

A MAGYAR TANÁCSKÖZTÁRSASÁG LÉGIEREJE*

V. Csizmarik Irén

1918 őszén az Osztrák—Magyar Monarchia harc képes repülőgép-állományának zöme az olasz fronton és a Balkánon az antanthatalmak birtokába került. Bár Magyarországon is maradt több száz gép (katonai és gyári repülőtereken és egyéb helyeken), de ezek alig voltak hadihasználható állapotban. A gépek nagy része „a cinkotai Nagyiccénél** vagonokban egy hónapja rothad és rozsdásodik” — írja a Népszava 1919. január 1-én.¹

Hozzávetőleges becslés szerint az első világháború végén Magyarország repülőgépeinek száma 650 volt.² Ebben a számban benne vannak azok a repülőgépek is, amelyek a Balkánról hazánkban keresztülvonuló Mackensen-féle hadsereg részbeni lefegyverzésekor itt maradtak.

A Károlyi-kormány ideje alatt a Légügyi Kormánybiztosság összeírta a katonai felügyelet alatt álló, közvetlenül a repülőcsapatok részére dolgozó repülőgép- és motorgyárakat, valamint munkásaik létszámát.³

Magyar Repülőgépgyár — Albertfalva	1700 fő
Magyar Általános Gépgyár — Mátyásföld	1100 fő
Magyar Lloyd — Aszód	400 fő
Magyar Automobil Rt. (MARTA) — Arad	680 fő
Ganz-Fiat — Budapest	400 fő
Első Magyar Légcsavargyár — Budapest	80 fő
Automobil Hűtőgyár (Hefa)	120 fő

A Légügyi Kormánybiztosság november 8-án elrendelte a fenti gyáraknak, illetve üzemeknek 75%-os létszámcsoökkentését is, mondván:

„A beállott békés időkbén a repülőgépek és aeromotorok gyártása természetesen lényegesen csökkentendő, addig is, amíg a repülőgépek, mint légi közlekedési eszközök a normális viszonyok beköszöntésével újból szélesebb körű alkalmazást nyerhetnek... a repülőgépek és aeromotorok gyártását fokozatosan, de lehetőleg minél hamarabb legalábbis 75%-kal redukálja, s üzemének csak 25%-át fordítsa repülőgép, illetőleg aeromotor gyártására.”⁴

* E témáról *Gellért Tibor* is írt: Adalékok a magyar polgári demokratikus forradalom és a Tanácsköztársaság légierejének történetéhez. Hadtörténelmi Közlemények, 1965. 3. sz. (a Szerk.)

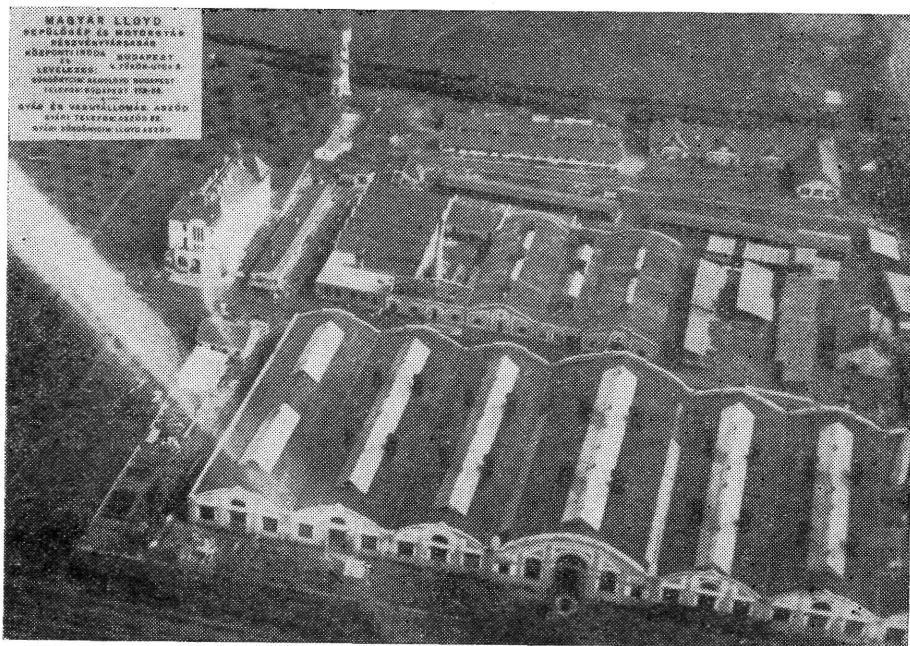
** Repülőgép-anyagszertár, Cinkota.

¹ Népszava, 1919. január 1. 4—5. o.

² *Janner Ernő*: Adatok a repülőipar történetéhez. Budapest, „Élet” Nyomda, 1922. 26. o.

³ Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban HL.) Polgári demokratikus forradalom (a továbbiakban PDF) iratai, 14/bk. 22. dob.

⁴ HL. PDF iratai. 82/bk. 22. dob.



1. sz. kép. Az aszódi Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár

Figyelembe veendő még az is, hogy a magyar ipar elvesztette az aradi motorgyárat is.

A repülőgépgyártás tehát nagymértékben csökkent.

A tanácskormány megalakulása után azonnal intézkedés történt a repülőgépgyártás biztosítására. A gyárak, üzemek irányítását a munkástanácsok vették át. Ez a körülmény lehetővé tette a folyamatos gyártást és a Vörös Hadsereg repülőalakulatainak bizonyos mértékig való ellátását.

Repülőgépgyártással foglalkozott az aszódi Lloyd, a mátyásfüldei Magyar Általános Gépgyár és Albertfalván a Magyar Repülőgépgyár. Repülőgépmotort gyártott a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) és a Ganz—Fiat Magyar Repülőgépmotor-gyár rt.⁵

A Hadügyi Népbiztosság légügyi osztálya április 6-án elrendelte, hogy „a három repülőgépgyár munkástanácsából, valamint a légicsapatok végrehajtó bizottságából alkotott bizottság állapítsa meg pontosan a cinkotai anyagraktárban felhalmozott repülőgépanyagok legcélszerűbb elosztását...”⁶

Az albertfalvai repülőgép-anyagszertárban a május 31-én kelt jelentés szerint 257 repülőgép volt 105 motorral. Ezek közül 87 jó, 127 gyengén, 43 erősen sérült állapotban volt. Ezenkívül 169 repülőgépmotor — 37 üzemképes, a többi 25—100⁰/o-os javítást igényelt — állt rendelkezésre, 12 repülőgépet különféle üzemeknek adtak át javításra.

A motorjavítást a Ganz—Fiat, a gépjavításokat a mátyásfüldei repülőgép-

⁵ Fridrik Dezső: A hazai repülés és az ipar kapcsolatai. Járművek, Mezőgazdasági Gépek, 1966. 2. sz. 52. o.

⁶ HL. Magyar Tanácsköztársaság (a továbbiakban MTK) iratai, Hnb. 191/III. 27. dob. 71/281. sz.

gyár, valamint az aszódi Magyar Lloyd Repülőgép és Motorgyár, a motorok beépítését pedig az albertfalvai javítóüzem végezte.⁷

A Hadügyi Népbiztosság 37. légügyi osztálya 1919. május 24-én megállapította,⁸ hogy a gyárak, teljesítőképességüket figyelembe véve, csak 5 repülőszázad gépigényét tudják kielégíteni, bár — mint mondja — „a múlt tapasztalataim okulva, arra kell törekedni, hogy a szűkös hazai viszonyok mellett egy kicsi, de kiváló rep. csapatot tartsunk fenn”. Majd a lényegre térve így folytatja:



2. sz. kép. Az albertfalvai Magyar Repülőgépgyár rt. (U.F.A.G.—M.A.R.E.)

(Uveges József felvétele)

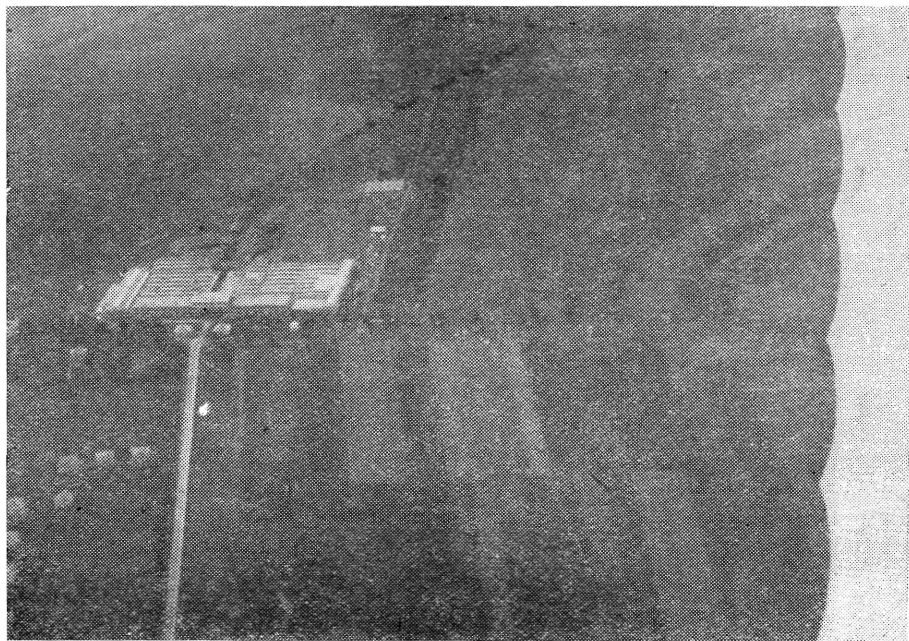
„A rep. csapat nagyságának meghatározásánál a gyárak termelő képességét, ill. egy rep. századnak $\frac{1}{4}$ évi rep. gép elhasználását veszem alapul és pedig gyárt a

Magy. Ált. Gépgyár (Mág) havonta	6 rep.gépet,
Magy. Rep. Gépgyár (Máre) havonta	10 rep.gépet,
Lloyd Rep. Gépgyár (Lloyd) havonta	4 rep.gépet,

összesen 20 db. rep.gépet, $\frac{1}{4}$ évenként tehát 60 db-ot. Egy 10 repgépből álló század átlag $\frac{1}{4}$ év alatt használja el teljes repgép állományát, a fenti 60 db-ból iskola célokra és »Sicherheits koefiziens«-ként (biztonsági célokra) 10 gépet levonva, 5 századnak rep.gép ellátását lehet tehát csak a jelenleg üzemben levő repgéggyárak által biztosítani.”

⁷ Dömötör Gergely: A fegyvernemek szerepe a Tanácsköztársaság harcaiban. Hadtörténelmi Közlemények, 1954. 3-4. sz. 350. o.

⁸ HL. MTK iratai. 1257/bk. 27. dob. 158/544. sz.



3. sz. kép. A mátyásfüldi Magyar Általános Gépgyár

(Úveges József felvétele)

Így tehát elfogadhatónak tűnik az a megállapítás, hogy a polgári demokratikus forradalom és a Tanácsköztársaság ideje alatt a magyar ipar 123 repülőgépet gyártott.⁹

II.

A légierők, a vörös repülőcsapatok szervezésére vonatkozólag három rendelet jelent meg: 1919. március 24-én, április 8-án és május 28-án.

Március 24-én jelent meg a proletárdiktatúra kikiáltásának napján megalakult Forradalmi Kormányzótanács rendelete a Vörös Hadsereg felállításáról. Ezzel egyidejűleg a Hadügyi Népbiztosság 37. (légügyi) osztálya tájékoztató rendeletet adott ki¹⁰ a „vörös hadsereghez tartozó magyar repülőalakulatok beosztásáról és hadilábra helyezéséről”.

E rendelet főbb pontjai:

„1. A párisi békekonferencia Vix alezredes útján f. hó 20-án a Magyar Népköztársaság elnökének átnyújtott jegyzékben olyan követelésekkel lépett föl, hogy a M. Népköztársaság Kormánya azokat nem teljesíthette és Károlyi-val az élén lemondott. Az uralmat Magyarországon a M. Szociáldemokrata Párt és a Magyarországi Kommunisták Pártjának egyesítéséből keletkezett Magyarországi Szocialista Párt vette át. Az új párt f. hó 21-én prokla-

⁹ Janner Ernő: i. m. 26. o.

¹⁰ HL. MTK iratai. 737/bk. 37. oszt. 27. dob. 4/22—28. sz.

málta a Magyar Tanács Köztársaságot s a kinevezett népbiztosok tanácsa szövetséget kötött az Orosz Szovjet Kormánnyal.

Az összes repülő alakulások mostantól kezdve az új vörös hadsereg szolgálatában állanak s hadiállapotba helyezettek tekintetnek.

2. További intézkedésig az összes repülő alakulások beosztására a 2669/eln. 6. sz. (toborzási) rendelet kiadása előtti rendelkezések a mérvadók. A toborzásra kiadott összes rendeletek egyelőre hatályon kívül helyeztetnek.

Ezek szerint fennállanak:

M. Rep. Csap. parság., M. Rep. Anyagszertár., 1. m. rep. oszt., 2. m. rep. oszt., 3. m. rep. oszt., 4. m. rep. oszt. 4. k. m. rep. különítm., 5. m. rep. oszt. 5. k. m. rep. különítm., 6. m. rep. oszt., 7. m. rep. oszt., 8. m. rep. oszt. M. rep. kiképzős oszt., M. rep. gép. jav. műhely., M. Léghajós különítm., M., Rep. Anyagszertár.

A Hadügyi Népbiztosságnak a csapatok részére kiadott intézkedései ebben az időben — számba véve a reális erőviszonyokat — a támadó tervek helyett a védelem jobb megszervezésével foglalkoztak.¹¹ Ezt az irányzatot képviseli a rendelet következő pontja:

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

Majd a következőképpen rendelkezik:

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

5. Egyben utasíttatnak az összes rep. alakulások, hogy ha ellenséges repülőgépeknek Bp. irányában történő közeledését észlelik, akkor észleletüket »repülő hír« jelszó bemondása mellett telefonon (Bp. 105—05) a légügyi osztálynak azonnal jelentsék.

A jelentésnek az ellenséges rep.gépek kb. típusát, számát irányát, helyét s az időpontot kell tartalmaznia.

A »repülő hír« jelszó bemondása utáni azonnali kapcsolására a parancs a telefon vezérgazgatóságnak már kiadatott.”

A 6. pont a repülőgépeken feltüntetendő piros-fehér-zöld jelzésekre vonatkozólag intézkedik.

„7. Az összes repgépgyárakban levő rep.gépek lefoglaltattak s a gyárak egyben utasítást kapnak, hogy a rendelkezésre álló anyag és munkelőhöz képest az összes eddig megrendelés alatt állott rep.gépeket gyártsák ki.

E rendelkezésre álló hadi alkalmazásra felszerelt rep.gépekhez mérten az összes rep.oszt.-ok és különítmények állománya rövid időn belül ki fog egészíttetni.”

A 8. pont részletesen intézkedik a telefonszolgálat megszervezésére, a 9. pont pedig elrendeli hogy „naponta reggel 7 órától alkonyatig 1 rep.gép egy pilótával és egy megfigyelővel oly szigorúan készséget tartson, hogy a rep.gép a parancs vételétől számított legalább $\frac{1}{2}$ órán belül felszállhasson”.

A továbbiakban intézkedés történik a miskolci különítményről, a használható repülőgépek számának bejelentéséről, a benzin kiutalásról.

¹¹ Liptai Ervin: A magyar Vörös Hadsereg harcai 1919. Budapest, Zrínyi Katonai Kiadó, 1960. 81. o.

„13. Végül tudomásul vétel és kihirdetés végett közlöm, hogy a magyar népbiztosok tanácsa mindenkinek kötelességévé teszi, hogy helyén megmaradjon és a tanács rendeleteit teljesítse. A Magy. Pilóták Szövetsége is testületileg felajánlotta szolgálatait a m. népbiztosok tanácsának.”

Április 8-án a Hadügyi Népbiztosság elrendelte a repülőcsapatok átszervezését. A rendelet szerint¹²

„1. A forradalmi kormányzótanács a vörös hadsereg megalakítását rendelte el.

Ennek a közhírré tett általános rendeletnek a köröszűl vitelét a magyar tanácsköztársaság hadügyi népbiztosságától folyó évi március 25-én és 30-án kiadott 7119/eln. 6.—1919., illetve 7353/eln. 6.—1919. számú rendelet szabályozza. E szerint a vörös hadsereg megszervezésének a már korábban kiadott 2669/eln. 6.—1919. számú magyar hadügyministeri rendelet értelmében toborzás útján kell történnie.”

A 2. és 3., továbbá a 8—11. pont a toborzás végrehajtásáról rendelkezik.

A 4. pont az időközben történt „befolyásoló eseményekre való tekintettel” intézkedik a repülőcsapatok új tagozódásáról.^{12/a}

Az 5. pont megszünteti az addigi repülőcsapat parancsnokságokat, a 6. pont felsorolja a mögöttes országbeli repülőalakulásokat, a 7. pont az állomány összeállítására vonatkozólag, majd a továbbiak a repülőalakulatok új elnevezéséről (század), az illetményekről és a bizalmi férfiak választásáról intézkedik.

Május 17-én a Hadseregparancsnokság értesítette a légügyi parancsnokságot,¹³ „hogy a Hadügyi Népbiztosság által saját repülőgépeink jelzésére vonatkozólag május 13-án a kommunista ötágú vörös csillag állapotított meg, mely a szárnyak felső és alsó oldalán, a törzs közepén és a farkon levő oldalkormányon van elhelyezve”. Ugyanakkor azonban hivatkozott arra, hogy még régi jelzésű gépek is vannak és ezek előreláthatólag hosszú ideig használatban lesznek.

A Vörös Hadsereg 1919. május 5-i átszervezése¹⁴ — létrehozta a Hadsereg-főparancsnokságot, amelynek alárendeltek szárazföldön, vizen és levegőben minden hadműveleti egységet — és első győzelmei — Nagyszécsény,¹⁵ Miskolc¹⁶ — után, május 28-án, egy nappal azután, hogy a Hadsereg-főparancsnokság kiadta az északi hadjárat megindítására vonatkozó parancsot,¹⁷ szükségessé vált a vörös repülőcsapatok végleges átszervezése is.

A Hadügyi Népbiztosság 10 756/eln. 37. —1919. május 28. sz. rendelete¹⁸ nagy körütekintéssel, véglegesen szabályozta a légierők tagozódását és állományát.

„I. VÖRÖS REPÜLŐCSAPAT TAGOZÓDÁSA

1. A vörös repülőcsapatok azon részei, melyek a hadrakelt sereghez tartoznak és hadsereg-főparancsnokság rendelkezésére állanak, *tábori repülőcsapatoknak* neveztetnek.

¹² HL. MTK iratai. 7848/eln. 37. oszt. 27. dob. 60/238—247. sz.

^{12/a} A tagozódást lásd az I. számú táblázaton.

¹³ HL. MTK iratai. 517/201. L. ü. 63. dob. 20/191—192. sz.

¹⁴ HL. MTK iratai. 9757.

¹⁵ *Liptai Ervin*: i. m. 239. o.

¹⁶ Uo. 289. o.

¹⁷ HL. MTK iratai. Hadseregnapló. V. 27.

¹⁸ HL. MTK iratai. 10756/eln. 37. oszt. 27. dob. 178/609—616. sz.

A vörös repülőszázad elhelyezése és parancsnokai*

Század	Állomáshely	Parancsnok	Forrás HL. MTK. iratai
1.	Mátyásföld Kaposvár Mátyásföld Kaposvár	Háry László táb. pil. Tob. biz. eln.: Kammer Andor táb. pil. Cserics Ferenc Cserics Ferenc táb. pil.	A B IV. 28. 27. dob. 103/378. C
2.	Albertfalva Albertfalva Albertfalva Cegléd	Csenkey Géza táb. pil. Tob. biz. eln.: Csenkey Géza táb. pil. Csenkey Géza táb. pil. Csenkey Géza táb. pil.	A B C VII. 18. Hdp. 718/209. hadrend
3.	Győr Rákos Rákos Rákos és Pásztó Mezőtárkány külö- nítmény Rákos	Endresz György táb. pil. Tob. biz. eln.: Hartzer Sándor táb. pil. Hartzer Sándor táb. pil. Hartzer Sándor táb. pil. Hartzer Sándor táb. pil.	A B C VI. 3. 63. doboz, 34. csom. 108. sz. VII. 18. Hdp. 718/209. hadrend.
4.	Kaposvár Győr Győr	Kammerer Andor táb. pil. Tob. biz. eln.: Endresz György táb. pil. Endresz György táb. pil. Gyergye József táb. pil.	A B C 63. dob. 36/365 – 366.
4. külö- nít- mény	Szombathely Szombathely megszűnt	Albrecht Alfréd Tob. biz. eln.: Albrecht Alfréd táb. pil. —	A B C
5.	Szeged Kecskemét (külö- nítmény) Kecskemét (a sze- gedi és kecskemé- ti különítmény- ből alakult)	Martinek Haag Matzenauer Hugó táb. pil.	A A B, C.

* Összeállítva a 737/bk. III. 34. (A), 7848/eln. IV. 8. (B), 10. 756/eln. V. 28. (C) számú rendeletek alapján.

Század	Állomáshely	Parancsnok	Forrás HL. MTK. iratai
6.	Békéscsaba (Aradról) Békéscsaba székely sz. Békéscsaba Mátyásföld	Korbuly László táb. pil. Tob. biz. eln.: Korbuly László táb. pil. Schweger Béla táb. pil. Schweger Béla táb. pil.	A B C V. 3. egy részlege, a többi valószínű az elg. kezébe került, 93. dob. IV. hó V. 14. 512/202. L. ü. VI. 4. 603/201. L. ü. VII. 18. Hdp. 718/209. hadrend
	Gödöllő Miskolc Onga	Schweger Béla táb. pil. — —	
7.	Debrecen Mátyásföld Úton van Miskolc Mátyásföld Rákos	Alexay András táb. pil. Tob. biz. eln.: Alexay András táb. pil. Bernárd Mátyás táb. pil. Bernárd Mátyás táb. pil. Bernárd Mátyás táb. pil. Ideigl.: Wagner János táb. pil. — — —	A B C V. 3. egy részlege, a többi valószínű az elg. kezébe ke- rült 93. dob. IV. hó V. 29. 63. dob. 30. csom. 99. sz. V. 31. Bernárd Má- tyás megsebesült, 601/205. L. ü. VI. 3. 63. dob. 34. csom. 108. sz. VI. 9. 63. dob. 28. csom. 120. sz. VII. 18. Hdp. 718/209. hadrend
8.	A mátyásföldi 1. rep. oszt-ból alakult Mátyásföld Miskolc Győr Ujszász	Tob. biz. eln.: Hány László táb. pil. Hány László táb. pil. Hány László táb. pil. Hány László táb. pil. Hány László táb. pil. Hány László táb. pil.	B C IV. 19. 93. dob. IV. hó VI. 9. 63. dob. 38. csom. 120. sz. VI. 14. 93. dob. VI. VI. hó VII. 18. Hdp. 718/209. hadrend
9.	Csepel Csepel	Tob. biz. eln.: Wellemann István vízirepülő Wellemann István vízirepülő	B C

Ide tartoznak:

A VÖRÖS REPÜLŐCSAPAT PARANCSNOKSÁG

s ennek alárendelve az

1—9. repülőszázad

a) Az említett századoknak valamely tábori magasabb parancsnoksághoz hadműveleti szempontból történő alárendelését esetről-esetre a hadseregfőparancsnokság fogja szabályozni.

b) Az 1—6. repülő századok mostantól kezdve »1-6. vörös repülőszázad«-oknak neveztetnek át. A volt 7. Székely repülőszázad a 7. vörös repülőszázad elnevezést kapja. A volt együlékes 8. repülőszázad új elnevezése »8. vörös harci repülőszázad« lesz.

A volt vízirepülő század pedig a »9. vörös vízirepülő század« elnevezést kapja.^{18/a}

c) A vörös repülőszázadok mindennemű igényléseiket a vörös repülőcsapat parancsnokságához nyújtják be, mely azokat összegezve a hadseregfőparancsnokság rendelkezései szerint vezeti tovább.

Általában a repülőcsapat parancsnokság az összes személyi és műszaki anyagigényléseit (kivéve az autóanyagot) közvetlenül a hadügyi népbizottságnak (37. oszt.) terjeszti elő.

d) A repülőcsapat parancsnokság székhelye BUDAPEST — hatásköre megfelel egy csapattest parancsnokságénak. Feladata: az összes alárendelt tábori repülő alakulásoknak személyi és anyagi tekintetben való nyilvántartása, központi vezetése és irányítása s azok harckészségéről való gondoskodás.

A hadseregfőparancsnokság 52/1201. sz. távirati rendelete értelmében a hadseregfőparancsnokságnak közvetlenül alárendelt repülőszázadok felett a taktikai vezetést a hadseregfőparancsnokság utasításai alapján a repülőcsapat parancsnokság veszi át.

2. Az eddig fel nem sorolt repülő alakulások, mint *mögöttes országbeli repülőalakulások* számítanak, melyek felett a hadügyi népbizottság rendelkezik.”

A rendelet további része e mögöttes országbeli repülő alakulásokat ismerteti.

„II. ÁLLOMÁNYOK

1. A korábban említett 7848/ eln. 37. sz. rendelet szerint végrehajtott toborzás, illetve állományösszeállítás eredményeképpen a hadseregfőparancsnoksággal egyetértésben egyidejűleg kiadatnak az egyes repülő alakulások újonnan rendszeresített állományai, valamint a »Vörös Repülőcsapatok Névjegyzéke« is.

Az állomány táblázatok és a névjegyzék a mellékelt elosztó szerint adatnak ki.^{18/b}

2. Az összes repülőalakulásoknál a »Névjegyzék« szerinti állomány ki-egyenlítés (más alakulásokhoz beosztottak áthelyezése az illetékes újabb beosztásukba), illetve újonnan toborzottak állományba vétele azonnal foganasztandó.

Ennek részletes keresztülviteléről szóló rendelet 11 164/el. 37. szám alatt adatik ki a Vörös Repülőcsapatok alakulásainak.

Mindazok, akik e névjegyzékben felvéve nincsenek, nem tartoznak a vörös repülőcsapatok állományába. Nevezettek más fegyvernemnél való esetleges

^{18/a} A részletes tagozódást lásd az I. számú táblázaton.

^{18/b} Lásd a II. számú táblázatot.

Létszámkimutatás az 1919. május 28-i szervezés szerint*

Megnevezés	Pilóta	Meg- figyelő	Politikai megbízott	Egyéb**	10. 756/eln. 37. 1919. sz. rend. mellékletei
Hadügyi Népbiztosság 37. osztály	1	—	—	38	9. sz.
Rep. csap. pság. Budapest, Gödöllő	—	—	—	51	10. sz.
1. rep. szd. Kaposvár	10	8	1	48	11. sz.
2. rep. szd. Albertfalva	17	8	1	47	12. sz.
3. rep. szd. Rákos	14	8	1	51	13. sz.
4. rep. szd. Győr	11	8	—	47	14. sz.
5. rep. szd. Kecskemét	12	8	—	41	15. sz.
6. rep. szd. Mátyásföld	11	7	—	49	16. sz.
7. rep. szd. Mátyásföld	14	8	1	52	17. sz.
8. rep. szd. Mátyásföld	27	—	1	95	18. sz.
9. vízi rep. szd. Csepel	12	4	1	76	19. sz.
Rep. pótker. pság. Budapest	—	—	—	48	20. sz.
Rep. pótaloszt. Budapest	—	—	—	41	21/a. sz.
Rep. pótaloszt. iskolázandó	43	—	—	—	21/b. sz.
Kik. szd. Szeged	13	2	—	52	22. sz.
Anyagsz. javítóm. telepgondn. rep. gépgy. (átvevők) Cinkota	3	—	—	191	23. sz.
Anyagszert., Csóth	—	—	—	8	24. sz.
Rep. és légh. anyagszertár Székesfehérvár	—	—	—	9	25. sz.
Összesen:	188	61	6	944	

* Összeállítva a 10. 756/eln. 37—1919. sz. rendelet alapján.

** Műszaki vezető, szolgálatvezető, számvivő, raktárnok, gépfőszerelő, gépszerelő, gépfegyvermester, autóvezető, egészségügyi, fényképész, asztalos, lakatos, szabó, cipész, szakács stb.

alkalmazása céljából egy, az illető repülő alakulás parancsnoksága által összeállított névjegyzékkel a 4. rep. század által a győri, a többi század által pedig a budapesti katonai kerületi parancsnoksághoz azonnal bejelentendők, a kerületi parancsnokságok intézkednek további beosztásukra nézve. Ez alól csak a tábori repülőcsapat autószemélyzete képez kivételt, mert névjegyzékben fel nem vett fölösszámú autószemélyzet alkalmazása tárgyában a hadseregfőparancsnokság fog a vörös repülőcsapat parancsnokság előterjesztésére intézkedni.

A névjegyzék szerint még hiányzó állományt a repülő pótkeretparancsnokság fogja a megszállott területekről még mindig jelentkező menekült repülőkatonaikkal betölteni.

3. A vörös repülőcsapatok új állományáról kiadott névjegyzékben a »kiképzendők« között felsorolt pilóták a repülő kiképző század üzembe helyezéséig a »Repülőpótalosztály« állományába helyezendők át.

Onnan a kiképző századhoz kerülő egyéneknek kellő turnusokban való át-helyezését a repülő pótkeret parság fogja irányítani.

III. PÓTLÁSOK ÉS EGYÉB INTÉZKEDÉSEK

1. A tábori repülőalakulások személyállományában esetenként szükségessé váló kisebb pótlások a repülőpótalosztály állományából, nagyobb pótlások vagy újabb alakulások felállításai akként eszközöltetnek, hogy a szükséges szakmabeli — régebben repülőknél szolgált — katonák, napilapokban közhírré tett s a hadseregfőparancsnokság beleegyezésével a hadrakelt sereg más fegyvernemeihez is intézett felszólítások útján jelentkezésre fognak felhívatni s a repülőpótalosztályhoz történő bevonulásra utasíttatni.

2. Az új névjegyzékben a repülő századokba beosztott pilóták egy része kellő gyakorlat hiányában még pár iskolafelszállásra szorul. Nevezettek mindaddig hadirepülőgépre nem alkalmazhatók, míg a kiképző századnál a szükséges gyakorlati felszállásokat el nem végezték.

Ezeket az utánképzendő pilótákat a századparancsnokok jelölik meg. Neveik névjegyzékkel a rep. csap. parancsnokságnak június hó 10-ig írásban bejelentendők. Ezek a pilóták első sorban lesznek utó kiképzés alá vonva.

Egyben megjegyzem, hogy *pilóták kiképzés csak a repülő kiképző századnál történhetik.*

3. Hogy a most végrehajtott *állománykiegyenlítésnél* még a rep. csapatok állományában bennmaradt kevésbé szakképzett katonák és munkások ki-selejtíthetők és jelenleg más fegyvernemeknél szolgálatot teljesítő jobb képzettségű személyzettel pótolhatók legyenek, az összes repülőalakulások parancsnokságai folyó évi június hó 15-ig a rep. csap. parancsnokságnak egy oly névjegyzéket beküldeni (tartoznak), melyben a katonai szakképzettség tekintetében teljesen meg nem felelő repülő katonák neve és szolgálati beosztása fel van tüntetve.

Nevezettek más fegyvernemhez lesznek áttéve és újonnan toborzottakkal pótolva.

4. *A vörös repülőcsapatok toborzási bizottságainak működése a mai nappal megszűnik.*

5. A 7848/eln. 37. sz. rendelet 14. és 15. pontját, mely repülőcsapatoknál a bizalmi rendszert szabályozza — hatályon kívül helyezem.

A rep. csap. parság repülő századok, repülő pótkeret parancsnokság, repülő kiképző század, repülőpótalosztály és a repülő anyagszertárhoz az illetékes parságok, illetve hatóságok által egy-egy *politikai megbízott* lesz kinevezve.

A jóléti intézményekre vonatkozó rendelet kidolgozásban van és külön fog kiadatni.

6. E rendelet kiadott az összes címzeteknek és tudomásul vételre a Hadsereg főparancsnokság összes katonai kerületi és hadosztály parancsnokságának s a hadügyi népbiztosság illetékes osztályai és csoportjainak.

Szántó
hadügyi népbiztos"

III.

A Vörös Hadsereg repülőszázadainak legfontosabb feladata a felderítés volt.

Ennek célszerű megszervezésére a vezérkari főnök több rendeletet is adott ki. Ezekben nemcsak az alárendeltséget, hanem a feladatokat is nagy körültekintéssel és részletességgel határozta meg.

1919. május 8-án a légi felderítésre vonatkozólag a következőket rendelte el:¹⁹

„Az I. hadtestparancsnokság feladata: a légi felderítés által megállapítani naponként: Baja—Szabadka—Szeged vonal és annak környékén végbemenő csapatmozgásokat. E célból a kecskeméti 5. repülőszázadot rendelem alája.

A II. hadtestparancsnokság feladata megállapítani naponként:

a) a Csáktornya, valamint Pécs környékén végbemenő csapatmozgásokat,
b) a Steinbrück, Zágráb, Gyékényes környékén a Pragerhoff—Csáktornya vasútvonalon állítólag felvonuló csapatszállítmányokat.

E célra Csáktornya és Pécs környékét naponként, Steinbrück—Zágráb és Magyarország határa közötti részt hetenként 2-szer derítse fel.

c) A Dunától északra Pozsony, illetve Érsekújvár—Komárom—Esztergom területén végbemenő csapatmozdulatokat. E célra naponta egy felderítést végez Pozsony- és attól északra, ugyancsak naponta egyet Érsekújvár—Komárom—Esztergom-i vonal és attól északra.

Fenti feladatok [a] és b) alattiak] végrehajtására a II. hadtestparancsnokságnak a kaposvári 1. és a c) alattira a győri 4. repülőszázadot rendelem alá.

A 3. hadosztály parancsnokság feladata az Ipoly-mentén Szécsényig felderíteni minden csapatmozdulatot. E célból az Ipoly mentét naponként az alája rendelt rákosi 3. repülőszázaddal Szécsényig derítse fel.

A hadsereg főparancsnokságnak közvetlenül alárendelt századok feladata, egyrészt a Duna vonalának állandó megfigyelése, másrészt Füle és környékén történő ellenséges csapatmozdulatok és a Tisza mentén Csongrád és Nyíregyháza között 25 km mélységben mindennemű csapatmozdulat megfigyelése. E célra közvetlenül a főparancsnokság alá rendeltetnek az albertfalvai 2. és a mátyásföldi 6., 7. és 8. repülőszázadok.

a) 2. repülőszázad: Baja és Apatin között a Duna vonalát derítse fel

b) 6. repülőszázad: Füle és környékét naponta

c) 7. repülőszázad a Tisza mentét Csongrád és Nyíregyháza között 25 km mélységben deríti fel naponta.

A 8. repülőszázadra vonatkozó intézkedéseket később adom ki.

A repülőszázadok külön feladatokat is fognak kapni.

A hadsereg főparancsnokságnak közvetlen alárendelt repülőszázadok jelentéseiket közvetlenül, a többi pedig felettes parancsnoksága útján ide is tartozik sürgősen továbbítani.”

¹⁹ HL. MTK iratai. 508/206. L. ü. 63. dob. 11/66—71. sz.

Május 9-én a Hadsereg-főparancsnokság alá rendelt 2., 6., 7. és 8. repülőszázadokat egy repülőcsoport kötelékébe egyesítette, részletesen előírva a századok feladatait:²⁰

„A Hadsereg-főparság alá tartozó repülőcsoport légi felderítésre vonatkozó feladata jelenleg:

1. a Duna vonalának Baja és a Dráva torkolata közti rész állandó megfigyelése: hadihajók, uszályok, hidak, vízi forgalom, víziszállítmányok.

2. a cseh front Füleki Rimaszombati részben, lehetőleg minél nagyobb mélységben az Ipoly, Losonc és Szukra patakok, a Rima és Gortva patakok völgyét, a Feled—Rimaszombat—Tiszolc, Feled—Losonc utak és vasútvonalak és kereszteződések, elágazások állandó szemmel tartása.

3. a román front Csongrád—Nyíregyháza vonal között a Tisza mentének megfigyelése, különös gonddal: hol vannak előkészületek az áthajózásra, hadihidaknak és pontonoknak csoportosítására, a Körös ágya (tutajok!), az összes keletre vivő út és vasúti vonalak, táborozások, csapatmozdulatok, 25 km mélységben való megállapítása . . .”

„A 8. század együlékes gépeire való tekintettel különleges feladatokra fog felhasználhatni.”

Május 11-én elrendelte, hogy „a hadrakelt sereghez tartozó repülőalakulatok felderítő és harcra repülésekre vonatkozólag csakis a Hadsereg-főparancsnokság, illetve azon parancsnokságok parancsait hajthatják végre, amelyeknek közvetlenül alá vannak rendelve”.²¹

Május 16-án a 8. harcra századot a III. hadtestparancsnokság alá helyezte.²² „A felderítésre vonatkozó eddigi parancsait a Hadsereg-főparancsnokság vezérkari főnöke május 25-én összefoglalva is kiadta.”²³

Június 1-én a Hadsereg-főparancsnokság megállapítja,²⁴ hogy „A vízi repülő osztag a dunaórség kiegészítő részét képezi és mint ilyen egyelőre minden irányban a hadihajós főparancsnokságnak van alárendelve. Műszaki igényléseket a hűnb. 37. osztályánál, fegyver és lőszer igényléseket pedig a hűnb. 62. osztálya eszközöl, amelyek őt a legmesszebbmenőleg támogassák. Feladata a Duna vonalait naponta Baja és Apatin között mindkét part mellett a lehető legnagyobb szélességben felderíteni. A gép leszállása után a felderítés eredményét közvetlenül ide és azonnal továbbítsa. Minden nap közvetlen jelentést adjon le nevezett osztag ide a repülésre kész gépek számáról, pilótákról és megfigyelőkről.”

Ily módon ez a korábban vitatott kérdés — a 9. vörös repülőszázad alárendeltségi viszonyára vonatkozólag²⁵ véglegesen tisztázódott.

A repülőszázadok alárendeltsége — és a végrehajtandó feladat — a harcra követelményeknek megfelelően változott. Így a Vörös Hadsereg csapatainak tiszántúli támadását megelőzően a július 18-i hadrend²⁶ az I. hadtest alá rendelte az 1., 2. és 5. repülő- és a 8. harcra századot; közvetlenül a Hadseregparancsnoksághoz tartozott a 4. és 7. repülőszázad és a 9. vízi repülőszázad; a III. hadtest alá rendelte a 6. századot; a 80. dandár kötelékébe tartozott a 3. repülőszázad.

Az alárendeltség alakulását a III. táblázat ünteti fel.

²⁰ HL. MTK iratai. 509/209. L. ü. 63. dob. 12/77—79. sz.

²¹ HL. MTK iratai. 512/201. L. ü. 63. dob. 15/125—128. sz.

²² HL. MTK iratai. 516/202. L. ü. 63. dob. 19/180. sz.

²³ HL. MTK iratai. 525/203. L. ü. 63. dob. 26/234—235. sz.

²⁴ HL. MTK iratai. 1243/bk. 27. dob. 149/502—505. sz.

²⁵ HL. MTK iratai. 604/202. L. ü. 63. dob. 34/330—331.

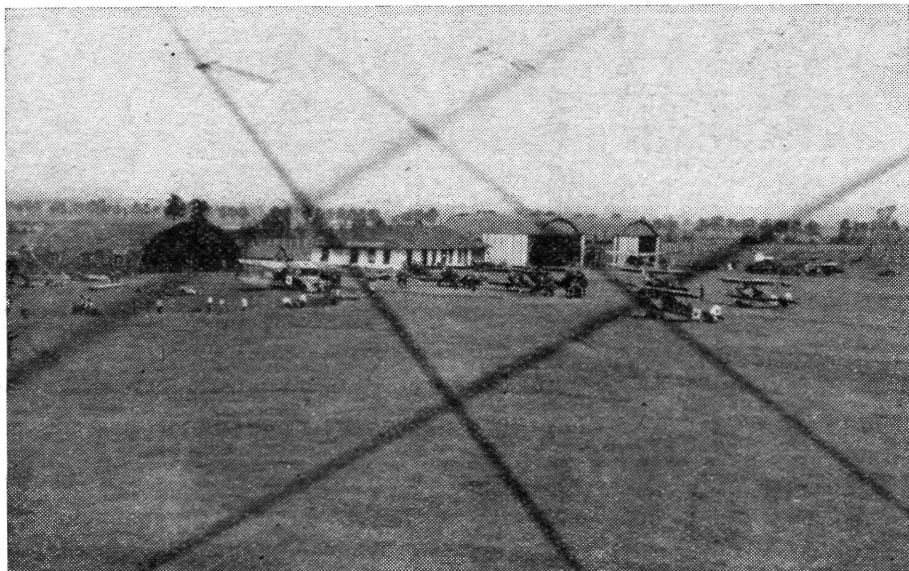
²⁶ HL. MTK iratai. Hdp. 718/209. 69. dob. 8/1. sz.

Az alárendeltség alakulása

Dátum 1919.	Század	Alárendeltség	Vonatkozó rendelet, vagy jelentés
IV. 8. V. 8. VII. 18.	1.	Bp. 1. hop. II. hdtp. I. hdtp.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. V. 8. Hdp. 718/209. VII. 18.
IV. 8. V. 8. VII. 18.	2.	Bp. 2. hop. Hdtfőp. I. hdtp.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. V. 8. Hdp. 718/209. VII. 18.
IV. 8. V. 8. VII. 18.	3.	Bp. 3. hop. 3. hop. 80. ddr.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. V. 8. Hdp. 718/209. VII. 18.
IV. 8. V. 8. VII. 18.	4.	Győri 4. hop. II. hdtp. Hdspar.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. V. 8. Hdp. 718/209. VII. 18.
IV. 8. V. 28.	4. különít- mény Megszűnt	Győri 4. hop. —	7848/eln. IV. 8. 10 756/eln.
IV. 8. V. 8.	5.	Miskolci 5. hop. I. hdtp.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. 8.
IV. 8. V. 8. VII. 18.	6.	Kétegyházai 6. ho. Hdtfőp. III. hdtp.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. V. 8. Hdp. 718/209. VII. 18.
IV. 8. V. 8. V. 25. VII. 18.	7.	Szatmáron áll. székely különítm. pság. Hdtfőp. III. hdtp. Hadspar.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. V. 8. 525/203. Lü. V. 25. 718/209. VII. 18.
IV. 8. V. 8. V. 16. VII. 18.	8.	Rep. csop. pk. útján a Hnb. 37. oszt. Hdtfőp. III. hdtp. I. hdtp.	7848/eln. IV. 8. 508/206. Lü. V. 8. 516/202. Lü. V. 16. Hdp. 718/209. VII. 18.
IV. 8. VII. 18.	9. vizi	Hadihajósfőp. Hdsp.	7848/eln. IV. 8. Hdp. 718/209. VII. 18

IV.

Az első világháború végén — mint már korábban említettük — több száz különféle repülőgép maradt Magyarországon. Röviden ismertetjük a vörös repülőcsapatok hadrendjébe besorolt, leginkább használt típusokat.²⁷ Ezek között sok volt már vörös csillaggal ellátva, de egyes gépeken még a régi Osztrák—Magyar Monarchia felségjele volt látható.



4. sz. kép. A rákosi repülőtér Brandenburg C—I és Fokker D—VII. gépekkel
(Üveges József felvétele)

HANSA—BRANDENBURG C—I

Ez volt az Osztrák—Magyar Monarchia legmegbízhatóbb gépe. Becéző neve „Brandi”. Az osztrák Phoenix-gyár (Phoenix—Flugzeugwerke AG., Wien—Stadlau) 7, az UFAG (Ungarische Flugzeugfabrik AG., Albertfalva) 9 sorozatban gyártotta. Legkorszerűbb változata az UFAG 369 Br.C—I volt (ezt a tanácskormány is gyártatta). Ismertek és használtak voltak még az UFAG 68 Br.C—I és a Phoenix 27 Br.C—I típus. Gyakran használták bombatámadásokra (törzs alatt elhelyezett 80 kg-os Skoda-bomba, továbbá 2 darab 12 kg-os bomba, ezeket a megfigyelő kézzel dobta ki). A gép, a pilóták körében igen népszerű volt.

UFAG (MARE) C—I

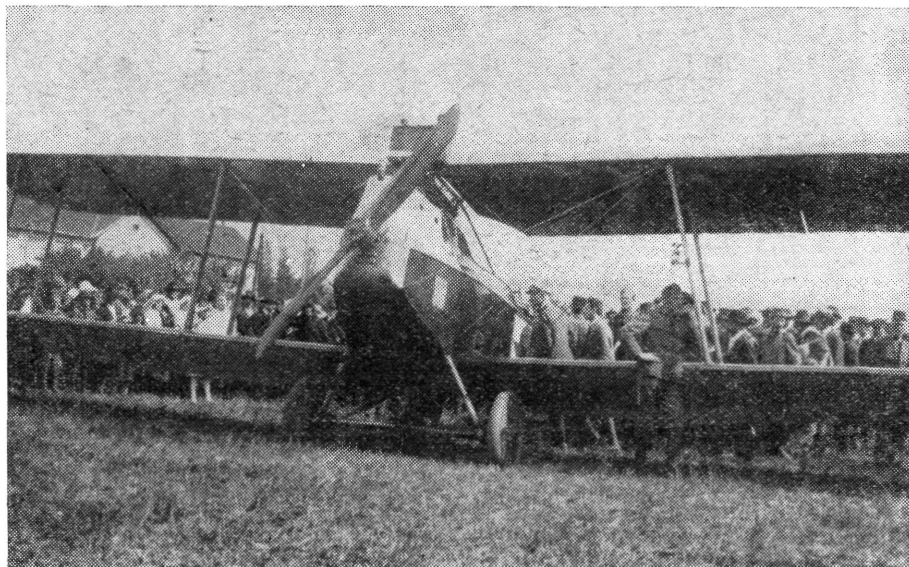
Még a Monarchiában versenypályázatot írtak ki gyors felderítő repülőgép típusra. Ezt az osztrák Phoenix és a magyar UFAG gyár típusai nyerték

²⁷ Kovács Ferenc: A Magyar Tanácsköztársaság repülőgépei, A Tanácsköztársaság kikiáltásának 49. évfordulójára. Repülés, 1968. 3. sz. 10—11. o.; 4. sz. 12—13. o.; Nowarra H.: Die Entwicklung der Flugzeuge 1914—1918. München, 1959.; A. R. Weyl: Fokker, the Creative Years, London, 1965.; Fighter Aircraft of the 1914—1918 War. London, 1960.

A leginkább használt repülőgéptípusok főbb adatai

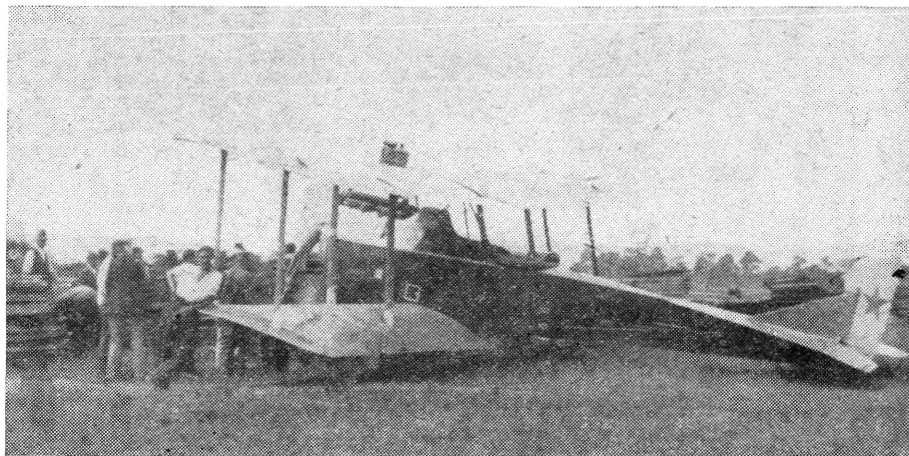
Típus	Gyártómű	Motor	Fesz- táv m	Hossz m	Magas- ság m	Hord- felület m	Üres súly kg	Rep. súly kg	Max. seb. km/ó	Csúcs- magas- ság m	Fegyverzet
Hansa-Brandenburg C-1	UFAG	230 LE Hiero	12,3	3,25	3,00	?	880	1315	170	5750	2×8mm Schwarzlose gp.
UFAG (MARE) C-1	UFAG	230 LE Hiero	10,72	7,21	2,92	?	720	1150	189	4875	2×8 mm Schwarzlose gp.
Phoenix C-1	Lloyd	230 LE Hiero	11,00	7,52	2,95	29,00	732	1110	177	5360	2×8 mm Schwarzlose gp.
Fokker D-VII	MÁG	210 LE Daimler	8,93	6,93	2,79	20,50	688	905	196	6680	2×8 mm Schwarzlose gp.
Fokker D-VI	Fokker	Oberursel	7,70	5,90	2,80	17,10	390	580	185	5000	2 fix gp. szinkron
Fokker C-1	Fokker	85 LE BMW/III/a.	10,93						175	5000	1 fix, 1 mozgó gp.
Berg D-1	Lloyd MÁG	200 LE MÁG Daimler	8,00	6,88	2,51	21,70	670	885	185	6050	2×8 mm Schwarzlose gp.
Hansa-Brandenburg W 29	UFAG	195 LE Benz	13,50	9,30	?	31,60	1000	1460	178	4000	5×8 mm Schwarzlose gp.
Nieuport 17 C-1	Nieuport	Le Rhône	8,38	5,80	?	14,75	390	575	177	5750	

meg. Mindkét gép a Hansa—Brandenburg KDC típusú, kétfedelű alapján készült. Az első U.C—I és Ph.C—I gépek 1917 elején repültek és ekkor készültek az első összehasonlító kísérletek is. Mindkét konstrukció kiválóan sikerült: a Phoenix gép stabilisabban repült és jobban emelkedett, az U.C—I viszont gyorsabb és fürgébb volt. A hadvezetőség mindkét típust rendsze-



5. sz. kép. A pásztoi különítmény 369-es Brandenburg C—I gépe

(Üveges József felvétele)



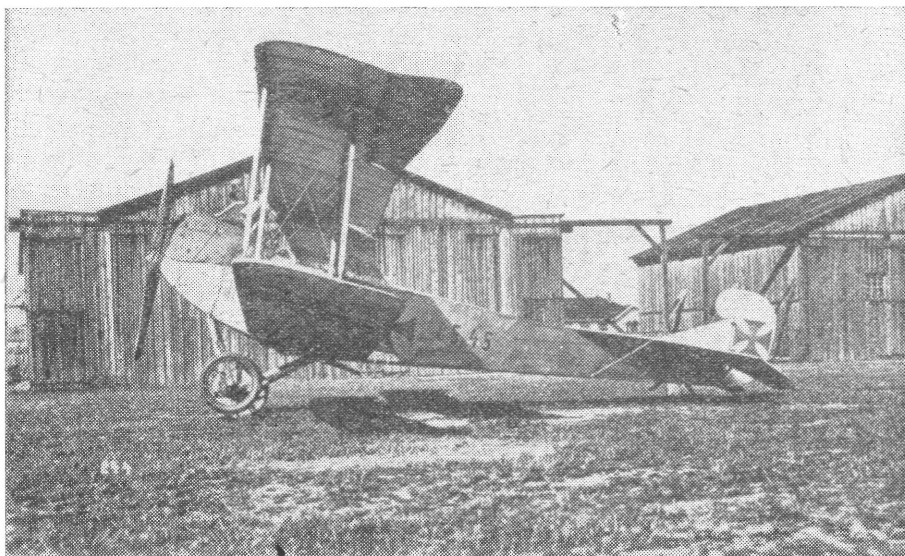
6. sz. kép. 269-es Brandenburg C—I

(Üveges József felvétele)

resítette. Az U.C—I-nek (ezt becézték UCI-nak) faszerkezetű törzse volt, réteges lemez borítással, egyenlő fesztávolságú, faszerkezetű, vászonborítású szárnyakkal. Elkülönített pilóta és megfigyelő ülése volt. A megfigyelő géppuskája körsinen, körbeforgatható. Felderítésen kívül bomba- és alacsony-támadásokra is használták, vadászvédelem nélkül is.

PHOENIX C—I

A Hansa—Brandenburg KDC-ből származó gép; a hiányzó függőleges vezérsíkot az elvékonyított, közel állandó mélységű törzsvégződésével pótolták. Az alsó szárny fesztávolsága kisebb a felsőnél, csűrőkormány csak a felső

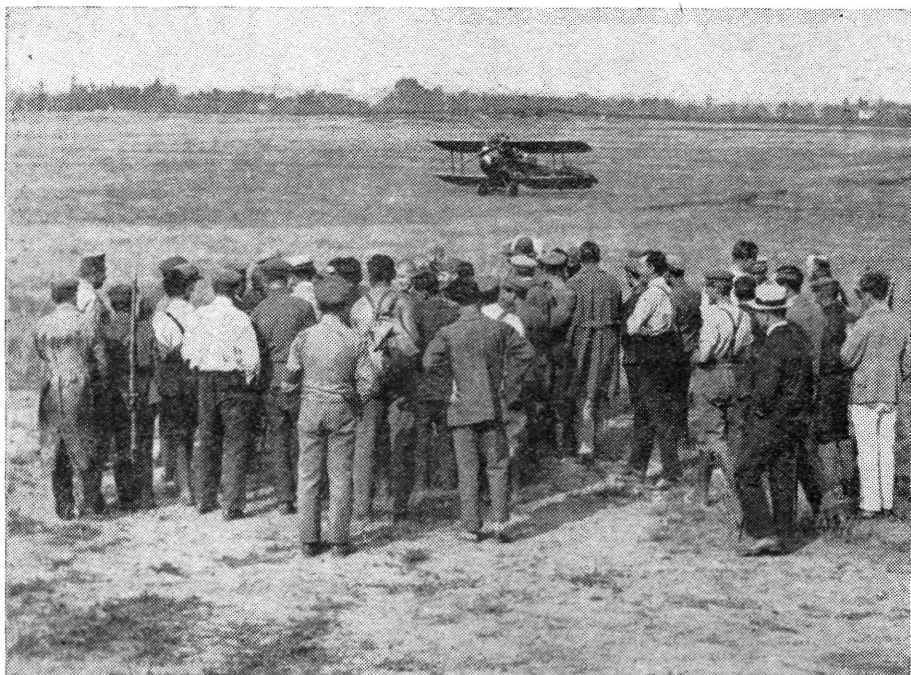


7. sz. kép. Kis-Brandenburg iskolagép a rákosi fahangárok előtt (Még a korábbi — Osztrák-Magyar Monarchia — felségjellel)

szárnyakon volt. Az osztrák Phoenix-gyár 110 darabot épített 121-es sorozatjelzéssel, az aszódi Lloyd-gyár pedig 49-es sorozatjelzéssel indította el a gyártást. Viszonylag nagy sebessége és jól elhelyezett védőfegyverzete miatt vadászvédelem nélkül tevékenykedhetett. Eső bevetésükre csak a Vörös Hadsereg hadjárataiban kerülhetett sor.

FOKKER D—VII

Az eredetileg német tervezésű gép gyártási jogát Magyarországon a mátyásföldi MÁG kapta meg és 1918 második felében kezdte meg a sorozatgyártást. Egyenlőtlen fesztávú gép volt, csak a felső szárnyakon alkalmazott csűrőkkel. A kétfőtartós faszerkezetű törzs vegyes borítású volt. Jellegzetessége: szárnyprofil alakú átmenő futómű tengelyborítás, amely némi felhajtóerőt is biztosított. Fordulékonyága ellenére könnyen repülhető gép volt.



8. sz. kép. A rákosi repülőtéren leszállt UFAG C—I pilótájának beszámolója
(Üveges József felvétele)

FOKKER D—VI

Mivel az 1918 tavaszán készült gépek a nyugati arcvonal részére nem voltak megfelelőek — sebességük nem volt kielégítő és lassan emelkedtek — csak honi egységekben használták léghárításra. Az Osztrák—Magyar Monarchia 1918 őszén 7 darabot kapott típuspróbára.

FOKKER C—I

Lényegében kétüléses Fokker D—VII típusú gép, de nagyobb méretű. Fokker 1918-ban készítette, a prototípus nem teljesítette a típusvizsgát, a had-

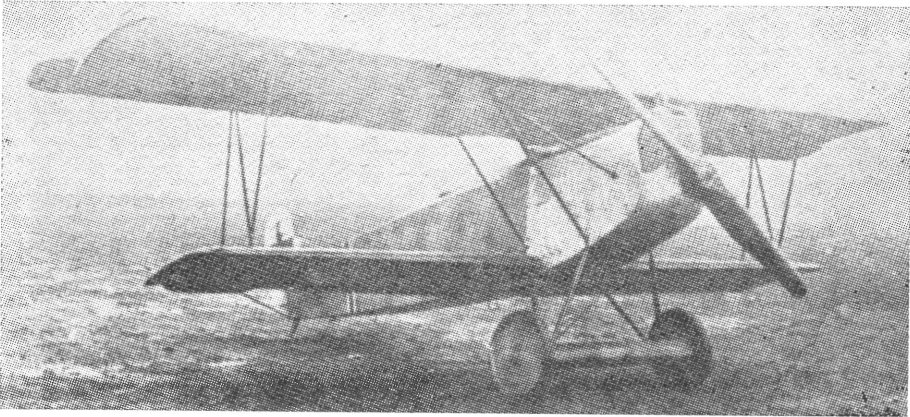


9. sz. kép. A rákosi repülőtéren (balról jobbra): Phoenix C—I, Hansa—Brandenburg C—I, UFAG C—I

(Üveges József felvétele)

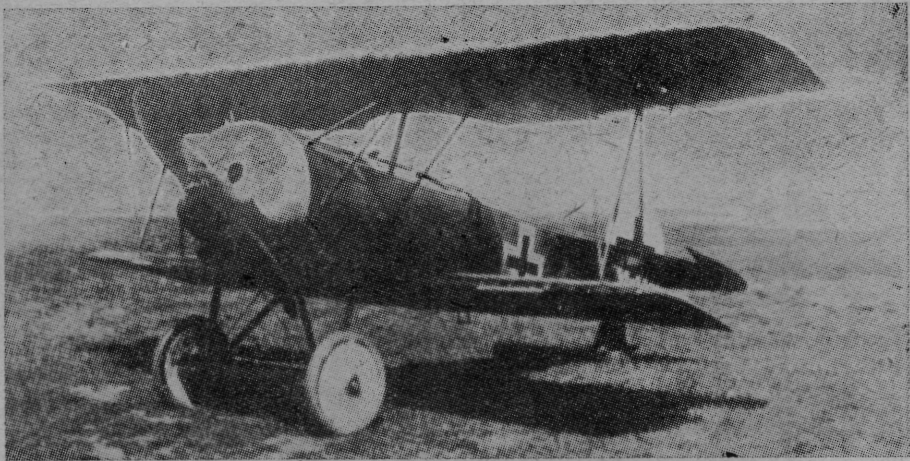


10. sz. kép. Phoenix C—I

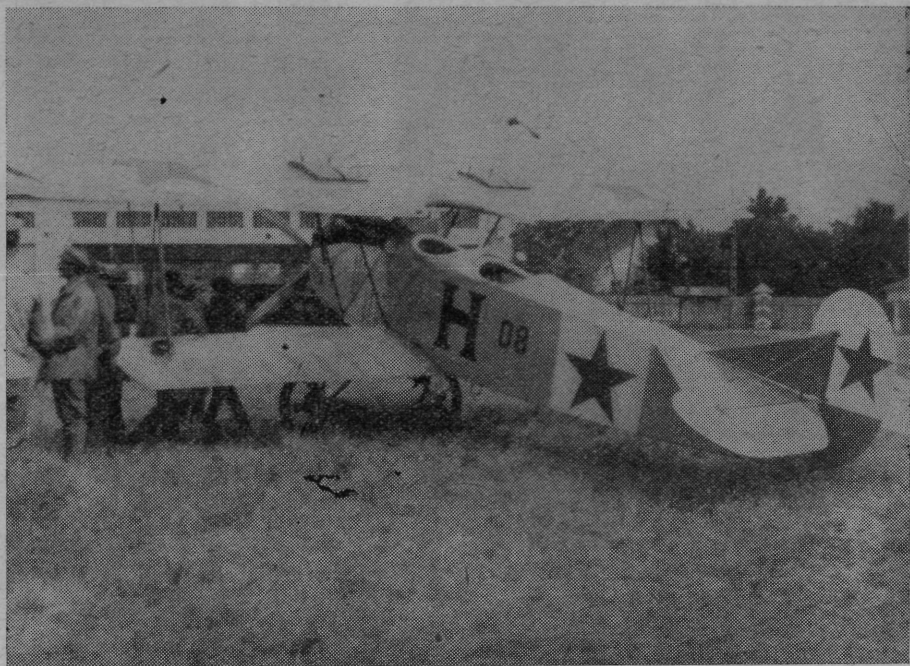


11. sz. kép. Fokker D—VII (Még a korábbi — Osztrák—Magyar Monarchia — felségjellel)

sereg nem rendelt belőle. Fokker ki akarta a hibákat javítani, a fegyverszűnet azonban megakadályozta ebben. Fokker ezt a gépet a menekülésére készítette elő, de amikor igénybe akarta venni, a forradalmi munkások lefoglalták a gépet. Fokker később a meglévő 60 gépet kicsempészte Hollandiába. Ezek a gépek valószínűleg a mátyásföldi MÁG által kerültek hazánkba, lévén ez a gyár Fokker magyarországi megbízottja. (A Fokker D—VII-et is a MÁG készítette licenz alapján.)

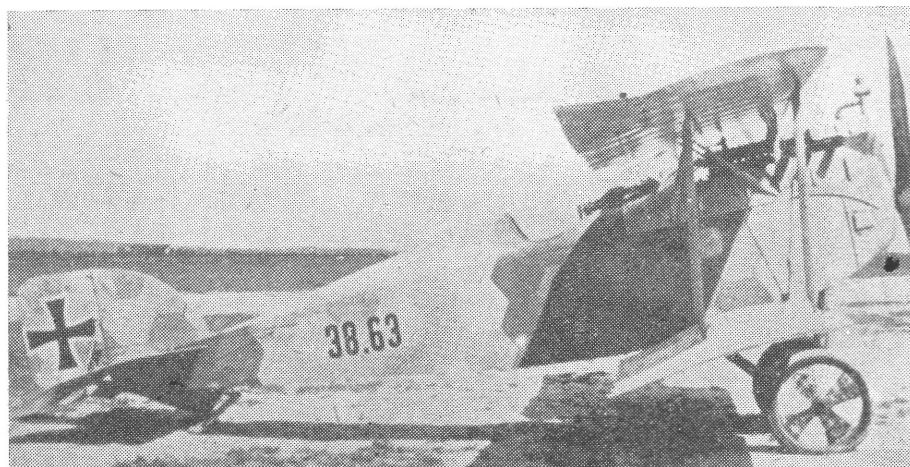


12. sz. kép. Fokker D—VI (Még a korábbi — német — felségjellel)

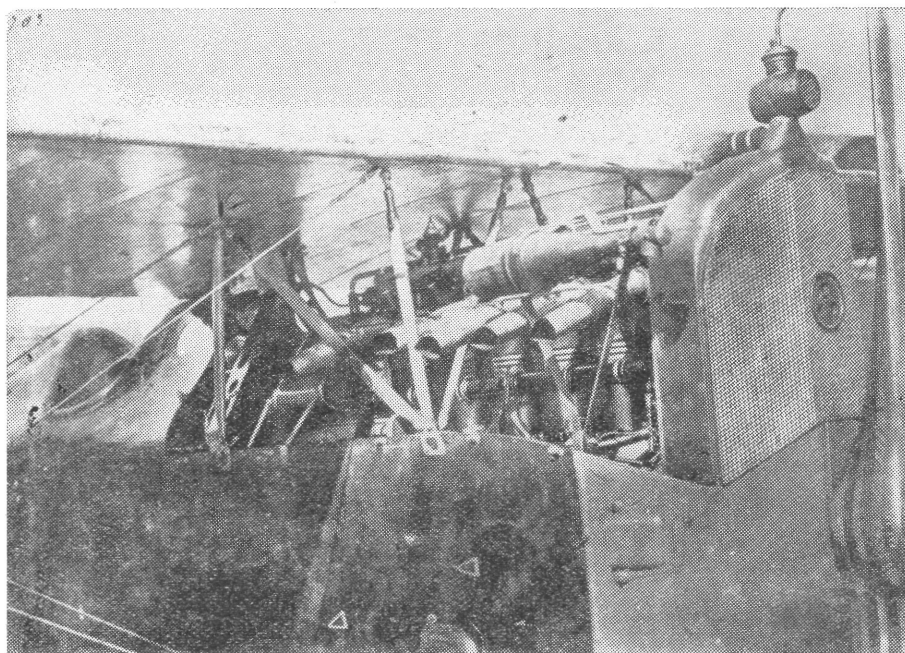


13. sz. kép. Fokker C—I.

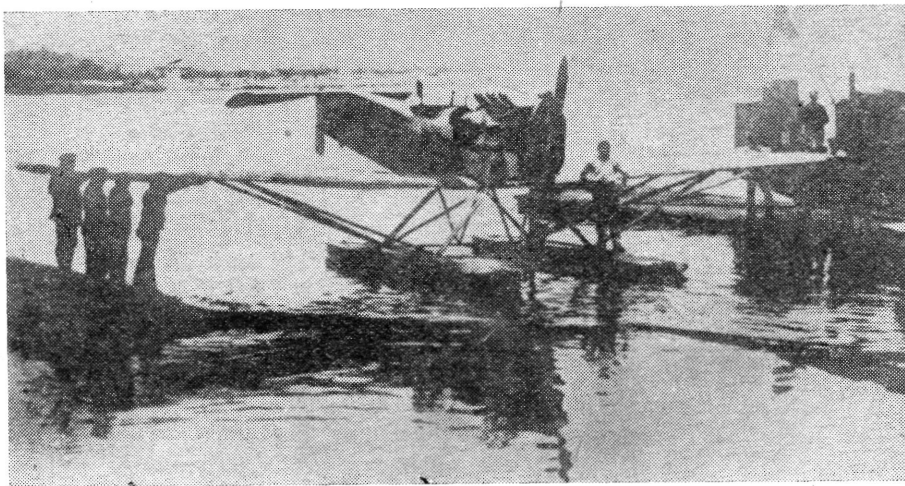
(Üveges József felvétele)



14. sz. kép. Aviatik—Berg D—I (Még a korábbi — Osztrák—Magyar Monarchia — felségjellel)



15. sz. kép. Aviatik—Berg D—I (szabadalmazott Járjay-féle légcsvarral)



16. sz. kép. Hansa—Brandenburg W—29 vizirepülőgép

BERG D—I

Ezt a vadászgépet az egyik legjobb osztrák konstruktor, Berg professor tervezte és eleinte az Aviatik (Österreich-Ungarische Flugzeugfabrik Aviatik, Wien XIX.) gyártotta, majd több gyár, köztük a MÁG és a Lloyd is átvette. Az egyenlő fesztávolságú V-állás nélküli szárnyakkal ellátott, igen fürge gépet eleinte „papírszárnyú Berg”-nek csúfolták, mivel az első példányok könnyű építésű szárnyai szűk fordulóknál gyakran deformálódtak. Csűrők csak a felső szárnyon voltak. A felső szárny kilépő éle a pilóta szemmagasságában volt, ami a kétfedelű gépen szokatlanul jó kilátást biztosított. Fürge,



17. sz. kép. Nieuport 17 C—I

de szeszélyes és nehezen vezethető gép volt, amelyet a pilóták emiatt „die Berg”-nek, Berg kisasszonynak becéztek. Tapasztalt pilóták kezében azonban félelmes fegyvernek bizonyult.

HANSA—BRANDENBURG W—29

Az első világháború egyik legkorszerűbb elvek szerint szerkesztett vízi-repülőgépe. Kétúszós, mélyfedelű, félszabaddon hordó vastag profilú gép, a függőleges vezérsíkot az Ernst Heinkel tervezésű gépeknél szokásos elkeskenyített magas törzs pótolta. A megfigyelő kilövésének megjavítására az oldalkormány alul volt. A monarchia összeomlásáig néhány gyártási prototípuson kívül több nem is készült el. A Hadügyi Népbiztosság azonnal elrendelte a felbemaradt vizingépek gyártásának befejezését.²⁸

²⁸ Aviatika, 1919. április 10. 58—59. o.

V. sz. táblázat

Startkész repülőgép-állomány kimutatás

Dátum	Század								Rep. össz.	Ügyiratsz.	HL. MTK. iratai	
	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.				9.
IV. 19.	2	2	—	3	5	5	1	5	1	24	—	93. dob. e/IV. hó
IV. 21.	2	3	1	2	5	4	1	—	1	19	—	93. dob. e/IV. hó
V. 3.	5	2	1	4	4	—	—	—	1	17	—	93. dob. e/V. hó
V. 8.	6	2	3	5	3	4	3	4	1	31	508/204.	63. dob. 11/65. sz.
V. 12.	2	1	2	4	3	2	1	2	1	18	—	67. dob. 5/12. sz.
V. 14.	2	3	3	3	3	2	1	8	1	26	—	67. dob. 7/14. sz.
V. 26.	2	2	3	2	—	2	2	—	1	14	526/202.	63. dob. 35/260—261.
V. 29.	3	2	2	6	1	3	3	3	1	24	—	63. dob. 30/99.
VI. 3.	2	1	3	4	—	1	—	—	1	12	—	63/dob. 34/345.
VII. 18.	2	2	4	6	2	4	3	9	3	36	Hds. pság. 718/209.	69/dob. 7/294.

Megjegyzés: Általában a jelentések csak az üzemképes gépeket tüntették fel. Néha nem jelentettek, erre utal az üres kocka. A 9. századnak eleinte csak 1 gépe volt, júliusban már 3.

NIEUPORT 17 C—1

A francia Societé Anonyme des Etablissements Nieuport, Issy-les-Mouli-
naux együlées vadászgépe. 1916 tavaszától volt a fronton. Használták még
az angolok, belgák, olaszok és az oroszok is. Sőt, 1917-ben 75 darabot az ame-
rikai expedíciós erők is kaptak. Hazánkba valószínűleg az orosz fronton
zsákmányoltak kerültek. Egy Nieuport román vadászgép pedig május 15-én
Pestszentlőrincen szállt le, abban a hitben, hogy Szolnokon van. A gépet a
8. vörös repülőszázad kapta meg.²⁹

V.

A repülőszázadok tevékenysége négyirányú volt: felderítés, propaganda,
elhárítás és bombázás. A felderítés gyakran egybe volt kapcsolva légifény-
képezéssel is.

A felszállásokról és a végzett feladatokról szóló jelentéseket (távbeszélőn,
távíron és írásban leadva) két helyen is nyilvántartották. A Hadügyi Nép-
biztosság 37. osztályának szervezési osztályán „Repülések nyilvántartása” cí-
men³⁰ és a Légierők Parancsnokságának légügyi előadójánál.³¹

A felderítésre vonatkozólag március 26-án a Hadügyi Népbiztosság elren-
delte, hogy³² „az egyes rep. osztályok és különítmények repüléseiről jelen-

²⁹ Aviatika, 1919. július 10. 130. o.

³⁰ HL. MTK iratai. 31679/eln. Kp. 28. dob. 73/213—241.

³¹ HL. MTK iratai. Légügyi előadó iratai április 26—július 31. 63. dob. 1—466. sz.



18. sz. kép. A szegei repülőtér. Az 5. vörös repülőszázad légifelvétele 2600 m
magasságból 1919. július 8-án

téseket a Hüm. 37. (légügyi) oszt-nak a leszállás után telefonon 105—05 azonnal adják le. A jelentések magukban kell, hogy foglalják:

1. melyik rep. oszt. ill. különítmény repült
2. gép száma
3. pilóta
4. megfigyelő
5. a felszállás és a leszállás ideje
6. a megtett útvonal
7. a megfigyelés, stb. eredménye.

A telefon jelentés után a fenti repülés írásban is jelentendő. a M. Rep. Csap. Parság útján a Hüm—37. légügyi oszt-nak”.

A jelentések általában egy-egy század tevékenységét tüntetik fel, a légügyi előadóhoz beérkeztek azonban összesítő jelentések is.³³

A légifelderítéssel együtt elvégzendő légifényképezés sok nehézséget és nem utolsósorban sok nem sikerült légifényképet eredményezett. A Hadügyi Népbiztossághoz közvetlenül alárendelt Magyar Katonai Térképész Csoport éppen ezért megtette az addig beérkezett légifelvételre vonatkozó észrevételeit és intézkedett a hibák kijavításáról, illetve azok megelőzéséről.³⁴

Bár ebből az időből alig maradt légifelvétel, megállapítható hogy a kioktatás nem bizonyult hiábavalónak.

³² HL. MTK iratai. 741/bk. 27. dob. 7/40. sz.

³³ HL. MTK iratai. 512/213. 27. dob. 151/311—512. sz.

³⁴ HL. MTK iratai. 1378/bk. 27. dob. 183/912—913. sz.



19. sz. kép. A felrobbantott szolnoki Tisza-híd. A 7. vörös repülőszázad légifelvele 800 m magasságból

54

Kélti hadsereg Parancsnokság

Beérkezett

1919

hó

ról

sz. vonalon

nap

óra

p.

Vette



Távirat.

s bpest huenb 806, -328-5./12, - 10/10- bn ;

hadsereg főparancsnokság Legiuegyi referensének hangy (volt szdos) főedcettöe ;=

napi rep . jelentések ;= f, - rep . század kaposwar .
 végzett repuelesek száma 1, ' pilota pranger . megf .
 sziszel . utirany ; kaposwar , - gyekenyes , - legrad , -
 kapronca , - malve , - kaposwar . semmi küeloenoos nem
 észlelhető . kaproncan feltueneo sok ember az utcan volt ,
 roepiratok lettek ledobwa . barcs p . u . kb . 400 tengely .
 kikoetoeben 6, - uszaly . 3, - rep . század , rakoson .
 repuelesek száma 1, - pilota mayer . megf . gra , utirany
 ; budapest , - szob , - ipolysag , - szecseny , - budapest .
 jelentos ipolymenti falvakban es utakon semmi ellenkseg .
 szecsenyben es toete delre esoe falvakban nemi ellenkseg
 mutatkozott . 3, - fenykepfelvetel ; ipolysag , - szecseny .
 5, ') rep . század . kecskemet . végzett repuelesek száma 1, '
 pilota didulica . megf . kovacs . utvonat ; kecskemet , -
 szentes , - csongradi hidfoe a tiszba balpartjan e . s . t .
 martfue vonalon toeroekszentmyklosi szolnok tiszba balpartjan ,
 tiszamoka , - kecskemet , - megfigyeles ; szentesbe nyugalom
 korogyi csardatol szentes fele 20- jarmue menetben szent
 istvannal a tiszannal 8-10- tutaj kikoetve . - csongradi /
 tiszahiddal szemben tanyakban kb . 1, - szd . taborban .
 toeroekszentmyklosi vasutvonaltol szepen kiepitett tampontok .
 6, - rep . szd . matyasfoeld . végzett repuelesek száma ; f, '
 repueles pilota berdyel . megf . schufft . 2, - szamu repueles .
 Pilota bodo . megfigyele / jadasos . utirany ; matyasfoeld .
 czegeted . szolnok , - toeroekszentmyklos , kisujszallas .

72

218

II

3

terkeve, mezoetúr, tiszaszolnok, matyasfoeld; szolnoktól
keletre tiszamenten semmi hidanyaé nem észlelhető semmi mozgás
vagy gyülekezés p. udvarok ueresek, semmi forgalom az utakon
csak 5,- trenkocsi menetben toeroekszentnyklosrol fegyverekre
utirany; matyasfoeld, nagyatarjan; nagyhegy, dudacska,
barcs. ipoly folyasa /nagyszecsényig, szakal tarnod, rad,
nagyujasz, viala püspökhatvan, matyasfoeld, tipolyvoelgy
minden forgalom nélkül nagyszecsény állomason nemi élet.
korancsberény kapujszodé között az országuton 12.-14.- trenkocsi
masutt minden felhoetakarok miatt nem látható.

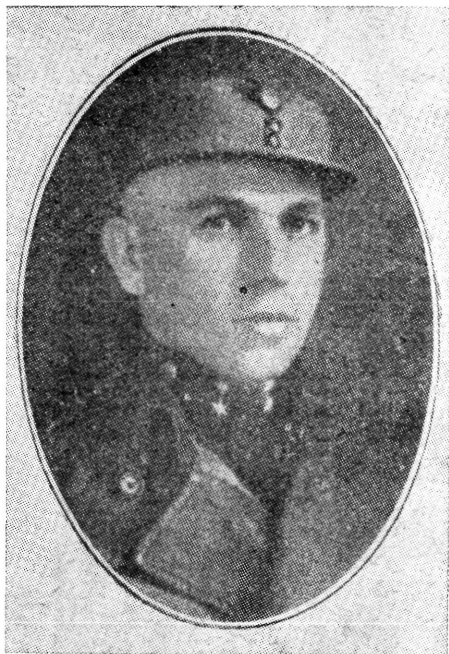
7. rep. szd. matyasfoeld. végzett repuelesek száma (1.)
repueles pilota skokan. megfigyelték pirkner 2.1)

repueles pilota; antal. megi. mathesz. salgotarjantol
eszakra vadskert, - pusta, - es letjoen nagy tren tabor, -
etioel enyra lapujtoen tabor. szamosujfaluban nagy forgalom,
fueleki állomason 3,- vonat 11,- h. 30-del. kor. feledroet
- nyskolcz fele 40- kocsiból álló tehervonat. vargeden kis
tabor dusan sátrak rymaszombaton 5,- vonat. a város deli
oldalán levee refen egy hangár szabakka, - pusztán egész hegy
sueruen tele sátrakkal cserencsény. osóyan. zadépuszta.
nagykeresztúr. losoncz. panyidaroc. litka. mocsari apati
puszta. secsény es balasagyarmatban nagyobb tren es sator
taborok. losoncon 12,- vonat, éyakorloteren nagyobb csapat
éyakorlatoz. balasagyarmatban 7,- vonat a városban elenk
forgalom. rymaszombaton gépfegyvertueza repuelokre, 1 utakon
es vasutakon sehol nagyobb forgalom feladat, csongrad.
nyiregyháza közötti rész felderitese a kijelölt terület
nagysága nem engedi meg egy repueles alatt a feladat megoldását
a feladat csak részben megoldawa. a szolnok felrobbantott
nydtól delre ellenseges éyenge agyutuez. toeroekszentnyklos
keleti oldalán kis 10-15- sátras tabor kunhegyes fele a
kenderesi rueuton kb. 10- kocsi erdes trengszlof
kunhegyesnél a vasuti állomastól a, - k, - re 145
sator tabor; - magyar haduegyminiszterium legi uegyek osztalya
/33 - / hadn. szám +

Az I. hadtestnek alárendelt 5. század a tiszántúli támadás előkészítésekor a szegedi repülőtérről készített igen jó felvételeket, a 7. század pedig a felrobbantott szolnoki Tisza-hídat örökítette meg.

*

Sajnos, az előbb említett két jelentés-gyűjtemény nagyon hiányos. Így tulajdonképpen ma már nem tudjuk teljes egészében felmérni a vörös repülőszázadok teljesítményét.



21. sz. kép. Hegyi Imre tábori pilóta, a repülőcsapatok politikai megbizottja

A kilenc vörös repülőszázad hadműveleti tevékenységéről sem tudunk pontos képet alkotni.

„A Vörös Hadsereg alakulatai iratainak nagy része megsemmisült: részben a Tanácsköztársaság egyes vezető katonai személyeivel külföldre került, részint a megtorlástól félve megsemmisítették, részben a megszálló csapatok kezére jutott. A Hadtörténelmi Levéltár által őrzött iratanyag így ma már csak kis töredéke a Tanácsköztársaság katonai apparátusa által annakidején létrehozott teljes iratmennyiségnek.”³⁵

A megmaradt és hozzáférhető iratanyagból, továbbá a megjelent cikkek-ből, visszaemlékezésekből azonban naplószerűen a következő villanásszerű

³⁵ Kun József: A Magyar Tanácsköztársaság történetének forrásai a Hadtörténelmi Levéltárban. — A Magyar Tanácsköztársaság történetének forrásai a magyar állami levéltárakban. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1960. 170. o.

képek alakíthatók ki a repülők (pilóták és megfigyelők) hősie, önfeláldozó tevékenységéről:

májusban

Dobos István táborig pilóta Kijevbe repült Szamuely Tibor népbiztossal. Politikai szempontból ennek igen nagy jelentősége volt. Szamuely Tibor Kijevben N. I. Podvojszkij-jel,³⁶ az ukrán hadügyi népbiztossal tárgyalt, majd innen Moszkvába repülve Lenint tájékoztatta a magyarországi helyzetről — tárgyalásokat folytatva a Tanácsköztársaságnak nyújtandó fegyve-



22. sz. kép. Dobos István táborig pilóta

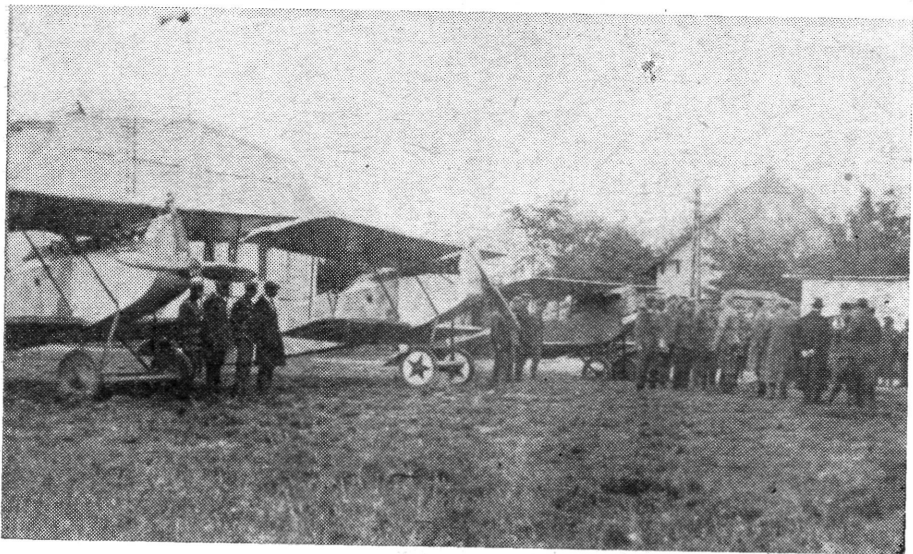
res segítségről.³⁷ Dobos István az 1100 km távolságú utat egy 169-es sorozatú Brandenburg C—1 géppel tette meg iránytű nélkül, rossz térképpel, 3500 méter magasságban, a Kárpátok hegynyúlványai fölött. Május 31-én érkeztek vissza, erősen túlterhelt géppel, rossz időjárási viszonyok között. A gép átlagos sebessége 130 km/óra volt.³⁸ Nagy teljesítmény volt ez a repülés abban az időben. 1919. május 25-én Kopkin, a 8. ukrán hadsereg légierejének parancsnoka napiparancsban emlékezett meg Dobos és Szamuely útjáról, mondván, hogy „a repülés most már nemcsak az emberiség megsemmisítésnek eszköze, hanem kulturális célokat is szolgál”. Üdvözölte Szovjet-Magyarországot és a pilóták nemzetközi szövetségét.³⁹ A Vörös Hadsereg főparancsnoka június 2-án dicsérő elismerését fejezte ki Szamuely Tibornak és Dobos István pilótának, mert „fontos hadműveleti ügy-

³⁶ Vengerszkije internacionalisztú v Oktjabrszkój revuljucii i Grazsdanszkój vojne v SzSzsZR. Moszkva, 1968. 61. o.

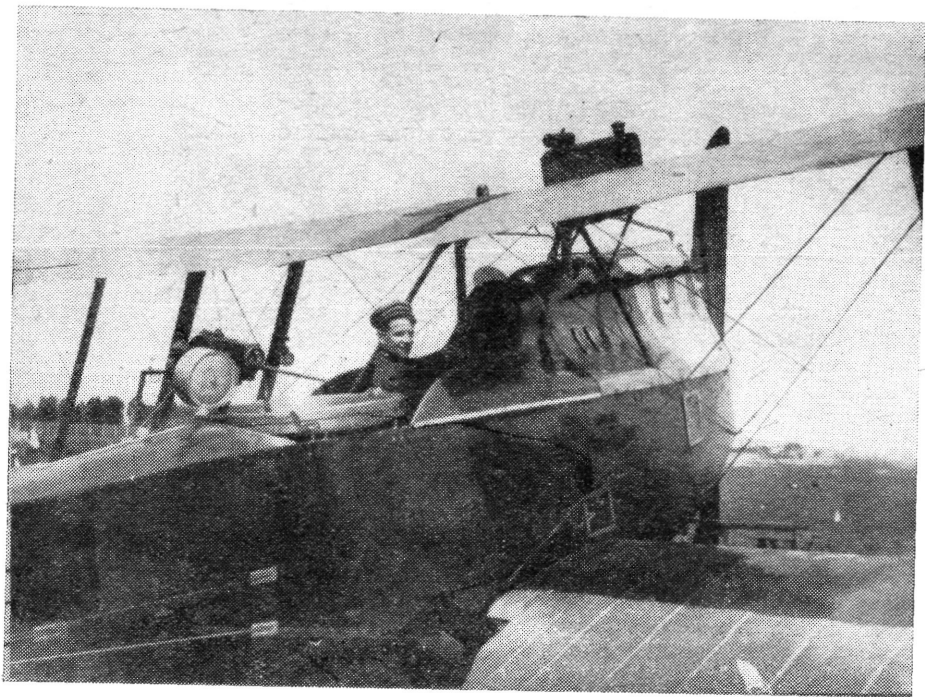
³⁷ Liptai Ervin: i. m. 265—267. o.

³⁸ Aviatika, 1919. június 10. 115—116. o.

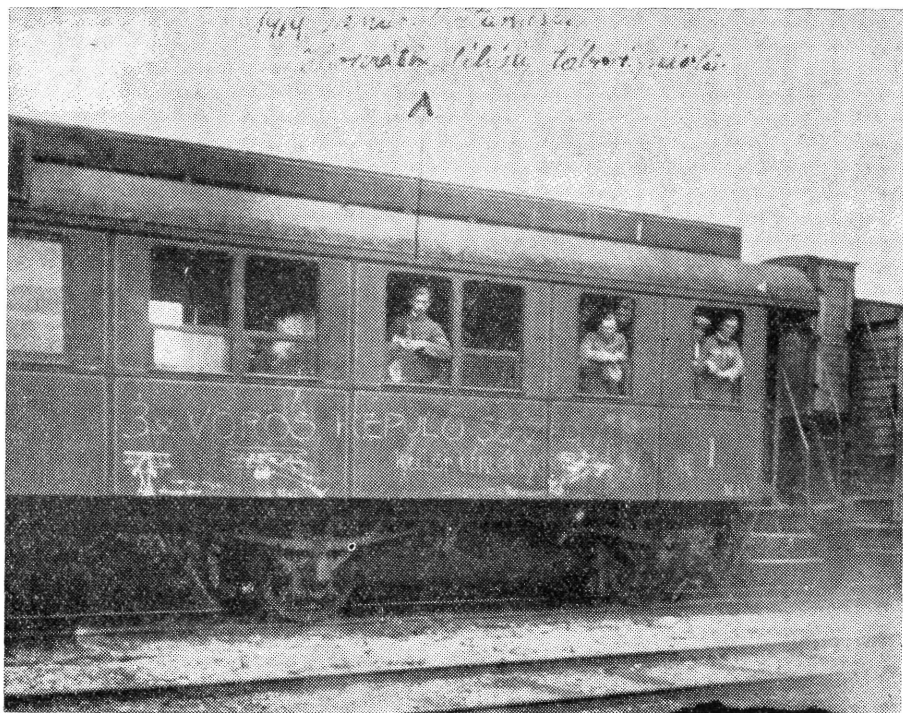
³⁹ Centralnűj Goszudarsztvennűj arhiv Szovetszkój Armii. F. 191. op. 5. d. 39 l. 99.



23. sz. kép. Mátyásföld: a 8. vörös repülőszázad megalakulása



24. sz. kép. Úveges József telefonista, fényképész



25. sz. kép. A 3. vörös repülőszázad különítményének vonata útban Pásztó felé.
(A nyíllal jelölve Horváth Mihály táborig pilóta)

ben 2000 kilométert repültek és így kapcsolatot teremtettek az orosz hadsereg vezérkarával.”⁴⁰ „A mi pilótáink is bebizonyítják — írja az *Aviatika* július 10-i vezércikkében —, hogy a légjárás oly hatalommal rendelkezik, amely hatalmas fizikai, emberi, elvi és politikai akadályokat képes legyőzni. A harctereken küzdő »vörös« repülőink eredményei szintén méltón sorakoznak a fentiekhez, amelyeknek pedig sorsdöntő jelentőségük van.”⁴¹

május 29-én

a 8. század táborig pilótái, a Vörös Hadsereg északi hadjáratának előestéjén a Sajó és az Ipoly torkolatának környékét bombázták, támogatva a gyalogságot.⁴²

május 29-én

Bernárd Mátyás — a 7. század parancsnoka — egy cseh páncélvonat elleni támadása során súlyosan megsebesült. Sánta András táborig pilóta és Hertelendy Zoltán megfigyelő, mindketten a 8. századból, életüket veszítették.⁴³

⁴⁰ Repülés, 1954. március 15. 6. sz. 11. o.

⁴¹ Aviatika, 1919. június 10. 114. o.

⁴² HL. MTK iratai. 28. dob. 73/V. hó.

⁴³ Aviatika, 1919. július 10. 122. o., július 25. 174. o.

június 1-én

Tiszaluc elfoglalásakor a 8. század tábori pilótái a gyalogságot támogatva hevesen támadták a Tiszaluc és környékén levő ellenséges csapatokat.⁴⁴

június 5-én

Czirolnik Herman és Polinák József, a 9. csepeli vízi repülőszázad pilótái 600 méter magasságból eredményesen bombázták a komáromi templom melletti ütegeket.⁴⁵

június 8-án

Horváth Mihály, a 3. vörös repülőszázad tábori pilótája az északi hadjárat során gépfegyvereket szállító cseh tehervonatot bombázott.⁴⁶

június 10-én

Szőllősi István és Smerd Dezső, a 2. század tábori pilótája és megfigyelője Ruttkát bombázták.⁴⁷

június 12-én

aratta a Vörös Hadsereg első légi győzelmét. „A hadseregparancsnokság jelenti június 13-án — írja az Aviatika —, hogy Miskolctól délnyugatra,

⁴⁴ HL. MTK iratai. 28. dob. 73/VI. hó.

⁴⁵ HL. MTK iratai. 605/206. 63. dob. 35/113. sz.

⁴⁶ Néphadsereg. 1956. szeptember 20. 2—3. o.

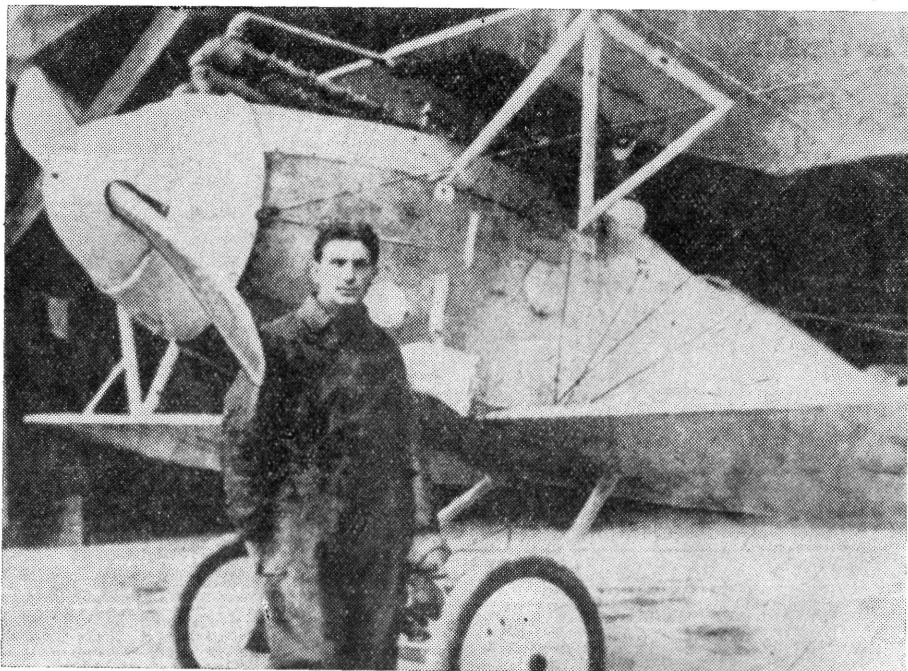
⁴⁷ HL. MTK iratai. 63. dob. 39/122. sz.



26. sz. kép. Kaczirek Károly tábori pilóta



27. sz. kép. Stromfeld Aurél vezérkari főnök megszemléli a lelőtt román repülőgépet



28. sz. kép. Deutsch (Piantovszky) István tábori pilóta

a Sajó torkolatánál Újvári és Keisz tábori pilóták légi harcban egy ellenséges repülőgépet lőttek le. A leszedett első repülőgép átfestett U. C. gép volt a román hadsereg szolgálatában. Az ellenséges gépben két román ült és fegyverzetük teljes volt. Csapataink, repülőterünk és állásaink felett kóválygott, mikor Újvári és Keisz felszállt üldözésére. Többszöri intésre és figyelmeztetésre a román gép nem szállt le, dacára annak, hogy pilótáink időközben 100 méterre lenyomták és figyelmeztető lövéseket adtak le eléje. Mikor pedig előrenyomott géppel, fokozott sebességgel a román front felé akart menekülni, Újvári alája kerülve, egy »szériát« adott le rá. A román U. C. három »looping«-gal a hátára zuhanva, a földön összetört. A bennülők még a levegőben meghaltak.⁴⁸

június 16-án

Renner és Cristolofil Dezső, a 6. század tábori pilótája és megfigyelője a rakamazi vasutat bombázták és felderítést végeztek.⁴⁸

június 21-én

a 8. vörös harci repülőszázad tíz tábori pilótája merész támadást intézett egy cseh repülőtér ellen.⁵⁰ Majd „bravúros” működésüket „hírnevükhöz méltó

⁴⁸ HL. MTK iratai. 28. dob. 73/VI. hó.; Aviatika, 1919. július 10. 130. o.

⁴⁹ HL. MTK iratai. 63. dob. 40/124. sz.

⁵⁰ HL. MTK iratai. 28. dob. 73/VI. hó.

akcióval fejezték be” — mint ahogy az Aviatika tudósítója megírta. „Június ..-án délután felszállt az Újváry-csoport 6 Fokker- és Berg-géppel s átkísérte a nagy Branderburgi-gépet a cseheknek Nemes-Ocsai kisegítő repülőterére. Míg a Fokkerok gépfegyverrel, tüzellel árasztották el a teret és környékét, ahonnan mindenkit távol tartottak: Szolári leszállt a »Brandi«-val s míg Tűzkő gépfegyvermester sakkban tartotta a repülőter szíjjelfutott embereit, Ezer felnyalabolta a leszállást jelző »T« alakú vászonyművét (egy pár üres hordón kívül egyéb nem volt a közelben), — helyébe letette a következő tartalmú levelet: »A csehszlovák köztársaság légi parancsnokságának. Ma itt jártunk repülőtereken, — elvittünk mindent, mit találtunk, mit jelen levelünkkel nyugtázunk. Az ellennyugtáért Pozsonyba megyünk el. Hány-század.«⁵¹



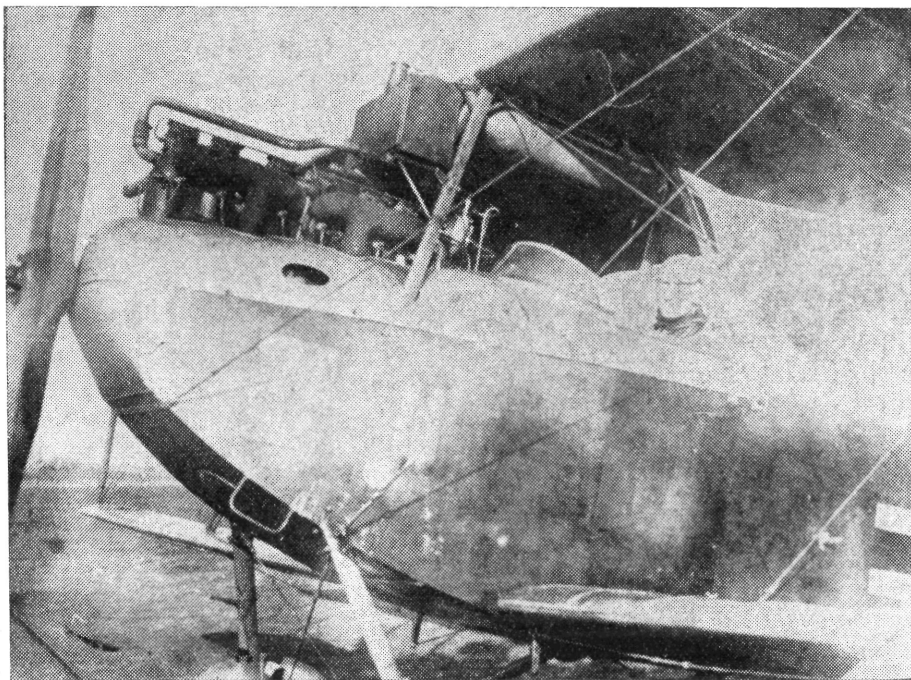
29. sz. kép. Szajkovits Ede tábori pilóta

június 26-án és 27-én

fontos feladatokat teljesítettek a vörös repülő századok. Június 24-én, amikor az északi arcvonalon elkezdődött a fegyverszünet, Budapesten az ellenforradalmárok fegyveres lázadást robbantottak ki. Ezt még aznap leverték. A dunai flottilla ellenforradalmi vezetői azonban délfelé menekültek, hogy az ellenséghez csatlakozzanak. Paksnál csatlakozásra szólították fel az ott horgonyzó őrnaszádok legénységét — eredménytelenül. Az ellenforradalmárokkal haladó „Munka” gőzös legénysége lefegyverezte tisztjeit és felvette a harcot a lázadókkal szemben.⁵² A 9. vörös vízipilótszázad vízipilótái Molnár János, Pintér, Czirolnik Hermann, Broser Jenő, Szenes György, Polinak József Dunapentelénél, Siss János és Nemes Endre Érdnél, majd később Molnár János és Éder, továbbá Szenes György és Nemes Endre Paksnál, 27-én pe-

⁵¹ Aviatika, 1919. július 10. 159. o.

⁵² Liptai Ervin: i. m. 427. o.



30. sz. kép. Matzenauer Hugó tábori pilóta

dig szintén Paksnál Czirolnik Hermann és Telegdy Árpád heves bombatámadást intéztek a lázadó monitorok ellen.⁵³

július 20-án

az 5. repülőszázad pilótái és megfigyelői Szajkovits Ede—Jankovits, Nánásy Mihály—Pomola József, Didulicza István—Kovács Endre, majd 21-én Ranger Adolf—Olcsváry, Kaczierek Károly—Kovács Endre a Szentes—Csongrád térségben heves bombázásukkal és géppuskatűzzel támogatták a Vörös Hadsereg aznap meginduló tiszántúli támadását.⁵⁴

július 31-én

amikor az erdélyi román csapatok Tiszabónél átkeltek a Tiszán, a 2. vörös repülőszázad pilótái és megfigyelői, Tóth József—Stoján Lajos, Szöllösi István—Gerő Pál, Maier János—Harsányi János a Tisza-hidak bombázásával támogatták a Vörös Hadsereg harcait.⁵⁵

A vörös repülők teljesítményét az egész ország elismerte.

Miskolc visszafoglalásának másnapján — május 21-én — így írt a *Vörös Újság* „... amíg a hadtest minden egyes seregrésze a legteljesebb együttműködésben vívta a harcot, a mi repülőgépeink bátor magatartással keringtek a

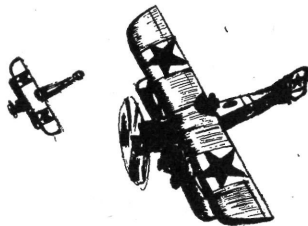
⁵³ HL. MTK iratai. 28. dob. 73/VII. hó.

⁵⁴ HL. MTK iratai. 63. dob. 49/137. sz., 50/139. sz.

⁵⁵ HL. MTK iratai. 63. dob. 60/173. sz.

harc színhelye felett és túl azon, a cseh csapatok fölött, hogy kikémleljék őket és jelentéseiket nyomban leadják a hadtest vezérkarának . . .”⁵⁶

Június 3-án pedig a lap arról ír, hogy „. . . a csapatok kiváló teljesítményéhez méltán párosul . . . minden dicséretet felülmúló repülőink önfeláldozó munkája.”⁵⁷



⁵⁶ Vörös Újság, 1919. május 21.

⁵⁷ Vörös Újság, 1919. június 3.