

ADATOK A MAGYAR LÉGIERŐ ANYAGI-TECHNIKAI ÁLLAPOTÁRÓL 1938—1944

A magyar légierő a hadrendfejlesztési program megindulásakor

A „Huba I” hadrendfejlesztés kapcsán 1938. október 1-én életbe léptek a magyar honvédség alakulatainak nyílt elnevezései. Az eddig titokban létező magyar légierő különféle repülőalakulatainak fedőnevei is megszűntek.¹ A polgári lajstromjelzéssel álcázott felderítő, vadász, bombázó és gyakorlógépek az 1938. szeptember 23-án kiadott rendelkezés alapján hadijelzést kaptak, ettől a naptól megkezdődött a hadrendben szereplő 25 repülőszázad állományában levő hadirepülőgépekre a hadijelek és egyéni ismertető jelek felfestése.²

Figyelemre méltó a HFP (Hadsereg Főparancsnokság) által 1938. szeptember 27-én a VKF-hez beküldött harcérték-jelentés, amely a szeptember 21-i állapotot rögzítette.³ Ez a dokumentum igen fontos abból a szempontból, hogy a repülőalakulatok az október 1-i nyílttá tétel előtt ténylegesen milyen létszámúak, harcerejük és szervezésük voltak.

A jelentés alapján a légierők élelmezési létszáma összesen 3716 fő, ebből 533 tiszt és 3183 legénység.

Hadihasználatban levő hadigép	196 db
Hadihasználaton kívüli hadigép	10 db

Hadrendben szereplő harcerő: 7 kf. (közelfelderítő) repülőszázad, 2 tf. (távolfelderítő) repülőszázad, 10 bombázó repülőszázad, 6 vadászrepülő-század, összesen: 25 repülőszázad.

Az egyes típusalakulatok átlagos létszáma a közvetlen alakulatokat is beleszámítva: egy vadászrepülő-század: 8 fő tiszt, 65 fő legénység és 9 db repülőgép; egy kf. repülőszázad: 18 fő tiszt, 65 fő legénység és 7 db repülőgép; egy bombázó repülőszázad: 15 fő tiszt, 110 fő legénység és 9 db repülőgép.

A szeptember 30-i összesített létszámkimutatás alapján a légierőnek (a tartalékokkal együtt) összesen 5564 fő volt a létszáma.⁴

1938. október 1-én a légierő hadrendjében is életbe lépett a repülőalakulatok új elnevezése, amelyek tulajdonképpen nem is voltak újak. A belső használatra kiadott VKF iratokban már 1933-ban megtalálható az alakulatok kétféle — titkos és nyílt — megnevezése.

A két éb. (éjjeli bombázó) repülőszázad összesen 15 db Caproni Ca—101/3 m. géppel rendelkezett, tehát nem érték el a már előzőekben említett harcérték-jelentésben foglalt bombázó repülőszázadok 9 db-os átlagos gépszámát. A gépek 3, egyenként 370 LE teljesítményű Piaggio Stella K—7 motorjukkal, 240—250 km/ó csúcsebességükkel, 6000 m csúcsmagasságukkal, 1000—1200 km hatótávolságukkal teljesen korszerűtlenek és elavultak voltak. Az ebben az idő-

1 Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban — HL) VKF 1938. I. oszt. Eln. 2546. sz.

2 HL VKF 1938. I. oszt. Eln. 3283. sz.

3 Uo. VKF 1938. I. oszt. Eln. 3263. sz.

4 Uo. VKF 1938. I. oszt. Eln. 3314. sz.

szakban a csehszlovák légierő szolgálatában ugyancsak éjszakai bombázó feladatra rendszeresített Aero—MB—200—BN4 típusú gép sokkal korszerűbb volt, nem is szólva a román légierő állományában levő, szintén ilyen feladatokra szánt, Bloch MB 210 típusról.⁵

Bevetés szempontjából, az optimális esetet figyelembe véve, századonként négy, illetve öt Ca—101/3 m. gép volt bevethető állapotban. A gépek harmad része általában állandóan javításban volt. Számszerűség tekintetében ez a tizenöt gép igen csekély mennyiség: a szomszédos csehszlovák, román, vagy jugoszláv légierő éb. repülőgépmennyiségéhez viszonyítva is, nem szólva a más európai államok légierejében ugyanilyen feladatra rendszeresített gépek számáról.

Vadászrepülőgépek tekintetében kedvezőbb volt a helyzet. A légierő hat vadászrepülő-századának használatában levő 54 db harci, valamint 18 db gyakorló-harci együléses Fiat Cr—32 típusú, 600 LE teljesítményű, Fiat A—30 RA motorral és 2 db 8 mm űrméretű, 26/31 M típusjelzésű, nagy tűzgyorsaságú, magyar szerkesztésű és gyártmányú géppuskával felszerelt gép 375—380 km/ó maximális sebességével, 8800 méter csúcsmagasságával és igen kiváló fordulékonyságával jobb volt, mint a jugoszláv légierő alakulatainál rendszeresített Hawker Foury, a francia légierő szolgálatában levő Loire 45C—1 és jobb volt a román IAR—16, sőt a német Arado Ar—68 E típusnál is.⁶

A Fiat Cr—32 típust sebesség és fegyverzet viszonylatában jóval felülmúlta a csehszlovák Avia B—534/IV, a román légierő részére gyártott lengyel PZL—24 F, valamint a jugoszláv Ikarus IK—2, nem is beszélve a szovjet Polikarpov I—16 tip. 5—6-ról, illetve a német Bf—109 B típusokról.

Ezen összehasonlító adatok alapján a Fiat Cr—32 típus a honi védővadász feladatok ellátására megfelelt.

1938 első felében megérkezett a légierő bombázógép-parkját képező 63 db hadi repülőgép és a 3 db gyakorló Junkers Ju—86 K—2 típusú repülőgép, mely két, egyenként 900—950 LE teljesítményű Weiss Manfred—Gnome Rhone K—14 Kirs motorjával 380—385 km/ó maximális sebesség, 8000 méter csúcsmagasság, 2000 km maximális hatótávolság elérésére és 1000 kg bombateher vitésére volt képes. Noha e géptípus 15—50 km/ó sebességgel lassúbb volt a más európai országok légierejében rendszeresített és hasonló feladatok elvégzésére szánt géptípusoknál, teljesítménye meghaladta a lengyel Zubr, német DO—17 E—1 és az angol Handley Page Harrow-két. Egyenrangú volt a csehszlovák AVIA B—71, az angol Wickers Wellington MkI, sőt a német Heinkel He—111 B—1 típusokkal. Jobbak voltak az angol Bristol Bleinheim és a szovjet SzB—3 típusok, azonban „minden más tekintetben korszerű (volt) és megfelel”-t.⁷

A Heinkel He—170 (He—70K) típusú tf. gépek, amelyek 1937 végén és 1938 év első hónapjaiban érkeztek, Weiss Manfred—Gnome Rhone K—14 Kirs motorjukkal, 435 km/ó maximális sebességükkel világviszonylatban is az első ilyen feladatokat ellátó repülőgéptípusok közé tartoztak. Teljesítményük jóval felülmúlta a román légierő kötelékében rendszeresített IAR—38 és —39 típusú gépeket és a lengyel PZL—24 felderítő változatát. Jobb volt a francia Potez 63 típusnál, sőt a jugoszláv kétmotoros Do—17 K gépnél is.

Kétségtelen, hogy a gépnek több fogyatékosága volt. Problémák mutatkoztak például a motorok csapágyazásainál és a benzinszivattyúknál, de ezeket a hibákat megszüntették. A gépből rossz volt a kilátás és a látószög, csak messze lehetett látni, de mindezen hibák ellenére, kiváló aerodinamikai kiala-

5 Nagyvárad—Varsányi: Katonai repülőgépek. Budapest, 1976. 169. és 216. o.

6 Uo. 72., 101. és 153. o.

7 HL VKF 1938. 1. oszt. Eln. 2632. sz.

kítása miatt, kiemelkedő teljesítményei korának korszerű távolfelderítőjévé tették.

Igen rossz volt a helyzet az iskola-repülőgépek minősége tekintetében. A használatban levő székesfehérvár—sóstói gyártású „Hungária” első fokú iskolagépek, valamint a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár RT által licenccben gyártott BFW-Udet U—12 b Flamingó, illetve a Heinkel HD—22 és a Fokker CVDK iskola- és kiképző gépek igen elhasznált állapotban voltak. Ennek következményeképpen igen sok baleset történt. A baleseteket legnagyobb részben ugyan „műszaki hiba és vezetési hiba okozta, kétségtelen azonban... jó részük kiképzési okokra vezethető vissza, ami az elavult és kevés számú kiképző repülőgépben leli magyarázatát”. Ezzel kapcsolatos, de más problémákat is érint a honvédség főparancsnokának a honvédelmi miniszterhez intézett 1938. augusztus 24-én kelt ügyirata, amelyben a légierők helyzetét elemzi. A jelentés megállapítja, hogy „lassú járatú gyakorló rep. gépeken kiképzett pilóta és megfigyelő személyzet nem működhetik kifogástalanul a sokkal nagyobb sebességű hadigépeken. Modern gyorsjáratú gépek megfelelő számban való beállítására nélkül a kiképzés sem lehet megfelelő.

Egy rep. gépvezető iskola a szükséges számú pilóták kiképzésére nem elegendő... miután a jelenlegi nem tudja kiképezni a szükségletet és a kiképzést csak a polgári pilóta fokáig tudja elvégezni. A tábori alakulatokhoz szükséges személyzet harci kiképzése a tábori alakulatokat terheli... Az anyagi és személyi hiányosságok fokozzák a repülőgép balesetek számát is... a légierő 6 év óta iskola és gyak. gépek területén nagyon kevés pótlást kapott. Ennek következtében a kiképzés a követelményekkel nem tud lépést tartani. E helyzet következménye a legtöbb baleset, melyek hatása alatt a lepszág a legutóbb kénytelen volt a kiképző repülés nagyfokú korlátozására a Hfp-nak javaslatot tenni, és ezenkívül ez évben fokozatosan 162 db elavult iskola és gyak. gép kicserélésére javaslatot tenni.”

Ebből a szempontból érdemes megvizsgálni a Nyíregyházán állomásozó Regvi (repülőgépvezető iskola) két századának gépállományát. A 11 db első fokú gépből hatot (Hungária típus) letiltottak a repülésről. Az 5 db Heinkel HD—22 másodfokú és 7 db WM—Fokker CVD harmadfokú iskolagépek teljesen elhasznált állapotúak és elavultak voltak. Ezekon kívül még 4 db Bücker Bü—131, valamint 1 db Fokker VIII. repülőgép volt a század állományában.⁸

1938. január 1-től augusztus 1-ig a repülőalakulatoknál összesen 63 gepsérülés történt. Ebből 18 100⁰/₀-os, 3 50—90⁰/₀-os, 29 10—49⁰/₀-os, 9 5—9⁰/₀-os között és 4 db 5⁰/₀-os alatt volt. A sérülések megoszlása a különféle típusoknál így alakult: kf. gépeknél 15, tf. gépeknél 2, vadászgépeknél 4, bombázó gépeknél 4, egyéb gépeknél 2, gyakorlógépeknél 11 és iskolagépeknél 25 sérülés történt.⁹ A jelentésből továbbá világosan megállapítható, hogy tartalom sem gépanyagban, sem személyzetben nem volt: mivel „a rep. csapat szervezését, felszerelését, beszerzését intéző... (szerv) kellő szaktudás hiánya folytán, a rep. csapatok szervezése és felszerelésénél nem vette kellőképpen tekintetbe a rep. csapatok kívánalmait...” továbbá a repülőanyag beszerzését politikai megfontolások, a pillanatnyi hitelhelyzet, valamint „a rendelkezésre álló piacon” az éppen kínáló gépanyag határozta meg; a rendszeresített hadirepülőgépekből a következők hiányoztak: 7 db tf., 49 db kf., 24 db eb., 33 db kb. (könnyűbombázó). A fenti szám adatoknál „a hadihasználatra nem alkalmas”

⁸ Uo. VKF 1938. 1. oszt. Eln. 3124. sz.

⁹ Uo. VKF 1938. 1. oszt. Eln. 2820. sz.

éb. (Ca—101/3 m) és kf. (WM—Fokker CVD/F) gépek levonásra kerültek, és minden századnál 12 gépet vettek alapul.¹⁰

A légierő olasz orientációjú fejlesztése

Az olasz—magyar Repülő—műszaki Albizottságnak az Olasz Légügyi Minisztériumban 1938. február 16-án Rómában felvett jegyzőkönyvéből kiderült, hogy a könnyűbombázó repülőgépek egységesítése céljából „a fokozott teljesítményű Caproni Ca—310” típust, valamint vadászgépként a „módosított Cr—32”-est, a Cr—42 típust szándékozták megvásárolni.¹¹ A leghamarabb a Caproni Ca—310 típusú repülőgépek kipróbálására és első részszállítására került sor. 1938. április 9-én a római katonai attasé jelentette, hogy „az Olasz Repülő Minisztérium csapatpróbára rendelkezésre fog bocsátani Ca—310 könnyűbombázó gépet kb. május hó elejére”.¹² Az olaszok azonban csak 1938. május 29-én mutattak be egy gépet a tapolcai repülőtéren. Három napon át tartott a gép bemutatása.¹³ A bemutatásra kirendelt bizottságnak a géptípussal szembeni kívánalmi a következő voltak: A könnyűbombázó alkalmasságon felül távolfelderítésre, sőt alacsony támadási feladatok elvégzésére is megfelelőnek kellett lennie. A bemutatás három napja alatt a gépet a magyar részről kirendelt csapatpróba-bizottság személyzete is repülte, de úgy találták, hogy a gép lomha, sebessége nem elegendő. Az olasz fél szerint azonban a repülőgép Gnome—Rhone Mars motorral is használható, „sőt arra van méretezve”, a számítások is azon alapulnak a beépített P—VII. C. 35 típusú motorok helyett. A fegyverzet is rossz volt. Az olaszok megígérték, hogy a szállításra kerülő gépeken semmiféle hiba nem lesz, mert azok kiküszöbölhetők.¹⁴

1938. június 5—12 között tanácskozásokra került sor Budapesten az összes HM és LűH (Légügyi Hivatal) szervek bevonásával. Ezekben a tanácskozásokon döntés történt, „mely szerint úgy anyagi, mint kiképzés terén olasz vonalra térünk át”.¹⁵

E döntésnek két oka is volt. Az egyik, hogy hadianyagok beszerzésére ebben az időpontban csak olasz hitel állt rendelkezésre, a másik pedig, hogy az 1936-ban leszállított és hadihasználatban álló Fiat Cr—32 típusú gépek jó repülőtulajdonságaikkal, magyar fegyverzetükkel, és mivel 8 db 2 kg-os repeszbombát is szállíthattak, megfeleltek a honi védővadász feladatoknak.

1938. június 7-én a vezérkari főnök hivatalosan is tájékoztatást kapott a Ca—310 bombázó repülőgép típusról. A hivatalos tájékoztatás alapján a megrendelést javasolta, majd ezt követőleg június 9-én történt döntés alapján megrendeltek 36 db Ca—310 „U” (Ungheria) Libeccio típusú repülőgépet.¹⁶ A hivatalos döntés tudomásulvétele után az olaszok a Tapolcán levő gépet rögtön hazavitték. A Tapolcán történt gyors kipróbálás alapján a magyar részről kirendelt bizottság jegyzőkönyvileg 22 féle javítást kívánt végrehajtani a szállítandó gépeken.

Az 1938. június 7—9. között Budapesten járt Gallo-féle bizottságtól is ígéretet kapott a légierő, hogy a szállítandó gépeken a javításokat elvégzik. Az ígéret alapján, a június 9-én felvett jegyzőkönyv szerint, „a könnyű bombázó

10 Uo. VKF 1938. 1. oszt. Eln. 3124. sz.

11 HL A római magyar katonai attasé iratai (a továbbiakban — R. m. k. a. i.) 1003. gy. 192/126 (1938/29; 272/14a. sz.)

12 Uo. 1003. gy. 1938/192/126. sz.

13 HL VKF 1939. 1. oszt. Eln. 3324. sz.

14 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 3324-ben 3110. sz.

15 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 4301. sz.

16 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 3324. sz.

gépek céljára a Ca—310 tip. gépet fogadták el". A római magyar katonai attasé már 1938. június 8-án, a gép megrendelése előtt jelentést küldött a HM-nek a Ca—310 vásárlási feltételeiről és a szállítási határidőkről. Az előbb említett ígéretek, valamint a június 9-én történt döntés alapján Olaszországba utazó bizottságot megbízták 36 db Ca—310 típusú kétmotoros repülőgép megrendelésével, valamint a sárkánygyártási licencjog megszerzésével. A tárgyalások eredményeképpen 1938. június 24-én hivatalosan megrendeltek a Caproni cégnél 36 db gépet.¹⁷ A sárkánylicenc-tárgyalások azonban sokáig elhúzódtak, úgy, hogy egy másik bizottság július 12-én felvett jegyzőkönyve szerint a „Ca—310 típus könnyűbombázásra teljesen megfelelő. Alacsonyfutamásra is az M—14-es motorral előrelátható vélemény szerint alkalmas lesz.”

A Budapesten 1938. július 12-én a „repülőgépeknek Olaszországból való megrendelése tárgyában” tartott értekezleten a légierők jelen levő tagjai vitéz Keresztes-Fischer Lajos altábornagy, vezérkari főnök felszólítására nyilatkoztak a Fiat Cr—42, valamint a Ca—310 típusú repülőgépeknek a magyar hadseregben való rendszerezéséről: a „36 db Caproni 310-es gép már megtörtént megrendelését fenntartani és pedig teljes olasz felszereléssel, kivéve a rádiót, mégpedig magyar kívánság szerinti kivitelben”.

A Fiat Cr—42-re vonatkozólag a légierők mindhárom jelenlevő tagja kívánatosnak tartotta a vadászgépek „előzetes csapatpróba nélkül való megrendelését, mert előreláthatólag az összes ma készen levő gépek között ez felel meg leginkább a mi követelményeineknek... 3 ilyen gép azonnal adassék át Magyarországnak, kipróbálásra, teljes olasz felszereléssel — rádiót is beleértve — a további 15 gépnek a gyártása pedig tartassék addig függőben, ameddig a magyar fél a kipróbálás eredménye alapján részletkivánságait is a berendezésre vonatkozólag közli.”¹⁸ Ezután derült csak ki, hogy a kért Cr—42-es gép csapatpróbára való megérkezésére nem számíthatnak, mert sorozatgyártás még nem kezdődött meg. A géptípus „kezdeti stádiumban van, csak egy mintapéldány állott rendelkezésükre az Olaszoknak is”.¹⁹

A Ca—310 sárkánygyártási licenc ügyében a Caproni céggel az első tárgyalásra csak augusztus közepén került sor. Augusztus 23-án a HM elfogadta a licenctervezetet, majd szeptember 10-én a végleges licenctervet is jóváhagyta. 1938. október 1-én a római katonai attasé a HM által 1938. szeptember 24-én aláírt végleges szerződés alapján megkötötte a licenszszereződést a Ca—310 típus sárkányának Magyarországon történő gyártására.²⁰

Már ezt megelőzőleg, július közepén intézkedések történtek az 1938—39-es évek hazai repülőgépsárkány- és motorgyártási programjára vonatkozólag. Az eredeti program szerint a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár RT 352 db M—14 Mars motor és 36 db Caproni Ca—310 sárkány gyártására kapott megbízást. A később módosított program szerint 144 db M—14 Mars motor és 18 db Ca—310 sárkány, a MÁVAG és a győri Magyar Waggon- és Gépgyár RT pedig együttesen 36 db sárkány építését végezte volna el.²¹

1938 nyár végén a légierők átszervezési javaslatában, amely 1939. január 1-vel lépett életbe, az addig megérkezett Ca—310-ek az első bombázó ezred első és második osztályának állományába kerültek:

17 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 4301. sz.

18 HL R. m. k. a. i. 1003. gy. 2. cs. 518/1003—1938.

19 HL VKF 1938. 1. oszt. Eln. 3294. és 1939. 1. oszt. Eln. 4301. sz.

20 HL R. m. k. a. i. 1003. gy. Emlékeztető a 60 479. Eln. III-hoz.

21 Országos Levéltár (a továbbiakban — OL) W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT iratai Z—407 58. cs. 453. sz.

I. Bombázó ezred 1/1 osztály	1. század 8 db
	2. század 8 db
1/2 osztály	1. század 8 db
	2. század 8 db

A maradék 4 db gép mint bombázó-gyakorló, valamint kiképző gép került volna az alakulathoz.

1938. szeptember első napjaiban megérkezett az első három db Ca—310 típusú gép Szombathelyre. A csapatpróbát szeptember 4-én kezdte a bizottság és november első napjaiban fejezte be. A november 25-i jegyzőkönyv alapján: „... 3 db Caproni 310 tip. gép érkezett, de ezek közül állandóan 1—2 gép üzemzavar miatt áll. Vadonatúj gépeknél szokatlan ez a sok hiba.” A gép főbb hibái: „A Caproni rep. gépgyár által épített sárkányok összeállítása felületes, megbízhatatlan. E tapasztalatok alapján a bizottság javasolja, hogy a további gépek beszerzéséből a Légierők Parancsnoksága zárja ki a Caproni gyárat. A gép

1. nem alkalmas gyalogság támogatására
2. nem fordulékony, nagy körön fordul
3. kormányozdulatokra lomhán érzékeny (nem fürge)
4. emelkedése rossz
5. kilátás jó
6. felszállás 650 méter
7. leszállási kifutás 710 méter.”

Önálló bombázási feladat elvégzésére sem tartotta a bizottság alkalmasnak a gépet, mert mindössze 600 kg bombaterhet vihetett magával. Maximális sebessége 286 km/ó volt. Rossz emelkedése és lomhasága miatt még felderítésre sem lehetett alkalmazni. Alacsony támadásra is alkalmatlan volt. Ilyen rossz teljesítmények alapján a bizottság a Caproni Ca—310 típusú gép hadigépként való rendszeresítését nem javasolta. A Lüh ez után a vélemény után csak mint gyakorló gépeket szándékozta azokat alkalmazni a légierő kötelékében.²²

A gépbe 3 db 7,7 mm űrméretű olasz Safat típusú géppuska volt beépítve. Ezek gyakori meghibásodása miatt november végén tervbe vették a hazai 12,7 mm űrméretű Danuvia géppuskák beépítését. A már beérkezett újabb gépeken szerzett szomorú tapasztalatok eredménye egy 1939. januárjában kelt jelentés: „Tény, hogy a Ca—310 megrendelés elhamarkodottnak látszik.”²³

Míg a „Huba—I” hitel keretében megrendelt Ca—310 típusú gépek szállítása a lesújtó vélemények ellenére is tovább folyt, más fejlesztést szolgáló intézkedések is napvilágot láttak.

A „Huba I” hadrendfejlesztéssel volt kapcsolatban az az 1938. december 28-án kelt ügyirat, mely „a m. kir. légierők 1939. évi január hó 1-vel való önállósítását rendelte el”. Ezen rendelkezés kimondta, hogy 1939. január 1-től „a m. kir. honv. légierők psága, az összes H. M., Hfp, és V. k. F. főcsoport- és osztályoktól, valamint egyéb központi szervektől függetlenül, önállóan működik és csak a m. kir. Honvédelmi Miniszternek marad alárendelve.

Kivétel: Általános hdm, követelmények, általános elvi szervezési, kiképzési, fegyverzeti és felszerelési ügyekben a m. kir. honv. Vezérkar Főnökének,

²² HL VKF 1939. I. oszt. Eln. 3136. sz.

²³ Uo. VKF 1939. I. oszt. Eln. 3324-ben 3110. sz.

fejelemi és bü. szempontból; legfelsőbb illetékes parancsnoki jogkör szempontjából a Honvédség Főparancsnokának is alá van rendelve". Az önállósítás azal a céllal történt, hogy „a fejlődés útjában levő sok féket kikapcsolva” a repülő fejevemmet mind szervezési, kiképzési, mind felszerelési szempontból magasabb, „európai színvonalra” lehessen emelni.²⁴

Még 1938 utolsó hónapjaiban a HFP a Lepság (Légierő Parancsnokság) javaslatára elrendelte a 162 db elavult iskola- és gyakorló repülőgép kiselejtezését. Ebből kifolyólag 1939-ben az alapfokú kiképzés igen nagy nehézségekkel küzdött. Elengedhetetlenül szükségessé vált iskola- és gyakorló repülőgépek beszerzése, annak ellenére, hogy Olaszországba Grottaglie-ba küldtek kétszáz főt repülő kiképzésre. A kiképzés költségeit az „F” hitel terhére számolták el.

Hogy az eddigi beszerzések eredményeként, valamint az 1938. évi nagy iskola- és kiképzőgép-selejtezés után 1939 nyarán milyen volt a gépállomány, azt az 1939. július 21-én kelt beadvány kimutatásaiból lehet megtudni.²⁵

I. fokú gépek: Udet 1 db; Bücker Bü—131 (60 HP) 31 db; Bücker Bü—131 (100 HP) 10 db; WM—10 6 db; Breda Br—25 3 db. *II. fokú gépek:* Heinkel—WM HD—22 7 db; Arado Ar—96A (megr.) 6 db. *III. fokú gépek és kiképző gépek:* Fokker CVDF 4 db, Fokker CVDK 4 db; WM—16 Budapest—9 10 db; WM—16 Budapest—14 7 db; Heinkel He—45 6 db; Caproni Ca—101/3m 14 db; FW—56 23 db; FW—58 17 db; Dornier Do—23 6 db; BF(Me)108 7 db; Fiat Cr—30 13 db; Romeo Ro—41 9 db;

Hadigépmennyiség típusok szerint:

<i>Géptípus:</i>	<i>Allománytáblázat:</i> (db)	<i>Valóságban:</i> (db)
1. Kf. gépek		
Heinkel He—46E—2(K)	35	35
W. M. 21. Súlyom (megrendelve)	57	1 (átvétel alatt)
Romeo Ro—37 bis U(Ungheria)	14	14
2. Tf. gépek		
Heinkel He—170(He—70K)	16	16
3. Vadászgépek:		
Fiat Cr—32	69	69
Fiat Cr—42	18	3
Heinkel He—112 E (megrendelve)	16	3 (megérkezett)
4. Bombázó repülőgépek:		
Junkers Ju—86K—2	64	61
Ju—86K—2 gyakorlógép		3
Caproni Ca—310 U (Ungheria)	36	35 haszn. kívül
5. Egyéb repülőgépek		
Junkers Ju—52/3m	3	3
Savoia S—75	5	5

Az előző adatokból látható, hogy nagy hiány volt iskolagépekből, különösen a II. fokon. A meglevő hadigépállományból el kellett venni a harci ki-

²⁴ Uo. VKF 1941. 1. oszt. Eln. 5141. sz.

²⁵ Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 4301. sz.

képzéshez szükséges minimális gépmennyiséget is a régi repülő szakszemélyzet gyakorlatban tartásához, valamint az új személyzet kiképzéséhez. A légierők parancsnoka az 1939. október 18-án kelt felterjesztésében jelentette a vezérkari főnöknek, hogy „a rendkívüli szűk költségvetési hitel következményeként... a Feld., Vad, és Bomb. gyakorló gépekben is oly nagy a hiány (mindegyikből csak néhány db. van), hogy az évi 100 pilótanövendékkel még békében sem tudok rendszeres kiképzést folytatni.

Az elkövetkezendő 2 évben tehát teljes értékű repülőgépvezető utánpótlással sem szabad számolni.” Továbbá „1939 okt. hó 1-vel felállított földi alapoknak semmi hadműveleti értékük nincs, mert anyagi felszerelésükre csak egészen minimális mértékben biztosított beruházási hitel.

Nem lehet reális, az hogy a hadrendet állandóan fejlesztjük anyagi és személyi megalapozottság nélkül. Ez a legfelsőbb vezetés félrevezetését jelenti, ami háború esetén irtózatos katasztrófához fog vezetni. Nem oldható meg a jelen költségvetés keretei között a repülőgép és motorok (általában repülőanyag) hazai utánpótlásának kérdése, azaz a hazai gyártás, mert pénzügyi fedezet hiányában semmit sem tudok a gyárakban rendelni. Már pedig a hazai gyártás folyamatosságát biztosítani kell...” „...ha az eddigi rendszert folytatjuk, végzetes következményekkel fog járni...”; égetően szükséges a szilárd hazai repülőipar megteremtése, mert anélkül „nincs komoly ütöképes légierő”.²⁶

Lássuk, hogyan alakultak 1939 közepén a gépszállítások. A megrendelt 36 db Ca—310 gép leszállításának befejezése előtt, még március—április folyamán, a Lüh elrendelte a már megkötött és jóváhagyott sárkányépítési-licenszerződés hatálytalanítását.²⁷

Ugyancsak ez történt az 1938. december 17-én megkötött Fiat Cr—42 sárkány gyártásának licenszszerezésével is. 1939. március 21-i keltezéssel ugyanis a már megkötött licenszszerezést hatálytalanították, az 1939. április 26-án kelt HM leirat pedig a licenc módosításának függőben hagyását rendelte el.²⁸

Többszöri sürgetés után 1939. június 16-án három Fiat Cr—42 típusú repülőgép érkezett Szombathelyre, ahol rögtön méréseket végeztek velük. A gépek motorjainál több esetben olyan súlyos üzemzavarok léptek fel, hogy a motorokat le kellett szerelni és visszaszállítani Torinóba a Fiat céghez kijavítás végett.²⁹

Még öt repülőgépet indítottak útnak az olaszok, ebből négy 1939. július 29-én érkezett meg Szombathelyre, egy gép azonban, a V—206 (gy. sz. 800 041) jelzésű „az átrepülés alkalmával... Körmend mellett... átadás előtt...” összetört. A gép pilótája, Stefanetti Franco alhadnagy sértetlen maradt, de a gép kb. 15%-os törést szenvedett. Ezt a sérült gépet a szombathelyi 1. ö. repülőgépjavító műhely vagonba rakta és visszaszállította a Fiat céghez kijavítás céljából.³⁰ A gép 1940 március első napjaiban érkezett vissza vasúton, kijavítva.³¹ A harmadik szállítmány, mely öt gépből állt, 1939. augusztus 17-én, az utolsó öt gép pedig a német kormány engedélyével (mert a gépeknek német légtér felett is át kellett repülni)³² 1939. szeptember 20-án érkezett meg légi úton.

A megrendelt 36 db Ca—310-ból 1939. június 9-én az utolsó kettő gép is megjött. Mind a 36 gépet a Caproni cég szállította. 35 meg is érkezett, a harminc-

26 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 5192. sz.

27 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 4301. sz.

28 HL R. m. k. a. i. 1003. gy. 1939/391/1070. és 1005. gy. 1939/60 479. Eln. III. sz.

29 Uo. R. m. k. a. i. 1027. gy. 1939/67 402. Eln./III. sz.

30 Uo. R. m. k. a. i. 1027. gy. 1939/68 316. Eln./LeI. sz.

31 Uo. R. m. k. a. i. 1027. gy. 1940/197. sz.

32 Uo. R. m. k. a. i. 1027. gy. 1939/1692. sz.

hatodik azonban március 2-án, olasz személyzettel, Grác közelében nekirepült egy gyárkéménynek és lezuhant. A gépeket olasz pilóták hozták át Szombathelyre, itt B—401-től B—435-ig egyéni lajstromjellel látták el őket. A gépekhez megrendelt tartalékanyagot 1939. június 9-én szállították.³³

1939. júliusában a Honvéd Légierő Parancsnoka így nyilatkozott: „A Ca—310 tip. géppel az olaszok csúnyán rászedtek bennünket: ... ha valaki az olasz repülőgép-ipar mellett akar lándzsát törni, az jobban tenné, ha a Ca—310 tip. gépeket meg sem említené. ... Jelenleg a Ca—310 ügyben vizsgálat folyik és az eredmény valószínűleg az lesz, hogy le kell tiltani a repülésről, sőt $\frac{1}{4}$, vagy $\frac{1}{2}$ áron visszavételre felajánljuk az olaszoknak.³⁴

A gépek leszállítása után küldött gyári leírás is ezeket csak iskolagépeknek tünteti fel.”

A vizsgálatot főleg az 1939. július 18-án történt baleset idézte elő, amikor a B—403 jelű Ca—310-es repülőgép üzemzavar miatt leszállásra kényszerült és összetört. A gépben levő két fő személyzet megsebesült. A vizsgálat eredménye: „a Ca—310 tip. repülőgépeket az illetékes századparancsnokok és osztályparancsnokok egyöntetű panaszai és indokai alapján a továbbiakig a repüléstől eltiltottam és elrendeltem a típusal szemben felmerült panaszok bizottsági kivizsgálását. A bizottság megállapította — nyolc szavazattal egy ellenében —, hogy a Ca—310 típusú repülőgépek kezelhetősége és műszaki kivitele annyira rossz, hogy a gépek további repülését műszaki és biztonsági okokból beszüntetni javasolta. A fentiek alapján javaslom, hogy az egész Ca—310 gépanyagot adjuk vissza az olasz szállítóknak, azzal a feltétellel, hogy helyette CR—42 vagy más általunk kívánt gépanyagot adjon. A Ca—310 típusú géppel a repülés a legmesszebbmenő gondosság, valamint biztonsági intézkedések ellenére életveszélyes. Még iskolagépeknek sem alkalmas.”

Rossz repülőtulajdonságok: a gép rosszul emelkedik, emelkedés után nehezen gyorsul, könnyen átesik, a motorok nem egyforma felgyorsulása folytán start közben gyakori az erős, 80 fokos irányváltoztatás, beperdülés, géppel földközelségben repülni igen kockázatos, felhőben való repülésre a gépek nem alkalmasak.

Műszaki hibák: a légcsavarok repülés közben elállítódnak, farokkerék tengelye leragad, a sárkány farokrésze törik, a Naca-gyűrűk aránylag rövid idő alatt meglazulnak, a motorok beindítása gyakran órákig tart.

Javasolta a bizottság, hogy az egész Ca—310-es gépanyagot a légierők kötélekből törölni kell és ha lehet, visszaszállítani.³⁵ Ezen vélemény után szeptember végén a VKF közölte a római katonai attaséval, hogy nagyon sok a hiba a leszállított Ca—310 típusú gépekkel. Októberben a magyar fél írásbeli kérésére az olasz fél hajlandónak mutatkozott egy bizottságot kiküldeni olyan alakulattól vett személyzettel, ahol az említett gépeket jól ismerték, hogy egy magyar bizottsággal együtt közösen vizsgálják a panaszokat.³⁶ 1939 decemberében a repülőgépek használhatósági fokát a bizottságok közösen állapították meg. E szerint: van 35 gép, ebből selejt 1, nagyon sérült 1, üzemképtelen 4, üzemképes 29 db.³⁷ A magyar fél a Caproni cégtől három gép azonnali rendbehozatalát kérte, ám Rossini igazgató csak egy gép azonnali javítását ígérte meg.³⁸ E javított géppel alapos próbát végeztek, azután döntöttek a többi gépnek kijavítása, illetve sorsa felől.

33 HL VKF 1939. 1. oszt. Eln.4301. és R. m. k. a. i. 1027. gy. 70 659. Eln. 6k. sz.

34 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 4301. sz.

35 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 4773. sz.

36 HL R. m. k. a. i. 1003. gy. 1939/1269/1812. sz.

37 Uo. R. m. k. a. i. 1003. gy. 1940/28. sz.

38 Uo. R. m. k. a. i. 1003. gy. 1939/1673/2260 1940/74 129. Eln. L. e. III. sz.

A magyar bizottság tagjai javasolták, hogy a gépeket mindenféle próba nélkül vigyék vissza, mert „a gép halálfelelem gyakorlására alkalmas csupán, nem bombázó feladatok végrehajtására”.

A javításra szánt gépeket légi úton felküldték Budapestre a Repülő Kísérleti Intézethez, ahol a WM-cég a javításokat elvégezte. Utána visszavitték őket Szombathely repülőterére. A mindent kimerítő próba eredménye nem ismeretes, de fennmaradt egy 1940. április hó 19-én kelt jegyzőkönyv, melynek tárgya „A légierők parancsnoksága és a SA. Aeroplani Caproni milánói cég között 1940. január hó 17-én létrejött írásbeli megállapodás értelmében... a Ca—310 típusú repülőgépek, tartalék motorok, légszavarok, a Ca—310 típusú repülőgépek sárkányához, motorokhoz, műszerekhez, fegyverzethez stb. való pótalkatrészek és kellékek visszavétele a SA. Caproni részére, a visszaadásra kerülő cikkek felértékelése és a visszaadás módozatainak általában való szabályozása.”

A bizottság a visszavétel tárgyát képező anyagot 1940. április hó 15—16—17-én Szombathelyen és Váton, 18-án pedig Székesfehérvárott és Csepelen megtekintette, majd közös megegyezéssel az alábbi feltételekben állapodtak meg: „Visszavételre kerül 33 db (harminchárom) Ca—310 repülőgép, teljes, a gyár által szállított berendezéssel, felszereléssel, fegyverzettel stb., eredeti szállítójegyek szerint.

E gépek visszavételi értékét a bizottság az eredeti vételár 63⁰/₀-ában állapítja meg, az avulási ⁰/₀, teljesített üzemidő és a gépeken előállott rongálódások figyelembevételével.” A harmincnyedik gépet is visszavásárolta a Caproni cég, ám csak a vételár 20⁰/₀-ában, egy gépet pedig kiselejtezték. A visszavételre kerülő anyag átvétele és átadása Szombathelyen történt.³⁹ 1940. november közepére a Ca—310 anyag átadása megtörtént, majd a gépeket decembertől kezdve magyar személyzet visszavitte Olaszországba. Az utolsó gépek visszarepülésére 1941 februárjában került sor. Nagyon keveset repültek a gépek 1938—39-ben. A legtöbbet repült gép — egy 1940. január 6-i kimutatás alapján — 95 óra 48 percet repült, a többi gép általában 2—40 óra repülési idővel rendelkezett.

A továbbiakban nem volna érdektelen tájékoztatásképpen összefoglalva is dokumentálni a „Huba I” és a „Huba IA” hitel kertében különféle olasz intézményeknek, valamint cégeknek kiadott repülési anyag megrendeléseket.

1. Olasz Légügyi Minisztérium: (1938. július)

- a) 36 db Caproni Ca—310 repülőgép fegyverzettel, 24 db P—VII. C. 35. tartalék motor és 8 db tartalék légszavar, valamint különféle tartalék alkatrészek a gépekhez és motorokhoz, továbbá géppuskalőszer, bombák és 144 db ejtőernyő;
- b) 1 db Fiat Cr—30 használt gyakorló repülőgép;
- c) 9 db Romeo Ro—41 vadász-gyakorlógép és 2 db P. VII. C—45. tartalék motor, valamint tartalék alkatrészek;
- d) 3 db Breda Br—25 típusú iskolagép és 1 db Alfa-Romeo D2—C30 tartalék motor, valamint tartalék alkatrészek gépekhez és motorokhoz;

2. Caproni cég: Ca—310 licenc;

3. Fiat cég (1938.): 10 db Fiat Cr—30 típusú gyakorló iskolagép; 2 db Fiat A—30 RA tartalék motor és tartalék alkatrészek, 18 db Fiat Cr—42 típusú vadászgép és 9 db Fiat A—74 R1. C. 38. típusú tartalék motor, valamint tartalék alkatrészek és Fiat Cr—42 licenc;

³⁹ Uo. R. m. k. a. i. 1003. gy. 1940/1950/1003. 1940/60 534. Eln. L. e. III; sz.

4. *Fiat cég* (1940): („Huba IA” hitel) 30 db Fiat A—30 RA bis motor a Fiat Cr—32 gépekhez és 30 db hűtő a Fiat A—30 RA bis motorokhoz.⁴⁰

A felsorolt, de eddig még nem említett gyakorlógép-anyag leszállítása a következőképpen alakult: a Fiat Cr—30 típusú használt, de felújított kétüléses vadász-gyakorlógépeket az Otto Rossoni olasz szállítócég vasúton szállította Novarából a Regjü (Repülőgép Javító Üzem, Székesfehérvár—Sóstó) címére 1939. október 22-én.⁴¹ A megrendelt 9 db Romeo Ro—41 típusú vadász-gyakorlógépet két részletben szállította az Olasz Légügyi Minisztérium. Az első szállítmány, három komplett kétüléses Piaggio K—7 motorral felszerelt vadász-gyakorlógép, valamint az ezekhez tartozó pótalkatrészek, 1938. október 22-én érkeztek meg. A gépekbe 1 db Safat 7,7 mm-es légcavarkörön keresztül szinkronizáltan tüzelő géppuska volt beépítve.⁴² A második szállítmány szintén vasúton érkezett meg 1939. október 12-én, több mint kilenc hónappal a szerződésben meghatározott szállítási határidőn túl. A repülőgépek összeszerelését, berepülését, üzemképességük megállapítását a Székesfehérvár—Sóstó-i Központi Repülőgép Javító Műhely végezte, a szállítmánnyal küldött olasz nyelvű okmányok alapján.⁴³ A Romeo Ro—41 gépek pótalkatrészeinek utolsó szállítmánya 1940 januárjában, a 3 db Breda Br—25 típusjelzésű iskolagép pedig a hozzájuk tartozó alkatrészekkel együtt 1938. október 22-én érkezett meg Settebagniból.⁴⁴

A CR—30 típusú vadász-gyakorló repülőgépeket is három részletben szállították. Az első szállítmány, két kétüléses és 1 együléses gép, 1939. július 5-én, a második, három együléses gép, július 12-én, s végül az utolsó, négy együléses gép, július 29-én érkezett meg.⁴⁵

Tájékozódás új beszerzések iránt Változatlan olasz orientáció

Nyilvánvaló, hogy a „Huba I” hitel keretében beszerzett egyes olasz repülőgéptípusok nem váltották be a magyar szakemberek által az előzetes gyári információk alapján várt technikai és harcászati elvárásokat, az olasz beszerzésekkel végeredményben nem oldódott meg a légierő hadrendjének repülőgép-hiánya. Ezért igyekeztek a légierő vezetői másfele is orientálódni repülőgépek beszerzése céljából.

A légierő parancsnokságának ezt az erőfeszítését tükrözi az 1939. december 11-én a honvédelmi miniszter vezetése alatt megtartott értekezlet, melyen szóba került a légierő hadrendje repülőgép-hiányának pótlása. Az értekezleten felmerült annak lehetősége, „hogy hadrendi hiányainak pótlására esetleg amerikából lehetne korszerű rep. gép típusokat beszerezni”. Ez ügyben Horthy parancsára a légierő parancsnoka december 12-én a miniszterelnöknél kihallgatáson jelent meg. A kihallgatáson a beszerzendő repülőgép típusokkal kapcsolatban a légierő parancsnoksága a következő támpontokat adta: „a, ... hadrendi hiányaink pótlására vadász- és zuhanóbombázásra is alkalmas egyetem-

40 HL HM 1939. 6k. oszt. Eln. 40 605. sz.; 1940. 6k. oszt. Eln. 48 602. sz.; 1941. 6k. oszt. Eln. 72 682. sz.; 1942. 6k. oszt. Eln. 17 642. sz.; 1942. 6k. oszt. Eln. 21 322. sz.

41 Uo. 1942. 6k. oszt. Eln. 21 322/127/1-1939. sz.

42 Uo. és R. m. k. a. i. 1027. gy. 1939/70 659. sz.

43 Uo. 1942. 6k. oszt. Eln. 21 322/66 135/127/1. és Rep. alakulatok 1939/127 és 1940/76. sz.

44 Uo. 1942. 6k. oszt. Eln. 21 322. sz.

45 HL R. m. k. a. i. 1027. gy. 1939/70 659. sz.

leges bombázógépekre van szükség. b., 70 db vadász, 70 db bombázó gépre lenne szükség. ... ez a 140 db gép 152,6 millióba kerülne a felszereléssel együtt, nem számított kiadással összesen 180 millió pengőt jelentett be a lepság.”

Megvásárlásra vadászgépnek a Curtis Wright P—36a típust, bombázónak pedig a Curtis YA—18 típust tartotta alkalmasnak a légierő vezetősége.

A beszerzéssel kapcsolatban a vezérkari főnök véleménye az volt, hogy az „amerikából való beszerzés csakis az olasz és német vonal változatlan fenntartásával engedhető meg, mert politikai kapcsolataink katonai vonatkozása ezt megköveteli”. Azonban „... az amerikai beszerzést a német és olasz lehetőség kihasználásán felül meg kell kísérelni, mert ... előfordulhat, hogy lehetőségek egyike máról-holnapra bezárul”.⁴⁶

A kihallgatást követő pár nap múlva, 1939. december 16-i keltezéssel, megérkezett a római magyar katonai attasé leirata, amely a december elején a Re—2000 típusú vadászgép, valamint a Caproni Ca—135 bis és Savoia S—79 bombázógépek megtekintésére és kipróbálására Olaszországba kirendelt bizottság vizsgálati eredményeinek összefoglalását tartalmazta.⁴⁷ A bizottság jelentése alapján a Re—2000 Falco I. vadászgép minden tekintetben megfelelt a követelményeknek, ezért a légierő parancsnoksága javasolta, hogy 70 db-ot azonnal rendeljenek. A Ca—135 bis típusú bombázógép is várakozáson felül jónak bizonyult és a Savoia S—79 teljesítményeivel kb. egyenlő, ezért javasolja, hogy mindkét típusból egy-egy db-ot kipróbálásra vegyenek meg.⁴⁸ Az előzőekben felsorolt hiányok megszüntetésére, valamint az igények és javaslatok kielégítésére 1939. december 19-én az LHT (Legfelsőbb Hadi Tanács) — ülés úgy döntött, hogy a honvédelmi miniszter és a vezérkari főnök részéről kért hitelt megadja.⁴⁹

Ezek után az amerikai repülőgép-beszerzés lekerült a napirendről. Mindenesetre a nagy távolság, valamint az akkor már bizonytalanná vált tengeri szállítás, s nem utolsósorban a kellően nem tisztázott fizetési feltételek is közrejátszottak az amerikából való beszerzés lehetőségének eljéjtésében.

A felsorolt adatok alapján nyilvánvaló, hogy a magyar légierő hadirepülőgép-típusai, technikai és harcászati teljesítményeik, valamint mennyiségük miatt, nem képeztek ütőképes fegyvernemet. A Horthy-hadsereg legfelsőbb vezetése ezért arra törekedett, hogy valamilyen úton-módon mégis létrehozzon egy, a lehetőségekhez képest ütőképes, támadási feladatok végrehajtására alkalmas légierőt. Ennek a légierőnek a gerincét vadász- és „zuhanó bombázásra is alkalmas, egyetemleges bombázógép”-park képezte volna. Az ez irányban történt erőfeszítéseket az 1939/40-ben tervezett és adott külföldi, valamint belöldi megrendelések igen jól tükrözik.

Olasz és német repülőanyag-beszerzések 1939-től

A „Huba II” hitel keretében adott megrendelések nagyobb részét újra olaszországi cégek kapták, viszont 1936 óta először ekkor adtak jelentősebb repülőanyag-megrendelést különféle német cégeknek is. Ugyanakkor szinte elenyésző volt az a pénzügyi keret melyet a hazai sárkánygyártás részére biztosítottak. Olasz cégeknek adott megrendelések 1939 végétől:

Fiat cég, 1939 november: 50 db Fiat Cr—42 vadászrepülőgép, 40 db Fiat

46 HL VKF 1939. 1. oszt. Eln. 5265. sz.

47 HL R. m. k. a. i. 2118. gy. 1939/2216 és 1939/74 063 Eln. L. e. III. sz.

48 HL VKF 1939. 1. oszt. Eln. 5265. sz.

49 Uo. VKF 1939. 1. oszt. Eln. 5281. sz.

A—74 R 1 C tartalék repülőgépmotor, 40 db tartalék légszár és tartalék alkatrészek.

Fiat cég, 1940 augusztus: Cr—42 licenc és rajzok.

Reggiane cég, 1940: 70 db Héja (Re—2000 Falco I) vadászrepülőgép és ezek átrepülési költsége, Héja (Re—2000 Falco I) licenc, 20 db (24) Piaggio P. XI. RC. 40 repülőgépmotor a Héja gépekhez, 8 db tartalék légszár, 67 db bombafelfüggesztő, valamint tartalék alkatrészek motorokhoz és gépekhez.

Caproni cég, 1940: 36 db Caproni Ca—135 bis bombázó, 24 db Piaggio P. XI. RC 40 tartalék repülőgépmotor és 12 db tartalék légszár, továbbá tartalék alkatrészek.

Consortio cég, 1940 március: 12,7 mm-es lőszer, valamint bombák.

Fiat cég, 1940 június: 50 db Fiat A—30 repülőgépmotor a Fiat Cr—32 típusú gépekhez.

Breda cég, 1940: 23 db 12,7 mm-es géppuska a Cr—42 gépekhez.

Isotta Fraschini cég, 1941: 7,7 mm-es és 12,7 mm-es hevedertagok.⁵⁰

A hivatalosan 1939. november 20-án megrendelt 50 db Cr—42 vadászgép szállítását 1940 februárjában kezdték el. A tíz gépből álló első szállítmány olaszországi útbaindulásának napja február 10-e volt.⁵¹ Június végéig mind az ötven gépet leszállította a Fiat cég. A gépekkel együtt megrendelt tartalék alkatrészek, motorok és légszárak, valamint egyéb alkatrészek szállítását azonban csak 1941 júliusában fejezték be.

Az 1939 december első felében különféle repülőgépek kipróbálására Olaszországba kiküldött bizottság jelentést tett többek között a Re—2000 Falco I típusú vadászrepülőgépről is. A vizsgálati jelentés alapján a római magyar katonai attasé már a megrendelés hivatalos kiadása előtt, 1939. december 27-én intézkedett 70 db Re—2000 Falco I repülőgép megrendelését illetően.⁵² Az első Re—2000, magyar nevén Héja, 1940. május 21-én érkezett légi úton Udineből Székesfehérvárra. A többi gépet részben légi úton, részben vasúton, folyamatosan szállították. Az utolsó Héja gép, amelynek jelzése V—408 volt, 1943. május 29-én érkezett meg.⁵³

Az ugyanezen időpontban kiadott Héja licenc első fizetésére a licencrajzok átvételét és a gyártási készülékek megrendelését követően 1940. október 11-én került sor, mikor is a római magyar katonai attasé 2 000 000 lírát fizetett ki.⁵⁴ E géptípus gyártásával a MÁVAG budapesti gyáregységét bízták meg 1940-ben.

1940. május 21-én megérkezett Szombathelyre a 36 megrendelt Caproni Ca—135 bis U kétmotoros bombázógép első szállítmánya, három gép. Az utolsó kettőt pedig szeptember 16-án vették át, szintén Szombathelyen.⁵⁵ Átvétel után a gépek egy részét Kecskemétre, másik részét Debrecenbe vitték. A gépekhez megrendelt 24 db tartalék motor és 12 db tartalék légszár, valamint egyéb tartalék alkatrészek 1941 augusztus végéig szintén megérkeztek.

Az 50 db Fiat A—30 típusú repülőgépmotort a Fiat Cr—32-es gépekhez egy tételben, 1940 szeptember 23-án indították el hét vagonba rakva Torinóból. Erről tanúskodik a római magyar katonai attasé irata, mely 1940. szeptember 30-i keltezésű.⁵⁶

A Breda cégnél megrendelt 23 db 12,7 mm-es Cr—42 típusú géppuska és a

50 HL HM 1941. 6k. oszt. Eln. 72 682. és 1940. 6k. oszt. Eln. 11 455. sz.

51 Uo. 1940. 6k. oszt. Eln. 30 001-ben 33 729/11446. sz.

52 Uo. 1940. 6k. oszt. Eln. 30 001-ben 1665/2223. Lű. a. — 1939. sz.

53 HL R. m. k. a. i. 3075. gyűjtő, szám nélküli feljegyzés.

54 HL HM 1941. 6k. oszt. Eln. 45 569/60 167. sz.

55 HL R. m. k. a. i. 2118. gy. 1940/5204. sz.

56 HL HM 1941. 6k. oszt. Eln. 45 571. és 57 161. sz.

tartalék alkatrészek egy része 1941 március körül már szintén Magyarországon volt.⁵⁷

1939. február elején egy Heinkel He—112 típusú vadászgép érkezett Németországból. A bemutató repülés a W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT Csepel-szigeti repülőterén történt 1939. február 5-én, melyen a gép lezuhant. A Heinkel cég itt levő képviselői rögtön intézkedtek, hogy a tönkrement gép helyett egy másik géppel a bemutató repüléseket magyar szakemberek jelenlétében meg lehessen tartani. Az újabb repülőgéppel március 10-én tartották a bemutatót. Ezt követően a légierők parancsnoka március 23-án jelentette a vezérkari főnököknek: „Fenti tip. rep. gépet f. hó 27-vel kezdődőleg csapatpróbára kirendeltem.”⁵⁸ A csapatpróbán a He—112 nagyon jó benyomást tett a szakemberekre. „A gép — teljesítmény rendkívülien tetszik itt mindenkinek és valószínű, hogy a gép licencgyártását meg fogjuk venni (hogy végre áttérhessünk korszerű repgép építésére).”⁵⁹

A Honvéd Légierők parancsnoka májusban a He—112 típusú repülőgép-származék hazai gyártására a „Huba I” hitel terhére gyártási licencet kötött a rostocki Heinkel művekkel. Ezután a légierők parancsnoksága 1939. június 1-én megrendelt a W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT-nél 12 db repülőgépet.

Közben még két He—112 E típusú gép érkezett a Heinkel cégtől Magyarországra. 1939 augusztusában a gépeket 10 kg-os bombákhoz alkalmas függesztő készülékkel szerelte fel a W. M. cég. A későbbiekben a német fegyvereket kiszerezték, és helyettük magyar géppuskákat építettek be.⁶⁰ Az volt a terv, hogy a W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT által gyártott 12 db He—112 E után egy teljesen új típust fejlesztenek ki He—112 U jelzéssel. Erre azonban, de még a 12 db gép gyártására sem került sor, mert 1939. október 11-én a Honvéd légierők Parancsnoka leállította a gépek gyártását, sőt decemberben a már a Heinkel céggel megkötött licencszerződést is hatálytalanította. A He—112 E vadászgép gyártásának ügye 1940 májusában teljesen lezárult.⁶¹

Az első nagy mennyiségű német repülőanyag-megrendeléseket a „Huba II” hitel terhére adták ki abban a reményben, hogy végre sikerül a technikailag élenjáró német repülőgépipar igen jó teljesítményű, megbízható gépanyagából a hadi gépeken kívül az iskola- és gyakorlógép-hiányokat is pótolni.

A német cégek a következő megrendeléseket kapták a „Huba II” hitel keretében:

Német Birodalmi Kormány, 1939. osztrák anyagból: 34 db Fiat Cr—32 vadászgép és 4 db Fiat Cr—30 vadász-gyakorlógép, valamint az ezekhez tartozó tartalékanyag. Szintén osztrák anyagból még 2 db Cr—32 típusú vadászgép, valamint 7,7 mm-es és 12,7 mm-es lőszer.

Heinkel cég, 1939/1940: 20 db He—111 P repülőgép és tartalékmotor, Heinkel He—111 P javítási licenc, valamint a 20 db gép átrepülési költsége.

Junkers cég, 1939/1940: 28 db Ju—87 B zuhanóbombázó repülőgép és 9 db tartalékmotor, tartalék alkatrészek és a 28 gép átrepülési költsége; Ju—87 B rajzok, valamint a géptípus sárkánygyártási licencjoga; 1940: Junkers-Jumo 211 Ba és Da típusú repülőgépmotorok gyártási licencjoga.

Fieseler cég, 1940: 15 db Fi—156 Storch repülőgép, valamint ezekhez alkatrészek és a gépek átrepülési költsége.

57 Uo. 1941. 6k. oszt. Eln. 28 652. sz.

58 HL VKF 1939. 1. oszt. Eln. 3255. és 3535. sz.

59 HL R. m. k. a. i. 1003. gy. 1056/39. sz.

60 OL W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT iratai Z—407 58. cs. 460. sz.

61 Uo. 69. cs. 498. sz.

Focke—Wulf cég, 1940: 10 db Focke—Wulf FW—58 gyakorlógép, valamint sárkánygyártási licencjog, licenckészletek.

Hirth cég, 1940: 40 db Hirth repülőgépmotor.

Arado cég, 1940: 30 db Arado Ar—96 A iskolagép, valamint a típus javítási licence.

Daimler—Benz, 1940: Daimler Benz repülőgépmotorok.

Argus cég, 1940: 75 db Argus As... repülőgépmotor

Bücker cég, 1940: 14 db Bücker Bü—131 D—2 iskolagép, majd későbbi időpontban újabb 58 db Bü—131 iskolagép.

Focke—Wulf cég, 1940: Focke—Wulf FW—58 gépekhez nyersanyag és alkatrész.

Rheinmetall Borsing cég, 1940: gyújtó- és robbanóbombák.

Arado cég, 1941: Alkatrészek az Ar—96 A gyakorlógépekhez.

Hirth cég, 1941: 10 db Hirth repülőgépmotor.⁶²

A „Huba II” keretében megrendelt német repülőanyagok legnagyobb része, mint a felsorolásból kiderül, iskolagépekből, gyakorlógépekből, valamint futárgépekből állt, amelyeknek a szerződésekben meghatározott leszállítási időpontjai állandóan kitolódtak.

Az osztrák anyagból a német birodalmi kormánynál megrendelt Cr—30 vadász-gyakorló és Cr—32 vadászrepülőgépeket, valamint a löszert 1940-ben leszállították. Később, egy 1941. május 21-én történt bizalmas levélváltás alapján ezen anyagok ellenértékének kifizetésétől a német kormány eltekintett.⁶³

Az összes megrendelt (20 db) He—111 P repülőgépet azonban teljes mennyiségben soha nem szállították. Az első két gép valószínűleg 1940 júliusában vagy augusztus elején érkezett meg. Ezek az LFKCs (Légi Fényképező és Kiértékelő Csoport) állományába kerültek, mint távolfelderítők.⁶⁴ E két gépet 1942 március—áprilisában még négy követte, amelyeknek átalakítását szintén a W. M. cég végezte el május végéig Csepelen.⁶⁵ Még egy He—111 típusú gépről van tudomásom, mely 1943 januárjában a keleti fronton látott el szállítási feladatokat a 2. repülőandár kötelékében tevékenykedő 1/1 tf. század számára.

A 28 Junkers Ju—87 B zuhanóbombázóból 1940 októberében csak két B—2 típusú gép volt a légierő állományában.⁶⁶ Még négy db Ju—87 A—1 típusú repülőgépet szállítottak 1942 első felében, kiképzés céljából, ám a továbbiakban több zuhanóbombázó nem érkezett Németországból.

Annak, hogy a He—111, valamint Ju—87 típusú repülőgépek teljes szállítására soha nem került sor, feltehetően két fő oka volt: részben a német hadvezetés által 1941 elején elrendelt tilalom a hadi repülőgépek külföldre szállítására,⁶⁷ részben pedig az 1941. június 6-án megkötött magyar—német repülőipari államközi szerződés. Ebben a szerződésben a magyar kormány és a hadsereg vezetése elkötelezte magát a Bf—109 F (G) vadászgép és a Me—210 (többféle harci feladat — zuhanó és vízszintes bombázó, romboló, felderítő, nehézszerelés — elvégzésére alkalmas) géptípus gyártására.

A többi megrendelt gépanyag szállítása a következő időpontokban történt: a 14 és 58 db Bü—131 D—2 iskolagép fokozatosan érkezett 1941-től 1943 közepéig, a 15 Fieseler Fi—156 Storch gép pedig csak 1942-ben. A 10 FW—58 gyakorlógépből csak 6 db került átadásra, négyet nyersanyag értékben szállí-

62 HL HM 1943. 6k. oszt. Eln. 22 564/51 984. és 22 564/56 724/40 830. sz., valamint 1940. 6k. oszt. Eln. 11 455. és 35 961. sz.

63 Uo. 1943. 6k. oszt. Eln. 22 564/3044/56 724. sz.

64 HL VKF 1940. 1. oszt. Eln. 5790. sz.

65 OL W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT iratai Z—407 41. cs. 327. sz.

66 Uo. 84. cs. 699. sz.

67 HL VKF 1941. 1. oszt. Eln. 5166. sz.

tottak a győri Magyar Waggon- és Gépgyár RT által licenccben épített 75 db géphez. A harminc Arado Ar—96 A iskolagép, 3 kivételével, 1941 közepéig megérkezett. A Focke—Wulf cégnek kiadott FW—58 sárkánygyártással kapcsolatos megrendelések realizálásával a győri Magyar Waggon- és Gépgyár RT-t bízták meg.

A Ju—87 B—2 repülőgépsárkány és a Junkers Jumo 211 Ba és Da repülőmotor-licenc gyártási jogát a HM a W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT-nek adta.

A FW—58 és a Ju—87 típusú gépek licencgyártása már a hazai repülőgépgyártás fejezetébe tartozik.

A 2 db Fi—156 C—2 típusú repülőgép 1941. augusztus 22-én érkezett meg. A gépek R—116 és R—117 egyéni jelzést kaptak.⁶⁸ Az 1941. október 9-én megrendelt 55 db használt Arado Ar—96 A 1 gépek első példánya 1941. november 8-án érkezett a Székesfehérvári repülőtérre. A gépeket több csoportban és részletben légi úton küldték Magyarországra, nagy részük 1942 júniusáig beérkezett, a tartalék alkatrészek pedig augusztusig.

A magyar légierő állapota 1941 elején

Az eddigiek alapján megállapítható, hogy az 1941 május—júniusban a magyar légierő anyagi-technikai állapota és felszereltsége az 1938/39-es évekhez viszonyítva bizonyos fejlődést mutatott: 1940 közepéig 68 Fiat Cr—42 típusú vadászgéppel és 36 db Caproni Ca—135 bis U kétmotoros közepes bombázógéppel gyarapodott. Az említett időpontig beérkezett Re—2000 típusú Héja gépeket nem számíthatjuk ide, mert azok nem voltak hadrafogható állapotban.

A Fiat Cr—42 vadászgép 430—445 km/ó maximális sebességével, 10 200 méteres csúcsmagasságával és 795 km hatótávolságával, valamint igen jó fordulékenységával és stabilitásával a honi védővadász feladatoknak európai szinten is megfelelt, annak ellenére, hogy sebessége 50—60 km/ó-val kevesebb volt, mint a legkorszerűbb elfogó vadászgépeknek.

A Caproni Ca—135 bis U 1000—1600 kg bombaterhet is szállító közepes bombázó 430 km/ó csúcsebességével, 2000 km-es hatótávolságával kategóriájában — szerkezeti hibái ellenére — megfelelőnek volt mondható.

Egy 1941. február 12-i jelentés szerint a légierő helyzete a következő volt: harminc repülőszázad létezett papíron, de csak tizennyolc századra való anyag és személyzet állt rendelkezésre, tizenkettőre csak keret. A meglévő anyagot a 30 repülőszázad között egyenlően felosztották, így egyik századnak sem volt meg az előírt teljes személyi, valamint repülőgépállománya.⁶⁹

A gyakorló és iskolagépeket illetően a helyzet a megnövekedett követelményekhez viszonyítva semmit sem javult, sőt annyira rossz volt, hogy sem a személyzet kiképzésére, sem gyakorlatban tartására nem volt elegendő gép. A légierő kb. 60⁰/₀-os gyakorlógép-hiánnyal küzdött.⁷⁰

Az 1939. január 1-vel elrendelt önállóság tehát 1941 február—márciusig sem a szervezés, sem a felszerelés területén nem hozta, de nem is hozhatta meg a várt fejlődést. A megadott önállóság csak papíron létezett, mert „egyes HM (Vkf) oszt.-ok ügykezelése és működése a Le vezetését sokszor megbénította, meglassította és igen sok nehézségeket okozott”.⁷¹

68 HL HM 1941. 32. oszt. Ált. 128 498. sz.

69 HL VKF 1941. 1. oszt. Eln. 4673. sz.

70 Uo. VKF 1941. 1. oszt. Eln. 4180. sz.

71 HL Repülő alakulatok 1940. Szám nélküli irat.

Az eredménytelenségek miatt a legfelsőbb vezetés 1941 februári határozatában 1941. március 1-vel megszüntette az önállóságot. Hogy mennyi repülőgép volt 1941 május elején, az egy VKF kimutatásból megtudható:

Iskolagép: I—III fokú 146 db

Vadászgép: gyakorló 12 db., hadihasználatú 162 db.

Bombázógép: gyakorló 15 db, kiképző 8 db, hadihasználatú 48 db.

Felderítőgép: hadihasználatú kf. 123, hadihasználatú tf. 13 db.

Egyéb: légvédelmi célvontató 5 db, ejtőernyős 4 db.

Ebben a kimutatásban nem szerepelnek az ez időpontban javítás alatt álló, valamint mindazon akkor még üzemképes gépek, melyek elavultságuknál fogva kiképzés céljaira számításba már nem jöhettek.⁷²

*Az olasz megrendelések csökkenése,
a német rendelések növekedése 1942-től*

Az utolsó olaszországi megrendelések a „Huba III”, illetve más elnevezésű hitelek terhére történtek:

Caproni cég, 1942: 32 db Caproni Ca—135 bis repülőgép, 22 db P. XI. R. C. 40 tartalék repülőgépmotor, 12 db bombaszóró a gépekhez, valamint tartalék alkatrészek.

Reggiane cég, 1942: 55 db „Héja” pánccélülés.

Fiat cég, 1942: 1 db Fiat G—12 és 13 db Fiat G—12 T repülőgép.

Piaggio cég, 1943: 50 db Nardi FN 305 II fokú iskolagép, 10 db Alfa-Rómeo 115—1 tartalék motor a gépekhez és tartalék alkatrészek.

Isotta Fraschini cég, 1943: 6 db Beta motor és 10 db Gamma motor.

Caproni cég, 1943: Tartalék alkatrészek a Ca—135 bis gépekhez.

Fiat cég, 1943: Tartalék alkatrészek a Fiat G—12 T gépekhez és a Fiat A 74. R. C. 42 repülőgépmotorokhoz.

Reggiane cég, 1943: Héja futóművek, valamint tartalék alkatrészek a Re—2000 gépekhez.

Fiat cég, 1943: 11 db Fiat A 74 R C—42 tartalék repülőgépmotor.⁷³

A 32 Caproni Ca—135 bis repülőgépet több csoportban szállították le. Az első csoportban 6 gép repült át 1942. április 10-én Milánóból Szombathelyre. Mind a hat gépet magyar személyzet hozta haza.⁷⁴ Az első Nardi FN 305 típusú gép 1942. november 19-én érkezett meg Csepelre és itt mindjárt próbarepüléseket is végeztek vele.⁷⁵ Jelzése MM 52072 volt.⁷⁶ A próbarepülések alapján adták ki a megrendelést. A FN 305 típusú II. fokú iskolagépek szállítását a Piaggio cég csak úgy vállalta, ha a magyar fél faanyagszállítási kötelezettséget vállal.⁷⁷ 1943. július 5-én indult Finale Liguréból vasúton az utolsó, negyvenkettedik gép. A hátra levő nyolc gépet, valamint a megrendelt 10 Alfa Romeo 115—1 motort és egyéb tartalék alkatrészeket nem szállították le, ezért 1944 májusában sztorinírozták azokat.

A Reggiane cégnél megrendelt 55 db Héja pánccélülés 1944 nyarán érkezett meg. A hat „Beta” motort 1944 májusában szintén sztorinírozták, csak a 10 db

⁷² HL VKF 1941. 1. oszt. Eln. 5141. sz.

⁷³ HL HM 1944. 32 a oszt. Eln. 193 410. és 1943. 32 a oszt. Alt. 838 854-ben 8663/3134. sz.

⁷⁴ HL R. m. k. a. i. 3061. gy. 1942. 6511/3061.

⁷⁵ Uo. R. m. k. a. i. 3031. gy.

⁷⁶ Uo. R. m. k. a. i. 3508. gy. 146 163/32 a sz.

⁷⁷ Uo. R. m. k. a. i. 3508. gy. 1943/9526. sz.

Gamma motort szállította le 1944-ben az Isotta Fraschini cég.⁷⁸ A Caproni Ca—135 bis, valamint Re—2000 Falco 1 Héja repülőgépekhez megrendelt tartalék anyagok nem érkeztek meg, a Héja futóművek pedig csak 1944-ben. Az 1942-ben megrendelt 14 Fiat G—12 T típusú hárommotoros szállítógépből mindössze öt gépet sikerült leszállíttatni. Az utolsó gép 1944. szeptember 5-én érkezett meg. Több gépről nincs tudomásom.

Az 1945. március 18-án kelt rádiótávirati rendelet intézkedett a le nem szállított repülőgépekről, valamint a tartalék alkatrészekről. E szerint „... a G—12 repülőgépekre és itt tároló Fiat tartalék alkatrészekre nem tartunk többé igényt.”⁷⁹

Az 1943-as és 1944-es német megrendelések:

Bücker cég, 1943: tartalék alkatrészek a Bü—181 típusú gépekhez.

Rheinmetall Borsing cég, 1943: 5 db MG—17 repülőgépgéppuska⁸⁰

Fieseler cég, 1943 február—március: alkatrészek 5 db Fi—156 Ca—3 géphez.

Rheinmetall Borsing cég, 1943. március: 13 mm-es lőszer.

Aradó cég, 1943: 10 db Ar—96 B—1 repülőgép.

Fieseler cég, 1943. március: 10 db Fi—156 Da—1 sebesültszállító repülőgép.

Arado cég, 1943 május: 1 db Ar—96 B—1 repülőgép, As—410 motorral.

Arado cég, 1943 május: szerszámok, sablonok és készülékek az Ar—96 B—1 gépekhez.

Arado cég, 1943 május: alkatrészek az Ar—96 A—1 gépekhez.

Bücker cég, 1943: gyártási sablonok a Bü—181 gépek gyártásához.

Junkers cég, 1943: Junkers Ju—87 B alkatrészek.

Junkers cég, 1943 július: 2 db Jumo 210 motor a Bf—109 D gépekhez. Ju—87 bombavető berendezések.

Wiessing cég, 1943 szeptember—október: 100 db Bücker Bü—131 D—2 használt, de felújított repülőgép.

Argus cég, 1943. október: 150 db Argus Ar—410 A—1 és 3 db Argus As—412 repülőgépmotor és 200 db légszűrő.

Junkers cég, 1943 október: 10 db Ju—87 B—1 használt repülőgép.

Junkers cég, 1943. október: 7 db BMW—132 A típusú használt repülőgépmotor.

Focke—Wulf cég, 1943: 1 db Focke Wulf FW—189 Aa—2/U—3 fényképező repülőgép.

Dornier cég, 1943: 8 db Dornier Do—215 használt repülőgép, 3 db DB—601 F és 7 db DB—601 A típusú repülőgépmotor.⁸¹

Junkers cég, 1943: 2 db Junkers Ju—52/3 m g8e szállítógép.

Messerschmitt cég, 1943: alkatrészek a 3 Bf—109 D—1 géphez.

Junkers cég, 1943: 2 db Junkers Ju—86 K—14 használt szállítógép (BMW—132 N motorral)

Fieseler cég, 1944: 6 db Fi—156 repülőgép.

A tartalék alkatrészeket a Bü—181 gépekhez részletekben szállította le a Bücker cég Szombathelyre 1943 március és április folyamán.⁸²

Az 5 db Fi—156 Ca—3 gép szállítása 1943 augusztusában, illetve 1944. február 23-án megtörtént.⁸³ A 13 mm-es lőszer a Rheinmetall Borsing cég több tételben szállította 1943 novembertől 1944 márciusáig. A 10 db Fi—156 Da—1 se-

78 HL HM 1944. 32 a oszt. Eln. 193 410. sz.

79 HL R. m. k. a. i. 3126. gy.

80 HL A berlini katonai attasé iratai 1944. 769/124. sz.

81 Uo. A berlini katonai attasé iratai 1944. 750/11. sz.

82 HL M. kir. Honv. Hadianyaggyárt. Hdb. 1943/1068. sz.

83 Uo. 4573. sz.

beszállító gép 1943-ban érkezett. Az 1943. május 12-én megrendelt 1 db Ar—96 B—1 repülőgépet KJ + PZ német jelzéssel 1943 júliusában szállították le.⁸⁴ Szerszámok, sablonok az Ar—96 B—1 gépekhez 1943 júniusában érkeztek meg.⁸⁵ A Bü—181 gépek gyártásához szállított sablonok 1944 augusztusában légitámadás következtében megsemmisültek. A két Jumo—210 motor minőségi vizsgálata, melyeket a Bf—109 D—1 gépekhez rendeltek, 1943. november 12-én történt.⁸⁶

A 100 db Bü—131 D—2 felújított repülőgép 1944 januártól folyamatosan érkezett Budaörsre.⁸⁷ Az Argus cégtől megrendelt 150 db As—410 A—1 motorból — eddigi tudomásom szerint — 36—40 érkezett 1943 októberétől 1944 április—májusáig. Az 1943 októberében megrendelt 10 Ju—87 B—1 gépből csak az első öt gép leszállításáról van tudomásom, ezek 1944 január első felében érkeztek Magyarországra. 1944 márciusában német személyzet hozta át Liegnitzből Budapestre az 1943-ban megrendelt FW—189 Aa—2/U—3 fényképező repülőgépet.⁸⁸ A 8 db Do—215 típusú repülőgép utolsó szállítmánya 1944. április 12-én érkezett meg.

1943 végén megérkezett az 1943-ban megrendelt 2 db Ju—52/3 m g8e szállító gép. A három Bf—109 D—1 géphez az alkatrészek 1943. május 1-én, az 1943-ban megrendelt 2 db Ju—86 K—14 (BMW—132N motorral) szállító gép pedig 1943. július 6-án érkezett.⁸⁹

A fentiekén kívül 1944-ben még a következő repülőgépek leszállításáról van tudomásom: 31 db Potez, 20 db Caudron, valamint ismeretlen számú Bücker Bü—181 Bestmann gyakorló gép.

E típusok szállítására, illetve megrendelésére hiteles bizonyítékokat eddig még nem sikerült találnom. A gépekről csak annyit lehetett kideríteni, hogy 1944 május hó folyamán egy légitámadás alkalmával a 31 db Potez-ből 18 50%-os sérülést szenvedett, a 20 db Caudron gépből pedig 17 teljesen elpusztult. Mindössze 3 példány maradt épségben.⁹⁰

Magyar repülőgépgyártás

1939-ben az „irányelv” elsődlegesen a hazai szerkesztés és hazai gyártás minden módon való megvalósítása volt, bizonyos mennyiségű gépanyag külföldről való beszerzése mellett. E program keretében került szériagyártásra a Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár RT-nél tervezett és kifejlesztett WM—21 Súlyom felderítő-bombázó, valamint megtervezésre és prototípus-megépítésre a WM—23 Ezüst Nyíl vadászgép.

A WM—21 Súlyom tervezési munkálatai az 1936-os évre vezethetők vissza. A prototípus a HA—SAI lajstromjelzésű WM—16 Budapest 14 gép volt, melyet a WM—21 terveinek megfelelően átépítettek. Az átépített HA—SAI, mint a WM—21 prototípusa, 1937 március—áprilisban végezte próbarepüléseit, csapatpróbáját 1938 április—május hó folyamán folytatták le, „nagy részletességgel” és körültekintéssel. A csapatpróba eredménye alapján a Lüh 1938. július 28-án kelt rendeletében 36 db gép gyártásáról intézkedett.

A 36 db-os széria építésével a HM — a W. M. Repülőgép- és Motorgyár

⁸⁴ Uo. 2042. sz.

⁸⁵ Uo. 1794. sz.

⁸⁶ Uo. 7728. sz.

⁸⁷ Uo. 1944/4071. sz.

⁸⁸ Uo. 7678. sz.

⁸⁹ Uo. 1943/7727. sz.

⁹⁰ HL HM 1944. 34. oszt. Eln. 194 333. 6791. cs.

RT vezetőivel való közös megállapodás alapján — a W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT-t, a MÁVAG budapesti gyáregységét, valamint a győri Magyar Waggon- és Gépgyár RT-t bízta meg. A WM—21 Sólyom szériagyártása 1938-tól 1942 augusztus végéig tartott. Ez idő alatt a prototípus HA—SAI (később B—207) gépen kívül 128 db Sólyom felderítő-bombázó repülőgép épült. A megépült gépek megoszlása a három gyár között a következő volt:⁹¹

Széria szám	db	Megrendelés száma és ideje	W. M. RT		MÁVAG		MWG RT	
			jelzés	db	jelzés	db	jelzés	db
1.	36	23 835/Lüh. 14. a. —1938. (1938. júl. 28.)	F201— F212	12	F—213— F—224	12	F—225— F—236	12
2.	21	63 360/Le. III. —1939. (1939. ápr. 12.)	F—237— F—243	7	F—244— F—250	7	F—251— F—257	7
3.	23	30 397/Le. III. —1940. (1940. ápr. 13.)	F—258— F—265	8	F—266— F—273	8	F—274— F—280	7
4.	48	36 595/Le. III. —1940. (1940. szept. 2.)	F—281— F—296	16	F—297— F—613— F—600 jel nem volt.	16	F—614— F—629	16
				43		43		42

Az első Sólyom repülőgépek 1939 végén kerültek ki a közelfelderítő repülőszázadokhoz. 1941 nyarán öt felderítő repülőszázad volt felszerelve ezzel a típusú géppel. Az utolsó WM—21 gépet a Magyar Waggon- és Gépgyár RT F—628 lajstromjelzéssel 1942. augusztus 29-én szállította le Mátyásföldre. A negyedik Sólyom széria gépeit mind a három üzemben WM—14A motorral szerelték fel. Így 48 db gép jobb és nagyobb teljesítménnyel rendelkezett.

A WM—23 Ezüst nyíl vegyes építésű, egymotoros vadászgép terveit 1939 október—november folyamán kezdték részletesen kidolgozni. A gép 1940 végére teljesen elkészült. A géppel július közepéig folytak a berepülések, majd az átvételi kísérleti repülések. 1941 július közepén, egy sebességi mérőrepülés alkalmával, a gép lezuhant és teljesen megsemmisült. A berepülések, valamint az átvételi-kísérleti repülések alkalmával mért jó teljesítmények alapján tervbe vették a WM—23 szériagyártását is, a zuhanás után azonban a szériagyártás megkezdését állandóan elhalasztották.⁹²

Harci repülőgépeken kívül hazai szerkesztésű iskolagépek gyártására is sor került. Így az 1938—39-ben tervezett Káplár és Levente jelzésű iskolagépek

⁹¹ OL W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT iratai Z—407 32. cs. 247. és 41. cs. 327. sz.; Dunai Repülőgépgyár RT iratai Z—411 6/2t. 1942.

⁹² Uo. W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT iratai Z—407 84. cs. 698. és 62. cs. 499. sz.

prototípusai 1940—41-ben elkészültek. Az utóbbi típusal kapcsolatban — egy 1942. március 13-án kelt HM leirat alapján — az Uhri Testvérek Autókarosszéria és Járműgyára megkezdte a gép szériagyártásának előkészítését. A Levente II sorozatgyártására 1942. november 9-én az Uhri testvérek megalapították második vállalatukat „Repülőgépgyár RT” néven.⁹³ A gépek szériagyártása Csepelen kezdődött 1943-ban. Az első 10 gép november végén, berepülve, szállításra készen állt.⁹⁴ 1944 november közepéig — lajstromjelek alapján — mintegy 83—85 Levente II gépet szállított le a RÁB-nak (Repülő Átvételi Bizottság) az üzem.

Még a hazai gyártás körébe tartozik a Re—2000 Héja típusú gépek licencgyártása is a MÁVAG budapesti gyáregysége által. A megbízást a HM 1940. március 8-i keltezéssel adta ki az üzemnek. A licencrajzokat a gyár mérnökei Olaszországban már 1940 október első felében átvették.⁹⁵ Az első gépet 1942 novemberében repülték be.⁹⁶ Nem ismeretes, hogy hány MÁVAG Héja gép épült; csak azt tudjuk, hogy a V—655 jelű repülőgép műszaki átadása 1944. május 10-én volt.

Magyar—német repülőgépgyártás

1939-ben vetődött fel az a gondolat, hogy egységesíteni kell az iskola-, valamint a hadirepülőgép-állományt. Az érdekelt szervek ezért a hazai szerkesztés és gyártás megvalósítása mellett külföldi szerkesztésű, korszerű repülőgépek és motorok licenciáinak megvételét határozták el.⁹⁷ Ez a törekvés konkretizálódott 1939 utolsó hónapjaiban a W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT, valamint a Daimler Benz és Junkers cég közötti tárgyalásokban is. Ezen tárgyalások eredménye az volt, hogy 1940 elején a HM megvette a Junkers cégtől a Ju—87 B K repülőgépsárkány, valamint a Junkers Jumo—211 Ba/Da motor gyártási licenciáját. A végleges szerződéseket Budapesten 1940. február 23-án írták alá.⁹⁸ A szerződést az RLM (Német Birodalmi Légügyi Minisztérium) 1940 áprilisában jóváhagyta, majd a légierők parancsnoka 1940 május végén értesítette a W. M. céget, hogy 30 db Ju—87 repülőgépsárkány gyártását haladéktalanul kezdje meg. Erre harminc gépre a végleges megrendelést 1940 augusztusában adták ki a cégnek. A légierők parancsnokának 1940. december 27-én kiadott előzetes megrendelése újabb 70 db Ju—87 sárkány és 30 + 70 db Jumo—211 Da típusú repülőgépmotor „...gyártásának haladéktalan megindítását...” rendelte el.

Az 1941. január végi, valamint februári tárgyalássorozatból — mely a Junkers cég és a W. M. cég küldöttsége között folyt — kiemelkedik az 1941. január 30-án és 31-én megtartott megbeszélés, melyen a „...Junkers cég 500 db Ju—87 zuhanóbombázó és 1000—1500 db Jumo—211 motor rendelését tervezi Magyarországon”. A februári tárgyalások jegyzőkönyveiből, feljegyzéseiből kiderül, hogy a W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT-nél ekkor már a Ju—87 D típusváltozat sárkányának gyártása került szóba. A dokumentumokból az is kiderül, hogy a Junkers cég képviselői nyilatkozatra kérték fel a W. M. céget: tudná-e vállalni a német légierő számára a fent említett 500 db Ju—87 sárkány és 1000—1500 db Jumo—211 motor szállítását.⁹⁹ E tárgyalásokkal pár-

⁹³ Uo. Dunai Repülőgépgyár RT iratai Z—516 1. cs. 1. sz.

⁹⁴ Uo. 17/6222. sz.

⁹⁵ HL HM 1941. 6k. oszt. Eln. 45 569-ben 60 169. Eln. 6k. 1940. sz.

⁹⁶ OL Dunai Repülőgépgyár RT iratai Z—411. 2. cs. 6/4. sz. 1130/A—1/9—1942.

⁹⁷ HL VKF 1940. 1. oszt. Eln. 5461. sz.

⁹⁸ OL Dunai Repülőgépgyár RT iratai Z—410. 9. cs. 18. sz.

⁹⁹ OL W. M. Repülőgép- és Motorgyár RT iratai Z—407. 84. cs. 699. sz.

huzamosan 1941. február 18-án a HM tanácstermében értekezletet tartottak a haderőfejlesztéssel kapcsolatban, és határozat született, hogy „...magunk akarjuk gyártani a legfontosabb harci repülőgépeket, tehát zuhanóbombázó, az erőszakos felderítést végrehajtó és a vadászgépek hazai gyártását minden esz-közzel meg akarjuk kezdeni itthon... Így hát Magyarországon a Ju—87, Ju—88 és Me—109 gépeket fogjuk gyártani.”¹⁰⁰

A Budapesten 1941. március 10-től 14-ig tartott magyar—német bizottsági tárgyalások, valamint a május 8—10. között Berlinben folytatott megbeszélések alapján 1941. június 6-án Berlinben magyar részről Littay András gyalogsági tábornok, német részéről Udet vezérezredes írta alá az államközi szerződést. A szerződés célja az volt, hogy Magyarországon korszerű és nagy teljesítményű hadirepülőgép-ipar létesüljön abból a célból, hogy a gyártás fölöslegét a németek kaphassák. „Magyarországon a következő repülőgép és motor minták állíttassanak elő... Me—210 repülőgép, Me 109 F repülőgép, DB 605 repülőgép motor... E célból a HM meg fogja szerezni a magyar légierő szükségletére a Messerschmitt cégtől a Me—210 és Me 109 F sárkány építésére és a Daimler Benz cégtől a DB—605 repülőgépmotorra vonatkozó licenciát... Az RLM szükségletére és a HM céljára szolgáló licencgyártásra Magyarországon közös gyártást létesítenek és pedig

a Me 210 minta részére a Weiss Manfred cégnél Budapesten

a Me 109 F minta részére a Győri Waggongyárnál Győrben

a DB—605 repülőgépmotor részére a Weiss Manfred cégnél Budapesten.

A repülőgépek és motorok a következő arányban lesznek az RLM és a HM részére szállítva:

Minta	RLM részesedés	HM részesedés
Me 210	1	1
Me 109 F	2	1
DB 605	2	1

... Egyelőre mintánként 900 db repülőgép és 3600 db motor gyártása van tervbe véve... H. M. a gyártásból összesen 280 db Me 210, 240 db Me 109 F, és 1066 db DB 605-t vehet át.

... A HM által a Ju 87 repülőgépre és a Jumo 211 repmotorra vonatkozóan a Junkers cégtől megszerzett licenciák helyébe mostantól a Messerschmitt és Daimler—Benz cégektől megszerzendő, a Me 210, Me 109 F és a DB—605-re vonatkozó licenciák lépnek... Az RLM és a HM részére történő átállítás tekintetében intézkedni fog.

A magyar fél által kért repülőgépekből a következőket szállítja az RLM:

a) Ar 96 A

10 db havonként szállítható 1941 májusától. A szállítás felső határa 44 db.

b) Me 109 Jumo 210 motorral

3 db szállítható azonnal.

c) Fi—156

2 db szállítható azonnal.

d) Bü 131

15 db szállítható azonnal.

Harci kiképzésben a német fél nem nyújt támogatást, ha esetleg mégis átvesz

100 HL HM 1941. 4407. sz.

kész repgépvezetőket, azt csak abban az esetben teszi, ha azok német fél részéről magyar parancsnok alatt bevetethők lesznek.”¹⁰¹

Az egyezmény aláírását követően a HM a Messerschmitt céggel a végleges licencszerződést 1941. június 26-án, illetve a Daimler—Benz céggel pedig a DB—605 A és B motorra 1941. július 10-én kötötte meg.¹⁰² A megkötött szerződések ellenére a légierő vezetői írásban is leszögezték, hogy a Me—210 típus vízszintes bombázóként és távolfelderítőként való hazai alkalmazása a Huba III. hadrendben „csak szükségmegoldásként” jöhet számításba. Helyette ilyen feladatok elvégzésére a He—111-es géptípust javasolták. Így a felállításra kerülő 10—14 repülőszázad gépanyagát — mely kb. 4—6 század vízszintes bombázó és 6—8 század távolfelderítő lett volna — Németországból „állandó vásárlással” akarták biztosítani a fenti típusból. A Me—210 „gyártásával iparunkat viszont oly típus gyártására köteleztük el, amelyből a le-nek szüksége mindössze 6 rep. szd. anyaga lenne”. A HM felsőbb vezetése a repülőszázadok He—111 géppel való felszerelését elvetette, mert „tény hogy a He 111. típusnak a H. III. hadrendbe bombázógépként való beállítása kívánatos volna, de ez lehetetlen, mert... a H. III. hadrend pénzügyi kerete eléggé szűkre szabott... Hazai gyártásra nincs lehetőség, ipari kapacitás hiányában... No-ból beszerezni nem lehet miután minden darabra Németországnak szüksége van.”¹⁰³

Ezek alapján a He—111 bombázógép beszerzésének még a távolabbi reménye is szertefoszlott, s nem maradt más hátra, mint a légierőt az itthon gyártandó Me—109-re és 210-esre alapozva megszervezni.¹⁰⁴

Az 1941. június 6-án kelt magyar—német repülőgépipari államközi szerződés által létrejött magyar repülőgép- és repülőgépmotor-gyártás egész termelését a következőkben összegezhetjük:

Dunai Repülőgépgyár RT (Szigetszentmiklós): Me—210 Ca—1 összesen 270 db. Ebben a mennyiségben az időközben történt utólagos távolfelderítő, nehézvadász, lokátoros éjjeli vadász átépítések is benne vannak magyar részről. Ebből a mennyiségből a magyar légierő állományába 158 + 2 db került. Az utóbbi kettő az 1944. augusztus 9-i légitámadás alkalmával az üzemben megsemmisült. A német légierő számára 110 db-ot szállítottak.¹⁰⁵

Weiss Manfred Repülőgép- és Motorgyár RT (Csepel): Daimler Benz DB—605 A és B motor, összesen kb. 1200 db.

Magyar Waggon- és Gépgyár RT (Győr): Messerschmitt Bf—109 Ga—2, Ga—4, Ga—6, július közepéig összesen kb. 310 db. Ebből a magyar légierő állományába kb. 120 gép jutott, a többi gép a német légierőhöz került. Ez a mennyiség csak az 1941. június 6-án kelt eredeti program szerinti gépeket jelenti.

A későbbiekben a gépek elosztásának arányszáma megváltozott. Egy 1944. július 26-án kelt HM irat alapján: „július, augusztus és szeptember havi Me 109 typ. repülőgéptermelés a németekkel való megállapodás alapján teljes egészében a HM részére kerül leszállításra”.¹⁰⁶

A megváltozott körülmények és igények miatt 1944. június 16-án az úgynevezett „vadászprogram” megvalósítása céljából együttműködés létesült a Wiener Neustädter Flugzeugwerke GmbH, a győri Magyar Waggon- és Gépgyár RT, valamint a Dunai Repülőgépgyár RT között. A teljes felfutás után

101 HL VKF 1941. 1. oszt. Eln. 6064/5564. sz.

102 OL Dunai Repülőgépgyár RT iratai Z—410. 1. cs. 1/1. sz.

103 HL VKF 1941. 1. oszt. Eln. 5093. sz.

104 Uo. VKF 1941. 1. oszt. Flin. 5166/1008. sz.

105 OL Dunai Repülőgépgyár RT iratai Z—410 6. cs. 10/8. sz.

106 HL HM 1944. 17. r. oszt. Eln. 211 064. sz.

havonként 550 Me—109 típusú gép került volna közösen gyártásra, illetve összeszerelésre. E mennyiségből 100 gépet a Magyar Waggon- és Gépgyár RT, 200 darabot a Dunai Repülőgépgyár RT és 250-et a WNF szerelt és készített volna elő átvételre.¹⁰⁷ Ennek a programnak a megvalósítását a Dunai Repülőgépgyár RT-nek a kőbányai sörpincékbe települt üzemrészei végezték. Az itt gyártott Bf- (Me) 109 G—10 és G—14 típusú gépek pontos száma egyelőre ismeretlen; egy 1944. november 1-én kelt gyártási helyzetjelentés alapján: „...X. 27-ével bezárólag 118 db gépetadtunk csak át... a hónap végéig a napi öt darabos kapacitást kellett elérnünk, mi általában sikerült is.”¹⁰⁸

A program keretében a Magyar Waggon- és Gépgyár RT győri üzemében szeptember végéig körülbelül 150—200 gépet gyártottak, illetve szereltek össze. Ezek egy része WNF-től előreszerelt állapotban érkezett.

Meg kell emlékezni a Magyar Waggon- és Gépgyár RT-nél licenccben épült kb. 75 db FW—58 gyakorlógépről is, amelyekből az első három már 1942 szeptemberében megépült. Eleddig nincsenek megbízható adatok arra vonatkozólag, hogy hány Arado Ar—96 Ba—3 gép épült 1944 végéig a MÁVAG budapesti gyáregységében. Nincs megbízható adat a PIRT-nél (Pestszentlőrinci Ipartelepek) történt Ju—52 típusú gépek licenccgyártásáról sem. Valószínű, hogy az üzem a „vadászprogram”-ba való bekapcsolódásáig 30—34 gépet adott át.

107 OL Dunai Repülőgépgyár RT iratai Z—410 10. cs. 21/2/3. sz.

108 Uo. Z—1179. I. cs. 8. sz.