

KÖZLEMÉNYEK

HORVÁTH CSABA

A MAGYAR 2. HADSEREG KÖZELFELDERÍTŐ REPÜLŐSZÁZADÁNAK MŰKÖDÉSI RENDSZERE A SZABÁLYZATOK TÜKRÉBEN 1942 június–október

„A felderítés céljaira elegendő egy repülőgép is, vagy legfeljebb egészen kis kötelék, mely a meglepetésszerű lerohanások ellen védelmet nyújtson, nagyobb ellenséges akciókat hírül adjon, s végül alkalmas támadási felületeket és földi célokat felderítsen.”

(Giulio Douhet)

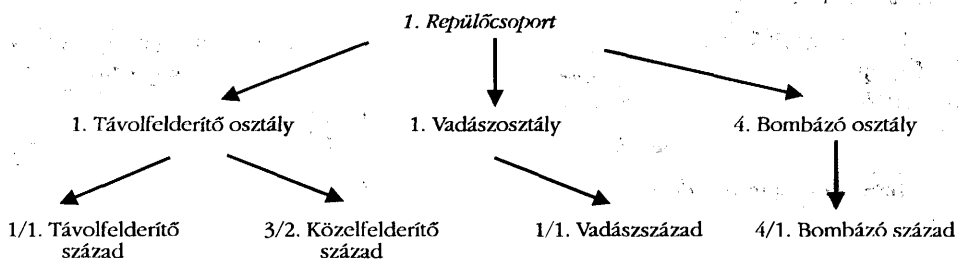
Az 1942 február végétől mozgósított magyar 2. hadsereg első szállító lépcsőit április 11-én indították útnak. A hadművelleti területre történő elvonulást addig soha nem látott tervezési és szervezési munkálatok előzték meg. A német hadiforgalmi főnökség utasításai alapján naponta 5-6 szerelvény hagyhatta el az ország területét, így a szállítások július 27-ig húzódtak el.

A német „DÉL” hadseregcsoport (Heeresgruppe Süd) június végére tervezett támadó hadműveletében már a magyar 2. hadsereg is alkalmazásra került, igaz, erre az időre csak részei érkeztek ki a meghatározott körletekbe.

A hadsereg alárendeltségébe tartozó 1. repülőcsoport előkészítő részei április 24-ére már ki is rakodtak a hadművelleti területen, és felkészültek a századok fogadására.¹

A repülőcsoport közelfelderítő százada 1942. június 22-én érkezett Amaszovkára ahol azonnal a távfelderítő osztály alárendeltségébe lépett.

A repülőcsoport a következőképpen szerveződött:²



1 Nagyváradai Sándor–M. Szabó Miklós–Winkler László: Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből. Bp., 1986. 248. o.

2 M. Szabó Miklós: A magyar királyi honvéd légitörzs a második világháborúban. Bp., 1987. 129. o.

A közelfelderítő (KF) század állományába 12 Heinkel-46 (He-46) típusú repülőgép tartozott. Ez a típus ekkor már elég elavultnak számított, de jobbat sem gyártani, sem pedig rendszerbe állítani nem volt képes a magyar hadiipar, illetve a katonai vezetés.

A század kikerkezése után azonnal megkezdte a kapott feladatok végrehajtását. Tevékenységét a következő mozzanatokra oszthatjuk fel:

A június végi támadó hadműveletben a közelfelderítők feladatát az ellenség állásainak folyamatos figyelésében és a változások felfedésében szabták meg. Többször kellett a saját csapatok által elért terepszakaszról jelenteni és pontosítani a lakott területek védelmének új műszaki elemeit.

A hídfőharcok időszakában a közelfelderítő század szinte végig a levegőben tartózkodott. Feladata általában a Don túlsó partjának figyelése volt. Ezen belül fel kellett derítenie új ellenséges erők megjelenését, azok előrevonási irányait, esetleges átkelési előkészületeit. (A hídfők konkrét légi felderítése lehetetlen feladat lett volna, hiszen az uriv-sztorozsevojei, a korotojaki és a scsucsjei hídfő is szinte teljesen fedett terület volt – H. Cs.)

Tovább nehezítette a feladatok megoldását, hogy az ellenséges csapatok kizárólag éjszaka mozogtak és kitűnően álcázták állásaikat, valamint technikai eszközeiket.

A védelmi hadműveletben való részvétel során a megmerevedett arcvonal új feladatokat állított a közelfelderítők elé. Párhuzamosan kellett ellenőrizniük a Donnak – a 2. hadsereg előtti – teljes szakaszát és figyelni az ellenség mozgását a harcászati mélységben (30–40 km).

A hadtestek naponta többször kértek légi felderítést és a század lehetőségeihez mérten teljesítette is ezeket a feladatokat. Többször hajtott végre speciális repüléseket, többek közt propagandaanyagot dobott le az ellenség állásaira és a lakott területekre.³

A repülőcsoport kettős alárendeltségben működött: részben a magyar 2. hadseregében, részben a VIII. német repülőhadtestében. Az együttműködés folyamatos biztosítása érdekében az 1. repülőcsoport több repülőösszekötő-csoportot működtetett különböző német erők törzseiben.⁴

A felderítés elrendelése

A közelfelderítő század feladatait az I. a. osztály koordinálta. A másnapokra szóló hadsereg-parancsnoki intézkedések mellett továbbították a hadtestek különböző, felderítésre vonatkozó kérelmeit is.

A hadseregparancsnokság felderítő intézkedései

A hadseregtörzs minden harci napra kiadta intézkedéseit a hadtestek mellett a repülőcsoportnak; ezeket a következőképpen osztályozhatjuk:

3 Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) 951/2. hadsereg (a továbbiakban: 2. hds.) I. b. 1942. VIII. 3. szám.

4 M: *Szabó Miklós*: i. m. 122. o.

1. Hadműveleti intézkedések (alkalmanként)

A hadműveleti intézkedések „általában” tartalmazták a felderítő repülő feladatát, (melyik alegység mely területen derít fel, mit kell megállapítania, mire fordítsa a fő súlyt).⁵ Az intézkedéseket 1:300 000 méretarányú térkép alapján adták ki, és a hadseregparancsnok vagy a vezérkari főnök hagyta azokat jóvá.

A légi felderítésnek „a Don menti védelemre” kiadott intézkedés 11. pontja szabott feladatot. „Légi felderítéstől tudni akarom, hogy jön-e, ha jön honnan, mily csoportosításban előre elg.” (ellenség – H. Cs.)⁶ Az intézkedéshez külön híradó-, légvédelmi, műszaki, anyagi- és repülőtoldalékot adtak ki.

A repülőtoldalék a következőket tartalmazta:

„– a saját csapatok elhelyezkedése, az ellenség valószínű szándéka;

– Az 1. repülőcsoport feladata:

- a) – áttelepülés új repülő alapokra; kezdje meg meghatározott területen lévő repülőterek szemrevételezését és későbbi előrevonás érdekében történő berendezését;
- b) – légi felderítés állapítsa meg, hogy jön-e, honnan, mily erőben és csoportosításban előre ellenség; részleteiben felderítendő a hadsereggel szemben álló ellenség ereje, helyzete, tartalékai, tűzgépei;
– légi fényképezéssel állandóan figyelemmel kell kísérni az ellenséges erők csoportosítását, műszaki berendezéseit, folyóátkelési előkészületeit;
– ellenőrizendő fényképezéssel a saját védelmi berendezések rejtése is;
- c) – harci repülő erők feladatai;
– ezen belül a vadász repülő erők alkalmazása;
– a repülőalapok légvédelmének kérdése, továbbá
– a hadsereg-parancsnokság és a repülőcsoport közti összeköttetés biztosításának kérdése”.⁷

Az intézkedés a szabályzat vonatkozó részeinek tükrében elég hiányosnak mondható. Többek közt olyan fontos területekre nem utalt mint pl.:

- a szomszédok légifelderítésének helyzete (hol, mikor, milyen erőkkel működik?);
- a saját működési sáv;
- biztosítás kérdése (vadászok);
- anyagi ellátás stb.

2. Intézkedések a közelfelderítésre (alkalmanként)

Az intézkedések közvetlenül a KF repülőszázadnak szabták meg a felderítési feladatokat. Kiadásukat általában a kialakult helyzet bonyolultsága, vagy a hadműveleti tervek még pontosabb kidolgozásának igénye tette szükségessé. Az intézkedéseket 1:100 000 méretarányú térkép alapján készítették el, a hadseregparancsnok, vagy a vezérkari főnök jóváhagyásával.

Az 1942. július 2-án reggeli légi közelfelderítésre kiadott intézkedés a következő volt:

⁵ Repülő Szabályzat, 2. füzet. A repülőfelderítés. Bp., 1941. IV. fej., 304. pont.

⁶ HL 900/2. hds. I. a. VII. 7. szám.

⁷ HL Toldalék a 900/2. hds. I. a. 42. VII. 7. számhoz.

„– saját erők helyzete (eddig elért terepszakasza);

– a légi közelfelderítés feladata:

- a) állapítsa meg ..., különösen, hogy a saját élek hol vannak, hogy eléje repülő támogatást adhassak;
- b) tudni akarom ... ellenség hol rendezkedett be védelmére és esetleg ellenséges csapatmozgások hol vannak.
– súly ... által határolt terület
- c) tisztázza ... (szükség esetén német erők helyzetét):
– derítse fel ... van-e meghatározott területen ellenség, vagy ellenséges csapatmozgás, és ez melyik saját erő ellen irányulhat.
- d) felderítendő ... közötti terület, ... kötelék előtt milyen ellenséges erők vannak.

Jelentések: a) és b) alattiakról dobja le ... hadosztálynak ... magasságra, ... hadosztálynak harcálláspontjára. c) és d) alattiakról közvetlenül a Vorausabteilungnak (előretolt részleg). Németül írva.

Azonkívül, jelentéseit közvetlenül a hadsereg-parancsnokságnak is dobja le.”⁸

Az 1. repülőcsoport-parancsnokságnak címzett intézkedés megkapása után a távfelderítő osztályon keresztül, a közelfelderítő század szervezte meg a végrehajtást.

3. Intézkedések a felderítésre (naponta)

A hadseregparancsnokság naponta kiadta intézkedését a repülőcsoport felé a másnapi feladatokkal kapcsolatban. (Az intézkedések fontosabb részleteit az írásos parancs megérkezése előtt már legtöbbször közölték a repülőcsoporttal – H. Cs.) Az írásos anyag általában 21 és 23 óra között érkezett meg; július 3-án például 21 óra 30 perckor⁹, július 4-én pedig 22 óra 55 perckor¹⁰.

Az intézkedések formailag ritkán egyeztek meg. Kifejezetten mutatja ezt a már említett július 3-ai és 4-ei intézkedés összehasonlítása is.

8 HL 308/2. hds. I. a. 42. VII. 1. szám.

9 HL 823/2. hds. I. a. 42. VII. 2. szám.

10 HL 850/2. hds. I. a. 42. VII. 3. szám.

A jelentés pontjai	Vizsgált napok	
	harmadika	negyedike
1. pont	Tájékoztató a saját és az ellenséges helyzetről	Tájékoztató a saját és az ellenséges helyzetről
2. pont	A hadsereg vezérkari főnök szándéka (elgondolása), a német csapatokkal való együttműködésre	A vezérkari főnök benyomása a kialakult helyzetről
3. pont	A közelfelderítés elülső határa, a felderítés súlya, feladata	A vezérkari főnök szándéka (elgondolása)
4. pont	A távolfelderítés külső határa, a felderítés súlya, feladata: – nagybani képet hozzon ... területről, jelentéseit az előzőek szerint.	Felderítés: a) Távolfelderítés – állapítsa meg ...; – ellenőrizze ...; – különös figyelem fordítson ...; b) Közelfelderítés – egy rajjal települjön át ...-ra a VII. hadtestparancsnokság rendelkezésére – jelentse ledobással minél korábban e hadtestparancsnokságnak az alábbi szöveget: „II-1- A. K. Drei Nahaufklärer am Flugplatz Bjelowskij Dwory ab ... uhr stehen zur Verfügung der A. K. Bitte Befehle und Auskunft, wie Verbindung Herzustellen ist. Ung. Nahaufke. Staffel Bjelowskij Dwory Flugplatz.”) – a III. hadtest igényléseit az eddigi reptérről hajtja végre; – a 4. fő feladat az ellenség magatartásának és saját élethelyzetének figyelése; – részleteket 4-én rendelem el! c) Harcálláspontok VII. 4-én reggel: hadsereg-parancsnokság VII. hadtestparancsnokság, III. hdt. parancsnokság;
5. pont	Kapja: repülőcsoport-parancsnokság Előadó:	Kapja: 1. repülőcsoport-parancsnokság Előadó:

A két intézkedés közti különbségek, különös tekintettel a közelfelderítésre vonatkozó pontokra, kitűnően bizonyítják a helyzet óráról-óra történő változását. A közelfelderítő század vagy „megszokott” feladatát látta el, vagy hirtelen kapott parancs alapján cselekedett.

4. Gyors intézkedések (váratlan feladat esetén)

A hadtestek és a könnyű hadosztályok a helyzet tisztázása érdekében többször kértek légi közelfelderítést. Ezek legtöbbször a figyelők jelentéseinek megerősítésére, a fogolybemondások ellenőrzésére irányultak. Július 30-ig az előbbieken említett magasabbegységek közvetlenül fordulhattak igényeikkel a repülőcsoporthoz. Július 28-án például a III. hadtest kért – fogolybemondás alapján – bombatámadást egy erdő területére, de az értesülés valódiságát előbb közelfelderítővel ellenőriztették.¹¹

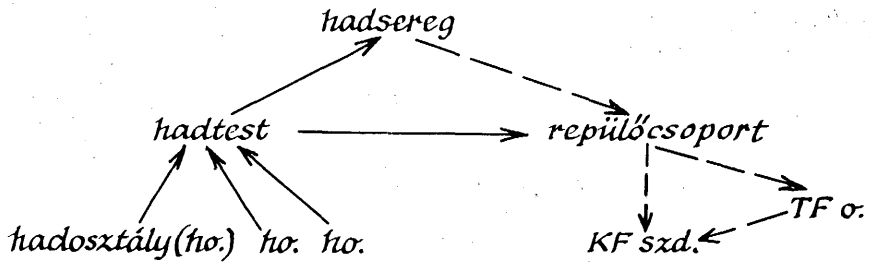
A hadsereg vezérkari főnök július 30-án kiadta a „Repülőátmozgatás igénylése a Don védelmi időszak alatt” tárgyú intézkedését.¹² Ez alapján minden repülővel kapcsolatos igénylésnek a hadseregpárcsnoksnokhoz kellett befutnia. Ezek után a hadsereg törzs intézkedett a lehetőségek függvényében az igények kielégítésére.

Ezek rövid, pár soros igénylések voltak. Az írásbeli felterjesztés mellett az adott magasabbegység vezérkari főnöke telefonon kérte az adott repülőerők bevetését, alkalmazását. A repülőcsoport erői a legtöbbször már végre is hajtották a meghatározott feladatokat, mire a hadsereg törzs megkapta az írásos kérelmet.

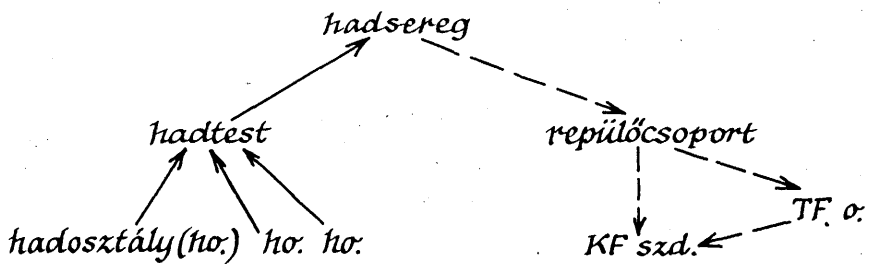
11 HL 120/2. hds. I. a. 42. VII. 28. szám; Napló 253. sz. mell.

12 *M. Szabó Miklós*: i. m. 140. o.

A repülőigénylések és intézkedések rendje
1942. július 30. előtt



A repülőigénylések és intézkedések rendje
1942. július 30. után



igénylés —————>
intézkedés - - - - ->

A felderítési feladatok végrehajtásának erői és eszközei

1. A közelfelderítő repülőszázad

A távolfelderítő osztály állományába tartozó közelfelderítő repülőszázad légi és földi részből állt. *A légi részt* – 1. szakasz (2 raj) – pilóták és megfigyelők alkották.¹³

Pilóták

- hadapród (tiszt, vagy tisztjelölt)
- légénységi pilóta (altiszt)
- légénységi pilóta (tisztes)

Megfigyelők:

- tiszt, illetve tisztjelölt.

A földi rész – 2. szakasz (3 raj) – a kiszolgálókból állt. A karbantartók és szerelők mellett ide tartozott az üzemanyagos, az ellátó és a légvédelmi gépágyús rész is.¹⁴

A század gépállománya 12 db He-46 típusú repülőgépből állt. Ennek az 1931-ben kifejlesztett változatnak kísérleti példányai már 1931-ben repültek. Első harci bevetésükre a „Condor”-légió kötelékében került sor.¹⁵

Magyarország valójában a He-46 E-2 mintájú repülőszárkányt vásárolta meg, és ebbe építették be a magyar W. M. (Weiss Manfréd) K-14 (14 hengeres) csillagmotort. E típus hatótávolsága hivatalosan 650 km volt, 285 km/óra utazó és 340 km/óra maximális sebességre volt képes; igaz, ez utóbbi sebesség kihasználását nem ajánlották.¹⁶

A gépeket 1938 júliusáig leszállították a magyar honvédség számára, ahol azonnal rendszerbe kerültek a hét hadtestparancsnokság négy közelfelderítő repülőszázadában. Kezdetben a HA-HPA és HA-HRA kezdetű polgári lajstromjelzésekkel, majd 1938. augusztus 23-a után (a blei konferencia a kisantant államok és Magyarország között – H. Cs.) az F-301-től kezdődő katonai jelzescsoportban.¹⁷

A He-46-os fegyverzete a következő volt:

- a légcsavarral szinkronban működő 26/M. 31 mintájú ikergéppuska;
- egy mozgatható 34. M. típusú megfigyelő-géppuska;
- 120 kg bombateher.¹⁸

A következő bombákat rendszeresítették a közelfelderítő repülőgépnél:

- 1 kg-os 36. M. gyújtóbomba;
- 10 kg-os 36. M. repesz bomba;
- 10 kg-os 36/38. M. repesz bomba.¹⁹

13 Repülő Szabályzat, 1. füzet. A földi szolgálat, a repülőgép-vezetés, a kötelékrepülés. Bp., 1941. 3/b. melléklet

14 HL 2. hds. I. a. oszt. Hadrendtábla. 6 lap (Hadseregközvetlen repülőcsoport)

15 *Nagyváradai Sándor–Varsányi Ernő*: Katonai repülőgépek. Típuskönyv. Bp., 1976. 40. o.

16 *Gaál Gyula*: Vadászidény Uriv felett. *Kanadai Magyar Szárnyak*, 1982. 11. szám, 51. o.

17 *Nagyváradai–Varsányi*: i. m. 40. o.

18 *Gaál Gyula*: i. m. 51. o.

19 Hadtudományi Könyvtár. IV. sz. kimutatás a m. kir. honvéd légierőnél rendszeresített géppuska lőszer és bombákról. 144.206/eln. 32. b. – 1943. számhoz

A repülőgépbe kétféle felfüggesztő- és vetőberendezést lehetett – külön-külön – beépíteni, mindkettőt a megfigyelő mögötti térbe. A 10 kg-os bombák alkalmazása esetén pl. a mechanikus kézi kioldó vetőkészüléket alkalmazták, amelyben a bombák függőlegesen, szárnyakkal lefelé voltak beszerelve. A vetőkészülék két szorosan összeépített, hattáras bombaszekrényből állt, melyek mindegyike 6 darab, tehát összesen 12 darab 10 kg-os bomba felfüggesztését tette lehetővé.

A bombák gyújtójának biztosítószőgét a bomba vetése pillanatában kellett a gyújtóból kihúzni. Ennek egyszerű és gyors végrehajtására élesítő sínen mozgó horgokat alkalmaztak, amelyeket az élesítőkar működtetett. A kart a bombaszekrény felső részén helyezték el és ideális esetben csak a megfigyelő tudta azt működésbe hozni egy fekete gomb megnyomásával. Vészkioldás esetén azonban a pilóta is elvégezhetette ezt a feladatot a beépített vészkioldókar segítségével.²⁰

A közelfelderítési feladatok végrehajtására tehát ezek a kétüléses, felsőszárnyú repülőgépek álltak rendelkezésre. (Más országok hasonló feladatokra alkalmazott repülőgépeinek teljesítményadatait az 1. sz. *melléklet* mutatja: 126. o.)

A feladatok zökkenőmentes végrehajtását csak a század híradásának pontos megszervezése és megfelelő eszközökkel történő ellátása biztosíthatta. Ez a következőképpen épült fel:

²⁰ Gaál Zoltán: A bombázás eszközei. Kassa, 1943. 113–120. o.

A felderítési feladatok végrehajtásának rendje

A feladatok végrehajtását az elméleti és anyagi előkészítés előzte meg. Az előkészületek keretét a repülőszázad parancsnoka adta meg, a részleteket a repülőgép személyzete közösen dolgozta ki.

a) A felderítő repülés elméleti előkészítése

Az intézkedés megkapása után a helyzet, a konkrét feladat (ezen belül az útvonal, időjárás, a térkép és a jelkulcsok tanulmányozása, továbbá a felderítő eljárás mód) kidolgozása képezte a fő feladatot.

A megfigyelőnek, mint a gép parancsnokának

1) a saját helyzetből ismernie kellett:

- saját csapatok általános helyzetét, kiemelten az első vonalra;
- a rendelkezésekre álló összeköttetési lehetőségeket (rádióállomás, ledobóhely, jelek-jelzősek stb.);
- saját repülőtereket és kényszerleszállóhelyeket valamint a
- szomszédok helyzetét;

2) az ellenségről tudnia kellett:

- az addig ismertté vált felderítési adatokat (légi, földi, különleges);
- az ellenséges légierőben beállt változásokat (új technikai eszköz megjelenése, új légi harcmód stb. és
- folyamatosan tisztában kellett lennie a légi helyzettel.

Ezekkel az adatokkal a megfigyelő azonban csak akkor rendelkezhetett, ha századparancsnoka folyamatosan tájékoztatta a változásokról.

Ezen ismeretek és a konkrét feladat megkapása után állapította meg a megfigyelő (a pilótával közösen) az ún. „felderítési eljárást”, ezen belül:

- a repülés útvonalát és magasságát;
- időtartamát;
- a felderítés tárgyát, (azon belül annak megfigyelhetőségét, megközelítését);
- a légi és földi ellenhatással szemben követendő magatartást.

Nem szabad azonban elfeledkezni a *felderítési terrőről*, amelyet a mindenkori felderítési intézkedés alapján készítettek el az osztálynál, illetve a századnál.

A terv a következőket tartalmazta:

- a felderítés területét (sávját) és az átnyúlás mérvét (szomszéd területre);
- a rendelkezésre álló erő felosztását és csoportosítását;
- a készség fokát, s a bevetés módját, esetleg az előzetes értesítést, ha ez szükséges;
- a feladatokat;
- az összeköttetést;
- a felderítő repülés biztosítását;
- a jelentés módját és
- a nyilvántartást.

Összességében vizsgálva a felderítési terv tartalmazta mindazon információkat és adatokat, amelyek a sikeres feladatvégrehajtáshoz nélkülözhetetlenek voltak.

A terv egy részét térképen, vagy vázlaton, másik részét táblázatban, tervezési segédletként rögzítették.²¹

1. *A repülőgép* készenlétbe helyezését, a feladatnak megfelelő ellátását és felszerelését a megfigyelő tiszt utasításai alapján a földi részleg végezte. Az egyéni felszerelést (ejtőernyőket, repülőruházatot, egyéni fegyverzetet, esetleges tartalék élelmiszert) a repülőgép személyzete készítette elő.

2. *A harc felszerelés* a feladat és a felderítés napszaka szerint változhatott, ezekért is a megfigyelő volt a felelős.

3. *A fegyverzet* karbantartását, a feladathoz való feltöltését a földi részleg hajtotta végre. Ide tartozott a géppuskák lőszerrel való ellátása és a megfelelő bombateher (típus) előkészítése. Szorosan hozzátartozott még a fegyverzet előkészítéséhez azok kipróbálása, de erről a végrehajtásnál szólnunk.

4. *A hajózási felszerelést* alapvetően a repülőgép vezetésére szolgáló műszerek képezték, de a hajózásra szolgáló térképek előkészítése (könnyen kezelhető legyen) is ide tartozott;

5. *A megfigyelő segédletei:*

– térképek, általában 1:200 000, illetve 1:75 000 méretarányban, a feladat függvényében;

– tervek, ténytérképek;

– üres vázlatok, jelentőtömbök (indigóval).

Jelkulcsokat, helyzet- és egyéb vázlatokat csak nagyon szükséges esetben vitt magával a megfigyelő. Ellenséges területen történő kényszerleszállás esetén ezeket az okmányokat azonnal meg kellett semmisíteni.²² A megfigyelő minden esetben eligazította a gép pilótáját, továbbá megbeszélték a különböző váratlan helyzetekre történő megfelelő tevékenység rendjét is.

A felderítő repülőgép indulása előtt a repülőgép parancsnokának kötelessége volt, hogy az „időjelző szolgálat” legfrissebb adatait beszeresse.

b) *A felderítő repülés*

A közelfelderítő repülőgép felszállás után leírt egy kört a vadászrepülőter fölött, majd a felderítő repülőter végében levő domboldalban kipróbálta géppuskáit. Ugyanezt tette a közben felszálló kísérő vadász is, majd csatlakozott a kíséretére bízott, sokkal lassúbb Heinkel-hez.²³ Nem mindig kaptak azonban a felderítők vadász kíséretet. Ekkor a kör elmaradt, csak a fegyverek kerültek kipróbálásra.

Általában a felderítő- és a vadászrepülőter mindig közel volt egymáshoz, így a kísérők könnyen csatlakozni tudtak. Kitűnő példa erre Ilovszkoje, ahol csupán kb. egy 2 km széles erdősáv választotta el egymástól a két repülőteret.²⁴

A felszállás után azonnal megkezdtek a légi figyelést, majd az arcvonal elérése után a harc feladat végrehajtását.

A közelfelderítő repülők által alkalmazott felderítési módok a következők voltak:

21 Repülő Szabályzat, 2. füzet. A repülőfelderítés. Bp., 1941. 13. o.

22 Repülő Gyakorlati Szabályzat (tervezet), 5. füzet. Felderítő repülés. 97. o.

23 *Kanadai Magyar Szárnyak*, 1978. Zuna Edgár nyilatkozata 26. o.

24 Uo.

1. A vizuális figyelés a legalapvetőbb felderítési módként szerepelt. Végrehajtásánál a repülési magasságot kellett megfelelően megválasztani, a repülési magasságot viszont a feladat, a terep, az időjárás, a napszak, a légvédelmi helyzet és a repülőgép teljesítőképessége határozta meg.

A megfigyelés tárgyát képezhette:

- saját első vonal megállapítása;
- saját álcázási feladatok betartásának ellenőrzése;
- saját tüzérségi tűz, vagy bombázás eredményének megfigyelése;
- ellenséges csapatmozgások iránya, ereje;
- ellenséges tüzérségi, légvédelmi erők elhelyezkedése;
- ellenség által megszállt, lakott területek, illetve műszaki munkák;
- átkelési előkészületek a Donon;
- hídverési kísérletek felderítése.

A közfeldерítőknek többször feltevések ellenőrzésére kellett felszállniuk, vagy szinte „vadász” módjára, földi nyomok után kutatniuk.

1942. július 28-án például az egyik gépet egy erdőréssz átvizsgálására és egy feltételezett hadosztály gyülekezésének felderítésére küldték ki. A megfigyelő semmi mozgást nem tapasztalt az adott körzetben. Végül a hadosztály gyülekezését igazoló csapások és nyomok után kutatott 800 m magasságból, de érdemleges eredményt így sem ért el.²⁵

A vizuális légi megfigyelés eredményességét kitűnően mutatja az 1942. augusztus 6-án a 3. sz. közfeldерítő repülőgép jelentése:

„5³⁰.1. hídfő Staraja Chewroston-nal szemben, erős átkelés, igen erős hídfővel, erődítések a parton és pc. jmű-vek (páncélos járművek – H. Cs.) a Ny-i parton Anoschkino és Staraja Chewroston között. A falvak tele elg. (ellenséges – H. Cs.) páncélosokkal.

2. hídfő Borschtschevo É, ahol a holtág beömlik a Donba ponton átkelés. Seljawnoje irányában 2 db pc. jmű. Pár pillanattal később mindkettő kigyulladt. Saját csapat Sseeljewnoje K-i kijáratánál. Dawidowka és Drakino megtömve pc. jmű. vekkel és gépkocsikkal. Drakino DNY 5 km az úton 4. pc. jmű. menetben DNY felé Szdanskij és Petropawlovszkoje között 4. pc. jmű. menetben DNY-ra. Matkino K 1 üteg 4 löveggel.

6¹⁰. Elg. légi tevékenységet nem észlelt.”²⁶

A megfigyelőnek a feladat függvényében kellett a magasságot megválasztania.

Jó időjárási viszonyok mellett 3000 m magasságból 4–6 km széles területet tudott áttekinteni.

Rosszul rejtőzött ellenség és közepes látási viszonyok mellett a következőket tekintették mérvadónak az észlelhetőség szempontjából:

- 4000 m-ig mozdony füst nélkül, vonatok;
- 3000–4000 m-ig menetelő, vagy szállított nagyobb kötelékek;
- 2000 m-ig kisebb menetszlopok, táborok, nem tüzelő útegek, állások;
- 1200–1500 m-ig több rajból álló csoportok, futó alakok;
- 800 m-ig egyes álló, vagy fekvő emberek;

25 HL 2. hds. 259. sz.; Naplómelléklet.

26 HL 2. hds. 345. sz.; Naplómelléklet.

– 400 m-en alul esetleg már a küzdők nemzetisége is megállapítható.²⁷

A saját csapatokkal való jó kapcsolattartás szükségessége miatt adta ki a vezérkar az „Ismertetőjelek és látjelek a repülők és földi csapatok között szükséges együttműködésre” című segédletét. A segédlet a magyar 2. hadsereg kivonuló csapatainál a határ átlépésekor, a többinél 1942. augusztus 1-jén lépett életbe.

Ennek alapján a csapatok jelzőlappal, jelzőzászlóval és füstjelzővel adtak hírt a repülőknek: „Itt van a saját első vonal!”

- jelzőlap = 0,40x0,50 m nagyságú sárga vászon;
- jelzőzászló = 2,0x0,80 m nagyságú (kevésbé használták az első vonalban);
- füstjelző = narancssárga színű.

Éjjel a földi csapatok világító és villanó jeleket, alkalomadtán külön elrendelt világító jelzéseket adtak az éjjeli közelfelderítők számára.²⁸

A földi csapatok azonban nem egy esetben megnehezítették a felderítők dolgát. Nemesyszer többszöri felszólításra sem jelezték első vonalukat, ezért például bonyolult harchelyzetben a közelfelderítő repülési idejének nagy részét sok esetben annak pontos megállapítása tette ki. Az 1. repülőcsoport vezérkari főnöke többször tett erről jelentést a hadsereg vezérkari főnökének.

2. A légi fényképezés

A légi fényképezés a közelfelderítő repülőszázad másik nagyon fontos adatszerzési módja volt. A nem beépített, ún. „kézi kamerával” készített felvételek a legtöbb esetben reális, pontos eredményekkel szolgáltak. Több esetben, mikor a vizuális felderítés nem hozott eredményt egy bizonyos területen, a fényképezés által rögzítettek tudtak csak információt adni.

A fényképfelderítés esetén a fényképfelvételek kiértékelhetősége szabott határt a repülési magasságnak. Ez a harcászati mélységű (30–40 km) felderítésnél a kb. 1:10 000 méretarányt nem haladhatta meg. Ennek a méretaránynak a figyelembevételével a megengedett legnagyobb magasság:

- 21 cm gyújtótávolságú fényképezőgépnél 2100 m,
- 50 cm gyújtótávolságú fényképezőgépnél 5000 m volt.

A terepről készített felvételek esetén is kb. 1:10 000 lehetett a kiértékelhetőség határa.²⁹

Több esetben a közelfelderítő vizuális felderítési feladattal szállt fel, de a célt saját elhatározása alapján le is fényképezte.

Az 1942. július 29-én feladatot végrehajtó közelfelderítő repülő jelentése is kitűnő példa erre.

„A III. hadtest által jelentett Scseljawinó K 5 km-en a Don-on átkelt ellenséges erőket vizuálisan nem észlelte, a kérdéses területen semmi mozgást nem látott, a területet lefényképezte, fénykéпкиértékelés folyamatban...”³⁰

²⁷ Repülő Szabályzat, 2. füzet ... 19–20. o.

²⁸ Ismertetőjelek és látjelek a repülők és földi csapatok között szükséges együttműködésre. Bp., 1942. 58.800/8. szám, eln. 4. vkf. 1942. D. pont 7–9. o.

²⁹ Repülő Szabályzat, 2. füzet ... 20. o.

³⁰ HL 2. hds. 270. sz., Naplómelléklet.

Légi fényképek értékelésével ellenőrizték a tüzérségi tüzek és a bombatámadások hatását is. Ezen adatok megszerzése szintén a közelfelderítők feladata volt.³¹

A ferdetengelyű fényképezés azonban hibákat is rejtett magába. A torzítás mellett a víz alatti építményeket sem lehetett kiértékelni az ilyen módon készített felvételekről. Az egyik hídfőben például a gyalogság már többször jelentett hídátelést, de a közelfelderítők sem vizuálisan, sem pedig fényképezéssel nem tudták kimutatni a feltételezett víz alatti hidat. Erre egyedül a távolfelderítők függőleges tengelyű felvételei voltak alkalmasak.³²

A légifényképezés másik hátulütője az időszerűség kérdése volt. Amikor gyors helyzettisztázást kellett végrehajtani, vagy újonnan megjelent erőket felderíteni, nem lehetett célszerű megoldás a légi fénykép, hiszen kiértékelése elég sok időt vett igénybe. Ezáltal ezek az adatok elvesztették jelentőségüket.

Olyan esetekben mikor terep, vagy ellenséges erő felderítését hajtotta végre a század, a fényképezés sokkal jobb és pontosabb eredményeket mutatott, mint a vizuális megfigyelés.

Ilyen esetek voltak a következők is:

- csapatok gyülekezése adott körletekben;
- új műszaki építmények megjelenése;
- hídverési előkészületek a Donon;
- átkelési eszközök összegyűjtése adott partszakaszon;
- vasúttállomások forgalmának megállapítása, a szállítmányok tartalma;
- újonnan települt tüzérség, légvédelmi tüzérség tüzelőállásai, illetve a saját csapatok álcázási helyzete, hiányosságai.

Az elkészített felvételeket a fényképész szakasz (raj) dolgozta fel. (A fényképész szakaszból a fényképész gépkocsi részleg is kikülöníthető volt, amely a meghatározott helyen azonnal megkezdhette a légi fényképek elkészítését – H. Cs.)

A feldolgozás a következő munkafolyamatokat foglalta magába (általában):

- a fényképező repülés által készített felvételek megkapása (ledobás, futár útján vagy azonnal a megfigyelőtől);
- fényképszet és képkikészítés (lehet fénytérkép készítés is);
- kiértékelés;
- fényképmérés;
- fényképnnyilvántartás.³³

A fényképszeti és képkikészítési feladatok alapvetően rutinmunkának számítottak. A kiértékelés viszont, a mindig más és más terep, illetve a különböző minőségű felvételek miatt bonyolult, nagy szakértelmet követelő feladat volt. A kiértékelő részlegbe csak jó felfogóképességű és sokoldalú ismeretekkel rendelkező állomány kerülhetett.³⁴ (Általában egy tiszthelyettes és néhány fő legénység tartozott ide – H. Cs.). Ismerniük kellett:

- a negatívból, pozitívból való fényképolvasást;
- a légkép, terep és térkép összefüggéseit;

31 HL 2. hds. 289. sz., Naplómelléklet.

32 M. Szabó Miklós: i. m. 146. o.

33 Repülő fényképész utasítás. e. rep. (7. Ut. Bp., 1942. III. fej., 12. o.

34 Uo. 104–109. o.

- a fegyvernemeket, azok harceljárásait (ellenség, saját);
- a közlekedés és az ipar jellegzetességeit;
- csapatzelzéseket, jelentések összeállításának rendjét.

Kiértékelő segédeszközéként főleg a filmátvilágító szekrény, a közönséges nagyító, a mérőnagyító, a térlátó és a négyzetmutató szolgált. Rendelkezett még a részleg egy munkatérképpel is, amelyekre a helyzetre vonatkozó fontosabb adatokat vitte rá.

A kiértékelésnél megkülönböztettek durva és finom kiértékelést.

a) *Durva kiértékelés:*

- a filmek rövid áttekintése alapján nyert fontos információk azonnali jelentését tette lehetővé.
- A teljességről itt le kellett mondani, a gyors jelentéssel az időnyerés volt a cél.
- A durva kiértékelés célja legtöbbször a megfigyelő gyanításainak igazolása volt.

b) *Finom kiértékelés esetén:*

- a képtartalom teljes kimerítése volt a feladat;
- fontosabb részeredményeket itt is azonnal jelteni kellett.

A lehetőségekhez mérten a megfigyelőnek is részt kellett venni a kiértékelésben, de ez csak nagyon ritka esetben valósult meg.

A légi fénykép alapszíne – a papíryanagtól és a kidolgozás módjától függően – kekesbe, szürkésbe, barnásba vagy zöldesbe játszó fekete volt. A másolatok (nyomatok) általában mély barna alapszínűek voltak.³⁵

Szigorúan szabályozták a légi fényképek nyilvántartását: már a negatívot is „filmkísérő jegyzéken” tartották nyilván. Ezen a fényképezési nap, a megfigyelő, a fényképező készülék típusa, száma mellett, sok egyéb is szerepelt.

A kiértékelés menetét is külön kiértékelő lapon vezették végig.

A kiértékelés eredményét (a fényképjelentést) kiértékelő lapokon terjesztették föl, általában motorkerékpáros futár útján. Ez egyébként már a finom kiértékelést is tartalmazta.

A fényképező repülések könyve teljes áttekintést adott a század fényképező repüléseiről, és azok eredményeiről. Vezetéséért a század parancsnoka volt a felelős. A repülés, a film és a fényképjelentés összefüggéseiről is kitűnő áttekintést adott.³⁶

A felvételek jelölése a következőképpen történt:

V.K.F. E 24/40 K 316-408

Feloldása: az V. hadtest. KF (közelfelderítő) repülőszázadának eredeti repülő-filmje, előjegyezve a fényképkönyv 24 folyószáma alatt, felvették 1940-ben, az egyes felvételek száma a számláló-szerkezet szerint 316-408.³⁷

³⁵ A légi fénykép. Fényképolvasás és kiértékelés. M. kir. honv. légierő parancsnoksága. Bp., 1941. 17. o.

³⁶ Repülő fényképész utasítás, i. m. 30. o.

³⁷ Légi fényképészeti szolgálat (tanszégület). M. kir. Horthy M. Honv. Rep. Akadémia. Kézirat, 1940. október. 13. o.

3. A repülőgép fegyvereivel végrehajtott „kikényszerített,” vagy harcfelderítés

Ez a felderítési mód valójában a század kiérkezésétől szerepelt a végrehajtási palettán. Igaz, hivatalosan az 1. repülőcsoport 1942. augusztus 3-án tért át az ún. „új felderítési rendszerre”, amelyben valójában is különválasztották a harc- és a harcászati felderítést.³⁸ (Ez a feladatok jobb elosztását és az eredményesebb munkát tette lehetővé – H. Cs.)

A szabályzat ide vonatkozó pontjai alapján a légi harcfelderítés a közelfelderítő repülő feladatakat szerepelt. Ezen belül meg kellett állapítani:

- az ellenség magatartását az arcvonalon és az arcvonaltól mögött;
- hézagait, gyenge pontjait;
- tüzségének és tűzfegyvereinek csoportosítását;
- a terepviszonyokat;
- harckocsiakadályokat és egyéb műszaki építményeket;
- kiemelt figyelmet kellett fordítani a támadó vagy a visszavonuló ellenségre.³⁹

A harcfelderítés akkor érte el a célját, ha a saját csapatok azonnal tűzcsapást mértek a felderített objektum(ok)ra. Ennek biztosítása csak a megfelelő összeköttetés lehetett. A repülő különböző jelekkel, rádióval és a felderített adatok ledobásával tartották az összeköttetést a szárazföldi csapatokkal. A repülőgép fegyverei több esetben készítettek tüzelésre elhagyatottak látszó erősítéseket.⁴⁰ Nemegyszer a harcfelderítést végző repülőnek kellett bombával zavarni olyan ellenséges oszlopokat, amelyekre saját tűz akkor nem volt lehetséges.⁴¹ Rejtőzött csapatok felderítésére is többször a bombatámadás volt a legcélszerűbb. Vizuálisan semmiféle mozgás, vagy jelenlét nem volt megállapítható, de a ledobott bombák hatására általában beigazolódott az ellenség ottléte vagy éppen az, hogy az adott terület üres.⁴²

A jelentések egyértelműen bizonyítják, hogy augusztus 3-a előtt a közelfelderítő már több ízben alkalmazták ezt a felderítési módot, és ezzel megfelelő eredményeket értek el.

A jelentések rendje és az adatok nyilvántartása

Rádió (távírás, vagy távbeszélés)

Ha nem volt rádiótilalom és nagyon gyors, sürgős jelentést kellett továbbítani, a rádió volt erre a legalkalmasabb eszköz. Nem egy esetben a földi rész vette fel a kapcsolatot a levegőben lévő közelfelderítővel. Ennek oka általában irányítás,

38 M. Szabó Miklós: i. m. 142. o.

39 Repülő Szabályzat, 2. füzet ... 49–50. o.

40 HL 2. hds. 347. sz., Naplómelléklet (1. sz. Kf. gép. jelentése).

41 HL 2. hds. 365. sz., Naplómelléklet (7. sz. Kf. gép. jelentése).

42 HL 2. hds. 279. sz., Naplómelléklet.

rövid parancs, vagy figyelmeztetés (légi helyzet) volt. Levegőben lévő repülőgépek közötti információcsere esetén is – a felderítő figyelmeztetése, a kísérőkkel való összeköttetés, a légi és földi célokra vonatkozó jelentések – a leggyakoribb összeköttetési mód volt.

Előírásaként szerepelt továbbá, hogy a repülőalapon minden jelentő forgalmi kört egy vevővel folyamatosan figyeltetni kellett. A közelfelderítő repülő viszont bármikor igénybe vehette a repülést biztosító rádiórendszer részére kijelölt iránymérő forgalmi körét.⁴³

A hadseregparancsnokság mindig közvetlen vonalat épített ki a repülőcsoport felé, hiszen az együttműködés szempontjából nagyon fontos és már régebben is felmerülő problémát oldott meg ezzel.⁴⁴

Az 1942. július 07-én a „Don-menti védelemre” kiadott intézkedés híradó toldaléka a közelfelderítő számára a következő működési rendszert határozta meg:

a) *A közelfelderítő repülők jelentő forgalmi körei:*

– a földdel való „levelezésre” azt a hullámot használhatja, amely e célra annak a seregtestnek van kiutalva, amely részére felderít;

– minden repülőgép, az indulástól a leszállásig, köteles fenntartani az összeköttetést, közben nem térhet át más felderítési hullámhosszra, de leszállása után a hullám ismét felszabadul;

– a repülő jelentéseit a táblázat szerinti hullámokon adja;

– a felderítő repülőt az érdekelteken kívül az összes hadosztály-, hadtest- és a hadseregparancsnokság is lehallgathatja szabad vevőjével. (Így külön intézkedés nélkül juthattak fontos adatok birtokába, és lehetőség nyílt az azonnali intézkedésre is – H. Cs.);

– felszállás után a közelfelderítő repülő hívónevét mondja (táblázat) és utána távirón „a” sorozatot játszon a behangoláshoz, erre a földi állomások hangoljanak be anélkül, hogy válaszolnának; a repülők mindig a táblázat hívónevét használják. (L. a 2. sz. mellékletet: 127. o.)

b) *Indulás-jelentések sugárzása*

A repülőcsoport minden repülőgép indulását kb. fél órával az indulás előtt az 1004 khz. (136.4. fsz.) w. II. hullámon megadja a légvédelmi tűzértségnek (R-7 rádiókészülékkel vehető).

Amikor a közelfelderítő indul, ezt második indulásjelentéssel jelezzék a következő módon:

– az adás az érintett hadtest hívójelével kezdődik egyoldalú forgalomban, tehát a repülőcsoport nem hívható vissza.

– az indulásjelentést a légvédelmi központ veszi és továbbítja a hadtest és a könnyű hadosztályok híradó parancsnokainak – célszerű, ha a hadtest és a könnyű hadosztályok az indulásjelentést maguk is veszik –; minden parancsnok közölje szomszédaival és alá-, illetve fölérendelt parancsnokságaival a felvett

⁴³ Repülő Szabályzat, 1. füzet. Földi szolgálat, a repülőgépvezetés, a kötelékrepülés. II. fejezet. A földi szolgálat. 134. pont: Az egyes repülő századok híradása. Bp., 1941. 48. o.

⁴⁴ V. Somody Ferenc főhadnagy: Légi közelfelderítés és a földi parancsnoksággal való együttműködés. *Magyar Katonai Szemle*, 1941. 10. szám. 126. o.

indulásjelentést, hogy az biztosan eljusson ahhoz, aki a repülőt igényelte, illetve, hogy a repülő jelentéseit a többi parancsnokságok is vehessék.

A jelentés tartalmazza:

- a jelentés sugárzási idejét;
- három fedőbetűt, amelyek meghatározzák a működés területét, a felderítés hullámát, a föld és a repülőgép hívónevét;
- az indulás idejének megjelölésére a következő fedőbetűkkel megjelölve...

yv = 1	ty = 6
yy = 2	ys = 7
yx = 3	my = 8
uy = 4	yq = 9
yz = 5	py = 0

... és egy tetszés szerinti betűvel kiegészítve, hogy a hármas betűcsoportok kijöjjenek. Például: 0930 src yvy pyu uyu yzs. *Jelentése:* 09.30-kor jelentik, a 9. könnyű hadosztály sávjában a táblázatban megadott forgalmi adatokkal 10 óra 45 perctől közelfelderítő repülés. Egyéb jelentések: az indulás késik = xsx; a repülőgép nem indul =xkx; a repülőgép leszállt = xzx.

- azok az állomások, amelyek a felderítés eredményét hallani akarják, a „levelező hadosztállyal” együtt álljanak az indulás idejében vételre az érintett hadosztály hullámán.

- a repülőterekkel és repülőgépekkel (a közelfelderítő és a tüzérrepülő kivételével) való rádióösszeköttetések megszervezése a repülőcsoport-parancsnokság hatáskörébe tartozik.⁴⁵

⁴⁵ Híradó toldalék a 900/2. hds. I. a. 42. VII. 7. sz. védőintézkedések. (A magyar repülőekkel való együttműködés szabályozására)

Táblázat a „Híradó toldalék”-hoz (az együttműködés szabályozására)

Érintett hadtest	Működési terület	Repülés minősége*	Hullám	A föld	A gép	Fedőbetű csoport az indulás-jelentéshez
				hívóneve*		
III.	6. k. ho.	feld.	1400 kHz (176. fsz.)	Róka	Veréb	rva
	7. k. ho.	feld.	1220 kHz (158. fsz.)	Medve	Csóka	mcb
	9. k. ho.	feld.	1510 kHz (187. fsz.)	Szarvas	Rigó	src
IV.	10. k. ho.	feld.	1360 kHz (272. fsz.)	Álmos	Imre	aiz
	12. k. ho.	feld.	1470 kHz (183 fsz.)	Sámson	Csongor	scq
	13. k. ho.	feld.	1255 kHz (161,5. fsz.)	Harcos	Bíró	hbu
VII.	19. k. ho.	feld.	1475 kHz (183,5. fsz.)	Költő	Szerző	kso
	20. k. ho.	feld.	1395 kHz (175,5. fsz.)	Imre	Gusztai	igl
	23. k. ho.	feld.	1515 kHz (187,5. fsz.)	Vizsla	Varjú	evi
	Rep-csop.		A felderítés hullámán	Vizsla	Eredeti hívónévvel	-

* (A táblázatban eredetileg szerepelt a tűzrepülésre vonatkozó jelrendszer is, de itt nem jeleztük.)

2. Jelentések ledobás útján

A gyors jelentések másik módja volt a felderítés eredményének ledobása. A feladatmeghatározások, mint már láttuk, egyértelműen utasították a személyzetet, hogy mikor kell a felderítés eredményét ledobással jelenteni. Ezenbelül konkrétan meghatározták, hogy mely hadtestek, hadosztályok számára kell a ledobást végrehajtani. Legtöbbször a ledobóhelyek is pontosan szerepeltek az intézkedésekben.

A ledobójelentések (melyek másolatát a repülőnek meg kellett őriznie) vagy olyan ledobóhüvelyben dobták a földre, amely világossárga füstöt eresztett, vagy pedig ledobótáskában, piros-fehér zászlóval jelölve.⁴⁶

A ledobóhelyeket a parancsnokságok kötelesek voltak megjelölni, a következő jelzésekkel:⁴⁷

	<i>Nappal</i>	<i>ÉJJEL (lámpák)*</i>
<i>zászlóalj- (osztály-) parancsnokság</i>	Z	• • •
<i>ezred- parancsnokság</i>	E	• • • •
<i>hadműveleti egység dandár- (hadosztály-) parancsnokság</i>	O	• • • • •
<i>hadtest- parancsnokság</i>	H	• • • • • •

**Nappal általában fehér, hóban piros vászonból fektették.
A lámpák közötti távolság 5 méter volt.*

⁴⁶ Ismertetőjelek és látjelek. i. m. 16. o.

⁴⁷ Alap kiképzés, 2. füzet. Jelek és jelzések. (Ideiglenes Szabályzat) Bp., 1939. 71-72. o.

A saját repülő is többféle módon tudott ismertetőjelet adni. Ha a felségjel nem volt megállapítható, a kör, a nyolcas, vagy a kígyóvonal...közül közül rendelték el valamelyiket.

Kis körökkel jelezte a gép a „Ledobóhelyet fektessetek!” utasítást. A földi jelek „Megértését!” a jel irányába végzett hullámvonallal adta a földi erők tudomására.

3. Jelentések személyesen

A benyomásokról, a felderített ellenséges erőkről a megfigyelő jelenthetett szóban is a leszállás után. Ha saját repülőtéren ért földet, általában a repülőcsoport vezérkari főnökének tett jelentést. Ekkor legtöbbször jelen volt a század parancsnoka is, vagy annak helyettese. A gyors szóbeli jelentés után a megfigyelő köteles volt írásban is összefoglalni a repülés közben észlelteket. Közbeeső repülőtéren történő földetérés esetén távbeszélőn kellett leadnia a jelentést. Vonalhiba esetén motoros futár igénybevételére is volt lehetőség.

Az 1. repülőcsoport jelentései a hadseregnek és az adatok nyilvántartása

A repülőcsoport a felderítés eredményeit azonnal jelentette a hadsereg törzsnöknek, pontosabban az I. a. osztálynak. A telefonon, vagy távirón jelentetteket ezután írásban is elkészítették és felterjesztették.

A telefonon (távíró) érkezett jelentések azonnal a hadművelési naplóba kerültek. 1942. VII. 4-én délutánján például egy jelentés érkezett a repülőcsoport törzsetől:

„15 óra 15 perc. (légi felderítés jelenti) Woroneshtól Nyugatra Don-on átkelés folyamatban 3 hadi hídon és a vasúti hídon. 12.30. kor Korotojak, Swoboda, Ostrogoshsk pályaudvaron sok szerelvény.”⁴⁸

Az I. a. hadművelési osztály II. beosztott vezérkari tisztje volt a felelős az ellenségről érkező adatok gyűjtéséért, nyilvántartásáért. Feladata volt még, hogy az I. b. (kémelhárító és hírszerző) tisztnél folyamatosan tájékozódjon az ellenség helyzetéről, magatartásáról és valószínű szándékáról. Az előjárók, szomszédok, alárendeltek folyamatos tájékoztatása is az előírások között szerepelt.⁴⁹

Az ellenséges helyzet nyilvántartására intézkedő hadseregpárcs a következőket tartalmazta:

– az ellenséges helyzetet a saját helyzethez hasonlóan két térképen (1:300 000 és 1:100 000 méretarányú) kellett nyilvántartani, a saját erőkre megadott irányelvek alapján; az 1:300 000 térképalapon az ellenséges helyzet nyilvántartásának főleg az arcvonal mögötti, vezetési szempontból fontos helyzetet kellett tükröznie (tartalékok, mozgások, berendezkedések, rombolások); ezt annyira ki kellett terjeszteni a szomszédos területre is, hogy az ellenségre vonatkozó konkrét számvetéseket

48 HL 2. hds. 83. sz., Naplómelléklet.

49 HL 2. hds. p. ság I. a. oszt. 1942. ügykörelosztás.

végre tudják hajtani; az 1:100 000 térképlapon a peremvonalban lévő ellenség helyzetét kellett nyilvántartani olyan részletességgel, hogy az a harcvezetést biztosíthassa; ezt a nyilvántartó térképet naponta legalább háromszor kellett helyesbíteni (a jelentések beérkezése és értékelése után), hadműveletek alatt viszont minden vezetési szempontból fontos adatnak meg kellett azon jelennie; naponta be kellett mutatni a térképeket a hadseregparancsnoknak; a nyilvántartó szobában ezen kívül a két térkép piszkozatát is elhelyezték, amikre szénrel és krétával rajzoltak.⁵⁰

A repülőcsoport általában a feladatvégrehajtások függvényében tette meg jelentését. Miután azonban a hadseregtörzs július 6-án szabályozta a jelentések rendjét, ez a következő képpen alakult:

– jelentések felterjesztése az I. a. osztálynak:

- a) reggeli jelentés 5 óra 30 percig,
- b) napközi jelentés 16 óra 00 percig,
- c) napi jelentés 21 óra 00 percig.

(Ha az átfutási időket figyelembe vesszük, a reggeli jelentés a 3 órás, a napközi a 14 órás, míg a napi a 19 órás helyzetet tükrözte – H. Cs.)

A jelentéseket távbeszélőn (8-as állomás), ha nem működött, táviratilag, vagy rádióon kellett megtenni, 1:100 000 méretarányú térkép alapján.⁵¹

A jelentések közül a napi jelentés volt a legrészletesebb, és ez tért ki például a másnapi lehetőségekre is. A jelentés e) pontjában a másnapra rendelkezésre álló repülőgépeket, az f) pontjában az aznapi feladatok végrehajtását, a h) pontban a távolfelderítőket, míg az i) pontban a közelfelderítőket bevetésének számát jelentették.⁵²

Az e) pontra vonatkozó napi jelentések augusztus 10. és 14. között⁵³

Napok 1942. VIII.	Bevethető repülőgépek száma			
	bombázó	vadász	távolfelderítő	közelfelderítő
11.	5	12	4	4
12.	5	11	1	6
13.	4	12	2	7
14.	3	11	1	6
15.	5	15	1	6

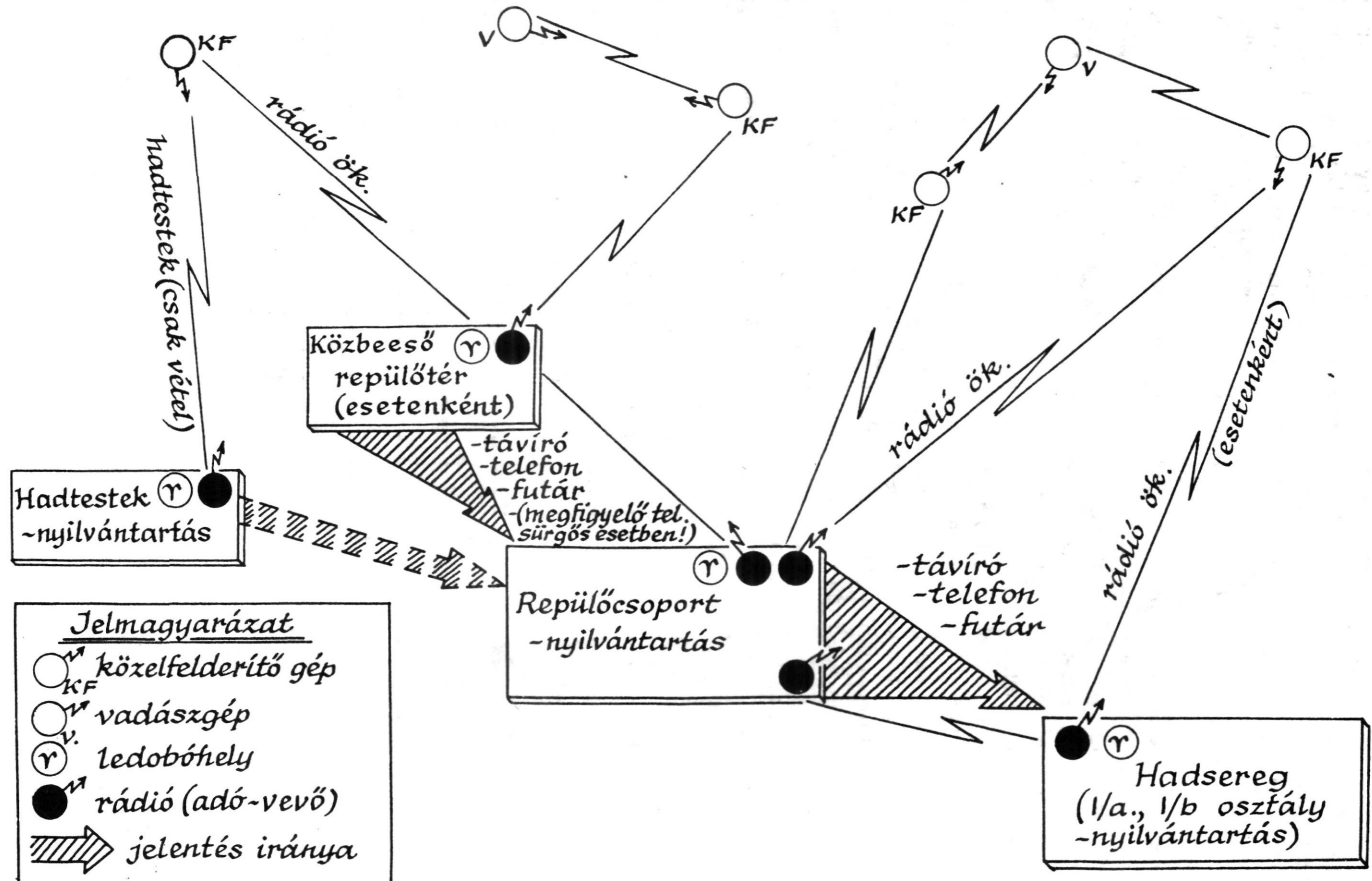
⁵⁰ HL 609/2. hds. I. a. 42. VI. 19. szám.

⁵¹ HL 871/2. hds. I. a. 42. VII. 6. szám.

⁵² HL 700/2. hds. I. a. 42. VIII. 7. szám.

⁵³ HL 700/2. hds. I. a. 42. VIII. 10–14. szám.

Működési rendszer



Az 1. repülőcsoport, azon belül az 1. távolfelderítő osztály alárendeltségébe tartozó 3/2. közelfelderítő repülőszázad, kiérkezésétől számítva, nagyjából 120 harci napot töltött a magyar 2. hadsereg kötelékében. Tevékenységét repülőgépeinek elhasználódása miatt kellett beszüntetnie 1942. október 25-ével.⁵⁴ Ez alatt az idő alatt a hajózók általában 60–70 bevetésen vettek részt. A század 3 légi győzelmet aratott és csak egy gépet veszített.⁵⁵

Összességében megállapítható, hogy a már elavultnak számító He-46-kal felszerelt közelfelderítő repülőszázad az előjárók teljes megelégedésére végezte feladatait. A hadsereg vezérkari főnök hadműveletek közbeni értékelése: „légi-erőnk a hadsereghez képest kicsi és – a távol-felderítőinket kivéve – nem korszerű”⁵⁶ is egyértelműen bizonyítja a század állományának kitűnő felkészültségét. Ilyen veterán gépeken, ilyen eredményeket elérni csak a szakmájukat kitűnően ismerő katonák tudhattak.

A közelfelderítő repülőszázad hazatelepülése után a magyar 2. hadsereg arcvonala előtt a továbbiakban német KF egységek végeztek felderítést.

⁵⁴ HL 2323/2. hds. I. a. 42. X. 25. szám (Légi közelfelderítés a magyar hadsereg arcvonala előtt).

⁵⁵ Gaál Gyula: i. m. 53. o.

⁵⁶ HL 2. hds. 68. sz., Naplómelléklet.

KÖZELFELDERÍTŐ REPÜLŐGÉPEK

1. számú melléklet

TIPUS	Rendsz.ország	Telj. (LE)	Max. seb. (km/ó)	Hatótáv (km)	Csúcsmag. (m)	Személyzet (fő)	FEGYVERZET
He-46 C-1	Magyaro.	950	320	650	6000	2	2 gpu., 120 kg bomba
FW-189	Szlovákia	2x450	380	2000-ig	8000	3-5	1 géppágyú, 4-5 gpu., 200 kg bomba
Westland „Lysander”	Anglia	900	360	960-ig	7800	2	3 gpu., 200 kg bomba
Bloch MB-174 A 3	Franciao.	2x1140	520	1600-ig	11 000	3	4 gpu., 400 kg bomba
R-10	Szovjetunió	730	370	1450	7000	2	3 gpu., 400 kg bomba
I. A. R. 39	Románia	900	300	600	6500	2	3 gpu., 200 kg bomba

(gpu. = géppuska)

AZ ALKALMAZOTT RÁDIÓTÍPUSOK FONTOSABB ADATAI

2. számú melléklet

Megnevezés	Alkalmazás	Hullám faj.			Hatótáv		Üzem mód		Áramforrás	Antennák	Üzemidő		Gyártó cég	Rendszerezési év
		λm	KC	f. szám	táv-besz.	távíró	adó	vevő			adó	vevő		
34. M. R-11 rádió állomás	He-46 felderítő repülőgépbén	Adó és vevő:			R-6-tal:*		A1 A2 A3	A1 A2 A3	Akku, Légcsavar meghajtású generátor	Szárny és 70 m Úszály	A repülés alatt		Standard Eka	1934
		200-1200	1500-250	186-21	20	50								
		A vevő ezenkívül			R-7/a-val:**									
		50-100	6000-3000	1100-1007	50	200								
39. M. R-14 rádió állomás	Reptéri földi állomásnál	Hosszú hullámon:			Hosszú hullámon:		A1 A2 A3 A4	A1 A2 A3 A4	50 per. 380/220 V hálózat v. ugyanezt termelő benzinmotoros generátor 30 M. benzinmotorral	Hosszú hull. 17,5 mT; 9 mT; Rövid hull. 5 m egyszálás	Hálózatról korlátlan. Benzinmotor (egy feltöltéssel) 5 óra; Akku. 10 óra		Standard	1941
		1000-200	300-1500	30-186	100	300								
		Rövid hullámon			Rövid hullámon									
		120-60	2500-5000	1001-1067	30-ig és 200-1000	30-ig és 200-1000								
<p>* = 35 M rádióállomás; alkalmazása még: ezred, hadosztály szinten ** = 39 M Rádióállomás; alkalmazása még: hadosztály, hadtest szinten</p>														