализирует формирование закупок заграничных самолетов в Венгрии. Эти самолеты в основном могли покупать из Италии, но их технический уровень — в большинстве случаев — отставал от технического уровня авиации немцев и англосаксов.

Отчасти поэтому, а отчасти, исходя из немецко—венгерского соглашения по авиационному производству, компетентные лица Венгрии старались удовлетворить потребности ВВС Венгрии из Германии. Однако это стремление могло быть реализовано лишь отчасти, так как в начале немцы использовали разрешение или отказ от поставок в целях шантажа, для укрепления «союзнической верности», а позднее восполнение громадных потерь ВВС Германии «Лuftwaffe» воспрепятствовало проведению поставок самолетов в Венгрию. Лишь после решительного поворота, происшедшего во второй мировой войне, под влиянием невосполнимых потерь летного состава немецкое военное руководство дало разрешение на то, чтобы более значительное количество современных самолетов было предоставлено в распоряжение венгерских военно-воздушных сил — но исключительно на оперативной территории.

Затем на основании тактико-технических данных автор сопоставляет самолеты ВВС Венгрии и соседних стран и, исходя из этого, пытается дать реальную оценку возможностей гонведских военно-воздушных сил.

В заключительной части статьи, опираясь на новейшие данные исследований, автор доказывает, что росту современного уровня Авиации Венгерской королевской гонведской армии препятствовали не финансовые причины, а барьеры крылись главным образом в производстве и закупках.

189 Уо. 1941/5998.

190 Уо. 1940/3776, 4521, 4688, 5062, 5675; 1941/6038, 6400, 6707; 1943/4992.

191 Уо. 1941/5517, 6240.

192 Уо. 1941/5326, 5403.

193 Уо. 1940/4617, 5377, 5402; 1941/6706, 6865; 1942/4575, 5268, 5591.

194 Уо. 1940/4666.

195 Уо. 1940/4253, 4807.

196 Уо. 1940/4211, 4270; 1941/6368.

197 Уо. 1941/5993, 6396.

198 Уо. 1941/5248, 5407.

Miklós Szabó

DIE TECHNISCHE ENTWICKLUNG DER UNGARISCHEN KÖNIGLICHEN
HONVEDLUFTWAFFE (1938—1944)

Resümee

In organischem Zusammenhang mit seiner in der Zeitschrift *Hadtörténelmi Közlemények* No. 1982/4. veröffentlichten Publikation schildert der Verfasser die Gestaltung der Flugzeugbeschaffungen von Ausland. Er teilt mit, daß die Flugzeuge hauptsächlich aus Italien beschafft werden konnten, deren technisches Niveau aber in den meisten Fällen niedriger war, als das der deutschen und angelsächsischen Erzeugnissen.

Einerseits deswegen, andererseits wegen des deutsch—ungarischen Abkommens für Flugzeugbau waren die Zuständigen bestrebt, den Flugzeugbedarf der ungarischen Luftwaffe aus Deutschland zu decken. Dies konnte aber nur teilweise verwirklicht werden, weil die Deutschen am Anfang die Genehmigung oder die Verweigerung der Lieferungen zur Erpressung, zur Verstärkung der „Treue des Alliierten“ benützten, während später waren die Lieferungen nach Ungarn durch den Ersatz der riesigen Verluste der deutschen „Luftwaffe“ behindert. Erst durch die ausschlaggebende Wendung des Krieges, durch die unverwindlichen Personalverluste war die deutsche Kriegsleitung veranlaßt, eine größere Menge von modernen Flugzeugen — ausschließlich auf dem Operationsgebiet — der ungarischen Luftwaffe zur Verfügung zu stellen.

Im folgenden Teil seiner Studie vergleicht der Verfasser auf Grund der technisch-taktischen Daten die Flugzeuge der ungarischen Luftwaffe und die der Nachbarländern, und auf Grund deren versucht er eine reale Wertung der Möglichkeiten der Honvedluftwaffe zu geben.

Im abschließenden Teil der Studie beweist der Verfasser auf Grund der neuesten Forschungsergebnisse, daß die Erhebung des Niveaus der ungarischen königlichen Honvedluftwaffe keine finanzielle, sondern Produktions- und Beschaffungshindernisse hatte.