

Károli Gáspár Református Egyetem
Bölcsészettudományi Kar

Szakedolgozat

A MAGYAR LÉGIERŐ ÚJJÁSZERVEZÉSE, A SUGÁRHAJTÁSÚ REPÜLŐGÉPEK RENDSZERBE ÁLLÍTÁSÁIG 1945-1952

Készítette: **Némedi-Varga Dávid**
Történelem-kommunikáció szak
III. évfolyam

Email: nemedipontvpontdavidkukacgmailpontcom

Konzulens: **Dr. Bognár Zalán**
Új- és legújabbkori magyar történeti tanszék

Budapest, 2011

*Azon Légierőben szolgáltak emlékére,
akik életüket áldozták hazájukért,
háborúban és békében egyaránt.*

Tartalomjegyzék

Tartalomjegyzék.....	3
Bevezetés.....	4
A légierő története a kezdetektől 1945-ig	6
Magyar Légierő a második világháború végétől, a sugárhajtású repülőgépek rendszerbe állításáig	10
Az Ideiglenes Nemzetgyűléstől, a légierő felállításáig (1944-1948)	10
Az Ideiglenes Nemzetgyűlés és a fegyverszünet	10
Légügyi osztályok kialakulása a Honvédelmi Minisztériumban és tevékenységük	12
A polgári légiközlekedés és a sportrepülés beindulása	15
A légierő képviselőinek megszűnése és a békeszerződés	16
A HM Repülő Alosztálya és az első repülőszázad felállítása.....	19
A HM Légügyi Osztálya és az első repülőgépek rendszerbe állítása	22
A Kfcs. XI. légügyi osztály tevékenysége, a repülőképzés beindulása és a Pilis-II hadrend.....	25
A légierő felállításától, a sugárhajtású repülőgépek bevezetéséig (1948-1952)	30
A Repülő-szemléltetés létrejötte	30
A „Klapka” szervezési rendelet és a légtérvédelem alapelveinek kidolgozása	32
Honvéd Repülő Csapatok Parancsnoksága és a Repülő Kiképző Tábor	35
A „Petőfi” hadrend és az első harci repülőgépek hadrendbe állítása.....	36
A Honvéd Légierő Parancsnokság bevezetése, a „Rákóczi” és a „Kossuth” hadrend	38
A harci repülőgépekre való átképzés	40
Konceptiós perek és eltávolítások	41
A sugárhajtású gépek rendszerbe állítása	44
Összegzés	47
Bibliográfia.....	48
Hivatkozott irodalom.....	48
Források	48
Feldolgozások	49
További felhasznált forrás és irodalom	53
Függelék	55
Képek és ábrák jegyzéke.....	66

Bevezetés

A magyar katonai repülés iránti érdeklődést kettősség övezi. A második világháborúval, a harcokkal kapcsolatban sok tudományos igényvel megírt könyv, kiadvány jelent meg, mindenki, a korszak iránt csak kicsit is érdeklődő ismeri az üvöltő pumafejet. Azonban ez az érdeklődés megszűnik a háború befejezését követően, a légierő másodszori újjáalakításáról már kevés szó esik. Ami nem is csoda, hiszen ez a korszak gyakorlatilag a rendszerváltásig nem volt kutatható, az iratok túlnyomó többsége titkos minősítést kapott.

Dolgozatomban a következő tematika szerint kívánok haladni: elsőként szeretnék egy rövid áttekintést adni a légierő kialakulásáról, Trianonnak a légierőre gyakorolt hatásáról, a titkos majd nyílt légierő fejlesztésekről és a második világháború véres harcairól. A dolgozat fő témája pedig az immár egy évszázadon belül másodszor újjáalakuló légierő fejlődésének a története lesz. Céлом, hogy a dolgozat rámutasson a kezdeti lehetetlen állapotokra, a megújulásra, a lassú, de biztos fejlődésre, az erőszakos fejlesztésekre és az ezzel járó minőség romlásra is. Maga a korszak, 1945-1952, meghatározó időszak nem csak a légierő, hanem a magyar haderő életében is, hiszen szinte a semmiből kellett eredményes harci tevékenységek végrehajtására képes egységeket felállítani. A Rákosi-féle diktatúra ezeket a fejlesztéseket tovább folytatta, de már az ország teljesítőképességén túl, úgy, hogy a mennyiségi duzzasztás a minőség rovására is ment. A kibontakozó hibák, tragédiák és repülőgépszökések hatására pedig megindultak a légierőn belül is a koncepciós perek és eltávolítások, pont akkor, mikor a legnagyobb szükség lett volna a régi, Magyar Királyi Honvéd Légierőben szolgáltak tudására.

Szakedolgozatom befejező része a sugárhajtású technika rendszerbe állítása lesz, amellyel a Magyar Néphadsereg légierője megkapta a világ akkori élvonalába tartozó repülőgépeket, és melyekkel lassan képessé vált az ország területeinek a hatékony biztosítására. Mindeközben szeretném bemutatni nem csak a légierő alakulatainak a történetét, hanem a hozzá szervesen kapcsolódó minisztériumi változásokat, a légierő felsővezető szervének a fejlődését is.

Elsősorban tehát a légierő alakulatainak és szervezeteinek a változását, bővülését szeretném bemutatni, a politikatörténetről, a Rákosi-diktatúráról és a Szovjetunió Magyarországára gyakorolt hatásáról a szükségesnél nagyobb mértékben nem kívánok foglalkozni, de természetesen igyekszek minden olyanról szót ejteni, ami hatást gyakorolt a légierő fejlődésére.

Munkám során nagyban támaszkodtam Iván Dezső könyvére, aki nem csak leírta, hanem át is élte ezt a korszakot, hiszen már a világháborút követően lett kiképezve, majd gyorsan előrelépve a vadászrepülőgépek technikai szemlélője lett. Könyvében a személyes élmények közlése mellett, igen jelentős levéltári kutatást is folytatott, sajnos azonban a könyvben tett sok fontos megállapításának és adatának forrását nehéz pontosan meghatározni. Kiemelném még dolgozatomban a két volt légierő parancsnok, Zalka András és Nádor Ferenc visszaemlékezéseit, Markó György kandidátusi disszertációját és több tanulmányát, M. Szabó Miklós könyveit és tanulmányát, valamint Vándor Károly két könyvét. Dolgozatomhoz átpolitizáltsága ellenére is hasznos segítséget nyújtott Csanádi Norbert – Nagyváradai Sándor – Winkler László könyve is.

A felsoroltakon kívül több hasznos könyvet, tanulmányt, visszaemlékezést is találtam a témában. Ezeket kiegészítettem a Hadtörténelmi Levéltár néhány iratával és a két vadászrepülő hadosztály csapatnaplójával, valamint igénybe vettem a korabeli sajtót is, számos filmhíradót és a Magyar Távirati Iroda archívumát átnézve.

Köszönetet kell még mondanom Simon Lászlónak, Hajnal Sándornak és Horváth Baláznak a ritka és értékes képek közzétételében tett segítségük miatt.

A légierő története a kezdetektől 1945-ig

A légierő egy nagyon fiatal és nagyon speciális területe a hadászatnak. A repülőgéppel történő repülés alig több, mint egy évszázada kezdődött,¹ de bő egy évtized múlva, az első világháborúban már fontos szerepet töltött be a katonai repülés a fegyvernemek között.

A magyar katonai repülés, az Osztrák-Magyar Monarchia léghajó csapatainak a keretén belül kezdődött meg, az első magyar katonai pilóta, Petróczy István százados 1911-ben kapta meg a táborig pilóta címet.² Az első világháborúnak köszönhetően megindult a repülő csapatok intenzív fejlesztése,³ míg a világháború legelején az Osztrák-Magyar Monarchia Léghajó Csapatai mindössze 13 repülőszázadból álltak, ez a szám 1918-ra 61 felderítő-, 13 vadász- és 5 bombázószázadra nőtt. Ezzel együtt a magyar származású pilóták és felderítők aránya elérte a 35-40%-ot is.⁴ A leghíresebb magyar pilóta Kiss József volt, de sok, a magyar repülés további története szempontjából meghatározó pilóta is ekkor kezdett el repülni. A világháború végére a magyar pilóták és felderítők komoly tudással és nagy harci tapasztalattal rendelkeztek, az ország területén pedig több nagy repülőgépgyár is üzemelt.⁵ Azonban az Osztrák-Magyar Monarchia elvesztette a háborút.

A trianoni békediktátum miatt a katonai repülés teljes tiltása következett be, Magyarország nem tarthatott, nem gyárthatott és nem vásárolhatott semmilyen harci repülőgépet.⁶ A békediktátumnak köszönhetően született meg a rejtett légierő. A repülőgépeket titokban tartva, vagy polgári célra használva, a repülőtiszteket pedig „fedőalakulatokba” szervezve tartotta meg a Magyar Honvédség. A körülmények miatt természetesen ez nem volt egy ütőképes légierő, de mégis életben tartotta a magyar katonai

¹ Már a XIX. században is alkalmazták a harctéren hőlégballonokat megfigyelésre, azonban a merevszárnyú repülés technikai feltételei csak a XX. század elején lettek adottak, a Wright-fivérek 1903-ban repültek először. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977, bővített kiadás. p. 20. (Továbbiakban: Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története))

² M. Szabó Miklós – Szabó József: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008. p. 327. (Továbbiakban: M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából)

³ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 60.

⁴ M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából i. m. p. 327.

⁵ Több üzem is gyártott repülőgép alkatrészeket, de kifejezetten repülőgépgyár három volt az országban: az Ungarische Flugzeugfabrik Aktien Gesellschaft (=Magyar Repülőgépgyár Rt., rövidítve: UFAG), a Magyar Lloyd Repülőgép- és Motorgyár (Lloyd), illetve a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) is gyártott repülőgépeket. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 93-97.)

⁶ Romsics István: Magyarország története a XX. században, Osiris Kiadó, Budapest, 2005, javított és bővített kiadás. p. 147. (Továbbiakban: Romsics I.: Magyarország története a XX. században)

repülést.⁷ Az 1930-as években a légierő fejlesztése a – titkossághoz képest – elképesztő méreteket öltött, egy 1932-es hadsereg-fejlesztési koncepció szerint, három ütemben 48 repülőgépszázaddal kellett volna Magyarországnak rendelkeznie.⁸ 1937 végére ebből a tervezetből kevesebb, mint a fele valósult meg, hiszen 192 repülőgép állt „hadrendben”, hat vadász-, nyolc nappali és két éjjeli bombázó-, valamint két távolfelderítő-századba szervezve.⁹ Azonban ez még így is óriási eredmény! Az egyre nyíltabbá váló fejlesztések és kiképzés végül az 1938 augusztusában, Bledben megkötött fegyverkezési egyenjogúságról szóló egyezményt követően vált legálissá.¹⁰

A légierő a „legalizálást” és az első bécsi döntést követően, már 1938 őszén készülségi fokozatba lépett, és a Felvidék déli részének visszacsatolásakor akár harci tevékenységet is eredményesen tudott volna végrehajtani. Erre azonban akkor nem került sor.¹¹ A fejlődés következő állomásaként pedig a légierő 1939. január 1-jével pedig Horthy Miklós döntése alapján önálló fegyvernemé vált.¹²

Azonban Kárpátalja visszacsatolásakor már szükség volt a Magyar Királyi Honvéd Légierő beavatkozására. A szlovák repülők elleni légi harcok során Szobránc és Ungvár térségében számos légi győzelmet szereztek a magyar vadászok,¹³ veszteség nélkül, de harci bevetéseket repültek a bombázó- és távolfelderítő-repülőgépek is.¹⁴

1939-ben és 1940-ben a magyar légierő intenzív fejlődésnek indult, megkezdődött a német és olasz repülőgépek tömeges rendszerbe állása, többek között ekkor került a csapatokhoz Horthy Miklós halálához kapcsolódó, olasz licenc alapján gyártott híres-hírhedt MÁVAG Héja is.¹⁵ A királyi légierő első tragédiái azonban még az 1941-es, délvidéki hadművelet alatt történtek, közülük a legsúlyosabb egy Savoia-Marchetti SM.75-ös szállítógép lezuhanása és felrobbanása volt Veszprémben, melyben 20 katona halt meg, köztük vitéz Bertalan Árpád, az ejtőernyős zászlóalj parancsnoka is.

Magyarország 1941. június 27-én, egy nappal a kassai bombázás után belépett a második világháborúba, ezzel a légierőnek immár kevesebb, mint fél évszázad alatt,

⁷ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 190-198.

⁸ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő a második világháborúban, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987. p. 18. (Továbbiakban: M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő)

⁹ M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából i. m. p. 329.

¹⁰ M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából i. m. p. 329.

¹¹ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 202.

¹² M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából i. m. p. 330.

¹³ A legtöbb légi győzelmet Negro Aladár főhadnagy érte el. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 202.)

¹⁴ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 202-203.

¹⁵ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 204-209.

másodszor kellett komoly harcok közepette helyt állni.¹⁶ A június végén kelet felé meginduló Kárpát-csoportot természetesen a légierő is támogatta. Táv- és közelfelderítők, vadászok és bombázók tartoztak a repülőcsoporthoz.¹⁷ Fél év harcai után a Kárpát-csoportot támogató repülőgépcsoportot fokozatosan visszahívták a frontról, így 1941 decemberétől 1942 májusáig nem volt repülőegységünk a keleti hadszíntéren. 1942 júniusára azonban már felállt az a repülőcsoport, amely a 2. magyar hadsereg légi biztosítását látta el. A repülőcsoport azonban nem csak a 2. magyar hadsereg, hanem a VIII. német repülőhadtest alárendeltségében is állt. A repülőök legkeletibb állomása a Don-menti harcok során Ilovoszkoje és Sztarij Oszkol volt. Ilovoszkojéhez kötődik a második világháború legismertebb magyar repülőkatasztrófája is, 1942. augusztus 20-án Horthy István kormányzóhelyettes, tartalékos főhadnagy felszállás közben lezuhant és meghalt.¹⁸ ¹⁹ A nehézségek ellenére azonban a magyar repülőerők összességében a Don-mentén ellátták a feladatukat.

A 2. magyar hadsereg és vele együtt a repülőcsoport tragédiája 1943. január 12-én kezdődött, mikor a szovjetek ellentámadást indítottak és áttörték a 2. magyar hadsereg védelmi vonalait. A doni katasztrófában a légierő csapatai is jelentős veszteségeket szenvedtek el, mind humán, mind technikai téren.²⁰ Az összeomlást követően azonban tovább folytak a harcok a németek teljes alárendeltségében, és a rossz repülőgép helyzetet látva, Németország tovább folytatta a repülőgép szállításokat a magyar félnek, azonban ezeket csak a fronton lehetett használni, a németek megtiltották a gépek hazaszállítását.²¹ 1943 folyamán a 2. magyar hadsereg alakulatai ugyan hazatérhettek, ám a németekhez beosztott alegységeknek a fronton kellett maradniuk. Így egy vadászosztály, egy közel- és egy távolfelderítő század, valamint két zuhanóbombázó alakulat maradt keleten. M. Szabó – Szabó így jellemzi²² az 1943-as évet, és az 1944-es év első felét: *„A németek által 1943 nyarán végrehajtott „Citadella” hadművelet átmeneti sikere alatt a német kötelékekbe beosztott magyar alegységek ismét keleti irányba települtek előre, majd az év második felében (...), - immár végleg – nyugati irányba vonultak vissza. (...) Ilyen (...) viszonyok közepette hátrált a repülődandár-parancsnokság 1943. októberben Zsitomirba, a hó végén és november elején Lvovba (Lemberg), majd 1944-ben Lengyelország területére, illetve több havi öldöklő*

¹⁶ M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából i. m. p. 330.

¹⁷ M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából i. m. p. 330-331.

¹⁸ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 230-236..

¹⁹ A baleset körülményeit jól bemutatja: Szabó Mátyás: Horthy István repülő tiszt halála, Zrínyi Kiadó, Budapest, 1999

²⁰ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő i. m. p. 198.

²¹ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő i. m. p. 204.

²² M. Szabó – Szabó: Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából i. m. p. 332-333.

küzdelem után az egyre szűkülő „tér” hazahozta őket. (...) Az 1944. március 19-i német megszállással Magyarország részlegesen elveszítette maradék függetlenségét és mozgásterét is, és ezzel kezdetét vette honvédségének, valamint légierőjének pusztulása. 1944 márciusától Magyarország a levegőből hadszíntérré vált, megkezdődött a Magyar Királyság honvédő harca.” Már 1944 márciusától megkezdődött az ország bombázása, melyet főként az USAF²³ 15. légi hadserege hajtott végre, de a szovjet és az angol légierő is hajtott végre bevetéseket Magyarország ellen.²⁴ Románia átállását követően pedig hamarosan, 1944. augusztus végén, Erdélyben, már a Magyar Királyság területére lépett a Vörös Hadsereg.²⁵ A Magyar Királyi Honvéd Légierőnek most már nem csak a légteret kellett védenie, hanem vissza kellett volna verni a támadó szárazföldi csapatokat is. Hiába volt hősies az ellenállásuk, a repülőgép, alkatrész és üzemanyag hiány miatt nem tudtak mit tenni. Ráadásul, ha bevetették őket, akkor is sokszoros túlerővel szemben kellett eredményesen tevékenykedniük. Természetesen ez nem volt lehetséges, és fokozatosan hátrálva szorultak ki az ország területéről.²⁶ Az Ukrán Frontok csapatai decemberre már Budapestnél voltak, februárban pedig teljesen felszámolták az ellenállást a fővárosban. Magyarország területén a háború 1945. április elején fejeződött be, a Magyar Királyi Honvéd Légierő csapatainak nagy része pedig május-júniusban Ausztria területén tette le a fegyvert.²⁷

²³ United States Air Force, az Egyesült Államok légierője.

²⁴ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő i. m. p. 220.

²⁵ Magyarország a XX. században, I. kötet, főszerkesztő: Kollega Tarsoly István, Babits Kiadó, Szekszárd, 1996. p. 370. (Továbbiakban: Magyarország a XX. században)

²⁶ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő i. m. p. 221-260.

²⁷ M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő i. m. p. 294.

Magyar Légierő a második világháború végétől, a sugárhajtású repülőgépek rendszerbe állításáig

Az Ideiglenes Nemzetgyűléstől, a légierő felállításáig (1944-1948)

Az Ideiglenes Nemzetgyűlés és a fegyverszünet

Az 1944-1945-ben az ország ismét egy új töréspont előtt állt. A szovjet csapatok és segítők, a bolgár, jugoszláv és román alakulatok betörték Magyarország területére, és fél év véres harcai után, 1945 áprilisában elfoglalták Magyarországot.²⁸

Ezzel a Magyar Királyság és minden intézménye összeomlott, és velük együtt a Magyar Királyi Honvédség is - benne a Magyar Királyi Honvéd Légierővel - szétesett. A légierő személyi állományának nagyobbik része meghalt, vagy megsebesült, a „szerencsések” hadifogságba kerültek. A technikai eszközök döntő hányada megsemmisült, vagy a németek vitték ki az országból²⁹ nyugat felé, vagy pedig a győztesek hadizsákmánya lett. A maradék pedig többnyire alkatrészeire bontva, kétes állapotban, Magyarország és Ausztria területén volt szétszórva. Kevesebb, mint negyven év alatt, már másodszor semmisült meg, rombolták le légierőnket.

Azonban, a háttérben, néhány lelkes repülőtest már az új, demokratikus légierő megteremtésén fáradozott.

Még javában dúltak a harcok Magyarország területén, mikor 1944. december 2-án, a Polgári Demokrata Párt, a Szociáldemokrata Párt, a Kommunista Párt, a Kisgazdapárt, a Nemzeti Parasztpárt és a szakszervezetek képviselői Szegeden megalapították a Magyar Nemzeti Függetlenségi Frontot.³⁰ Nyilatkozatukban a szövetségeseket arra kérték, hogy hagy kezdhessék el kialakítani a régi rendszer helyett Magyarországon, az új, demokratikus rendszert. Miután ezt a nagyhatalmak elfogadták és engedélyezték, haladéktalanul hozzáálltak

²⁸ Romsics I.: Magyarország története a XX. században i. m. p. 269.

²⁹ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 327.

³⁰ MNFF. (Korom Mihály: Magyarország Ideiglenes Nemzeti Kormányja és a fegyverszünet (1944-1945), Akadémiai Kiadó, Budapest, 1981. p. 301. (Továbbiakban: Korom M.: Magyarország Ideiglenes Nemzeti Kormányja.))

egy ideiglenes törvényhozó testület megszervezésének. 1944. december 21-én, a debreceni református kollégium oratóriumában alakult meg az Ideiglenes Nemzetgyűlés.³¹ A nemzetgyűlés megválasztotta az Ideiglenes Nemzeti Kormányt, Dálnoki Miklós Béla miniszterelnökségével. A Nemzetgyűléstől kapott felhatalmazás alapján a kormány alapvető fontosságú intézkedéseket hozott: december 28-án³² hadat üzent Németországnak, majd feltétel nélkül elfogadta, és 1945. január 20-án aláírta³³ a fegyverszünetet.³⁴

Azonban, már a Németországnak szóló hadüzenetkor világosan lehetett látni, hogy Magyarországnak új hadsereget kell felállítania.³⁵ Ez pedig jelentős központi irányítószervet, szervező és tervező tevékenységeket igényelt,³⁶ ezért Vörös János vezérezredes, honvédelmi miniszter és vezérkari főnök vezetésével megalakult a Honvédelmi Minisztérium (HM) is.³⁷

A HM-ben az érdemi munka megkezdése után, még a fegyverszüneti egyezmény aláírása előtt, 1945. január 16-án³⁸ elkészítettek egy átíratot a Szovjetunió kormányához, melyben a demokratikus magyar hadsereg felállításához kérnek segítséget. Ebben, már megfogalmazódik az igény repülőgépekre, és a közlekedési nehézségekre való tekintettel kéri a Szovjetuniót, hogy a Vörös Hadsereghez november és január között önként átrepült, és épségben leszállt magyar repülőgépek személyzetét, fegyver- és lőszeranyagát haladéktalanul megkaphassák. Ez lehetőséget adott volna egy vegyes (futár- és szállító) repülőraj vagy repülőszázad felállítására, azonban a fegyverszünet aláírása előtt természetesen ez nem valósulhatott meg.³⁹

³¹ Romsics I.: Magyarország története a XX. században i. m. p. 279.

³² Balló István: A Magyar Honvédség újjászervezése 1945-1948. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008. p. 119. (Továbbiakban: Balló I.: A Magyar Honvédség újjászervezése)

³³ Az előzetes fegyverszüneti megállapodást már 1944. október 11-én aláírta Moszkvában Faraghó Gábor vezérezredes, Szent-Iványi Domonkos és Teleki Géza. Azonban, „*a három antifasiszta nagyhatalom nevében az okmányt viszont senki nem látta el kézjegyével.*” (Földesi Margit: A megszállók szabadsága, Kairosz Kiadó, Budapest, 2002. p. 43-44. (Továbbiakban Földesi M.: A megszállók szabadsága))

³⁴ Földesi M.: A megszállók szabadsága i. m. p. 50.

³⁵ Oláh I. megfogalmazása szerint: „*1945 elején az új hadsereget felszabadult népünk azzal a szándékkal hozta létre, hogy a Vörös Hadsereg és szövetségesei oldalán bekapcsolódják a hitleri Németország és magyar csatlósai ellen vívott háborúba, és – kifejezésre juttatva a magyarság legjobbjainak törekvéseit – a maga szerény lehetőségeivel hozzájáruljon a fasizmus erőinek megsemmisítéséhez, a béke megteremtéséhez.*” (Mucs Sándor – Zágonyi Ernő: A Magyar Néphadsereg története, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984; második, bővített kiadás. p. 6-7. (Továbbiakban: Mucs-Zágonyi: A Magyar Néphadsereg története))

³⁶ Iván Dezső: A magyar katonai repülés története 1945-1956. MSZH Nyomda, Budapest, 1999. p. 19-20. (Továbbiakban Iván. D.: A magyar katonai repülés története)

³⁷ Markó György: A Magyar Honvédség vezető szervei 1945-1949. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008. p. 219. (Továbbiakban Markó Gy.: A Magyar Honvédség vezető szervei)

³⁸ A részletes megbeszélés a szovjet féllel már 1944. december 12-én is volt, a felállítandó új, magyar katonai alakulatokról. (Korom M.: Magyarország Ideiglenes Nemzeti Kormányának i. m. p. 357.)

³⁹ Iván. D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 20.

A Moszkvában aláírt fegyverszüneti megállapodás értelmében Magyarország 8 gyaloghadosztály felállítására, tengeri, légi és szárazföldi haderő fenntartására és rendelkezésre bocsátásra tett ígéretet.⁴⁰ A fegyverszüneti egyezmény előírásainak végrehajtása azonnal megkezdődött.⁴¹

Légügyi osztályok kialakulása a Honvédelmi Minisztériumban és tevékenységük

Már a fegyverszünet aláírása előtt egy nappal, január 9-én⁴² megjelent az első intézkedés a Honvédelmi Minisztérium szerkezeti felépítésére vonatkozólag. A honvédelmi miniszter a HM-et egyrészt a katonai főnök, másrészt a politikai államtitkár útján irányította.⁴³ A katonai főnök alárendeltségében alakult meg január végén az V. számú, önálló légügyi csoport, melynek vezetője András Sándor vezérkari repülő ezredes lett. Hatáskörükbe tartozott a légierő elvi kérdései, a kiképzés, a nyilvántartás, a szervezés, a repülőanyag és légiforgalom is.⁴⁴ A légügyi csoport személyi állománya akkor a tervek szerint 51 fő, a valóságban azonban csak 15 fő volt.⁴⁵ A munka hamar elkezdődött, február végén már röplapokat „vetettek be” a tengelyhatalmak ellen, természetesen a még németek oldalán harcoló magyar légierőbeli csapatok átállításának kísérletével.⁴⁶

A fegyverszüneti szerződés hatályba lépésétől kezdve, hazánkban a szövetséges hatalmak képviselőiből álló bizottság, a Szövetséges Ellenőrző Bizottság (SZEB) működött.⁴⁷ Mivel a SZEB élén mindig szovjet főtisztek álltak,⁴⁸ ezért a „(...) Szovjetunió ezzel mintegy

⁴⁰ „Magyarország Kormánya kötelezi magát olyan szárazföldi, tengeri és légierők fenntartására és rendelkezésre bocsátására, melyek a Szövetséges (Szovjet) Hadsereg-főparancsnokság fővezetése alatti szolgálatra rendeltethetnek. Ezzel kapcsolatban Magyarország legalább nyolc nehéz fegyverzettel ellátott gyaloghadosztályt állít ki. (...)” (1945. évi V. törvény 2. § 1. c. 1000 év törvényei, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8212>, 2011. február 24.)

⁴¹ Korom M.: Magyarország Ideiglenes Nemzeti Kormánya i. m. p. 507.

⁴² Markó György: A Honvédelmi Minisztérium szervezete 1945-1956. Kandidátusi disszertáció, 1994. Hadtörténeti Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár (HIM HL), Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény A/II./b – 39. p. 8. (Továbbiakban: Markó Gy.: A HM szervezete)

⁴³ Markó Gy.: A Magyar Honvédség vezető szervei i. m. p. 220.

⁴⁴ Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 11-12.

⁴⁵ A légügyi csoport megítélése szerint azonban a legsürgősebben még 52 fő katonai szakszemélyzetet és polgári alkalmazottakat igényelnek. (Honvédelmi Minisztérium 20453. számú elnöki folyamodványa 1945. p. 1. HIM HL, Honvédelmi Minisztérium elnöki iratai 1945., 2. doboz)

⁴⁶ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 22.

⁴⁷ 1945. évi V. törvény függelék F. 1000 év törvényei, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8212>, 2011. február 24. (Továbbiakban: 1945. évi V. törvény)

⁴⁸ „(...) a Szövetséges (Szovjet) Főparancsnokság képviselőjének elnöksége alatt (...)” (1945. évi V. törvény 2. § 18.)

legalizálta közvetlen befolyását a magyarországi ügyek alakulására.”⁴⁹ Hozzájárulásuk nélkül, egyetlen kérdésben sem lehetett önállóan dönteni.⁵⁰

Március elején már odáig jutott az új légierő szervezése, hogy a SZEB légügyi szakértője,⁵¹ Osztrovszky ezredes magához kérte András Sándor vezérkari ezredest, a légügyi csoport főnökét, hogy mielőbb csinálják meg, és terjesszék fel elvi hozzájárulás céljából a SZEB katonai osztályának a felállítandó magyar légierő terveit és szükségleteit. Mivel a légügyi csoport a fegyverszüneti egyezmény 8 gyalogos hadosztályának légi biztosításával számolt, ezért az első lépcsőben 10 századot⁵² szerettek volna felállítani, majd utána még 5-öt. Ez a törési illetve veszteségi tartalékkal számolva 400-450 db repülőgépet jelentett.⁵³ Azt első ránézésre is megállapíthatjuk, hogy ez a szám meglehetősen irracionális.⁵⁴ Az ország egyes területein még dúlt a háború, a többi része romokban hevert. A tragikus állapothoz még hozzájárul, hogy sem elég pilótája, sem elég repülőgépe nem lett volna, hiszen a szövetségesek még a náci Németországra koncentráltak, kevés „felesleges” repülőanyaguk lett volna a felállítandó légierő részére. Ráadásul még a HM-en belül sem voltak egységesek az álláspontok, a hadsereg felső vezetése tudatosan mellőzte az olyan technika-igényes fegyvernemeket, mint pl. a légierő, vagy a tankok. A prioritásokat a 8 gyalogoshadosztály felállítása jelentette.⁵⁵ Azonban a háború gyors befejezése miatt, csak kettő, az 1. és a 6. hadosztály állt fel, de a harcokban azok sem vettek részt.⁵⁶ Magyarország és a két hadosztály „légi biztosítását”⁵⁷ a szovjet légierő látta el.⁵⁸

Az első, a légierő szervezetéhez tartozó alakulat, 1945 márciusában állt fel Debrecenben, a repülőhajózó hadifoglyokból. Természetesen ez csak névleg volt „repülő zászlóalj”, hiszen az egység egyetlen repülőgéppel sem rendelkezett. Ennek felállítását

⁴⁹ Romsics I.: Magyarország története a XX. században i. m. p. 280.

⁵⁰ Földesi M.: A megszállók szabadsága i. m. p. 54.

⁵¹ A SZEB-nek volt egy ún. „légierők osztálya” amely a légierővel foglalkozott. (Földesi M.: A megszállók szabadsága i. m. p. 55.)

⁵² A magyar repülés története 9 felállítandó századról ír. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 327.)

⁵³ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 22-23.

⁵⁴ A Magyar Honvéd Királyi Légierő 1943 őszén, a közvetlen német repülőgép-segítség után rendelkezett 10 működő vadászszázzal. (M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő i. m. p. 211.)

⁵⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 23.

⁵⁶ Romsics I.: Magyarország története a XX. században i. m. p. 281.

⁵⁷ Ugyanebben az időben még voltak a Magyar Királyi Honvéd Légierőbe tartozó, harcoló alakulatok a nyugati határszélen!

⁵⁸ Vándor, Károly: Soviet Air Force in Hungary and Austria – A szovjet légierő Magyarországon és Ausztriában, VPP, Budapest, 2004; átdolgozott, angol-magyar kiadás. p. 15. (továbbiakban: Vándor K.: Soviet Air Force)

követte az átállt pilótákból és műszakiakból megalakuló az 1. repülő gépkocsiszeroszlop, amely jelentős segítséget nyújtott a légügyi csoport Budapestre költözésekor.⁵⁹

Eközben véget ért Európában a második világháború, és a SZEB rendelkezéseinek megfelelően csak azok a katonai alakulatok maradhattak meg, melyeket ők meghatároztak.⁶⁰ Így a Honvédelmi Minisztérium V. légügyi csoportjának május 11-én kelt rendeletére feloszlatták a debreceni 1. honvéd repülő-gépkocsiszeroszlopot, benne a magyar honvéd repülő-gépkocsijavító műhelyt, és a frissiben megalakult budapesti magyar repülő-anyagszertárt is. Egy, május 30-i, a SZEB-hez küldött HM jelentésből kiderül, hogy időközben az V. légügyi főcsoport is feloszlott, és a IV. hadműveleti főnökségbe szervezték át a főcsoportot, légügyi osztály néven, melyben 18 fő tevékenykedett, Szabó Mátyás osztályvezető őrnagy parancsnoksága alatt.⁶¹

1945. június 1-től 1946. március 1-ig a légügyi osztálynak a következő feladatokat kellett ellátnia: A Magyar Királyi Honvéd Légierő második világháborús tevékenységének a felmérése, elemzése, értékelése; a környező országokban megtalálható repülőanyag összegyűjtése, rendszerezése; emellett a repülőterek állagának megóvása, repülőigazgatási és jogi feladatok ellátása is az osztály munkakörébe tartozott.⁶² Ez már sokkal nagyobb szervezési és irányítási feladatokat követelt meg, így 1945. július közepére a légügyi osztály állománya már 34 főre emelkedett, de közülük csak 6 volt repülőhajózó. Természetesen ez a szám később még tovább nőtt.⁶³

Az egyik legnehezebb feladat a repülőterek állagának megóvása, őrzésének megszervezése volt. A háborús viszonyok miatt az összes polgári és katonai repülőtér a Honvédelmi Minisztérium tulajdonában volt, a fegyverszüneti egyezményben pedig Magyarország kötelezettséget vállalt a katonai objektumok megóvására.⁶⁴

Ebben az időszakban jelent meg az a rendelet is, amely a katonai ellenállásban részt vevő, és az új, demokratikus hadseregben szolgáló személyek jutalmazását volt hivatott megoldani. Ez gyakorlatilag egy rendkívüli, egy-két fokozattal való előreléptetést jelentett. Ez

⁵⁹ A Honvédelmi Minisztérium 1945. április közepén költözött át Budapestre. (Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 24.)

⁶⁰ 1945. évi V. törvény 2 § 1. d. 1000 év törvényei, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8212>, 2011. február 24.

⁶¹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 25.

⁶² Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 25.

⁶³ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 26.

⁶⁴ 1945. évi V. törvény Függelék B.. 1000 év törvényei, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8212>, 2011. február 24.

természetesen a légierőre is kihatott, így lett András Sándor vezérkari ezredes vezérőrnagy, Krúdy Ádám⁶⁵ százados őrnagy; és alezredes Szabó Mátyás őrnagy.⁶⁶

1945. október végén⁶⁷ a SZEB a magyar hadsereg még tovább csökkentését javasolta, ami a Honvédelmi Minisztérium állományára is kihatott. Ez alapján a jövőben a Honvédség létszámát 24.731 katonai és 935 polgári személyben állapították meg, míg a HM létszáma 682 katona és 738 polgári alkalmazott lehetett. Ebben az új szerkezeti felállásban, egy repülőgépek nélküli légügyi osztálynak, a jövőbeni megszűnése egyértelmű volt. 1946. január végén⁶⁸ kezdődött meg a HM ügykörének átszervezése, illetve létszámának a csökkentése. Ebből derült ki hivatalosan az, hogy a katonai főnökség alárendeltségébe tartozó légügyi osztály megszűnik, feladatkörét az anyagi főcsoportfőnök alárendeltségébe tartozó anyagellenőrzési osztály veszi át, 1946. március elsejétől. A légügyi osztály utolsó nagyobb munkája, a magyar polgári légiközlekedésről és a sportrepülésről szóló tanulmány volt, mely előkészítette a meginduló polgári légi forgalmat.⁶⁹

A polgári légiközlekedés és a sportrepülés beindulása

A polgári légiközlekedés és a sportrepülés a második világháborút követően egy ideig szorosan kapcsolódott a katonai repüléshez, ezért fontos, még egy, a légierővel foglalkozó dolgozat keretein belül is pár szót szólni róla.

A Horthy-korszakban kezdődött meg a sportrepülés és a katonai repülés kölcsönhatásának tudatos kialakítása. A repülőhajózó kiképzés szempontjából meglehetősen fontos volt, a különböző, repüléssel foglalkozó, nem katonai szervezetek támogatása. A Magyar Aero Szövetség vezetésével a repülés iránt érdeklődő fiatalok megtanulhatták a repülés alapjait. Az esetleg évek óta a budai hegyekben, jó közösségben vitorlázórepülő fiataalt, a légierő sokkal könnyebben tudta magához csábítani, és az addig megszerzett tudására

⁶⁵ Krúdy Ádám százados a Magyar Királyi Honvéd Légierő tisztje volt, az 5/1-es „Bagoly” éjjeli vadász-század parancsnoka. A nyilas hatalomátvétel után letartóztatták, majd nyugatra szállították, ahonnan a világháborút követően tért haza. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 276, 352. ; M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő i. m. p. 207.)

⁶⁶ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 26.

⁶⁷ Más források szerint a SZEB 1946 márciusában szólította fel csökkentésre a magyar kormányt, bár ennek ellentmond, hogy márciusra már végrehajtották a Honvédelmi Minisztérium átszervezését. (Balló I.: A Magyar Honvédség újjászervezése i. m. p. 125.)

⁶⁸ Markó György opponensi bírálata szerint ez már az 1945. október 30-án kiadott szervezési rendelettel megtörtént.

⁶⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 27-28.

alapozva sokkal gyorsabban, eredményesebben ment a katonai pilótává való képzésének első része. A sportrepülés és a katonai repülés összekapcsolódásában nagy szerepe volt Horthy István kormányzóhelyettesnek, tartalékos repülő főhadnagynak is.⁷⁰

A világháborút követően a polgári légi szervezeteknek is szinte lehetetlen volt az újramegzés, ráadásul a békekötés megtörténte előtt, mindenfajta repülés a Honvédelmi Minisztérium alá volt rendelve (1946-ban vette át a HM-től a polgári- és sportrepülés ügyeit a Közlekedésügyi Minisztérium), a sportrepülés pedig külön tiltás alá is esett, melyet a SZEB csak 1947 júniusában oldott fel.⁷¹ 1946 októberében pedig a Magyar Aero Szövetség helyett az új, sportrepüléssel foglalkozó, átfogó szervezet a Magyar Repülő Szövetség (1948 februárjától neve az Országos Magyar Repülő Egyesület, OMRE) lett, Andrasev Iván és Rotter Lajos vezetésével.⁷²

A polgári légiközlekedés beindulására még ennyit sem kellett várni: 1946. márc. 39-én megalakult a Magyar-Szovjet Légiforgalmi Társaság, a MASZOVLET, (utódja majd 1954 novemberétől a MALÉV lesz), amelyben 50-50%-os részesedéssel vett részt Magyarország és a Szovjetunió. A légitársasághoz a szovjet fél adta a repülőtechnikát és kiszolgáló berendezéseket, valamint a pilóták egy részét; a magyar fél a pilóták másik részét és a repülőtereket⁷³ adta.⁷⁴

A légierő képviselőjének megszűnése és a békeszerződés

Az 1946. március elsejétől,⁷⁵ több mint egy éven át, 1947. október 1-ig az Anyagi Főcsoportfőnökség Anyagellenőrző Osztálya képviselte a repülő fegyvernemet a Honvédelmi Minisztériumban. Természetesen ez nagy változást hozott a légierő életében. Megszűnt a valamennyire önálló, a légierő fejlődésére hatni képes csoport és osztály a minisztériumban,

⁷⁰ Csaba újtján (emlékezés Horthy Istvánra), Magyar Világhíradó 966., 1942. augusztus, Filmhíradók Online, <http://filmhíradok.nava.hu/watch.php?id=4759>, 2011. április 4.

⁷¹ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 277.

⁷² Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 277.

⁷³ A háború előtt és után is, egészen 1963-ig belföldi járatok is üzemeltek, Budapest, Debrecen, Szeged, Pécs, Győr, Miskolc, Nyíregyháza, Zalaegerszeg, Békéscsaba, Kaposvár és Szombathely között. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 311.)

⁷⁴ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 310-311. ; Újjászületés, a MALÉV Zrt. története, MALÉV honlap, <http://www.malev.hu/ceginformaciok/malev-tortenet/reszletes-tortenet/1946-1954>, 2011. február 28.

⁷⁵ Abban az időszakban a HM-ot majdnem minden negyed évben szerkezetileg átalakították. Ez a kommunistáknak kedvezett, hiszen a személyügyi osztály, amely a kinevezéseket intézte, az ő kezükben volt. (Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 16.)

helyette, egy a légierőt pusztán technikai, anyagi oldalról kezelő osztálynak rendelték alá. Ezzel párhuzamosan elkezdődött a régi tisztek⁷⁶ intenzív átvizsgálása, átvilágítása is. Többek között a volt katonai főnököket, András Sándor repülő-vezérőrnagyot és Szabó Mátyás alezredest, osztályvezetőt is B-listázták, több tisztet pedig ugyancsak felmentettek a szolgálat alól. Ebben a személyzeti állomány csökkenésével, és a magyar katonai repülés teljes körű negligálásával fémjelzett időszakban az anyagellenőrzési osztály tovább folytatta a SZEB igényeinek megfelelően az ország katonai repülőtereinek állapotfelmérését.⁷⁷

1947. február 10-én,⁷⁸ több mint két évvel a fegyverszüneti megállapodás után Magyarország aláírta Párizsban a békeszerződést, amely mintegy „második trianonba”⁷⁹ kényszerítette az országot. A békeszerződés értelmében a Szövetséges Ellenőrző Bizottság mandátuma lejárt,⁸⁰ és az ország egyedül maradt, területén az - Ausztriába vezető utat biztosító - Szovjet Hadsereg alakulataival.

A szerződés értelmében Magyarországnak jogában állt egy 65.000 fős szárazföldi hadsereg mellett légi haderőt is fenntartani. A rendelkezés szerint ez a tartalékokkal együtt 90 darab repülőgépből (ebből 70 lehetett harcirepülőgép) és 5000 emberből állhatott.⁸¹

A békekötés után megindultak az 1947/48-as hadrend munkálatai, melyben a katonai osztály tanulmánya alapján, egy kiképző-repülőszázadot, egy futárrepülőrajt, tíz repülőtér gondnokságot, és egy repülőgép-javító műhelyrészleget szerettek volna felállítani, 350 fővel. Továbbá javasolták, hogyha a repülőgépeket az anyagi lehetőségek nem is engedik beszerezni, akkor is már 1947-ben állítsák fel az alakulatokat.

Így a katonai osztályon a felállítandó repülő fegyvernem szervezési munkálatai mellett már a kiképzés alapjaira is gondolni lehetett. A kiképzést két külön képzési szakaszra osztva tervezték. Az egyik részében a repüléssel foglalkoztak elméleti és gyakorlati szinten, míg a kiképzés másik részében pedig általános katonai képzést (bel- és őrszolgálat) valamint karhatalmi feladatokat terveztek oktatni.⁸²

⁷⁶ Mucs-Zágoni szerint: „(...) Szálásra felesküdt és az ország teljes falszabadítása után is a német fasizmus oldalán harcoló és nyugatról tömegesen hazaözönlő fasiszta hivatásos tisztek (...)” (Mucs-Zágoni: A Magyar Néphadsereg története. I. m. p. 127.)

⁷⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 26.

⁷⁸ Markó Gy.: A Magyar Honvédség vezető szervei i. m. p. 222.

⁷⁹ Haas György: Második Trianon, Tevan Kiadó, Békéscsaba, 1995.

⁸⁰ Természetesen csak a békeszerződés ratifikálása után. Lásd: következő oldal.

⁸¹ 1947. évi XVIII. törvény, 1000 év törvényei, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8265>, 2011. február 28.

⁸² Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 30-32.

A SZEB azonban a békeszerződés ratifikálásáig még a fegyverszüneti egyezmény alapján igazgatta az országot, így a valódi előrelépés az 1947. szeptember 15-ei⁸³ ratifikáció volt. Ettől az időponttól kezdve indulhatott meg az ország területén fekvő repülőgépek és repülőgéproncsok felkutatása, megjavítása, vagy a fontos, még felhasználható alkatrészek kinyerése. Ezzel a módszerrel 1949 végéig 10 db Bücker Bü-131 jelzésű iskolagépet állítottak üzembe, immár új, „Csíz” megnevezéssel.⁸⁴

A békeszerződés ratifikálása az eddig csak terv-szinten létező tisztképzés beindulását is magával hozta. 1946-ban már felvetődött a demokratikus tisztképzés beindításának a gondolata is Magyarországon. Az tervezet szerint a leendő tiszteket toborzás útján, önként kellett volna jelentkezésre bírni, a négyévesre tervezett katonai iskolában való részvételre. Mivel ekkor még a SZEB hatálya alatt voltunk, ezért kötelezően hozzájuk kellett fordulni a kiképzéssel kapcsolatos kérdések miatt. 1946 szeptemberében Kondratov vezérőrnagy, a SZEB katonai osztályának a vezetője, közölte a bizottság válaszát: eszerint nem járulnak hozzá a kiképzés megindításához, a békeszerződés aláírása előtt.

A kérdés egy évvel később, a békeszerződés aláírása után azonnal napirendre került, hiszen égető szükség volt a megfelelő utánpótlásra. 1947 nyarán jelent meg az a Honvédelmi Minisztériumi rendelet, amely a Honvéd Kossuth Akadémiát⁸⁵ állította fel, Révai Kálmán vezérőrnagy vezetése⁸⁶ alatt.⁸⁷ Az iskolában október 1-étől kellett tanítani, egyéves tiszti tanfolyamot, vagy hároméves tiszti iskolát kellett indítani. A tiszti tanfolyamra a régi hadsereg hivatásos és tartalékos, „demokrácia-hű” és megfelelő szaktudással rendelkező tiszthelyettesei jelentkezhettek, míg a tiszti iskolába a polgári életből jelentkezhettek,⁸⁸ azok a munkás, paraszt és értelmiségi fiatalok, akik katonák szerettek volna lenni.⁸⁹

A kilátásban lévő mennyiségi és minőségi fejlesztéseknek köszönhetően 1947. október elsejével a HM Katonai Csoportfőnökség Katonai Osztályán végre létrehozták a

⁸³ Földesi M.: A megszállók szabadsága i. m. p. 355.

⁸⁴ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 329.

⁸⁵ A Honvéd Kossuth Akadémia nem összetévesztendő a Honvéd Hadiakadémiával, a Honvéd Petőfi Akadémiával és a Honvéd Hadbiztosi Akadémiával. A Kossuth Akadémia specializált haderőnemi (lovás, híradó, folyamőr, repülő, stb.) tiszt és tiszthelyettesi képzést, a Hadiakadémia vezérkari-tiszt képzést, a Petőfi Akadémia nevelőtiszti-képzést, a Hadbiztosi Akadémia pedig hadtáp-tiszt képzést folytatott. (Balló I.: A Magyar Honvédség újjászervezése i. m. p. 126. és M. Szabó Miklós: A magyar katonai felsőoktatás története 1947-1956, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2004; p. 9).

⁸⁶ Markó Gy.: A Magyar Honvédség vezető szervei i. m. 222.

⁸⁷ Balló I.: A Magyar Honvédség újjászervezése i. m. p. 126.

⁸⁸ Erről még filmhíradó is készült. (A Kossuth Akadémia törzstiszti tanfolyamának megnyitása, UFI Magyar Filmhíradó 39., 1948. december. Filmhíradók online, <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6970>, 2011. február 28)

⁸⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 35-36.

repülőalosztályt, amellyel az újjászerveződő légierő egy új, a repülés tárgykörében önálló szervezési és irányítási „szervet” kapott, majd az új hadrendnek köszönhetően pedig megindult a Magyar Honvédség, azon belül is a Légierő először lassú, majd később begyorsuló és agresszívvá váló fejlesztése.

A HM Repülő Alosztálya és az első repülőszázad felállítása

A Honvédelmi Minisztérium 1947 júliusában határozta meg az új kiképzési évre, a haderőre vonatkoztatott terveket. A hadsereg új szervezete majdnem azonos volt a tavalyi hadrenddel, azonban október elejétől néhány új hadrendi alakulatot is felállítottak,⁹⁰ így az újonnan létrejövő 1. önálló repülőszázadot,⁹¹ a Honvéd Repülőgépjavító Műhelyt és az 1. Honvéd Repülőtér Gondnokságot. Az 1947. október 1-jével életbe lépő szervezési rendelet szerint az 1. honvéd önálló repülőszázaddal ideiglenesen Budapest települési hellyel számolnak,⁹² az alakulat végleges állomáshelyét később jelölték ki. A század összlétszáma 116 fő volt, 14 tiszttel, 31 tiszthelyettessel és 71 legénységi taggal. Technikai állománya pedig (elméletileg) 4-6 darab Bücker Bü-131 Csíz és Arado Ar-96 volt.⁹³ A század tényleges felállítása azonban emberhiány, és az elhelyezéssel kapcsolatos problémák megoldatlansága miatt december 1-jére valósult meg, akkor sem teljesen. A század parancsnoka Láng Andor őrnagy lett.⁹⁴ Ugyanezen gondok miatt csak a repülőszázad felállításával párhuzamosan állt fel, az 1. Honvéd Repülő Gondnokság és a Honvéd Repülőgépjavító Műhely is, az előbbi Zeöld László százados, az utóbbi pedig Dajka Miklós százados parancsnoksága alatt.⁹⁵

Szintén október elsejével állították fel a Honvédelmi Minisztériumban – a már említésre került – Katonai Osztály XI. Alosztályát⁹⁶ (a Repülőalosztály), Horváth Barna vezérkari százados vezetésével. Az osztály folyamatosan bővülve (később a Katonai Főcsoportfőnökség XI. légügyi osztálya néven) a Repülő Szemlélőség bevezetéséig, 1948 legvégéig képviselte a kibontakozó légierőt a HM-ben.⁹⁷

⁹⁰ Mucs-Zágoni: A Magyar Néphadsereg története i. m. p. 125.

⁹¹ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 404.

⁹² Ez helyileg pontosan Mátyásföld-repülőteret jelentette.

⁹³ Természetesen ezek a repülőgépek könnyű, egyszerű szerkezetű kiképző-repülőgépek voltak, melyekre ugyan lehetett bombafelfüggesztő-szerkezetet, vagy beépített géppuskát szerelni, azonban valódi harci feladatokra alkalmatlanok voltak.

⁹⁴ Más források szerint a század első parancsnoka Gyenes János alezredes volt. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 329.)

⁹⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 37-40.

⁹⁶ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 329

⁹⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 37-39.

1947 novemberére, tehát felállításuk után egy hónappal már a Repülőosztály kidolgozta a frissen felállított légierő-alakulatok számára, az 1947-1948-as év kiképzési tervét. Az önálló repülőszázad legfontosabb feladata a - jövő légierőjének személyi állományát - kiképzők kiképzése és átképzése volt, mely felelősségteljes voltára a kiképzési terv is kitért. *„Az 1. önálló repülőszázad felállításával kezdetét veszi a magyar repülőerő újbóli felépítése. Az újonnan felépítendő repülőcsapat értéke attól függ, hogy az 1. önálló repülőszázad milyen mértékben ismeri fel feladatát, milyen mértékben tör össze szellemi, erkölcsi, és fizikai erejével a kitűzött feladat megoldására.”*⁹⁸ A terv a repülőgépvezető- oktatóképzést alap és harci képzésre bontotta fel, azon belül is mindkét képzés elméleti és gyakorlati részre tagozódott. Volt azonban egy nagy probléma, melyet nem sikerült megoldani: az alapkiképzésben a gyakorlati repülést, hivatkozva a nehéz üzemanyag helyzetre, 1 főre, 25 órával irányozta elő. Ez a repült óraszám mennyiség a képzés egészét tekintve irracionális volt, nem biztosíthatta a kiképzés maradéktalan elvégzését, még akkor sem, ha a pilóták mindannyian nagy repülő- és harci tapasztalattal rendelkező hajózók voltak.⁹⁹

Ezzel párhuzamosan megindult az országban a repülőgép alkatrészek felkutatása és gyűjtése. A „felderítéssel” megbízott Gyenes János alezredes elsősorban az ország nyugati területein, elég sok repülőalkatrészt talált, sőt, a győri repülőgépgyártó üzemmel folytatott tárgyalások eredményeképpen 6-8 darab Arado Ar-96-os másodfokú iskolagépet is lehetségesnek tűnt repülőképes állapotba hozni. Mivel a Királyi Légierő jelentős része folyamatosan egyre nyugatabbra települt a 1944-től, így sok magyar repülőanyag Nyugaton várta sorsát. Az Anyagi Csoportfőnökség és a bécsi összekötő törzs segítségével még Ausztria területéről is sikerült repülő szakanyagot beszerezni.¹⁰⁰

1948. február 18-án a Szovjetunióval megkötötte Magyarországgal a barátsági és együttműködési szerződést, melynek értelmében a magyar haderő fejlesztéséhez széleskörű segítséget vállalt a szovjet hadsereg. Ennek a megállapodásnak a segítségével kötötte meg a két fél, július 2-án a hadianyag-szállítási egyezményt. A szovjet fél elsősorban páncélos és repülő-kiképzési eszközöket adott át Magyarországnak, mintegy 9,5 millió dollár értékben.¹⁰¹ A szerződés eredményeképpen először kapott 35 darab UT-2 „Galamb” típusú kiképző-repülőgépet szeptemberre szállították le.

⁹⁸ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 40.

⁹⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 40-41.

¹⁰⁰ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 42.

¹⁰¹ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 404.

Határozat született a szovjet katonai tanácsadók hazánkba küldéséről is, így a Szovjetunió nem csak technikát, hanem az ahhoz értő személyzetet, megfigyelőket és tanácsadókat is küldött az országba.¹⁰² Azonban a katonai tanácsadók ittlétének más oka is volt: ezzel a Szovjetunió a nagyobb alakulati egységek, a hadosztályok, esetenként egészen az ezredek szintjéig „beépült” a Magyar Demokratikus Honvédségbe, ellenőrizve, irányítva azt.

A sok légtérsértés,¹⁰³ engedély nélküli repülés és a fokozódó hidegháborús helyzet miatt a Honvédelmi Minisztérium 1948 februárjában elrendelte egy, az országban folyó repülések és az összes légitevékenység figyelésére szakosodott szolgálat felállítását.¹⁰⁴ A szolgálat az ország egész területén, a honvédség és a rendőrség szervein keresztül szerveződött, havi jelentéstételi kötelezettséggel. A légtér figyeléséhez kapcsolódóan döntöttek a Sziklaközpont újbóli felállítása mellett is. Ez, Budapesten, a Kis-Gellért-hegy alatt¹⁰⁵ húzódó természetes és mesterséges barlangrendszer, már a Horthy-korszakban is Magyarország légvédelmének legfontosabb irányító és vezető pontja volt. A második világháború csatáiban állapota jelentősen leromlott, és a harcok után egy polgári cég gombát természetett benne. A helyreállítás után, 1949 közepétől egészen a kétezres évekig újra az országos légvédelem központjaként működött.¹⁰⁶

1948 tavaszán a honvédelmi miniszter egy új szervezési rendeletet adott ki, mert a honvédség bővítése keretében 5000 önként jelentkező újoncot kívántak behívni. Belőlük a tervek szerint a légierőnek is kapni kellett. Ez természetesen a kiképzés fokozott ütemű növekedését jelentette, melyet az 1. önálló repülőszázad már nem tudott volna kielégíteni, így a századot repülőkiképző osztállyá növelték. *„A fentiek alapján megállapítható, hogy az 1. önálló repülőszázad szervezetenként mindössze fél évig, valójában 4 hónapig létezett. (...) Repülőgépparkja ténylegesen nem volt, repülőkiképzést egyáltalán nem folytatott. Felállítása mégis hatalmas jelentőségű volt. Pusztán létezésével is demonstrálta azt az akarást, optimizmust, amely áthatotta a személyi állományának döntő többségét, hogy létrejöjjön egy ütőképes légierő.”*¹⁰⁷

¹⁰² Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 404.

¹⁰³ A legsúlyosabb légtérsértésre 1948. szeptember 25-én került sor, mikor nyugati határnál egy - körülbelül 70 gépes -, ismeretlen kötelék lépett be a magyar légtérbe. (Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 65.)

¹⁰⁴ Koczka-Berkovics-Krajnc: A légtér ellenőrzése a második világháború után (1945-1952). In.: Haditechnika, XLI. évfolyam, 2007. január-február. p. 2. (Továbbiakban: Koczka-Berkovics-Krajnc: A légtér ellenőrzése)

¹⁰⁵ Koczka-Berkovics-Krajnc: A légtér ellenőrzése i. m. p. 2.

¹⁰⁶ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 44, 65.

¹⁰⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 44-45.

A HM Légügyi Osztálya és az első repülőgépek rendszerbe állítása

Az akkor nagyarányúnak számító újoncbehívások miatt a Honvédelmi Minisztérium szerkezeti felépítése is megváltozott, a Katonai Főnökséget Főcsoportfőnökséggé „emelték”. Ez az addigi alosztályokat is egy szinttel feljebb tolta, így az eddigi repülő alosztály is immár osztályként tevékenykedhetett tovább.¹⁰⁸ Vezetője Horváth Barna vezérkari repülő őrnagy lett. Az osztály három alosztályból állt: repülő- anyagi- és légvédelmi alosztály.¹⁰⁹

Időközben a kijavított roncsokból megszülettek az új magyar légierő első működőképes repülőgépei. Először egy Bücker Bü-131-es kiképző-repülőgép, új nevén a „Csíz” állt a kiképző osztály rendelkezésére. Az első repülési napot 1948. április 5-én, Mátyásföldön, a demokratikus légierő első repülőgépének átvétele alkalmával tartották. Az újjáalakult légierő első felszállása Gyenes János alezredeshez, a repülőkiképző-osztály parancsnokának a nevéhez fűződik, aki az I-102-es lajstromjelű géppel szabályos iskolakört repült le. Az első repülés alkalmával a helyszínen jelen volt Pálffy György altábornagy a Honvédség felügyelője¹¹⁰ és Sólyom László vezérőrnagy, katonai főcsoportfőnök is.¹¹¹ Az áldozatos munkának köszönhetően¹¹² a kiképző osztály géplétszáma májusban 3 darabra, augusztusban már 5 repülőgépre növekedett.¹¹³

A légierő számára a repülések megkezdésével most már szükségessé váltak az egyedi megkülönböztető jelzések, mind a személyi állomány, mint pedig a repülőgépek részére. Ebben az időszakban a hajtóka színe a gyorsan koszolódó¹¹⁴ fehér volt, és a repülőgépek részére pedig a második világháború óta először új felségjelvényeket és lajstromjeleket rendszeresítettek. A repülőgépek szárnyaira alul és felül piros körben foglalt fehér háromszög és abban zöld kis kör alakú felségjel került.¹¹⁵ Az így kialakított felségjel gyakorlatilag megegyezett a libanoni légierő jelzéseivel.¹¹⁶

¹⁰⁸ A rövidítve csak Kfcs.-nek nevezett szervezetéhez 12 osztály tartozott, melynek a XI. osztálya lett a légügyi osztály. (Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 27-35.)

¹⁰⁹ Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 27-35.

¹¹⁰ A Honvédség felügyelője a hadsereg legmagasabb katonai irányítója volt. (Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 22.)

¹¹¹ Honvédelmi Minisztérium 17457. számú elnöki folyamodványa, 1948., p. 3. HIM HL, Honvédelmi Minisztérium elnöki iratai 1948., 540. doboz (továbbiakban: HM 1948/el. 17457.)

¹¹² A polgári alkalmazottak munkaversenye, melyen egy Arado Ar-96-ot építettek, is segítette ezt a számot elérni. (HM 1948/el. 17457. p. 8.)

¹¹³ Iván Dezső: A magyar katonai repülés története i. m. p. 47.

¹¹⁴ „Jelentem, hogy a légierők részére rendszeresített fehér hajtókaszín nem felel meg. A repülő szolgálat sajátos volta miatt a fehér hajtóka alig egy-két héten belül a szürkénél is sötétebb árnyalatra piszkul.” HM 1948/el. 17457. p. 3.

¹¹⁵ Lásd: a függelék 2. számú képe.

¹¹⁶ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 91.

A vízszintes és függőleges vezérsíkokon pedig piros-fehér-zöld színű sávozást kellett alkalmazni. A repülőgépek egymástól eltérő lajstromjelei pedig például az I = iskola, G = gyakorló, S = szállító, V = vadász betűkből, és hozzájuk kötőjellel kapcsolódó három számból álltak. A lajstromjeleket a törzs mindkét oldalán, a szárny kilépőélével egy magasságban helyezték el.¹¹⁷

A beérkező újoncok száma és a légierő fejlesztési tervei mellett most már égető szükség volt viszonylag sok repülőgépre. Az intenzív repülőképzéshez több lépcsőben, különböző repülőgéptípusokat kellett rendszeresíteni, akkora számban, melyet már nem tudtak, nem tudhattak biztosítani alkatrészekből és roncsokból. A megoldást csak új repülőgépek jelenthették, egyrészt magyarországi gyártásból, másrészt pedig a környező országokból vásárolva. Sajnos az első megoldás gyakorlatilag lehetetlennek bizonyult, mivel a világháborúban a magyar repülőgépipar - stratégiai jelentősége miatt – jelentős károkat szenvedett, melyeket csak hosszú évek kitartó fejlesztőmunkájával és jelentős pénzügyi befektetéssel lehetett volna újra talpra állítani. A Dunai Repülőgépgyárban, és Győrben volt kezdeményezés új repülőgéptípus legyártására, de zömében ott is a háború előtti alapanyagból dolgoztak.¹¹⁸

A külföldi beszerzésre a Szovjetunió kivül Csehszlovákia bizonyult a legalkalmasabbnak. A németek sok repülőgépgyárat építettek fel és telepítettek át a területre, melyek viszonylagos épségben maradtak a háború végére. A kedvező diplomáciai puhatolódzások után 1948 júliusában Horváth Barna osztályvezető vezérkari őrnagy vezetésével 3 tagú katonai küldöttség utazott Prágába szemrevételezni és kipróbálni a szóba jöhető repülőgépeket, valamint kedvező helyzet esetén megbeszélni a szállítási és fizetési részleteket. Az utazás érdekességei közé tartozik, hogy kipróbálhattak egy kísérleti cseh helikoptert is, így minden bizonnyal ők hárman voltak azok, akik a magyar hadsereg történetében először repülhettek helikopterrel.¹¹⁹

Hazaérkezésük után számba vették a lehetőségeket és végül az összes kipróbált katonai repülőgépet integrálni szerették volna a kiképzésbe. A Kfcs. XI osztályának a vásárlásra vonatkozó elképzeléseit egy vegyes, szakmai és pénzügyi tagokból álló csoport vizsgálta meg, és hagyta jóvá, mellyel a Honvédelmi Minisztérium vezetői is egyetértettek, így elindulhatott a beszerzés. 1948 szeptemberében végül a csehszlovákoktól első körben 25 db ZLIN-381-es

¹¹⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 47.

¹¹⁸ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 48.

¹¹⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 49.

„Fecske” iskolagépet,¹²⁰ egy-egy K-65 „Gólya”¹²¹ és Aero-45 „Kócsag” futárrepülőgépet, valamint 25 repülőgépmotort a hozzá való tartalék alkatrészekkel rendelt meg a HM. Tervben volt még 10 darab Avia C-2 típusú repülőgép megvétel is. Mivel Magyarország a saját gyártás felfuttatását is tervezte, így tárgyalásokat kezdtek a Zlin-381-es gépek licencének megvásárlása ügyében is, melyek eredményeképpen 1949 februárjában a Dunai Repülőgépgyár képviselői aláírták a gépekhez való Walter Minor 4-III-as motorok hazai gyártásáról szóló megállapodást. A pozitív tapasztalatok alapján Magyarország 1949 márciusában még 25 darab Zlin-381-est rendelt, de immár a megemelt, licencdíjat is tartalmazó darabonkénti árért, mely értelmében hazánkba kerültek a gép gyártásának és javításának az okmányai is.¹²²

Sajnos, a Dunai Repülőgépgyár az 1948-as iparfejlesztési terv előírásai miatt megszüntette a repülőgépgyártást és Csepel Autógyár Nemzeti Vállalat¹²³ néven a hazai teherautó-gyártás legfőbb színtere lett, végleg megszüntetve a magyar katonai repülőgépgyártást.¹²⁴ Ennek azonban „jogkövetkezménye” is lett, Magyarország gyártósor hiányában megpróbálta megszüntetni a licenszszerződést. Ez természetesen nem ment egyszerűen, végül a már kifizetett (megemelt) összeg fejében a csehszlovákok 3 darab Aero-45-ös gépet és egy repülőgépmotort adtak át a magyar légierőnek.¹²⁵

A már nyáron megérkezett Sokol Mic „Sirály” után az új repülőgépek közül először a szovjet katonai egyezmény alapján kapott UT-2 „Galamb” típusú repülőgépek érkeztek Mátyásföldre, melyek közül 33 volt repülőképes állapotban, a többi tantervi demonstrációra használták. Az UT-2-esek közül mindegyik új gyártású repülőgép volt, melyek elavultságuk ellenére is,¹²⁶ a jó repülési tulajdonságuknak köszönhetően fontos szerepet tölthettek be a kiképzésben. Őket

¹²⁰ Eredeti típus a Bücker Bestman volt. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 330.)

¹²¹ Eredeti típus a Fieseler Storch Fi-156 típusú német könnyű futárrepülő volt.

¹²² Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 50.

¹²³ Sárhidi Gyula: A Dunai Repülőgépgyár Rt.-től a Pestvidéki Gépgyár F. A.-ig. In.: Haditechnika, XXVII. évfolyam, 1993. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005. (Továbbiakban Sárhidi Gy.: A Dunai Repülőgépgyár)

¹²⁴ Ugyan a katonai repülőgép-gyártás megszűnt, azonban az 1950-es évektől, a MiG-15-ösök rendszerbe állásától kezdve repülőgép javító üzem működött a tököli repülőtéren, Pestvidéki Gépgyár F. A. néven, ahol még NDK-s harci repülőgépeket is nagyjavítottak. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a magyar gyárak termékeinek felhasználása, tervezése és gyártása a repülőgép szervizelésekhez. (Sárhidi Gy.: A Dunai Repülőgépgyár ; Vankó József: Magyar Néphadsereg Repülőanyag átvételi osztály története 1945-1980., 1985. HIM HL, Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény A/II./e – 23. I. m. p. 25-31. (Továbbiakban: Vankó J.: MN Repülőanyag átvételi osztály))

¹²⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 50.

¹²⁶ A Jakovlev tervezőiroda által megálmodott gép tervei még a második világháború előtt készültek. A repülőgép szerkezete nagyrészt fából állt, amely építési módszer a katonai repülőgépeknél már a második világháború alatt is elavultnak számított. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 330., 228. ábra.)

kövezték a ZLIN-ek, melyek közül az első három 1948 októberében érkezett hazánkba. Ekkor már – fentebb említett - új felségjel, a piros körben egy centrálisan elhelyezett fehér háromszög, és abban egy zöld kör lett a repülőgépekre felfestve. A magyar légierő első felfegyverzett repülőgépe az Avia C-2 „Holló”¹²⁷ repülőgép lett, melyből kettő darab repülőgépre a csehszlovákok két mereven tüzelő MG-17-es, 7.62 mm-es géppuskát, célzókészüléket és bombafelfüggesztő szerkezetet szereltek. Ezeket a gépeket 1949 márciusában vettük át, Prágában.¹²⁸

A gépátvételekkel lezárult az újjászületett Magyar Demokratikus Légierő, repülőgépek nélküli hőskora. A felújított, újonnan megépített illetve vásárolt repülőgépekkel már elkezdődhetett az intenzívebb repülőképzés, a repülés alapjaitól kezdve, egészen a harci gyakorlatokig. Természetesen ez csak a kezdet volt: a légierő ezekkel a repülőgépekkel nem vált valódi légtérelenőrző szervvé, még nem volt képes biztosítani Magyarország területeit.

A Kfcs. XI. légügyi osztály tevékenysége, a repülőképzés beindulása és a Pilis-II hadrend

Az 1948 tavaszán a Honvédséghez frissen bevonult 5000 újonc közül a légierőhöz irányítottak, a mátyásfüldi repülőtérré, az 1. repülőképző osztályhoz kerültek, ahol a gyors alapkiképzést követően, májusban „*lélekemelő ünnepség keretében tették le az esküt*”,¹²⁹ Veres Péter honvédelmi miniszter és Révai Kálmán ezredes, a Honvéd Kossuth Akadémia parancsnokának jelenlétében. Egyelőre azonban az újoncok nem végeztek gyakorlati feladatokat, repülést. Az elhúzódó kiképzés oka a még mindig fennálló üzemanyaghiány és a repülőorvosi vizsgálatok hosszúsága, sok esetben pedig sikertelensége volt. A problémák 1948 nyarára rendeződtek, és megindulhatott a repülés. 1948 nyaratól újra fokozott szerepet kaptak a régi, „horthysta” hadseregben szolgált repülőtisztok is. A növendékek nagy száma miatt az eddigi kiképzőkeret már nem bizonyult elegendőnek a feladat ellátásához, így sok régi tisztet is behívtak szakoktatónak. Az először csak próbaszolgálatra behívott veterán repülőhajózók lettek az új kiképzési év elméleti és gyakorlati oktatói is.¹³⁰

¹²⁷ Eredeti típus az Arado Ar-96B volt. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 330.)

¹²⁸ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 50-52.

¹²⁹ Repülőújoncok eskütétele, UMFH Magyar Filmhíradó 11., 1948. május, Filmhíradók Online, <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6746>, 2011. március 12.

¹³⁰ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 54-56.

1948. június 10-étől a repülőképző osztály parancsot kapott a készütségi szolgálat azonnali bevezetésére, 3 darab elsőfokú iskolagéppel. Az iskolák államosítása és a magyar egyházak visszaszorítása során keletkező feszültségek¹³¹ miatt a légierőt karhatalmi – igaz ez csak futárrepülést jelentett – feladatokra szándékoztak bevetni. A három repülőgép reggeltől estig állt készenlétben, ám végül nem vetették be őket. A magyar légierőben ez volt a második világháború utáni első szervezett, ám még fegyverzet nélküli készütségszolgálat.¹³²

A polgári lakosság is ebben a fejlődő időszakban ismerhette meg először az újjászületett magyar légierőt. 1948. szeptember 11. és 19. között a Magyar Honvédség „100 éves a honvédség” jelszóval rendezett felvonulásokat és bemutatókat, mellyel „*az új honvédség és a dolgozó nép*” kapcsolatát igyekeztek erősíteni. A légierő egy kiállított repülőgéppel és ejtőernyővel képviseltette magát, valamint az ünnepi műsor részeként a Margitsziget felett imitált, ám látványos ballonvadászatot mutattak be.¹³³

1948 tavaszára, nyarára a belpolitikai események is döntő fordulatot vettek. Megkezdődött Magyarország teljes szovjetizálása. A „szalámi-taktika” és az elcsalt választások után elérkezett az idő Magyarország két nagy baloldali pártjának egységesítésére, 1948. június 12-én egyesült a Kommunista Párt és a Szociáldemokrata Párt. Az intenzív hatalomátvételnek köszönhetően igen rövid idő alatt, még az 1948-as évben az új, egyesült kommunista párt, a Magyar Dolgozók Pártja lett a hatalom egyedüli birtokosa, annak minden erőszak-monopóliumával, így a Honvédséggel együtt is.¹³⁴

Szeptembertől került a Honvédelmi Minisztérium élére az új honvédelmi miniszter, Farkas Mihály is.¹³⁵ Ezzel a szimbolikus lépéssel a HM is teljes mértékig a kommunisták irányítása alá került, akik azonnal hozzáláttak a Honvédség teljes, szovjet elvek mentén történő átalakításának. Megszervezték a Politikai Főcsoportfőnökséget, bevezették a nevelőtiszti intézményt,¹³⁶ mellyel az új honvédség fiatal tisztjeinek a helyes politikai nevelését kívánták biztosítani. Sajnos az akkor a légierőhöz is beosztott politikai káderek nagyobbik része a légierőben szolgáló idősebb, a Horthy-korszak hadseregében is szolgáló tisztekben,

¹³¹ Pócsperin, 1948. június 3-án egy tüntetésen – saját fegyvere által – meghalt egy rendőr. Az eset alkalmat adott a kommunista erőknek a „hisztérikus légkör” megteremtésére, és a fokozottabb karhatalmi tevékenységek végrehajtására. (Romsics I.: Magyarország története a XX. században i. m. p. 326)

¹³² Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 56-57.

¹³³ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 330.

¹³⁴ Romsics I.: Magyarország története a XX. században i. m. p. 292-295.

¹³⁵ Balló I.: A Magyar Honvédség újjászervezése i. m. p. 126.

¹³⁶ A politikai tiszti intézményt a már meglévő nevelőtiszti intézmény helyett vezették be. (Jakus János: A magyar haderőfejlesztés az 1940-es évek végén és az 1950-es évek elején. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008. p. 140. (Továbbiakban: Jakus J.: A magyar haderőfejlesztés))

tiszthelyettesekben csak a rosszat látta. Nevelőtiszti feladataik mellett elsősorban e tapasztaltabb hajózók világháborús részvételét, tevékenységét vizsgálták, egyáltalán nem figyelembe véve azt a tényt, hogy a behívott, besorozott tisztek a szaktudásuk legjavát adva,¹³⁷ a repülések során nap, mint nap az életüket kockáztatva az új légierő megteremtésén munkálkodnak. Sőt, a kiváló repülőtudásuk, nagy harci gyakorlatuk, és a szakoktatók hiánya miatt ők alkották a légierő kiképzőinek nagy részét, az új légierő gerincét.¹³⁸

Fontos megemlíteni, hogy mindeközben a régi hadseregbeli hajózóknak is egy újfajta repülési szemléltet kellett elsajátítani. A régi, olasz-német módszereken alapuló kiképzés kevés hangsúlyt fektetett a repülések előtti és utáni megbeszélésekre. A szovjet módszer azonban erőteljesen megkövetelte a repülések elméleti részében való jártasságot is, illetve nagy hangsúlyt fektetett a gyakorlatok előtti és utáni kiértékelésekre is, jelentősen csökkentve ezzel a repülőesemények kialakulását és számát.¹³⁹

A szovjet módszerre való áttérést segítette elő – a már fentebb említett – szovjet katonai tanácsadók érkezése az országba, a szovjet repülőgép segítséggel egy időben, 1948 októberében. A szovjet katonai tanácsadók legfontosabb feladatai között volt a Magyar Honvédség ellenőrzése. Farkas Mihály rendelkezései nyomán a Honvédelmi Minisztériumhoz kerülő tanácsadók alcsoportfőnöki jogkört is kaptak, melynek értelmében minden szervezési rendeletet, minden parancsot, minden felszólítást meg kellett nekik mutatni és engedélyt kellett tőlük kérni. Persze nem csak ellenőrzést végeztek, hanem valódi, komoly segítséget is nyújtottak. A légierőhöz kerülő tanácsadók, A. I. Kovacsevics ezredes, a Szovjetunió Hőse vezetésével komoly tudást is átadtak. Segítettek meghonosítani a szovjet repülő-kiképzési elveket, információkat nyújtottak a gépek szerelésével, karbantartásával kapcsolatban, segítettek az újonnan felállítandó alakulatok tárgyi és személyi feltételeinek meghatározásában. A szovjet katonai tanácsadók egészen az 1956-os forradalomig tevékenykedtek Magyarországon.¹⁴⁰

1948. október 1-jével,¹⁴¹ az új kiképzési év kezdetével és az ezzel járó őszi nagy szervezési hullám¹⁴² megindulásával rendelte el Farkas Mihály a Pilis-II fedőnevű új

¹³⁷ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 329-330.

¹³⁸ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 60-61.

¹³⁹ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 329-331.

¹⁴⁰ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 62.

¹⁴¹ Balló I.: A Magyar Honvédség újjászervezése i. m. p. 127.

¹⁴² A Magyar Honvédségben, majd a Néphadseregben a nagy szervezeti változtatások általában ősszel és tavasszal voltak. Markó György szerint ez sokat ártott a hadseregnek, hiszen az évenkénti kétszeres átszervezés

szervezési rendeletet, amely elsősorban a légierőt érintette.¹⁴³ Új szervezeti egységként állt fel a 2. Repülőtér Gondnokság és az 1. önálló Ejtőernyős Század Szolnokon, az égető szerelőhiány miatt pedig Budaörsön repülő-tiszthelyettesi utánképző tanfolyamot indítottak,¹⁴⁴ a Kfcs. XI. osztályt pedig ennek megfelelően átszervezték, létszámailag növelték. Szintén ekkor került felállításra, az ország légvédelmének irányítást végző Országos Légvédelmi Központ¹⁴⁵ (ORLÉKÖZ) is.¹⁴⁶

A 2. Repülőtér Gondnokság szolnoki felállításának az oka a helyhiány volt. A Mátyásfüldi repülőtér nem bírta el a felduzzasztott tömegű újoncképzést, és a vásárolt repülőgépek beérkezésével már tárolásukra és műszaki felkészítésükre sem volt már elegendő hely. A szolnoki reptér üzembe helyezése után a repülőképző-osztályparancsnokság és az 1. Repülőképző Osztály 1. hajózó-kiképző százada a kiképzési tervvel összhangban, a növendékek segítségével 1948 novemberében repülte át a gépeket az új települési helyükre. A második kiképző század egyelőre még Mátyásfüldön maradt, azonban hamarosan, mintegy fél évvel később, 1949 márciusában már Budaörsre települtek át. Az őszi szervezési rendelet keretein belül egy hónappal később, novemberben további repülőtér gondnokságokat (RG) állítottak fel. A 3. RG Kecskeméten,¹⁴⁷ a 4. Tapolcán, az ötödik pedig Börgöndön vette át, és tette egységek fogadására képessé a repülőtér területét.¹⁴⁸ Az egész országra kiterjedő, intenzív kiképzési repülések miatt meteorológiai előrejelzésekre is szükség volt, így a Kfcs. XI. osztálya a Meteorológiai Intézettel közösen megszervezte a repülő időjelző szolgálatot.¹⁴⁹

A légierő minőségi és mennyiségi fejlesztése magával hozta a felsővezető-szerv fejlesztését is. 1948. december 1-jén (valójában 1949. január 1-jével) a Kfcs. XI. állománytábla-módosítással Repülő-szemlélőség szervezetre tért át. Ez azt jelentette, hogy a

szétzilálta az éppenhogy összekovácsolódott alakulatokat, és értékes időt vett el a kiképzésből. (Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 57.)

¹⁴³ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 404.

¹⁴⁴ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 331.

¹⁴⁵ Az ORLÉKÖZ az ország területét lefedő 5 darab (később 7) LÉKÖZ (Légvédelmi Központ) irányító és vezető szerve volt. (Honvédelmi Minisztérium 1950. évi 1439. számú titkos iratai, HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1950. évi titkos iratai, 74. doboz, 1. őrzési egység, és Koczka-Berkovics-Krajnc: A légtér ellenőrzése i. m. p. 2, 5.)

¹⁴⁶ Balló I.: A Magyar Honvédség újjászervezése i. m. p. 128.

¹⁴⁷ Kenyeres Dénes kutatásai szerint a kecskeméti RG 1948. március 15-én alakult meg. (Kenyeres Dénes: Kecskeméti katonai repülés története a kezdetektől a Gripenig, szerzői kiadás, Kecskemét, 2006. p. 66. (Továbbiakban: Kenyeres D.: Kecskeméti katonai repülés története))

¹⁴⁸ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 63-65.

¹⁴⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 65.

Repülő-szemléltetés a honvédség felügyelője alárendeltségében közvetlen szervként a Légierő Parancsnokság funkcióját látta el.¹⁵⁰

Fontos dátum ez a Magyar Demokratikus Légierő történetében, mivel ezt az eseményt tekintik a légierő megalakulási időpontjának.¹⁵¹ Ha a megalakulást nem is kötjük pontosan ehhez a naphoz, de az 1948-as év utolsó két hónapjában történtek miatt tekinthetjük ezt az időszakot a magyar légierő újjászületésének idejeként, melyre a jó hasonlat a politikai hatalomváltás leírásából kölcsönözött¹⁵² „fordulat éve.” Ha végignézünk a légierő második világháború utáni fejlődésén, sok szimbolikus időponttal találkozhatunk, azonban semelyik másik eseménynél nem érte ekkora összhatás a katonai repülést. Megérkeztek, vagy szállítás alatt álltak az új repülőgépek, melyekkel már lehetővé vált a növendékek képzése, egészen a harci-gyakorló feladatok végrehajtásáig. Az intenzív kiképzés megindulása miatt a kiképzés már el sem fért egy repülőtéren, az országban elszórva már 5 repülőtér gondnokság várta a repülőalakulatokat. Hazánkban tevékenykedtek a szovjet katonai tanácsadók, melyek nem csak a Szovjet Hadsereg ellenőrzését biztosították, hanem sok esetben komoly szaktudást adtak át és közvetlen segítséget is nyújtottak. Tehát láthatjuk, hogy a légierő szervezeti egységei, alakulatai komoly változáson átmenve, jelentős mennyiségi és minőségi növekedésnek indultak. Ehhez alkalmazkodott a repülőcsapatok vezetése is, létrehozva a Repülő-szemléltetést.

Kijelenthetjük, hogy a frissen megalakult demokratikus Magyar Légierő, amely 30 éven belül már másodszor alakult újjá a teljes szétesése után, megindult a valódi légtérvédelmet jelentő, harci bevetésekre is készen álló, komoly szakmai tudást igénylő úton.

¹⁵⁰ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 331.

¹⁵¹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 69.

¹⁵² Romsics I.: Magyarország története a XX. században i. m. p. 295.

A légierő felállításától, a sugárhajtású repülőgépek bevezetéséig (1948-1952)

A Repülő-szemlélőség létrejötte

A Repülő-szemlélőség 1948. december 1-jei, ténylegesen 1949. január 1-jei felállításával¹⁵³ tehát létrejött, egy a minisztériumi szervezeten belüli, a honvédség felügyelőjének alárendeltségébe tartozó, Légierő Parancsnokság funkcióját ellátó vezető, irányító szerv. Repülőszemlélőnek, tehát a légierő parancsnokának Zalka András mérnök vezéreztetést nevezték ki,¹⁵⁴ helyettese Horvát Barna alezredes lett. A Szemlélőség keretei közé tartozott a kiképzési osztály, a műszaki osztály, műszaki ellátó osztály, összlétszáma a megalakulásakor 47 fő volt, ebből 17 polgári alkalmazott.¹⁵⁵

Megalakulásakor az összes, légierővel kapcsolatos vezetési, szervezési, műszaki és személyi elintéznivaló, és az ország határain belüli repülések regisztrálása és engedélyezése is a feladataik közé tartozott. Iván Dezső jó megfogalmazása szerint *„a repülőszemlélőségnek igen rövid idő alatt és erősen korlátozott személyi és tárgyi feltételek mellett párhuzamosan kellett foglalkoznia kormány szintű és minisztériális tervezési, szervezési, anyagellátási és beruházási feladatokkal, sőt, ezeken kívül csapatparancsnoki, alegységparancsnoki és oktatói feladatokat is el kellett látni a repülőcsapatoknál.”*¹⁵⁶

Ilyen, a Repülőszemlélőség összlétszámához képest ijesztően nagy feladatmennyiség mellé kapta meg 1949 márciusában a Repülőszemlélőség a saját, mondhatni három éves¹⁵⁷ tervét. 1952-re nagyarányú fejlesztéseket¹⁵⁸ írtak elő a légierőnek, valódi harci képességekkel. Ezek alapján a Repülőszemlélőségnek meg kellett szervezni és fel kellett állítani 2 vadászipülő-,

¹⁵³ Markó György opponensi bírálata alapján ez egy hónappal később, 1949. február 1-ével jött létre, az általam leírtaktól némileg eltérő szervezettel.

¹⁵⁴ Zalka András nyugállományú mérnök ezredes, volt légierő parancsnok visszaemlékezése, 1948. december 1. – 1951. március 31., 1985. HIM HL, Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény, A/II./e– 3/e. („A”: Magyar Néphadsereg története, alap kutatás tanulmányai. „II.”: Magyar Néphadsereg alapvető szervezeteinek a fejlődése) I. m. p. 2. (Továbbiakban: Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése)

¹⁵⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 75.

¹⁵⁶ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 75.

¹⁵⁷ A légierőnél ugyan 3 év alatt kellett végrehajtani a fejlesztéseket, azonban a hadseregfejlesztés felgyorsítása öt éves terv keretében zajlott. (Horváth István: A Magyar Néphadsereg szervezeti struktúrájának alakulása az 1950-es évek első felében. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008. p. 129.)

¹⁵⁸ Nem csak a légierő, hanem az egész hadsereg fejlesztése 1951-1952-ben volt a legerőszakosabb és a legintenzívebb. (Kiss Jenő: A katonai felső- és középszintű vezetés főbb jellemzői 1950-2007. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008. p. 228.)

1 csatarepülő-, és egy bombázórepülő-hadosztályt, kiegészítve ezeket 1-1 felderítő-, és szállítóezreddel. Ez a légierő fejlettségi fokát, és az ország pénzügyi-gazdasági helyzetét látva már akkor is képtelenségnek tűnt. Azonban 1949 tavaszán a Repülőszemléléségnek kötelessége volt legjobb tudásával nekilátni a feladat megtervezésének. Meg kellett állapítani, a kapott paramétereiből, hogy mekkora repülőgépvezető-oktató keret, mekkora repülőgép-szükséglet kell az előírt hadrafoghatósági szint eléréséhez, és ehhez mekkora személyi, tárgyi és pénzügyi szükségletek kellenek.¹⁵⁹

A Honvédelmi Minisztérium téli változásai után nem sokkal, 1949. február 18-án vezette be Farkas Mihály a szovjet katonai tanácsadók javaslatára a honvédségnél a politikai tiszti intézményt. Ez a rendszer a hadseregen belüli politikai akaratérvényesítést és információszerezést volt hivatott megszervezni. Szakasztól felfelé minden egység vezetője mellé politikai tiszteket rendeltek, melyek társparancsnokok voltak, így minden, a katonai vezető által hozott intézkedés csak a politikai tiszt egyetértésével léphetett érvénybe. Ezzel már a második politikai, gátló és ellenőrző tényezőt építettek bele a Honvédségbe. A politikai tiszteket a Honvédelmi Minisztériumon belül a politikai főcsoportfőnökség fogta össze, melynek vezetője a honvédelmi miniszter első helyettese az egykori partizánparancsnok,¹⁶⁰ Nógrádi Sándor altábornagy lett.¹⁶¹

Szintén 1949 tavaszán, az 1952-re felállítandó nagyszámú alakulat miatt került előtérbe újra a légierő szakkádereinek képzése is. A Repülőszemléléség intenzíven kezdett el foglalkozni üggyel, hiszen új, képzett repülőhajózók, műszaki tisztek és tiszthelyettesek tömegét kellett kinevelniük arra az időszakra, amikor a gyakorló-repülőgépeket felváltja a harci technika megjelenése. Ennek fontossága miatt tovább növelték az oktatókeretet, melynek új tagjait immár a Honvéd Kossuth Akadémia új hallgatói alkották.¹⁶² A fiatal tiszthelyettesek felavatására március 15-én, egy hónapos harci gyakorlat és kihelyezés után került sor.¹⁶³

¹⁵⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 76.

¹⁶⁰ Mucs-Zágoni: A Magyar Néphadsereg története i. m. p. 171. és Kis András: A Magyar Honvédség újjászervezése (1945), Zrínyi Kiadó, Budapest, 1995.

¹⁶¹ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 405.

¹⁶² Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 331.

¹⁶³ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 78.

A „Klapka” szervezési rendelet és a légtérvédelem alapelveinek kidolgozása

A módosult feltételek miatt egy új szervezési rendelet is körvonalazódni látszott, melyet Farkas Mihály honvédelmi miniszter rendelete alapján a Repülőszemlélség már az év elején elkezdett szervezni. Ezzel már nem csak 1952-re, hanem az aktuális év tavaszára is nagy szervezési „erőkkel” kellett koncentrálni. Az új szervezési rendelet a Klapka fedőnevet kapta, és 1949. március 16-án¹⁶⁴ vezették be. Minőségileg új hadrendi elemek alakultak a Honvédségen belül,¹⁶⁵ melyek már képesek voltak korlátozott harctevékenységet végrehajtani, de a honvédség jelentős része, még csak a kiképzésnél, fejlődésnél tartott.

A légierőnél is komoly változások következtek be, annak ellenére, hogy a kiképzési év már megkezdődött, tehát a csapatok már a tanulással és a repülésekkel voltak elfoglalva. A szervezési rendelet eredményeképpen nőtt a Repülőszemlélség személyi állománya is. Új hadrendi elemként állt fel az I. önálló szállítórepülő-raj,¹⁶⁶ melynek parancsnoka Tuba István százados lett. Szintén az új hadrend egyik elemének kellett volna lennie a mátyásföldi 1. repülő kiképző-ezredparancsnokságnak, azonban ez a gyakorlatban nem lett megszervezve. Új szervezeti egységként állították fel még az Ellenőrző Híradószázadot, a Honvéd Repülő Szertárt, valamint a budapesti Honvéd Repülőorvosi Intézetet. A megnövekedett újonclétszám miatt megváltoztatták az 1. és a 2. hajó kiképző-repülőszázad kereteit, melyek immár új, osztályszintű keretek között tevékenykedtek tovább, Kecskemét¹⁶⁷ és Budaörs települési hellyel, 1/I. Honvéd Repülőhajózó-kiképzőosztály¹⁶⁸ valamint 1/II. Honvéd Szakkiképzőosztály néven.¹⁶⁹ A repülőhajózó-kiképzőosztály, valamint a szakkiképzőosztály közötti alapvető különbség az volt, hogy míg az előbbi repülőhajózót, tehát repülőgép-vezetőket képzett, addig a szakkiképzés a műszaki-mérnök kiképzést jelentette. A kiképzendő repülőgép-vezetők nagy száma miatt a repülőhajózó-kiképzőosztály is tovább nőtt, immár 3 századból állt. Az 1. század maradt Szolnokon, de a 2. illetve a 3. már Kecskemétre

¹⁶⁴ Más források szerint március 15-én. (Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 78.)

¹⁶⁵ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 405.

¹⁶⁶ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 331.

¹⁶⁷ A kecskeméti repülőtér még nem is készült el teljesen addigra, hiszen 1948 tavaszától 1949 végéig folyt a felújítása. (Kenyeres D.: Kecskeméti katonai repülés története i. m. p. 66-67.)

¹⁶⁸ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 331.

¹⁶⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 79-81.

települt.¹⁷⁰ A Klapka-hadrend a repülőgépek számát 78 darabban állapította meg, fele-fele arányban iskolagépekkel és harciyakorló-gépekkel. Ebben érdekességet jelentett hat csapatszállító vitorlázórepülőgép kiszervezése a frissen felduzzasztott 1. ejtőernyős-zászlóaljhoz. A hadrend szerint a repülőerők összesen 2692 fővel rendelkeztek, mely közel 200 %-os növekedést jelentet a fél évvel korábbi, Pilis-II szervezési rendelethez képest!¹⁷¹ Ugyanakkor megindult a régi, királyi légierőben szolgált tiszték eltávolítása. „A Klapka szervezés során néhány régi tisztet létszámfelettivé nyilvánítottak, s elbocsájtották őket. Ekkor távozott el a légierőtől Gyenes János alezredes (...)”,¹⁷² akihez olyan érdemek fűződtek, mint a légierő első felszállása a második világháborút követően, 1948. április 5-én. Azonban hamar rájöttek, hogy a világháború után képzettek még nem tudják ellátni az oktatói feladatokat,¹⁷³ így az eltávolításokat befejezték, és az elbocsájtottak helyére 1949 márciusában újabb 125 régebben kiképzett pilótát hívtak be próbaszolgálatra, akik a kecskeméti repülőtábor¹⁷⁴ oktatói lettek.¹⁷⁵

Az 1948. február 18-án megkötött szovjet-magyar barátsági és együttműködési szerződésnek köszönhetően magyar repülőszakemberek és hajózók is kijuthattak tanulni a Szovjetunióba. Az első csoportot az OMRE-től bevonult fiatal újoncok képezték, akiket több hónapos intenzív nyelvtanulás után 1949-ben küldtek ki a Szovjetunióba. Az eset különlegessége, ami egyúttal jól jellemzi az akkori pilóta- és szerelőhiány kreatív megoldását, hogy a fiatal repülők nem katonának készültek, hanem egy motorosrepülő tanfolyamra jelentkeztek. Ráadásul az intenzív nyelvtanfolyam végén, a Szovjetunióba való kiküldetésük előtt is úgy tudták, hogy valamelyik hazai repülőtérré mennek, az eredeti képzést megkezdeni. Ehelyett 8 napnyi vonatút, majd három és fél kint töltött év várt rájuk!¹⁷⁶

A Klapka-hadrenddel együtt nem csak a csapatok szervezetében, hanem a Honvédelmi Minisztériumban is szerkezeti változások történtek. Bár több kísérlet is történt az ország légterének felügyelésére, a Repülőszemlélség saját keretein belül is létrehozta a

¹⁷⁰ Kenyeres Dénes: A kecskeméti repülőtér és a kecskeméti repülés története IV. 1945-1956. In.: Haditechnika, XXXI. évfolyam, 1997. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005. (Továbbiakban: Kenyeres D.: A kecskeméti repülőtér)

¹⁷¹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 79-81.

¹⁷² Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 80.

¹⁷³ Mucs-Zágoni: A Magyar Néphadsereg története i. m. p. 181.

¹⁷⁴ 1949 nyarán a kecskeméti Repülő Kiképző Tábor fontos eredményeket ért el a Kossuth Akadémia repülőnövendékeinek a képzésében. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 331.)

¹⁷⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 82-83.

¹⁷⁶ Vázsonyi Miklós: Egy nyugállományú elfogóvadász emlékei, I. rész. Haditechnika, XXXVI. évfolyam, 2002. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005. (Továbbiakban: Vázsonyi M.: Egy elfogóvadász emlékei I.)

repülésnyilvántartó-osztály, amely az 1948-ban megalakult figyelő és jelentőszolgálat vezető szerve lett. *„Az osztály feladata: az ország területén történő valamennyi repülés nyilvántartása és a repülésbiztosító szolgálattal kapcsolatos intézkedések megtétele, valamint az ORLÉKÖZ tájékoztatása.”*¹⁷⁷ Az ORLÉKÖZ 1948. novemberi felállítása az ország légvédelmi tevékenységének az összehangolását is jelentette. A Repülőszemlélőségnek tehát meg kellett kezdenie a légtérvédelmet biztosító egyéb alakulatok vezető szerveivel az egyeztetéseket. 1949 márciusában a Honvéd Vezérkar Légvédelmi Osztályával és a Honvéd Vezérkar Híradó Csoportfőnökségével összhangban dolgozták ki az ország légvédelmi stratégiáját.¹⁷⁸ *„A megbeszélésen lefektetett elvi alapokra építve pár hónappal később, augusztus 26-án kidolgozták a Magyarország vadászerekekkel való légvédelmének irányelvei és anyagi szükségletei című tervezetet. Ebben már részletesen meghatározták a légvédelmi sávokat, a sávokhoz szükséges vadászereket, a fényszóró- és lokátorszükségletet, a nappali és az éjjeli alkalmazás feltételeit és módját, valamint a vadászirányító központ elvi felépítését és működési rendjét. Az alapelv a következőképpen hangzott: „Egész Magyarország tulajdonképpen Budapest légtere. Ha a támadás elhárítására az egyik sáv vadászereje nem elég, a vadászirányító-parancsnok más sávból erősítést von össze, azaz az elhárító vadásztámadás folyton fokozódik, miközben az ellenség Budapest felé közeledik, amíg leküzdése vagy elűzése Budapest légterében meg nem történt.” A vadászerek készségi alkalmazására a gyakorlatban azonban csak egy évvel később, 1950 nyarán került sor.”*¹⁷⁹

A növekvő tiszt és tiszthelyettesi képzést egy iskola, a Honvéd Kossuth Akadémia már nem volt képes ellátni, így 1949 tavaszán a Honvédség a fegyvernemi iskolák felállításával mellett döntött. A repülőerőknél a már meglévő kiképzőosztályok iskolákká alakításával jött létre Szolnokon a Honvéd Kilián György Repülő Hajózó Tiszti Iskola és Budaörsön a Honvéd Vasvári Pál Repülő Szakkiképző Iskola. Ezzel lezárult a Magyar Honvédség különböző haderőnemeinek összesített iskoláztatása, innentől az összes haderőnem saját, specializált iskoláiban folytatta a szakkiképzést.¹⁸⁰

¹⁷⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 83.

¹⁷⁸ 1949. június 15-én alakult meg az Országos Légvédelmi Parancsnokság, az OLP. Az OLP az ORLÉKÖZ és az egyéb légvédelmi csapatok vezető és irányító szerve lett. A Honvéd Repülő Csapatok Parancsnoksága és az OLP között mellérendelt viszony volt. (Koczka-Berkovics-Krajnc: A légtér ellenőrzése i. m. p. 2.)

¹⁷⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 83-84.

¹⁸⁰ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 85.

Honvéd Repülő Csapatok Parancsnoksága és a Repülő Kiképző Tábor

1949. augusztus 1-jétől¹⁸¹ megszűnt a Honvédelmi Minisztériumon belül a felügyelőség szervezete, és az ehhez kapcsolódó posztok is átalakultak.¹⁸² Így a haderőnemi szemlélődészek átalakultak fegyvernemi parancsnokságokká, és a honvédelmi miniszter közvetlen alárendeltségébe kerültek.¹⁸³ Természetesen a légierőnél is megszűnt a Repülő-szemlélődészek szervezete. Helyette most már a Honvéd Repülő Csapatok parancsnoksága volt a „*HM közvetlen repülő magasabb egysége*”,¹⁸⁴ Zalka András mérnök ezredes vezetése alatt.¹⁸⁵ A Repülő Parancsnokság szervezete a következő volt: titkárság, politikai osztály, hadműveleti-szervezési osztály, repülő-kiképzési osztály, mérnök-műszaki osztály, híradó és FRISZ¹⁸⁶ osztály, személyügyi osztály, repülés-nyilvántartó önálló alosztály, repülőanyagi szolgálat, irodakezelőség volt, 124 fős létszámmal.¹⁸⁷

1949 nyarán a –fentebb már említett- Repülő Kiképző Tábor keretein belül folyt az intenzív kiképzés Kecskeméten. A kiképzendő hajózók az elméleti képzések után itt ismerkedtek először a gyakorlati repüléssel. Sajnos, a tömeges hajózókiképzés megindulása magával hozta a légierő első katasztrófáit is. 1949 júniusában, egymást követő napon két katasztrófa is történt, az egyik repülő-fegyelmezetlenségből, a másik a kiképző túlterheltségéből adódóan.¹⁸⁸ Több szerző¹⁸⁹ is egyetért abban, hogy a katasztrófák a légierő-oktatóinak hiányosságai és túlterheltsége, valamint a repülő-fegyelmezetlenségek miatt következtek be. Már említettem, hogy a tömeges hajózókiképzés magával hozta a régi, királyi légierőben szolgáló tisztek és tiszthelyettesek behívását, és oktatóként való alkalmazásukat. Ezen hajózók többsége ugyan szívvel-lélekkel próbálta a fiatalokat nevelni, azonban nem volt egységes az oktatókeret kiképzettségi szintje, nem volt számukra egységes képzési módszer

¹⁸¹ A repülő parancsnokság „hivatalos” felállítása és a hadrendben való megjelenése az őszi, „Petőfi” szervezeti változás keretein belül történt meg. (Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 332.)

¹⁸² A szemlélődészek átalakítására Pálffy György altábornagy, a Honvédég felügyelőjének állásából való felmentése, koholt vádak alapján (jugoszláviai felforgatás és a Rajk-per katonai vonala) történő letartóztatása és kivégzése adott alapot. (Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 406.)

¹⁸³ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 407.

¹⁸⁴ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 333.

¹⁸⁵ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 2.

¹⁸⁶ Földi Repülésirányító Szolgálat

¹⁸⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 86.

¹⁸⁸ Az első katasztrófa Cegléd mellett történt, ahol Sziklai József szülei tanyájára „csapott rá”, de fának ütközött és lezuhant. (Kenyeres D.: A kecskeméti repülőtér)

¹⁸⁹ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 2. és Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 86.

és sok esetben a tárgyi feltételei sem voltak meg a repülőképzésnek. Ráadásul egyre több újonc jutott egy kiképzőre, így az oktatók leterheltsége ugyan lassan tűréshatárig nőtt, de a növendékeknek mégis kevesebb figyelem, oktatás és repült idő jutott. Ekkor történt először dezertálás is a második világháború utáni légierőtől, két repülőképzést is kapott műszaki alakulatos¹⁹⁰ egy Zlin-381-es géppel Jugoszláviába szökött, melynek következtében szigorították a repülésirányítást és egy felfegyverzett Arado Ar-96B géppel készültségadást rendeltek el.¹⁹¹ Természetesen ez a gyengén felfegyverzett kiképző-repülőgéppel történő készültségadás nem az ország légtérének védelmét szolgálta, csak a szökéseket volt hivatott megakadályozni.

A „Petőfi” hadrend és az első harci repülőgépek hadrendbe állítása

1949. október 1-jével lépett életbe a Petőfi-hadrend,¹⁹² amely újabb fordulópontot jelentett a második világháború utáni katonai repülésben. Kecskeméten felállt az első harci ezred, a 41. vegyes repülő ezred, 2 vadászrepülő-századdal és 1 csatarepülő-századdal, Tóth Zoltán százados vezetése alatt.¹⁹³ Ez egyúttal a harci repülőgépek rendszerbe állítását is jelentette. Ezzel a szervezési rendelettel alakult még a mátyásföldi 16. Futárrepülő-század, a tököli Repülő Műszaki Intézet, valamint a Repülő Időjelző Központ is.¹⁹⁴

A Petőfi-hadrend legfontosabb változása a 41. repülő ezred létrehozása, és a harci technika megjelenése volt a légierőben. Ez akkora jelentőségű volt, hogy csak fedőnévvel lehetett róla beszélni. Így a légierő első „titkos akciója” a Pelikán nevet kapta.¹⁹⁵ Az első ilyen repülőgépeket a szovjet fél repülte át Kecskemétre,¹⁹⁶ 1949. szeptember első felében. Ekkor kaptuk meg az első 52 darab Jak-9P „Vércse”¹⁹⁷ vadászrepülőgépet (V-101 lajstromjeltől), 50 darab Il-10 „Párduc” csatarepülőgépet (Z-101 lajstromjeltől), valamint az első 4 darab Li-2 „Teve” típusú szállító-repülőgépet, S-101 – S-104 lajstromjellel. Az átképzéshez

¹⁹⁰ A második világháború után, a dolgozatban tárgyalt időszak alatt, egyetlenegy kiképzett pilóta sem szökött külföldre, a dezertálásokat minden esetben repülőképzést kapott műszaki katonák követték el. (Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 15.)

¹⁹¹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 87.

¹⁹² Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 89.

¹⁹³ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 9.

¹⁹⁴ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 89.

¹⁹⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 90.

¹⁹⁶ A 41. vegyes repülő ezred személyi állománya többnyire még meglehetősen fiatal és tapasztalatlan pilótákból állt. (Kenyeres D.: Kecskeméti katonai repülés története i. m. p. 71.)

¹⁹⁷ Szűr Zoltán: Repülőgép-becenevek. Haditechnika, XXXVI. évfolyam, 2002. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.

decemberben érkezett még 3 darab Jak-9V kétkormányos kiképző-repülőgép és 2 darab UIL-10, a „Párduc” kétkormányos kiképzőváltozata is. A repülőgépek először a Repülő Szertár alárendeltségében központi készletet képeztek, és csak az elméleti tanfolyamok után osztották be őket a csapatokhoz és az iskolákhoz.¹⁹⁸

A szovjet repülőgépekre már az új, módosított felségjel került, a nemzetiszínű szalaggal körbefuttatott fehér körben lévő vörös csillag.¹⁹⁹ Ez már pontosan tükrözte a hatalom egyedüli birtokosainak kilétét! A felségjellel egy időben új megkülönböztető jelzéseket is bevezettek a magyar légierőben. *„A gépek törzsére századonként 1-12-ig nagy számokat festettek fel a levegőbeni azonosítás céljából. Így az első század piros, a második század kék, a harmadik század pedig sárga színt használt. Ilyen színre festették a légszavarkúpokat is. Az ezredparancsnoki raj gépei fehér színű festést kaptak.”*²⁰⁰

A szovjet harci repülőgépek rendszerbe állítása minőségileg és mennyiségileg is növekedést hozott a légierő életébe. A második világháborút követően először vált – egyelőre ugyan csak elméletileg – lehetőség hazánk légtérének és területének önálló védelmére. A képet egy kissé árnyalja, hogy a szovjetektől természetesen nem a legmodernebb repülőtechnikát kaptuk meg. Habár jó repülési tulajdonságokkal rendelkező, de mégiscsak a világháború előtt tervezett, Lisunov Li-2 „Teve” szállító-repülőgépek a mai napig üzemeltetett, (!) amerikai Douglas DC-3/C-47-es repülőgép szovjet motorral szerelt licencei voltak.²⁰¹ A Jakovlev Jak-9P „Vércse” a második világháború alatt tervezett, modern, teljesen fémépítésű, alsószárnyas vadászipülőgép volt,²⁰² amely 1949-ben még nem számított teljesen elavultnak. A Magyar Légierőben szolgáló pilóták körében népszerű típusnak számított²⁰³ ereje és jó repülési tulajdonságai miatt. Egyetlen komoly hibája a motortervezési hiányosságok következtében fellépő motorolaj-szennyeződés volt, amely több esetben a repülőgépmotor dugattyúinak besülését és kényszerleszállást, extrém esetben pedig a gép levegőben történő kigyulladását jelentette.²⁰⁴ A kapott repülőgépek közül a legfiatalabb

¹⁹⁸ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 90.

¹⁹⁹ Lásd: függelék, 3. kép.

²⁰⁰ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 91.

²⁰¹ Katonai repülőgépek enciklopédiája, főszerkesztő: David Donald és Jon Lake, Alexandra Kiadó, Pécs, 2002. p. 148-149, 225. (Továbbiakban: Katonai repülőgépek enciklopédiája)

²⁰² Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 332-333.

²⁰³ Vázsonyi M.: Egy elfogóvadász emlékei I., Eőri Elek: Reagálás a Haditechnika 1995/3. számában, a Jak 9-es repülőgép jellemzőiről megjelent írásra. Haditechnika, XXXV. évfolyam, 2001. október-december. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005. (Továbbiakban: Eőri E.: Reagálás a Jak 9-es írásra)

²⁰⁴ Erszényi István: A Jak-9P vadászgép – Egy volt pilóta visszaemlékezése alapján. Haditechnika, XXIX. évfolyam, 1995. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005. (Továbbiakban: Erszényi I.: A Jak-9P vadászgép)

tervezésű az Iljusin Il-10 „Párdue” csatarepülőgép volt, melyet a második világháború végén fejlesztettek ki a híres-hírhedt Il-2 „Sturmovik” csatarepülőgépből.

A Honvéd Légierő Parancsnokság bevezetése, a „Rákóczi” és a „Kossuth” hadrend

A Honvédelmi Miniszter 1949. december elsejei határozata alapján a Repülő Csapatok Parancsnokságát átszervezték, létrehozva belőle a Honvéd Légierő Parancsnokságot,²⁰⁵ Zalka András légierő-parancsnok vezetése alatt. Ezzel a lépéssel fejezték be a Repülő Parancsnokság megszervezésével elkezdődött folyamatot; az összes, légierővel kapcsolatos alakulat, szervezet és intézmény egy kézben történő összpontosítását, a Honvédelmi Miniszter közvetlen alárendeltségében.

1950. március 15-én lépett életbe a Rákóczi-hadrend, amely a Magyar Honvédségen belül elsősorban a szárazföldi alakulatokat, azon belül is a lövész hadosztályokat érintette,²⁰⁶ légierőn belül csak néhány kisebb hadrendi változás történt, a futárrepülő-századból és a szállítórepülő-rajból megalakult a 16. önálló vegyes repülőszázad, Budaörs települési hellyel.²⁰⁷

A feszült külpolitikai helyzet miatt az új harci repülőgépekkel megkezdődtek az éleslövészetek is, melyhez a Honvédelmi Minisztérium több nagy lőtér²⁰⁸ használatát is lehetővé tette. Szintén a külpolitikai helyzethez kapcsolódott az első, vadászgépekkel történő készültségadás is. A Honvédelmi Miniszter 1950 tavaszán tiltott területté nyilvánította a Jugoszláviával közös határt, ezért a Honvédség alakulatai szigorúbb készültségi fokozatba léptek. Ennek értelmében 1950. április 28-án először állt ügyeletes készültségi szolgálatban egy Jak-9P géppár, botkormányuk mögött Bajcsi Endre és Paár Ferenc hajózókkal.²⁰⁹

A Magyar Honvédség felduzzasztása során,²¹⁰ talán a legnagyobb szervező rendeletet „Kossuth” néven vezették be,²¹¹ 1950. november 1-jén.²¹² Ez a légierőnél is óriási

²⁰⁵ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 332.

²⁰⁶ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 407.

²⁰⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 94-97.

²⁰⁸ Többek között Nádudvar és Hajmáskér, melyeket az itt állomásozó szovjet csapatok is aktívan használtak. (Vándor Károly: Légierő társbérletben, VPP Kiadó, Budapest, 2009. p. 105, 183. (Továbbiakban: Vándor K.: Légierő társbérletben))

²⁰⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 97. és Csanádi-Nagyvárad-Winkler: A magyar repülés története i. m. p. 333.

²¹⁰ 1950 januárjában 53.000 fő, míg a Kossuth-hadrendben már 125.000 fő volt a Magyar Honvédség állományában. (Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 56, 58.)

²¹¹ „Néphadseregünk fejlődésében az őszi hadrend felvételének jól megszervezett, helyesen ütemezett és egységesen irányított végrehajtása rendkívüli jelentőségű.” Honvédelmi Minisztérium 1950. évi 1440. számú titkos iratai. HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1950. évi titkos iratai, 74. doboz, 2. őrzési egység.

változásokat hozott. Megszűnt a 41. vegyes repülő ezredparancsnokság, belőle alakították ki a 25. vadászrepülő-hadosztályparancsnokságot.²¹³ A 41. vegyes repülőezred 1. századából alakították ki a 24. vadászrepülő-ezred keretét, a 2. vadászrepülő-századból az 50. vadászrepülő-ezredét, míg a harmadik csatarepülő-század állományából állították fel a 23. önálló csatarepülő-ezred keretét. A változás a 16. önálló vegyes repülőszázadot is érintette, belőlük vált ki osztódással egy vegyes repülőezred, 35. hadrendi számmal. Ezek az alakulatok már nem fértek el Kecskeméten és Budaörsön, így diszlokációs terv készült a csapatok széttelepítésére. A terv azonban nem csak a csapatok nagy számával függött össze, hanem a Jugoszláviával kialakított ellenséges katonapolitikai helyzet is megkívánta.²¹⁴

Ennek alapján a 25. vadászrepülő-hadosztályparancsnokság Mezőfi István őrnagy, hadosztályparancsnok²¹⁵ vezetésével; a 24. vadászrepülő-ezred Forró Pál százados, ezredparancsnok vezetésével Szentkirályszabadjára; az 50. vadászrepülő-ezred Szebeni Antal százados, ezredparancsnok vezetésével Tökölre; a 23. csatarepülő-ezred pedig Zoltai Lajos százados, ezredparancsnok vezetésével Tapolcára települt. A 16. önálló vegyes repülőszázad Tanai Lajos főhadnagy irányítása alatt továbbra is Budaörsön maradt, ellenben a belőle kivált 35. vegyes repülőezred Rekettyés László százados, ezredparancsnok vezetésével Székesfehérvárra repült át. Az átrepüléseket október 21-étől hajtották végre, hogy az új szervezési év kezdetére már a frissen kijelölt repülőtéren települjenek.²¹⁶

Az új hadrendben felállított alakulatok nagy előrelépést jelentettek Magyarország légierijének valós harcértékét nézve. Megalakult egy új repülő-hadosztály, melyben ezredszinten tevékenykedhettek a vadász- és a csatarepülők is, különböző harci képességekkel ruházva fel a Magyar Honvédséget. Ez az állomány jelentős bővülését is magával hozta, a légierő állománya mintegy 80%-os feltöltöttség mellett, immár 11.000 fő fölé nőtt. A

²¹² Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 408.

²¹³ A hadosztály életének jó forrása a kézzel írt hadosztálynapló. (25. Vadászrepülő-hadosztály életéről szóló eseménynapló. HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1957. évi titkos iratai, 74. doboz, 185. őrzési egység, I. dokumentum.)

²¹⁴ Dr. Suba János: Adalékok a taszári repülőtérről történetéhez. Haditechnika, XXXII. évfolyam, 1998. október-december. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.; Jakus J.: A magyar haderőfejlesztés i. m. p. 142.

²¹⁵ Jól megfigyelhető tendencia, hogy a légierő vezető beosztásba helyezett tisztjeinek rendfokozata „nem tart lépést” a magasabb pozícióba kerülésükkel. Ez folyamat a gyors és agresszív fejlesztéseknek volt köszönhető, és az 1956-osa forradalomig érdemben nem is változott meg. (Nádor Ferenc nyugállományú repülőezredes, volt légierő-parancsnok visszaemlékezése az 1951. március 31. – 1956. november 4. időszakra, 1985. HIM HL Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény, A/II./e – 3/f. p. 7. (Továbbiakban: Nádor F. légierő parancsnok visszaemlékezése))

²¹⁶ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 99-100.

technikai növekedés is hasonló szinten mozgott, a légierő repülőgépeinek a száma a hadrend szerint már 228 volt, és ennek jelentős része harci repülőgép.²¹⁷

De ez még nem minden! A háttérben már döntés született, hogy Magyarország megkapja a szovjet ipar legkorszerűbb, valóban a világ akkori élvonalába tartozó vadászrepülőgépét, a Nyugat által meglehetősen durva kódnéven ismert,²¹⁸ sugárhajtású, Mikoján-Gurjevics MiG-15-öst.²¹⁹

A harci repülőgépekre való átképzés

Az 1949 ősztől fokozatosan érkező harci repülőgépek nagy tapasztalatot és új ismeretek megszerzését is igényelték. A régi, főként a királyi légierőben szolgáló tisztek elsősorban a német és olasz repülőtechnikát ismerték. Ebbe a sorba tartoztak a második világháború után megrendelt csehszlovák repülőgépek is. A modernebbnek számító szovjet repülőgépek teljesen más műszerezettségük voltak, a repülési tulajdonságaikban is másra fektették a hangsúlyt, ezért szükségessé vált az oktatókeret átképzése is erre a típusra. 1949 októberétől Kecskeméten egy 16 fős szovjet oktatócsoport²²⁰ képezte át a magyar oktatókat, I. L. Vanyecskin százados vezetésével. Az Összevont Átképző Tanfolyam (ÖÁT)²²¹ keretein belül a Repülő Parancsnokság tisztjei, a 41. vegyes repülőezred teljes állománya és a Kilián iskola tapasztalt oktató állománya kapta meg az átképzést az Il-10-es és Jak-9es típusokra. Szintén az ÖÁT keretein belül készültek el az első magyar „használati utasítások”²²² ezekre a géptípusokra.²²³

Az így kiképzett oktatók 1950 elején megkezdték a fiatal repülőhajózó állomány átképzését is a harci típusokra. Ez jelentős megerőltetéssel járt az oktatók részére, hiszen egyszerre kellett foglalkozni a növendékekkel, egyszerre kellett saját repülő-tanulmányikban is előrehaladni és mindezek mellett a század, ezred vezetésével is foglalkozni. Az oktató állomány így hamar a teljesítőképességének határára jutott, és ennek tragédia lett a vége. A 41. vegyes repülőezred parancsnoka, Tóth Zoltán százados 1950. május 19-én gyakorló légi harc közben lezuhant, és

²¹⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 101-102.

²¹⁸ A NATO a MiG-15-nek a „Fagot” („Buzi”) nevet adta. (Batchelor, John – Lowe, Malcolm. V.: A repülés enciklopédiája 1945-2005. GABO Kiadó, Budapest, 2006. p. 59. (Továbbiakban: Batchelor-Malcolm: A repülés enciklopédiája))

²¹⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 102.

²²⁰ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 10.

²²¹ Kenyeres D.: Kecskeméti katonai repülés története i. m. p. 74.

²²² Oktatási segédanyagok, az üzemeltetéssel és gépápolással foglalkozó műszaki leírások.

²²³ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 91-92.

szörnyethalt.²²⁴ A feszített tempót, és a romló kiképzési színvonalat jól jellemzi, hogy csak az 1950-es év első felében 18 repülőesemény történt, ebből 2 katasztrófával végződött.²²⁵

Az 1950-es év második felétől már előtérbe kerültek a harci feladatok is, így az éleslövészetek, a légi harc és bombavetés gyakorlása is fontos szerepet kapott. Az átképzést segítette, hogy a Kossuth-hadrend bevezetésére már megérkeztek az új szovjet kiképző-repülőgépek, a Jak-18 „Fürj” alapfokú iskolagép és a Jak-11 „Ölyv” vadász-gyakorlógép is. Ezekkel lehetővé vált a második világháború előtti és annak első felét képviselő műszaki színvonalú szovjet és csehszlovák repülőgépek leváltása.²²⁶ A kiöregedett repülőgépeket leselejtezték, vagy pedig az OMRE-nek adták át.

Koncepciók perек és eltávolítások

1950 nyarán riasztó probléma ütötte fel a fejét a Jak-9P típust üzemeltető alakulatok körében. A repülőgép a motor túlterhelése²²⁷ következtében leállt, sőt egy esetben a repülőgép ki is gyulladt. Ennek oka a motortervezési hiányosságokban keresendő: a motor ilyen esetekben nem kapott megfelelő kenést, az egymáson súrlódó fém alkatrészek miatt fémszilánkok jutottak a motorolajba, amely eltömítette a szűrőket. Ez vezetett a dugattyú besüléséhez, rosszabb esetben a repülőgép levegőben történő kigyulladásához. A problémákat egy nem megfelelően értelmezett műszaki utasítás és a szovjet átképzőcsoport hanyagsága váltotta ki, ugyanis a hiba - ha tudtak róla - egy apró odafigyeléssel megoldható volt.²²⁸ Ezekkel az esetekkel párhuzamosan a harckészültségi szint sem volt megfelelő a repülőalakulatoknál, 1951 februárjában és márciusban a légierő készültségi szolgálatának és a repülést figyelő szolgálatának megléte mellett is két repülőgéppel történő dezertálás történt. Ennek közvetlen eredménye Zalka András ezredes, légierő-parancsnok felmentése és a nyugállományba helyezése volt, 1951. március 3-án.²²⁹ Természetesen ez csak az indokot szolgáltatja hozzá, a valós okok meglehetősen szerteágazóak voltak. Egyrészt Zalka András kötelességének érezte megvédeni a hűen szolgáló, nagy értékű, régi oktatókat,²³⁰ ezt azonban Farkas Mihály honvédelmi miniszter elfogadhatatlannak tartotta.²³¹ Másrészt többször

²²⁴ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 13.

²²⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 104.

²²⁶ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 105-109.

²²⁷ Ez sűrűn előfordult, például légi harc gyakorlása közben.

²²⁸ Ersényi I.: A Jak-9P vadászgép és Eőri E.: Reagálás a Jak 9-es írásra

²²⁹ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 18-19.

²³⁰ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 17.

²³¹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 110.

felszólalt a légierő üzemeltetésében fellépő nehézségek ügyében, ugyanis a Szovjetunióból érkező alkatrészek sokszor késtek, vagy meg sem érkeztek. Az őszinte kritikát Farkas Mihály a saját személye, a szovjet repülőgép-segítség és a szovjet katonai tanácsadók elleni támadásnak hitte.²³² Iván Dezső véleménye szerint²³³ egy harmadik ok is közrejátszott eltávolításában. *„Végül hozzájárult leváltásához az is, hogy „spanyolos” volt, azaz mint repülő részt vett a spanyol polgárháborúban a köztársaságiak oldalán. Akkoriban ezt bizonyos gyanú lengte körül a legfelső párt- és állami körökben. (Gondoljunk a Rajk-perre!)”* Az akkori körülmények között életét valószínűleg csak a szovjet állampolgársága²³⁴ mentette meg. A légierő élén utódja az összefegyvernemi ismeretekkel gyengén, a repülő-fegyvernemi ismeretekkel pedig egyáltalán nem rendelkező,²³⁵ Házi Sándor vezérőrnagy lett.²³⁶

Ennél is nagyobb meglepetést okozott azonban Zalka András hivatalos felmentése előtt néhány nappal, hogy 1951. február 26-án letartóztatták Horváth Barna alezredest, a légierő-parancsnok helyettesét; Horváth Kálmán alezredest a légierő főmérnökét és Húvös Sándor őrnagyot, a légierő-parancsnok hadtáp-helyettesét. Pár nappal később újabb letartóztatások következtek, akkor vitték el Tóth Lajos századost, a 25. vadászrepülő-hadosztály parancsnok-helyettesét; Dinka Tibor főhadnagyot, a légilövész-szolgálat vezetőjét; Forró Pál századost, a 24. vadászrepülő-ezred parancsnokát; Rekettyés László századost, a 35. vegyesrepülő-ezred parancsnokát és Tobak Tibor főhadnagyot, a Kilián iskola repülőharcászati főtanárát, és több oktató-pilótát is. A demokratikus államrend megdöntésére irányuló szervezkedés miatt letartóztatottakban csak egy volt közös: mindannyian a régi, királyi légierőben kezdték meg szolgálataikat. Ráadásul a két letartóztatott alezredes kivételével mindannyian a második világháború legismertebb magyar repülőalakulatában, az üvöltő vörös pumafejjel azonosított, és a szovjeteknek (is) komoly veszteséget okozó 101. vadászrepülő-ezredben szolgáltak.²³⁷ Ügyükben néhány hónap múlva már meg is született az ítélet: Horváth Barnát, Horváth Kálmánt és Tóth Lajost kötél általi halálra, a többi „bűnöst” 3-15 év szabadságvesztésre ítélték. Horváth Barna és Horváth Kálmán ítéletét később kegyelemből életfogytiglani börtönbüntetésre változtatták, de Tóth „Drumi” Lajoson, a 28

²³² Markó György: Koncepciók perек a légierő tisztjei ellen. In.: Katonai perек a kommunista diktatúra időszakában, 1945-1958, szerkesztette: Okváth Imre, Történeti Hivatal, Budapest, 2001. p. 168-169. (Továbbiakban Markó Gy.: Koncepciók perек)

²³³ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 111.

²³⁴ Markó Gy.: Koncepciók perек i. m. p. 169.

²³⁵ Iván Dezső - abszolút érthetően - nem kevés indulattal *„a repülés kérdéseiben teljesen dilettáns szabómester”*-nek nevezi. (Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 111.)

²³⁶ Nádor F. Légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 4.

²³⁷ Markó Gy.: Koncepciók perек i. m. p. 163-164. és Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 111.

légi győzelmével a magyar légierő második legeredményesebb pilótáján, 1951. június 11-én az ítéletet végrehajtották. A koncepciók perben elítélteket 1956 augusztusában indoklás nélkül szabadlábra helyezték, 1958-ban bizonyítottság hiányában felmentették, de rendfokozatukat nem kapták vissza, és kártalanítást sem kaptak. Teljes rehabilitálásuk 1990-ben történt meg.²³⁸

A koncepciók perekkel egy időben egy nagymértékű eltávolítás-hullám is folyt a légierőben. 1950-től egészen 1952-ig folyamatosan küldték el a hajózók és a növendékek nagy részét. Elsősorban a régi hadseregben szolgálókat és a „Nyugattal” bármiféle kapcsolatban álló növendékeket küldték el indoklás nélkül. Az esetek nagy többségében ehhez nem kellett más, mint hogy levante korokban Nyugaton jártak, vagy valamelyik rokonuk ott lakott.²³⁹ Az eltávolításoknak köszönhetően a légierő parancsnoki állományának 60%-a, műszaki állományának 50%-a,²⁴⁰ az 1949/1950-es évben kiképzett fiatal hajózó állomány igen nagy százaléka,²⁴¹ és a Kilián és Vasvári iskolák növendékeinek a 25-30%-a²⁴² távozott a légierőtől. Ez a gyakorlatban azt jelentette, hogy 1951 áprilisára a Magyar Légierő feltöltöttségi szintje 42%-ra esett vissza, és volt olyan alakulat, ahol ez a szám csak a 10%-ot érte el!²⁴³ Azonban a fejlesztési terveket továbbra is tartani kellett, így a növendékek számát hatalmasra növelték, ez az oktatói-parancsnoki állomány további leterhelésével járt. Nádor Ferenc visszaemlékezése szerint²⁴⁴ az oktatói állomány napi repült ideje elérte a 8 órát (!), ami mellett még tervező-szervező munkát is végezniük kellett, saját kiképzésüket is folytatni kellett, valamint politikai rendezvényeken is részt kellett venniük.

Az eltávolítások, koncepciók perek és az oktatói-parancsnoki állomány leterheltsége miatt a Magyar Légierő színvonala a második világháború vége óta nem látott színvonalra zuhant, pont akkor, mikor küszöbön állt a modern, sugárhajtóműves repülőtechnika bevezetése. De akkor ez nem képezte mérlegelés tárgyát, hiszen a Magyar Dolgozók Pártja programnyilatkozata szerint: „*a magyar honvédségből gyökeresen ki kell irtani a régi hadsereg népellenes szellemét (...)*”²⁴⁵

²³⁸ Markó Gy.: Koncepciók perek i. m. p. 170-172. és Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 112-114.

²³⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 111.

²⁴⁰ Nádor F. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 3.

²⁴¹ Zalka A. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 15.

²⁴² Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 114.

²⁴³ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 115. (táblázat)

²⁴⁴ Nádor F. légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 14.

²⁴⁵ Mucs-Zágoni: A Magyar Néphadsereg története i. m. p. 165.

A sugárhajtású gépek rendszerbe állítása

Az 1950. november 1-jén bevezetett „Kossuth” szervezési rendelet akkora megterhelést jelentett az országnak²⁴⁶ és a Magyar Honvédségnek, hogy a tavaszra tervezett új szervezési rendeletet elhalasztották, csak a legszükségesebbek ítélt katonai alakulatok álltak fel.²⁴⁷ Ezek egyike a légierő új hadosztálya, a 66. vadászrepülő-hadosztály^{248 249} volt. A hadosztály Mezőfi István alezredes vezetésével, egyelőre még csak egy ezreddel, a 62.vadászrepülő-ezreddel, 1951. május 12-étől Kunmadarason kezdte meg működését.²⁵⁰ Ez a frissen felállított hadosztály lett a Magyar Néphadsereg²⁵¹ légierejének első olyan alakulata, akiket sugárhajtású technikára képeztek ki! Ugyanis 1951. augusztus 15-én megkezdődött a szovjet MiG-15 „Sas” repülőgépek leszállítása. Az első repülőgépek vasúti szállítással, ládában érkeztek és természetesen szovjet műszaki katonák szerelték őket össze és szovjet pilóták repülték be azokat. A Légierő Parancsnokság és a 66. hadosztály parancsnoki állományú tisztjei kezdhették meg először a kiképzést, egy 17 fős szovjet oktatógárda felügyelete alatt. Az átképzés 1951 októberére fejeződött be,²⁵² így egy maroknyi csoport már készen állt arra, hogy a légierő állományát a MiG-15-ös típusra képezze át.²⁵³

A Mikoján-Gurjevics MiG-15 „Sas”²⁵⁴ volt az első olyan repülőgép a Magyar Néphadsereg légierejének életében, amely valóban igazán modernnek számított. Teljesen fémépítésű, középszárnyas, tömzsi, a hangsebesség közelében repülő gép volt, erős fegyverzettel és a brit Rolls-Royce Nene sugárhajtóművének RD-45-ös²⁵⁵ típusú szovjet licencével. A repülőgép a szovjet csatlós államokban és a harmadik világ országaiban rendkívül népszerűnek számított, és eredményesen vehette fel a harcot az Egyesült Államok

²⁴⁶ Már 1948-1949-ben az állami költségvetés 25%-át fordították a hadseregfejlesztésre. (Markó Gy.: A HM szervezete i. m. p. 39.)

²⁴⁷ Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 408-409.

²⁴⁸ A hadosztály életének jó forrása a kézzel írt hadosztálynapló. (66. Vadászrepülő-hadosztály életéről szóló eseménynapló. HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1957. évi titkos iratai, 74. doboz, 185. őrzési egység, II. dokumentum. (Továbbiakban: 66. Vadászrepülő-hadosztály eseménynapló))

²⁴⁹ Nádor F. Légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 15.

²⁵⁰ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 117.

²⁵¹ Magyar Honvédségről Magyar Néphadseregbe változtatták a katonaság hivatalos elnevezését, 1951. június 1-én. (Magyarország a XX. században, I. kötet i. m. p. 409.)

²⁵² Az első, magyar pilóta általi egyedül repülés már augusztus végén megtörtént, melyet a Honvédelmi Miniszter is megtekintett. (66. Vadászrepülő-hadosztály eseménynapló)

²⁵³ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 118-120.

²⁵⁴ NATO kódnév: „Fagot”

²⁵⁵ A Pestvidéki Gépgyár már 1954-ben nagyjavítani tudta a MiG-15-ösök RD-45F és RD-45FA hajtóművét. (Vankó J.: MN Repülőanyag átvételi osztály, melléklet, p. 12.)

hasonló tulajdonságú gépével, az F-86 „Sabre”-vel.²⁵⁶ A magyar pilóták körében csak „Lökök”-nek emlegetett gép 1957 májusáig állt hadrendben, továbbfejlesztett változata az 1975-ig hadrendben álló MiG-15BISZ volt.²⁵⁷ Ekkor az összes repülőgépre már az új, véglegesített felségjelzés került, a vörös csillag belsejében egy fehér gyűrűvel és abban egy zöld kör.²⁵⁸ Ez a felségjelzés egészen 1991 márciusáig volt érvényben.²⁵⁹

1951. október 1-jén a légierőnél újra szervezeti változtatások történtek. A 25. vadászpilóta-hadosztályparancsnokság visszatelepült Kecskemétre, ahová a 24. vadászpilóta ezred is követte. Másik ezrede, a 30. vadászpilóta ezred Tökölről a frissen elkészült taszári repülőterre²⁶⁰ települt. A 66. vadászpilóta hadosztálynál felállt az új alakulat, a 31. vadászpilóta ezred, Kunmadaras települési hellyel. Felállt a 28. csatrepülő hadosztály, melybe besorolták a tapolcai 23. csatrepülő-ezredet, illetve felállították a 30. és az 59. csatrepülő ezredet Székesfehérvár és Börgönd települési hellyel. Szintén új hadrendi elemként jelent meg a 82. önálló bombázórepülő ezred Mezőtúr és a 37. önálló felderítő-repülő ezred, Kiskunlacháza központtal.²⁶¹

Az oktató állomány már 1951-ben elkezdte a 66. vadászpilóta hadosztály alakulatait átképezni MiG-15-ös típusra. Ezzel párhuzamosan, az 1952. év elején a másik vadászpilóta hadosztály, a 25. is megkezdte az elméleti átképzést a MiG-15-re. Mivel az eddig kiképzett magyar oktatógárda a 66. vadászpilóta hadosztály átképzésével volt elfoglalva, így egy új szovjet alakulat érkezett Kecskemétre és Taszárra, a kiképzést elősegítendő. A szovjet légierő 330. GvIAD²⁶²-jének 927. iap²⁶³-ja Kecskemétre, a 116 iap-ja pedig Taszárra települt.²⁶⁴ A szovjet alakulatok a kiképzés befejezését követően, 1952. október 10-én elhagyták a két légibázist, teljes technikai felszerelésüket és összes repülőgépjüket a 24. és 50. vadászpilóta

²⁵⁶ Batchelor-Malcolm: A repülés enciklopédiája i. m. 59.

²⁵⁷ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 119.

²⁵⁸ Lásd: függelék, 4. kép.

²⁵⁹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 119-120.

²⁶⁰ 1950-52-ben a sugárhajtású gépek számára országsszerte új, betonozott kifutópályákat építettek. Ezek a modern repülőterek sok esetben munkaszolgálatos, vagy besorozott, de megbízhatatlannak ítélt katonák kényszermunkájával épült. (Dr. Czövek László: A taszári repülőtér története I. In.: Haditechnika, XXIX. évfolyam, 1995. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.; Dr. Czövek László: A taszári repülőtér története II. In.: Haditechnika, XXIX. évfolyam, 1995. április-június. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.)

²⁶¹ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 121.

²⁶² Gárda Vadászpilóta Hadosztály. (Vándor K.: Légierő társbérletben i. m. p. 14.)

²⁶³ Istrebitelny AviaPolk, vadászpilóta ezred. (Vándor K.: Légierő társbérletben i. m. p. 14. és Vándor K.: Soviet Air Force i. m. p. 11.)

²⁶⁴ Vándor K.: Légierő társbérletben i. m. p. 120, 226.

ezredeknek adva. Így a 25. vadászrepülő hadosztály is rendelkezett most már 62 darab MiG-15-tel.²⁶⁵ Ezzel a lépéssel teljessé vált a Magyar Néphadsereg vadászrepülő-alakulatainak átfegyverzése a sugárhajtású technikára.

Ez volt az a pillanat, amikor a második világháborút követően először volt a Légierő vadászalakulatainak egésze modern, ütőképes repülőgép-technikával felfegyverzve. Most vált elméletben képessé, hogy az 1944-1945-ös szétesése óta először felvegye a harcot, a legjobb repülőgéptípusokkal szemben is. Azonban az igazi hadrafoghatóságig még hosszú és nehéz, balesetekkel és tragédiákkal kikövezett út vezetett.²⁶⁶

²⁶⁵ Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 125.

²⁶⁶ 1956 őszéig a 124 darab beérkezett MiG-15-ből 22, a 104 darab MiG-15BISZ-ből 26 semmisült meg. (Schadl György: Hozzászólás „Egy nyugállományú elfogóvadász emlékei” című cikkben foglaltakhoz. Haditechnika, XXXVII. évfolyam, 2003. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.)

Összegzés

Dolgozatom célja a Magyar Légierő újjáélesztése és a mennyiségi növekedés időszakának a bemutatása volt. Azonban, ez, mint a szakdolgozatomból látható, nem egy egyszerű feladat. Rendkívül szerteágazó, politikailag túlon túl átszótt, személyes tragédiákkal teli korszaka volt ez nem csak a Magyar Honvédség, majd Magyar Néphadsereg légierejének, hanem az országnak is. A dolgozatom sok „szereplője” mai napig él, és mint lenni szokott, számtalan módon őrizték meg és örökítették tovább személyes élményeiket, melyet különösen kuszává vett 40-50 év hallgatása, és sajnos sok esetben ugyanennyi idő kirekesztettsége.

Mindezek ellenére a légierő töretlenül fejlődött. A második világháború befejezését követően nem állt rendelkezésre olyan repülőgép, amivel meg lehetett volna alapozni az új légierőt. Ennek megoldására a békeszerződés után csehszlovák repülőgépeket vásárolt az ország, majd a Szovjetunió is jelentős számú repülőgépet adott át. Mindeközben a légierő személyi állománya is jelentősen felduzzadt, két fő kiképzőiskolában sok száz hajózó és műszakis növendék kezdte meg tanulmányait. Az 1950-1951-es évekre a légierő elérte teljesítőképességének határait, romlott a kiképzés és a repülőgépek műszaki színvonala is. Természetesen bűnbakokat kellett keresni, aminek az „eredménye” egy koncepció per és tömeges elbocsájtás lett. Azonban már ugyanennek az évnek a nyarán megkezdődött az átképzés a modern, sugárhajtóműves repülőgépekre. A kiképzés színvonala, az oktatói-parancsnoki állomány leterheltsége miatt egy ideig tovább esett, azonban az 1952-1953-tól az 1956-os forradalomig tartó időszakban a légierő bevethetősége folyamatosan javult, melynek eredményeképpen ténylegesen el tudta látni az ország területének biztosítását, melyet alátámaszt az is, hogy 1956 nyarára már a Magyar Légierő vadászrepülő-alakulatai és az OLLEP²⁶⁷ vadászirányító harcálláspontja váltak a Szovjetunió csatlós országainak legjobb ilyen egységeivé.²⁶⁸

Némedi-Varga Dávid, 2011.

²⁶⁷ Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság. 1955 tavaszán egy repülőgép a Duna völgyét követve berepült az országba, majd sértetlenül elhagyta az ország légterét. (Természetesen ez nem az első eset volt, melyek oka a két szervezet között fennálló mellérendeltségi viszony, és az irányítás és védelem felelősségének megoszlása volt.) Ennek hatására összevonták az 1949 júniusában megalakult OLP-t és a Légierő Parancsnokságot. (Iván D.: A magyar katonai repülés története i. m. p. 148.)

²⁶⁸ Nádor F. Légierő parancsnok visszaemlékezése i. m. p. 29.

Bibliográfia

Hivatkozott irodalom

Források

Levéltári források:

- ❖ **25. Vadászrepülő-hadosztály életéről szóló eseménynapló**, Hadtörténeti Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár (HIM HL), Honvédelmi Minisztérium 1957. évi titkos iratai, 74. doboz, 185. őrzési egység, I. dokumentum.
- ❖ **66. Vadászrepülő-hadosztály életéről szóló eseménynapló**, HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1957. évi titkos iratai, 74. doboz, 185. őrzési egység, II. dokumentum.
- ❖ **Honvédelmi Minisztérium 17457. számú elnöki folyamodványa, 1948.:** HIM HL, Honvédelmi Minisztérium elnöki iratai 1948., 540. doboz.
- ❖ **Honvédelmi Minisztérium 1950. évi 1439. számú titkos iratai**, HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1950. évi titkos iratai, 74. doboz, 1. őrzési egység.
- ❖ **Honvédelmi Minisztérium 1950. évi 1440. számú titkos iratai**, HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1950. évi titkos iratai, 74. doboz, 2. őrzési egység.
- ❖ **Honvédelmi Minisztérium 20453. számú elnöki folyamodványa, 1945.:** HIM HL, Honvédelmi Minisztérium elnöki iratai 1945., 2. doboz.
- ❖ **Nádor Ferenc nyugállományú repülőezredes, volt légierő-parancsnok visszaemlékezése** az 1951. március 31. – 1956. november 4. időszakra, 1985. HIM HL, Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény, A/II./e – 3/f. („A”: Magyar Néphadsereg története, alapkutatás tanulmányai. „II.”: Magyar Néphadsereg alapvető szervezeteinek a fejlődése)
- ❖ **Zalka András nyugállományú mérnök ezredes, volt légierő parancsnok visszaemlékezése**, 1948. december 1. – 1951. március 31., 1985. HIM HL, Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény, A/II./e – 3/e.

Korabeli filmhíradók:

- ❖ **A Kossuth Akadémia törzstiszti tanfolyamának megnyitása**, UMFI Magyar Filmhíradó 39., 1948. december. Filmhíradók Online, <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6970>, 2011. február 28.
- ❖ **Csaba útján (emlékezés Horthy Istvánra)**, Magyar Világhíradó 966., 1942. augusztus, Filmhíradók Online, <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=4759>, 2011. április 4.
- ❖ **Repülőújoncok eskütétele**, UMFI Magyar Filmhíradó 11., 1948. május, Filmhíradók Online, <http://filmhiradok.nava.hu/watch.php?id=6746>, 2011. március 12.

Publikált források:

- ❖ **1945. évi V. törvény**, 1000 év törvényei, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8212>, 2011. február 24.
- ❖ **1947. évi XVIII. törvény**, 1000 év törvényei, <http://www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=8265>, 2011. február 28.
- ❖ **Újjászületés**, a MALÉV Zrt. története, MALÉV honlap, <http://www.malev.hu/ceginformaciok/malev-tortenet/reszletes-tortenet/1946-1954>, 2011. február 28.

Feldolgozások

- ❖ **Balló István**: A Magyar Honvédség újjászervezése 1945-1948. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008.
- ❖ **Batchelor, John – Lowe, Malcolm. V.**: A repülés enciklopédiája 1945-2005, GABO Könyvkiadó, Budapest, 2006.
- ❖ **Czövek László**: A taszári repülőtér története I. In.: Haditechnika, XXIX. évfolyam, 1995. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.

- ❖ **Czövek László:** A taszári repülőtér története II. In.: Haditechnika, XXIX. évfolyam, 1995. április-június. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Csanádi-Nagyvárad-Winkler:** A magyar repülés története, Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1977, bővített kiadás
- ❖ **Eőri Elek:** Reagálás a Haditechnika 1995/3. számában, a Jak 9-es repülőgép jellemzőiről megjelent írásra. Haditechnika, XXXV. évfolyam, 2001. október-december. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Ersényi István:** A Jak-9P vadászgép – Egy volt pilóta visszaemlékezése alapján. Haditechnika, XXIX. évfolyam, 1995. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Földesi Margit:** A megszállók szabadsága, Kairosz Kiadó, Budapest, 2002.
- ❖ **Horváth István:** A Magyar Néphadsereg szervezeti struktúrájának alakulása az 1950-es évek első felében. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008.
- ❖ **Iván Dezső:** A magyar katonai repülés története 1945-1956, MSZH Nyomda, Budapest, 1999.
- ❖ **Jakus János:** A magyar haderőfejlesztés az 1940-es évek végén és az 1950-es évek elején. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008.
- ❖ **Katonai repülőgépek enciklopédiája,** főszerkesztő: David Donald és Jon Lake, Alexandra Kiadó, Pécs, 2002.
- ❖ **Kenyeres Dénes:** A kecskeméti repülőtér és a kecskeméti repülés története IV. 1945-1956. In.: Haditechnika, XXXI. évfolyam, 1997. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Kenyeres Dénes:** Kecskeméti katonai repülés története a kezdetektől a Gripenig, szerzői kiadás, Kecskemét, 2006.
- ❖ **Kis András:** A Magyar Honvédség újjászervezése (1945), Zrínyi Kiadó, Budapest, 1995.
- ❖ **Kiss Jenő:** A katonai felső- és középszintű vezetés főbb jellemzői 1950-2007. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008.

- ❖ **Koczka-Berkovics-Krajnc:** A légtér ellenőrzése a második világháború után (1945-1952). In.: Haditechnika, XLI. évfolyam, 2007. január-február
- ❖ **Korom Mihály:** Magyarország Ideiglenes Nemzeti Kormánya és a fegyverszünet (1944-1945), Akadémiai Kiadó, Budapest, 1981.
- ❖ **M. Szabó Miklós – Szabó József:** Mozaikok a magyar katonai repülés évszázadából. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008.
- ❖ **M. Szabó Miklós:** A magyar katonai felsőoktatás története 1947-1956, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2004.
- ❖ **M. Szabó Miklós:** A Magyar Királyi Honvéd Légierő a második világháborúban, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1987.
- ❖ **Magyarország a XX. században,** I. kötet, főszerkesztő: Kollega Tarsoly István, Babits Kiadó, Szekszárd, 1996.
- ❖ **Markó György:** A Honvédelmi Minisztérium szervezete 1945-1956. Kandidátusi disszertáció, 1994. HIM HL, Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény A/II./b – 39.
- ❖ **Markó György:** Konceptiós perek a légierő tisztjei ellen. In.: Katonai perek a kommunista diktatúra időszakában, 1945-1958, szerkesztette: Okvách Imre, Történeti Hivatal, Budapest, 2001.
- ❖ **Markó György:** A Magyar Honvédség vezető szervei 1945-1949. In.: Hazánk dicsőségére – 160 éves a Magyar Honvédség, szerkesztőbizottság elnöke: Dr. habil. Holló József Ferenc, Zrínyi Kiadó, Budapest, 2008.
- ❖ **Mucs Sándor – Zágoni Ernő:** A Magyar Néphadsereg története, Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1984; második, bővített kiadás.
- ❖ **Romsics István:** Magyarország története a XX. században, Osiris Kiadó, Budapest, 2005, javított és bővített kiadás.
- ❖ **Sárhidi Gyula:** A Dunai Repülőgépgyár Rt.-től a Pestvidéki Gépgyár F. A.-ig. In.: Haditechnika, XXVII. évfolyam, 1993. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Schadl György:** Hozzászólás „Egy nyugállományú elfogóvadász emlékei” című cikkben foglaltakhoz. Haditechnika, XXXVII. évfolyam, 2003. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Suba János:** Adalékok a taszári repülőtér történetéhez. Haditechnika, XXXII. évfolyam, 1998. október-december. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.

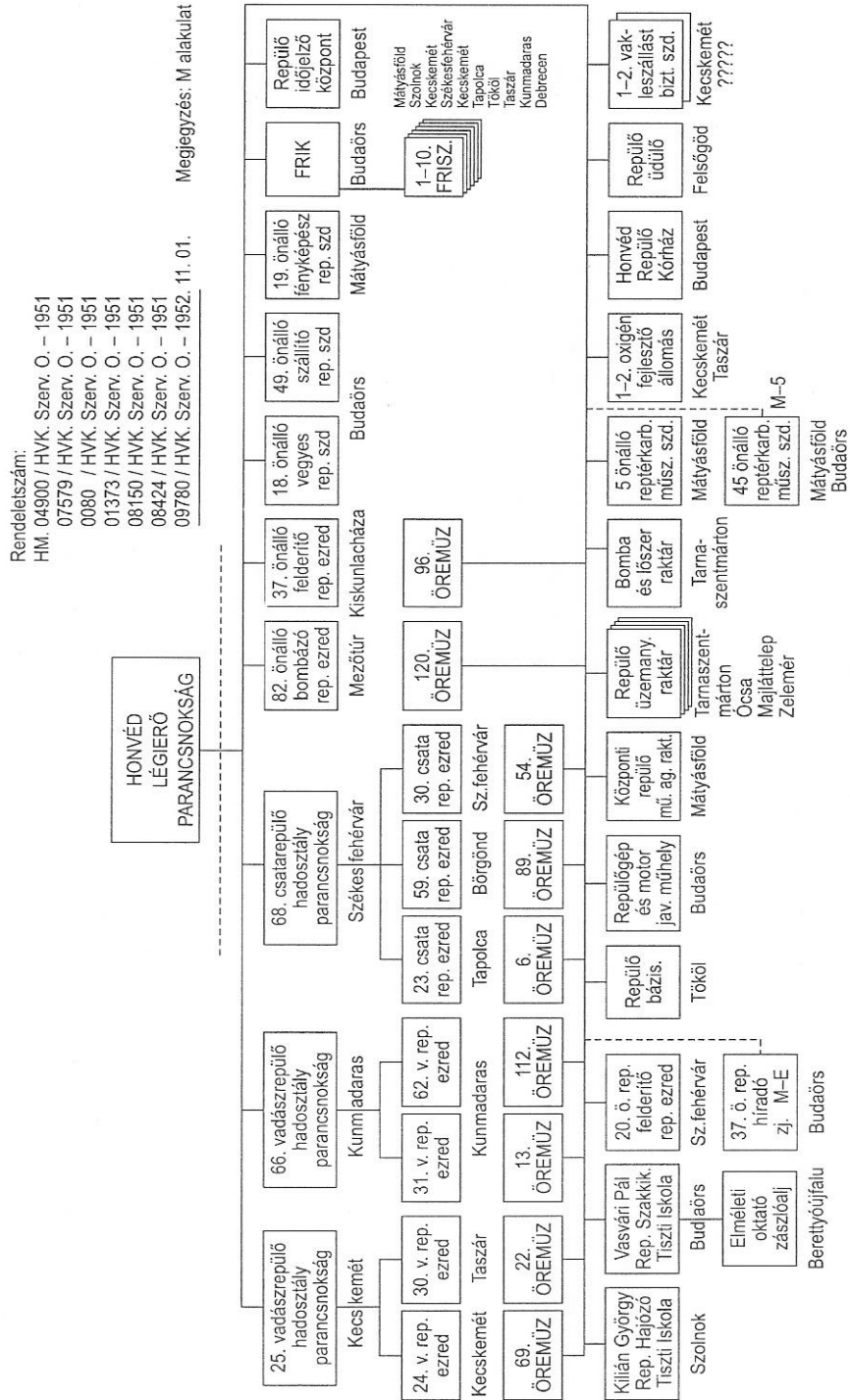
- ❖ **Szabó Mátyás:** Horthy István repülőtest halála, Zrínyi Kiadó, Budapest, 1999.
- ❖ **Szűr Zoltán:** Repülőgép-becenevek. Haditechnika, XXXVI. évfolyam, 2002. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Vándor Károly:** Légierő társbérletben, VPP Kiadó, Budapest, 2009.
- ❖ **Vándor Károly:** Soviet Air Force in Hungary and Austria – A szovjet légierő Magyarországon és Ausztriában, VPP Kiadó, Budapest, 2004; átdolgozott, angol-magyar kiadás.
- ❖ **Vankó József:** Magyar Néphadsereg Repülőanyag átvételi osztály története 1945-1980., 1985. HIM HL, Magyar Néphadsereg Különgyűjtemény A/II./e – 23.
- ❖ **Vázsonyi Miklós:** Egy nyugállományú elfogóvadász emlékei, I. rész. Haditechnika, XXXVI. évfolyam, 2002. január-március. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.

További felhasznált forrás és irodalom

- ❖ **Baleseti album**, (Fényképalbum a 25. és a 66. Vadászrepülő-hadosztályok baleseteiről), HIM HL, Honvédelmi Minisztérium 1957. évi titkos iratai, 74. doboz, 185. őrzési egység, III. dokumentum
- ❖ **Csonkaréti Károly**: A császári és királyi haditengerészeti repülés 1911-1918. Haditechnika, XXXVI. évfolyam, 2002. október-december. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Eőri Elek**: Repülőgép-vezető tulajdonságok. Haditechnika, XXXVII. évfolyam, 2003. április-június. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Eőri Elek**: Repülőtér-látogatási kísérlet 1952-ben. Haditechnika, XXXV. évfolyam, 2001. október-december. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Gy. Fekete István**: Fejezetek a hetven éves független Magyar Légierő történetéből (1938-2008). Repülőmúzeum Szolnok, <http://www.repulomuzeum.hu/Tikultdetek/GyFMu70/GyFMu70.htm> , 2011. április 5.
- ❖ **Haas György**: Második Trianon, Tevan Kiadó, Békéscsaba, 1995.
- ❖ **Kenyeres Dénes**: Az Il-28-as frontbombázó repülőgép a magyar légierőben. Haditechnika, XXXII. évfolyam, 1998.október-december. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Lenin-rendet kapott a sugárhajtású szovjet repülőgépek tervezője**, MTI kulturális hírközlése, 1949. március 17., 9. oldal. MTI hírchívum 1945-1949, <http://archiv1945-1949.mti.hu/Pages/PDFSearch.aspx?Pmd=1> , 2011. március 22.
- ❖ **Mészáros Károly**: Légvédelmi tüzéreszközök a magyar hadseregben 1950-től napjainkig. Haditechnika, XXXV. évfolyam, 2001. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Szabó Sándor András**: A repülőgép-vészelhagyás lehetőségei I. rész. Haditechnika, XXXVII. évfolyam, 2003. április-június. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Szabó Sándor András**: A repülőgép-vészelhagyás lehetőségei II. rész. Haditechnika, XXXVII. évfolyam, 2003. július-szeptember. Haditechnika 1993-2003, Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.

- ❖ **Vázsonyi Miklós:** Amerikai léggömb és a MiG-15 összeütközése 1955. július 29-én.
Haditechnika, XXXV. évfolyam, 2001. április-június. Haditechnika 1993-2003,
Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Vázsonyi Miklós:** Egy elfelejtett repülőgépre emlékezve (Jak-12 „légitaxi”).
Haditechnika, XXXVI. évfolyam, 2002. január-március. Haditechnika 1993-2003,
Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.
- ❖ **Vázsonyi Miklós:** Egy nyugállományú elfogó-vadászpilóta emlékei, II. rész.
Haditechnika, XXXVI. évfolyam, 2002. április-június. Haditechnika 1993-2003,
Arcanum Adatbázis Kft., Budapest, 2005.

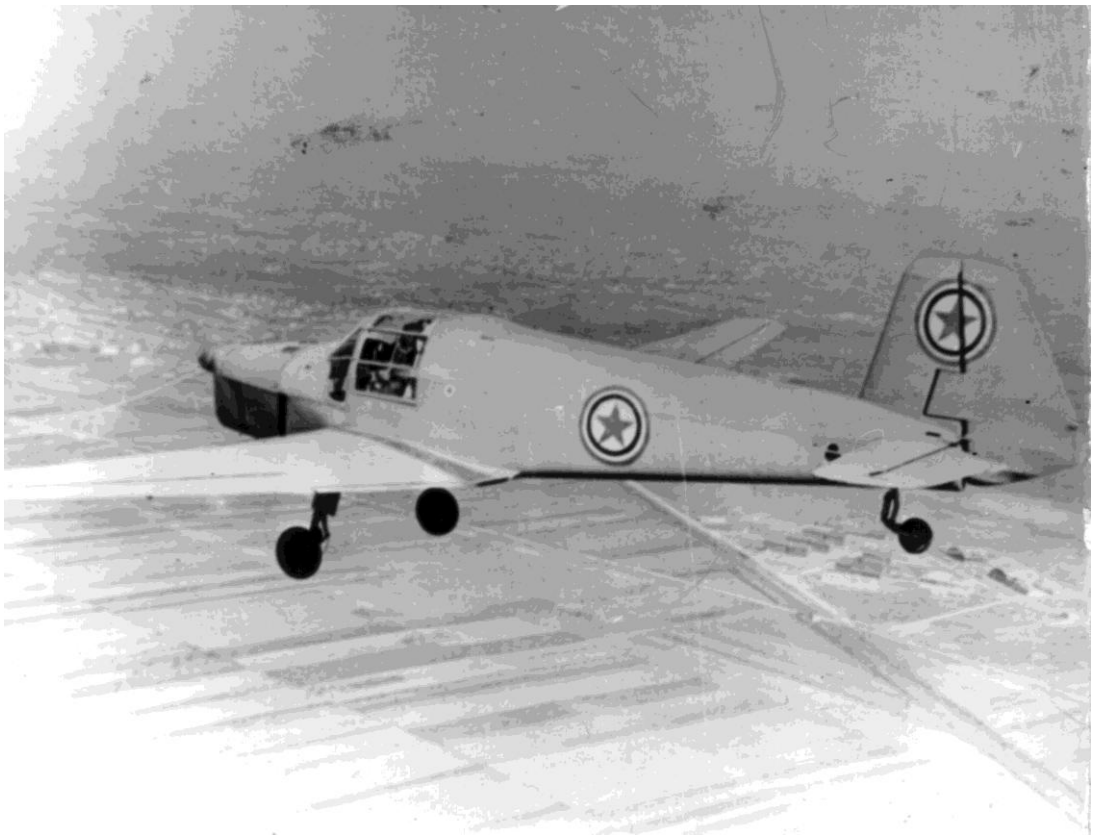
Függelék



1. kép: A légierő szervezeti felépítése, 1951. október 1. és 1952. december 1. között.



2. kép: Az I-274-es lajstromjelű UT-2 „Galamb”, repülőgépnél szokatlan „pozícióban”, 1949 nyarán. Azon ritka képek egyike, ahol az újjáalakult légierő első, a libanonival gyakorlatilag azonos felségjelzése látható.



3. kép: Egy Zlin-381 „Fecske”, az 1949 ősztől érvényes új felségjelzéssel.



4. kép: UT-2 „Galamb” és egy ejtőernyős, a Néphadsereg 1951-től érvényben lévő felségjelzésével.



5. kép: UT-2 „Galamb” kötelék, nagy valószínűséggel a Balaton felett.



6. kép: Egyike a ritka Jak-9 „Vércse” fotóknak.



7. kép: Il-10 „Párduc” csatarepülőgép. Az oldalszáma alapján ezredparancsnoki gép lehetett.



8. kép: Az 512-es oldalszámú, sugárhajtóműves MiG-15 „Sas”.



9. kép: MiG-15-ös előlről, Kalocsán.



10. kép: Pózolás a „Sas” előtt, Kalocsán.



11. kép: Előtérben egy Aero-45 „Kócsag”, mögötte egy Il-28-as, a kalocsai repülőtéren.

Képek és ábrák jegyzéke

1. kép: **A légielő szervezeti felépítése, 1951. október 1. és 1952. december 1. között.**
Iván Dezső: A magyar katonai repülés története 1945-1956, MSZH Nyomda,
Budapest, 1999. I. m. p. 218.
2. kép: **Az I-274-es lajstromjelű UT-2 „Galamb”, repülőgépnél szokatlan „pozícióban”.** Simon archív, Simon László szíves engedelmével.
3. kép: **Egy Zlin-381 „Fecske”, az 1949 őszétől érvényes új felségjelzéssel.** Simon archív, Simon László szíves engedelmével.
4. kép: **UT-2 „Galamb” és egy ejtőernyős, a Néphadsereg 1951-től érvényben lévő felségjelzésével.** Simon archív, Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.
<http://repulomuzeum.hu/ARCHFOTO/UT-2.htm> , 2011. március 24.
5. kép: **UT-2 „Galamb” kötelék, nagy valószínűséggel a Balaton felett.** Ismeretlen fotó. Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.
<http://repulomuzeum.hu/ARCHFOTO/UT-2.htm> , 2011. március 24.
6. kép: **Egyike a ritka Jak-9 „Vércse” fotóknak.** Simon archív, Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.
<http://repulomuzeum.hu/ARCHFOTO/Jak-9.htm> , 2011. március 24.
7. kép: **Il-10 „Párduc” csatarepülőgép.** Ismeretlen fotó. Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.
<http://repulomuzeum.hu/ARCHFOTO/IL-10.htm> , 2011. március 24.
8. kép: **Az 512-es oldalszámú, sugárhajtóműves MiG-15 „Sas”.** Ismeretlen fotó. Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.
<http://repulomuzeum.hu/ARCHFOTO/MiG-15.htm> , 2011. március 24.

9. kép: **MiG-15-ös előlről, Kalocsán.** Kurilla Tibor hagyatéka. Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.

http://repulomuzeum.hu/Tikuldtetek/Kurilla_Tibor.htm , 2011. március 24.

10. kép: **Pórolás a „Sas” előtt, Kalocsán.** Kurilla Tibor hagyatéka. Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.

http://repulomuzeum.hu/Tikuldtetek/Kurilla_Tibor.htm , 2011. március 24.

11. kép: **Előtérben egy Aero-45 „Kócsag”, mögötte egy Il-28-as, a kalocsai repülőtéren.** Kurilla Tibor hagyatéka. Repülőkúzeum Szolnok, archív fotók.

http://repulomuzeum.hu/Tikuldtetek/Kurilla_Tibor.htm , 2011. március 24.