

SZIJJ JOLÁN

EGY VÖRÖS REPÜLŐ EMLÉKEIBŐL

A Hadtörténelmi Levéltárnak — történelmi jelentőségét tekintve — egyik legértékesebb fondja a Magyar Tanácsköztársaság katonai iratanyaga. A korabeli iratok fontos és érdekes kiegészítője a több száz darabból álló „Visszaemlékezések gyűjteménye”. Ezek a kisebb-nagyobb terjedelmű írások — a maguk egyszerű, egyéni nyelvén — a hősi korszak hétköznapjainak hangulatát, a vöröskatonák gondolat- és érzelmvilágát, gondjait, bajait, örömeit, büszkeségét tükrözik. Emellett adataikkal, tényközléseikkel nagyon sok esetben pótolják az iratanyag hiányosságait is.

Ennek az értékes gyűjteménynek közöljük egyik darabját: Fehér Antalnak, a Vörös Hadsereg pilótájának visszaemlékezését.

Fehér Antal azon kevesek közé tartozik, akik a Tanácsköztársaság egyik igen fontos politikai akciójának személyes résztvevői voltak; közreműködött Szamuely Tibor moszkvai repülőútjának előkészítésében. Ez a repülőút — a repülés akkori fejlettségi szintjét tekintve — technikai bravúrnak számított, politikai jelentősége pedig abban rejlett, hogy Szamuely személyesen tájékoztathatta Lenint a magyarországi helyzetről.

A visszaemlékezést — amely 1968-ban került levéltárunk tulajdonába — *szövegűen* közöljük. Őrzési helye: HL Magyar Tanácsköztársaság katonai iratai. Visszaemlékezések gyűjteménye 105/81. szám. 133. doboz.

*

Fehér Antalnak, az 1919-es Vörös Hadsereg veterán táborig pilótájának visszaemlékezése

Szamuely Tibor Népbiztos Elvtársnak és Dobos István táborig pilótának Budapest—Kiev—Budapest repülő útjának előkészületeiről és repülő útjáról.

1919 május hó első felében a Magyar Tanácsköztársaság idejében is az Albertfalvai Repülőgépgyárban voltunk Dobos Istvánnal együtt berepülő pilóták. Hivatásunk az volt, hogy az újonnan elkészült repülőgépeket berepüljük, vagyis a gépeken észlelt hibákat kijavíttassuk, repülési tulajdonságait a géptervezővel ismertessük. 1919 május elején Oravec Béla mérnök engem és Dobost az irodájába hívatott és közölte velünk, hogy Szamuely elvtárstól utasítást kapott egy olyan repülőgép elkészítésére, amelyen Ő, Szamuely elvtárs személyesen Oroszországba repülhet.

Ezt követően megindult hármunk között a vita, hogy ezen rendkívül fontos feladatnak elvégzésére milyen gépet válasszunk. Én az Albertfalvai Repülőgépgyárban készült 169-es Brandenburgi gépet tartottam legmegfelelőbbnek, mert az akkori időben a Brandenburg típusú gép kiváló tulajdonságai közismertek voltak, azonkívül üzemanyag ellátási lehetősége is alkalmassá tette hosszabb út megtételére. Erre tekintettel kellett lenni, mert az üzemanyag megszerzése annak idején idegen területen nagy nehézségbe ütközött.

A vita végén az én általam ajánlott gépet találtuk legmegfelelőbbnek. Akkor még nem volt eldöntve, hogy Dobos István vagy én, Fehér Antal fog-e repülni Szamuely elvtárral. A kiválasztott repülőgép típust közölték Szamuely elvtárral. Ő a mi ajánlatunkat elfogadta és kérte, hogy Dobos elvtárs menjen be hozzám további utasítások érvételére. Dobos azzal jött vissza, hogy amikor az Oroszországi út határozattá vált, [Szamuely Tibor] Rác János, a rákosi rep. század politikai megbízottja által, véleményt és felvilágosítást kért Piantovszky István tábori pilótától, aki már a kezdet elejétől fogva propaganda repüléseket végzett a párt részére. Piantovszky tájékoztatása után jutott tudomására, hogy az Albertfalvai Repülőgépgyár mindkét berepülő pilótája alkalmas a nagy feladat teljesítésére, úgy Dobos István, mint Fehér Antal, mert mind a kettő kitűnően képzett és teljesen megbízható munkáskáder. Ezek után adott utasítást egy olyan repülőgép elkészítésére, amely alkalmas egy ilyen hosszú út berepülésére. Azonkívül Dobos elvtárs elmondta, hogy Szamuely elvtárs őt jelölte ki a gép vezetésére.

Ezek után a repülőgépet sürgősen el kellett készíteni. Amikor ehhez hozzáfogtunk, a gyár legkiválóbb szerelőivel elhatároztuk, hogy számtalan gátló körülmény ellenére a megadott határidőre elkészítjük a gépet, ez sikerült is.

Következett a berepülés. Dobos barátom azzal a kéréssel jött hozzám, hogy Toncsikám, szeretném ha Te repülnéd be a gépet, hogy engem (Dobos) repülés közben ne zavarjon a gépen észlelt előző hiba, mielőtt azok ki nem lesznek javítva.

Az elkészült géppel több felszállást végeztem, hogy a lehető legtökéletesebb állapotba hozzuk. Többek között a nagyobb mennyiségű üzemanyag túlsúlyára való tekintettel. Utána egy hosszabb repülést végeztem. Leszállásomkor Szamuely elvtárs is jelen volt. Jelentettem, hogy a gép repülésre kész állapotban van. Szamuely elvtárs érdeklődött a repülőgép megbízhatósága felől. Megkérdezte, hogy én nyugodt lelkiismerettel mennék-e el vele. Kijelentettem, nagy öröm volna számomra és a bizalmat nagy kitüntetésnek tartanám. Szamuely elvtárs nekem külön gratulált a gép gondos elkészítéséért.

Május 16-án Dobos kb. egy óra hosszat tartó próba repülése után a gépet, teljesen felkészítve a nagy útra, biztonságba helyeztük. Én [az] 1919. május 17. előtti éjjelt, Dobosnak tett ígéretemhez híven, a gép mellett töltöttem, hogy arra személyesen felügyeljek és a korai startnál jelen legyek. Ez a fontos esemény 1919. május 17-én kora reggel megtörtént.

A repülőút eseményeit Dobos, visszarepülése után, következőképpen ismertette:

1919. május 17-én 4 óra 25 perckor indultunk útnak Kie felé. Derűs, tiszta szép idő volt. Ungváron túl egyenletes, de nem kellemetlen ellenszélkések voltak. Átlagos sebesség 130 km. Ungváron túl a Kárpátok felett 3580 m magasan felhőrétegbe jutottunk, majd később hózivatarka és esőbe. A felhőből kikerülve, abban a meggyőződésben, hogy az ellenséges területen túl vagyunk, egyrészt, hogy üzemanyagunkat pótoljuk, másrészt, hogy a tájékozást újból megtaláljuk, Winnica ukrán városban, [a] kitűzött vonaltól 80 km-rel délre szálltunk le. A motort jární hagytuk. Szamuely elvtárs az odasiető parasztoktól megtudta, hogy ukrán-szovjet területen vagyunk, mire kiszálltunk a gépből. Kievtől 170 km-re voltunk. Benzin nem volt kapható Winnicán és ezért másnap délutánig vártam, hogy Kie-ből kapjunk, de hiába, mert nem érkezett. Nagy nehezen találtunk, egy hordó benzint, amit betöltöttünk és este 8 óra körül nagy nehézségek között

elindultam Kiev felé. Winnicán sikerült jó térképet szereznem, a további tájékozódás már jobban ment és késő éjjel szerencsésen leszálltam a kievi reptéren, ahol már vártak megfelelő jelzőtüzek mellett.

Tizenegy napi kellemes ott-tartózkodás után Szamuely elvtárs visszajött Moszkvából és hozzáálltunk a visszarepülés startjának előkészítéséhez. Új légcavart kaptam, mert a régi az esőben megrongálódott. Feltöltöttük a tartályokat és elindultunk Proszkurovba, melyet közbeeső állomásnak szemeltünk ki. Itt akartam üzemanyagot felvenni, miután Kiev-ben nem volt. [A] Kiev—Proszkurov 272 km-es útrészlet erős, de egyenletes ellenszéllel simán folyt le.

Másnap délig időztünk és pont 12 órakor hagytuk el a Proszkurovi repülő századok telepét, Proszkurovból Tarnopolon át nyílegyenesen Budapest felé igyekeztem kormányozni a gépet. Tarnopol után állandóan felhőben haladtunk, jobban mondván két felhőréteg között. A felhők okozta nehézséget később eső is súlyosbította és kénytelen voltam 800 m-re leereszkedni, hogy földet lássak és a tájékozódáshoz bárminő támpontot nyerjek. Ez volt utazásunk legnehezebb és legkritikusabb része. Az iránytű nem működött és a térkép is elégtelen volt. Innen kezdve hajszál pontossággal betartottuk az utat Albertfalváig, kiindulási pontunkig, ahová este 7 óra 15 perckor érkeztünk. [1919. május 31-én.]

Fáradtságos és kimerítő volt úgy az odarepülés, mint a visszarepülés.

A nagy távolságokra való közlekedési eszközök sorában, ez már régi meggyőződésem, a modern és becsületesen előkészített repülőgép a legtökéletesebb.

Szamuely elvtárs még az oroszországi útja előtt értesült, hogy a repülőgépek gyártásához szükséges alkatrészekből nagy hiány van. Ezeket az alkatrészeket csak Ausztriában lehet beszerezni, ezért hazaérkezése után utasítást adott, hogy alkatrészekért Bécsbe kell repülni. El is repültünk három új géppel, nevezetesen Dobos István, Fehér Antal, Bíró Jenő, Ezekiel András. Leszállás Bécsűjhegyen történt szakadó esőben. Megérkezésünkkor az ottani személyzet legbarátságosabban fogadott, azonban alig télt el egy óra, megérkeztek a detektívek négyen. Az ajtókat bezárták, ki sem lehetett menni a helyiségből, repülő ruháinkat le kellett venni. Ezek után mind a négyünket kocsiba ültettek és bevitték Bécsbe a fegyházba. Ott külön-külön cellába zártak, ahol heteket töltöttünk el. Repülő ruháinkat, saját pénzünket és a vásárlásra vitt pénzt elvették, úgyszintén a három új gépet is.

Sok sanyargatás és testi bántalmazás után, hetek elteltével kiengedtek bennünket és pedig úgy, hogy kocsira ültettek bennünket négy detektív kíséretével és az Osztrák—Magyar határra vittek minket. Ott átadtak a magyar határőrségnek. Vonatra ültünk, Győrig mentünk. Ott kiszálltunk, kimentünk az ottani rep. térre, felkerestük Endresz György rep. tér parancsnokot. Elmeséltük neki, hogy mi történt velünk és szeretnénk hazamenni. Ő már értesült az egész ügyről. Endresz úgy Dobosnak, mint nekem rendelkezésünkre adott egy-egy gépet. Dobos Ezekiellel, én pedig Bíró Jenővel repültünk haza Albertfalvára. A megtörténteket az akkor megjelent napi lapok is közölték.

Dobos István, Ezekiel András és Bíró Jenő már elhunytak.

Fehér Antal
az 1919-es Vörös Hadsereg veterán
tábori pilótája