

HUSZÁR JÁNOS

EJTŐERNYŐS-KRÓNKA (1938–1941)

A magyar ejtőernyős alakulat születése

A harmincas évek második felében a honvédség erőteljes fejlesztésével kapcsolatban gránátos csapatok felállítását vette tervbe a Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium.

Az első lépések meg is történtek. Gránátos tanfolyamot szerveztek, melynek tanulságait 1937. április 22-én összegezték „Irányelvek a gránátos csapat kiképzéséhez” címmel. Ennek első bekezdése igen világosan körvonalazza a gránátos alakulatok felállításának célját:

„A gr. csapat felállítását a vezetés azért határozta el, hogy . . . legyen egy válogatott tisztekből és legénységből álló, magas erkölcsi tulajdonságokkal rendelkező, testileg edzett, szervezésénél és kiképzésénél fogva a legnehezebb harcfeleladatok megoldására alkalmas csapata, mely a gyalogság színejavából tevődik össze, és amely fanatikus hittel tör meg minden elg. ellenállást. Ezzel adva van a gr. csapat jellemzése.”¹

Az irányelvekben különösen figyelemre méltók a légi szállítással végrehajtott vállalkozásokra vonatkozó megállapítások. Ennek két fajtáját részletezik az anyag szerzői: egyes személyeknek ejtőernyővel történő kitelepítése az ellenséges vonalak mögé, és a repülőgépeken történő tömeges átszállítás. Az egyes ejtőernyősök kitelepítésének célját rombolásban, felkelésre buzdításban, merényletben szabták meg.²

Az ejtőernyős kiképzéssel kapcsolatos első ügyirat 1936. szeptember 24-én születik. A javaslatot a M. Kir. Légügyi Hivatal küldi a vezérkar főnökeinek és a honvédelmi miniszternek. Az irat lényege már az első sorokból megállapítható:

„Jelentem, hogy az 1936/37. évben az ejtőernyőugrás kiképzés bevezetését tervezem, úgy a LÜH (Légügyi Hivatal – H. J.) személyzete, mint a honvédség különleges alakulatai (gránátosok számára).”³

Gránátos századokról, gránátos kiképzésről a továbbiakban nem esik szó. A Csehszlovákiával szemben kialakult háborús feszültség, az első bécsi döntés által Magyarországnak

ítélt területek katonai birtokba vétele lehetetlenné tette az ilyen jellegű szervező munkát.

Az is közrejátszhatott a gránátos csapatok tervének elejtésében, hogy a különböző európai országokban, Lengyelországban, a Szovjetunióban, a háborúra készülő fasiszta Németországban az ejtőernyős alakulatok felállítása került előtérbe. Ezek betölthették azt a szerepet, melyet eredetileg a gránátos csapatoknak szánt a magyar hadvezetőség.

Megszületett tehát a döntés egy ejtőernyős kísérleti keret szervezésére. A döntéshez a HM 11. osztálya a következőket fűzte hozzá:

„Az ejtőernyő ugrásban való intenzív kiképzés a következő kiképzési évtől elodázhatatlanul szükségesé válik. Ugrótorony hiányában a kiképzésnek repülőgépből kell történnie . . . A kiképzés folyamán . . . ily körülmények között a balesetekkel fokozottan kell számolni.”⁴

Az ejtőernyős kísérleti keret megalkadásának hivatalos időpontja 1938. szeptember 11. Az előkészületek természetesen ennél jóval előbb megkezdődtek.

A Honvédelmi Minisztérium felhívására 1938. augusztus 16-án Budapesten, a Mária Terézia laktanyában találkoztak a jelentkező bátor, fiatal tisztek, akik szinte mindannyian aktív sportolók voltak. Ezek egyike, Szokolay Tamás hadnagy, aki most nyugdíjas főmérnök, így emlékezik ezekre az eseményekre:

„Itt találkoztunk először Bertalan Árpád századossal, aki a kísérleti keret megbízott parancsnoka volt. Kemény, katonás embernek látszott.

Összesen tizen jelentkeztünk, valamennyien hadnagyok, erre a szolgálatra. Az orvosi majd pszichológiai vizsgálat után heten maradtunk. Miután hét fiatal tisztre volt szükség, most már csak az első sikeres ugrás volt hátra, hogy mindnyájan bekerüljünk a kísérleti keretbe.”⁵

Ezután a kijelölt állomáshelyre, a szombathelyi repülőterre utaztak, ahol szoktató repüléseken vettek részt, majd nem kevés huzavona után megkezdődtek az ugrásra az előkészületek. A légiernél akkor az ejtőernyőzés ismeretlen volt, a pilóták azt vallották, hogy nem bízzák



1. ábra. Bertalan Árpád őrnagy.

„repülő rongyra” az életüket. Szombathelyen a hajózók között mindössze egy tiszt akadt, aki ejtőernyővel ugrott, miután a gépe kigyulladt, s zuhanni kezdett. Ezen tapasztalat alapján Czékus századost bízták meg a fiatal tisztek patronálásával.

Többszöri halasztás után sor került a nagy próbatételre. Az ugrás CAPRONI 101-es gépből történt ezer méteres magasságból. Erről így ír Szokolay Tamás:

„Az előttem álló két ugró eltűnik a mélyben, s én nagy lendülettel kidobom magam a levegőbe. Érzem, hogy a légszavár szele fordít egyet rajtam . . . erős rántást érzek, és fejem felett robbanásszerű hanggal kinyílik az ejtőernyő. Társaimat keresem, ott lógnak alattam ők is a nyitott ernyőn. Nagyszerű érzés . . . a gép dübörgő hangja után a hirtelen beállt csendben szállni a föld felé.”⁶

A tanulópnézt meg kellett fizetni. A hét fiatal hadnagy közül kettő lábtörést szenvedett, s örökre búcsút mondott az ejtőernyőzésnek.

A parancsnok, Bertalan Árpád százados tisztelekre méltó következetességgel igyekezett összegyűjteni a tapasztalatokat, s minden alkalommal

szigorúan megkövetelte a megállapított óvatossági rendszabályok betartását, nem tűrte el a könnyelműsködést.

Miután a későbbiek során a megmaradt öt tisztból egyik hadnagy elbocsátását kérte, a parancsnokon kívül négy hadnagy maradt a keretben: Majthényi Imre, Kiss Zoltán, Pataki Géza és Szokolay Tamás. Ők a parancsnokkal együtt sikeresen folytatták a kísérleti jellegű ugrásokat.⁷

Az első alkalmakkor a repülőgéphez erősített zsinór nyitotta ugrás után az ernyőt, ezek voltak a bekötött ugrások. Hamarosan sor került önkiodó ugrásokra is, melyeknél bizonyos ideig történő zuhanás után maga az ugró nyitotta az ernyőt. A fiatal tisztek tanulékonyan bizonyultak, stopperóra segítségével egyre később, néhány száz méterrel a föld felett nyitották ki ejtőernyőjüket.⁸

Közben a létszám gyarapodott. A kerethez érkező új tisztek közül két remek sportember, Makrai Ferenc és Tassonyi Edömér mutatott fel különösen jó eredményeket. A továbbiakban tiszthelyettesekkel és tisztesekkel is gyarapodott a keret, melynek létszáma rövidesen elérte a 27 főt. Az így kialakult csapat baráti közösséggé vált, melyben az állandó életveszélyben élő tisztek, tiszthelyettesek és tisztesek között a rangkülönbségnek nem volt jelentősége.⁹

Az ugrások mellett a keret tagjainak magas szinten meg kellett tanulniuk valamennyi gyalogsági fegyver kezelését. Bertalan Árpád autózvezetői tanfolyamot is szervezett, melynek során mindenki vezetői jogosítványt szerzett nemcsak személygépkocsira, hanem teherautóra is. Megtanulták ezen kívül a robbantások legkülönbözőbb formáit, a mozdonyvezetés alapelemeit, valamint azt is, hogyan kell e különféle járműveket, technikai eszközöket hasznavehetlenné tenni.¹⁰

A létszám növekedésével mindinkább gondot okozott a gyakorláshoz szükséges ejtőernyők biztosítása. Az első időkben a trianoni béke után elrejtett első világháborús ernyőkkel folyt a gyakorlás, később Hehs Ákos mérnökszázados tervezett az új alakulat számára egyre tökéletesebb ejtőernyőket. Az akkori nagyon szegényes körülmények között komoly áldozatot jelentett ezek előállításának költségeinek előteremtése, de Bertalan Árpád tekintélyével többnyire sikeresen elhárította az anyagiak terén jelentkező akadályokat.¹¹

Vesztényi János a Magyar Királyi Honvéd Légierő történetéről

írt nagyszabású munkájában a következőkben összegezte az első év eseményeit:

„Kezdetben az ejtőernyősök nem tartoztak a Légierő kötelékébe, hanem a gyalogságnak egyik különleges alakulata volt, és 1938. szept. 11. óta működött. A megfelelő személyzet kiválasztása nem volt könnyű feladat, mert a jelentkezők közül csak 200 felelt meg orvosilag, de ezekből is végül csak 21 maradt meg, a többi visszalépett. A 21-ből 8-at megint el kellett bocsátani, a kilenc tisztből pedig kettő esett ki. Megalakulása után egy évvel az eje. csapat harcértéke 6 tiszt, 41 fő legénység, 33 db ejtőernyő, és egy átalakított SM 75 repülőgép. Ejtőernyőként a Hehs-féle „Sóstó” ejtőernyőt használják, amelyet a sóstói repülőgépjavitó üzemben hazai anyagból állítanak elő. Az eje. csapat hiányos anyagi felkészültsége ellenére egy év alatt 600 ugrást hajtott végre.”¹²

A zászlóaljja szerveződés időszaka

A szombathelyi B. repülőtér kezdetől fogva kevésbé volt alkalmas az ejtőernyős-keret elhelyezésére, a gyakorlat feltételeinek biztosítására. A Honvédelmi Minisztérium már 1938-ban új állomáshely után nézett, ahol nincs akadály a további fejlesztésnek. Három város jöhetett számításba, mindegyik a mai Veszprém megye területén: Várpalota, Tapolca és Pápa.¹³

Először Várpalota volt napirenden. Itt állították volna fel az ejtőernyős kiképzést megkönnyítő ugrótoronyt, melyet Lengyelországból beszerzett műszaki rajzok alapján kívántak felépíteni. Ez a munka azonban pénzhány miatt egyre késett. Mindezekről a honvédség főparancsnokának egyik ügyszólatából értesülhetünk, mely egy értekezlet után készült:

„Az ejtőernyős szd. kiképzésének csak igen kis részét képezi az ejtőernyős ugrásban való kiképzés (toronyból és rep. gépből). A zöme a földön zajlik le és hivatásának megfelelően főleg robbantó, szabotázs és rohamkiképzés-szerű, amihez megfelelő terület kell. Ez Szombathelyen nincs. Ezért az értekezlet javasolja, hogy a szd. kerüljön a gyság-i löiskola kötelékébe Várpalota elhelyezéssel. A torony-kiképzés csak 3–4 hétig tart, s az egyszer kiképzett ember többé nem tér vissza a toronyugráshoz. Már csak rep. gépből ugrik. Ezért az értekezlet javaslata, hogy a torony központiasan Pesten

(Rákosi gyak. tér) épüljön, hogy az év nagyobb részében, amikor az ejtőernyős szd. nem használja, önként jelentkező polgári egyének (levették, cserkészek stb.) kiképzésére is rendelkezésre álljon.

Az ejtőernyős kiképzésre az alakulat 3 hétre Pestre lesz vezényelve. Egyébként a kiképzés Várpalotán a Sz. fehérvári B. rep. alakulatok közreműködésével fog folyni.”¹⁴

1939-ben már Tapolca mellett foglaltak állást az illetékesek, ez a város szerepelt a hadrendi kimutatásokon, még a Honvédelmi Minisztériumban szeptember közepén tartott tanácskozáson is Tapolca szerepel, mint az ejtőernyős század jövődó állomáshelye. Alig telik el azonban néhány nap, mikor a honvédelmi miniszter úgy intézkedik, hogy az ejtőernyős század 1939. október 1-én települjön át Pápara.

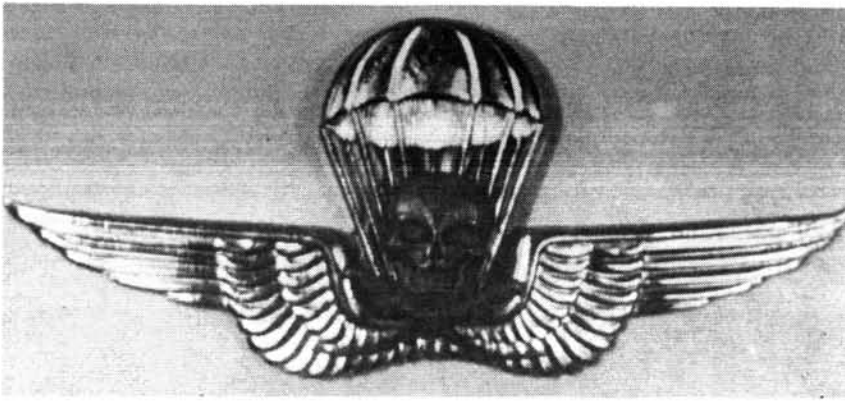
Itt a körülmények rendkívül kedvezőek. Az egykori lovassági lakatya épületei üresen állnak, a huszárokat Munkácsra helyezték át. Az ugró kiképzés lehetősége is megvolt, mivel a városban 1937. május 1-e óta katonai repülőtér működött.¹⁵

A katonák nem örültek a költözésnek. Ez megállapítható Szokolay Tamás hadnagy emlékezéséből is:

„Mi, fiatal tisztek, nagyon nehezen váltunk meg Szombathelytől... Sajnálunk otthagyni a sok jó repülőbajtársat, akikkel nagyon összebátortunk... sajnálunk otthagyni azt a pezsgő, élénk társadalmi életet, amelyből ugyancsak kivettük részünket. Pápa Szombathely mellett kihalt kis vidéki városnak látszott. Idővel mégis megszerettük, és megtaláltuk helyünket a város kis-sé zárkózott társadalmában is. A tisztek közül többen onnan nősültek.”¹⁶

Pápán december 6-án mutatkozott be az alakulat a lakosság előtt a város főterén. Rendkívüli fegyelmettségével, szép díszelgésével nagy sikert aratott. Később az elemi csapások elhárításánál nyújtott segítségével nyerte el a városiakok rokonszenvét. Az Esterházy-kastély leégését jórészt ők akadályozták meg, majd tavasszal a Bakonyér patakon képződött vastag jégréteg felrobbantásával ők tették lehetővé a jeges ár levonulását, mely a Tókertnek nevezett városrészt elöntéssel fenyegette.¹⁷

Az ejtőernyős katonákat az első évben még semmi nem különbözteti meg a többi honvédektől. Zöld hajtókájuk van, s öltözékük is megegyezik a gyalogosokéval. Megkülönböztetésre a legolcsóbb megoldásnak jól látható jelvények bevezetése bizonyult.



2. ábra. Az ejtőernyős zászlóalj légénységi csapatjelvénye.

„Az ejtőernyősök még a gyalogság egyenruháját viselik. A fegyvernemi önértzet fokozására és mellesleg a nem túlságosan nagy jelentkezési kedv emelésére eje. csapat, és eje. ügyességi jelvényeket kívánnak rendszeresíteni... Hosszas vita után (legyen vagy ne legyen halálfej a jelvényben) a kormányzó a halálfejes jelvény mellett döntött.”

A csapatjelvény két kiterjesztett szárny között halálfej kardokkal, fölötté ejtőernyő. A tiszték jelvénye hímzett, a szárnyak és az ejtőernyő arany, a halálfej és a kardok ezüsből. Az altisztek jelvénye szintén hímzett, az egész ezüst. A légénységé bronzszínű fém. A csapatjelvény öt ugrás és egyébkénti megfelelés után jár. A jobb zseb fölött viselik.

Az ügyességi jelvény nagyjából azonos a csapatjelvény motívumával, de tölgyfakoszorú keresztezi. Sárga fémből készül, a halálfej és a kardok ezüstözöttek. A tiszték a csapattiszti jelvény helyett és annak helyén viselik. Ezt a jelvényt 25 ugrás után lehet kiérdemelni. Megtartásához évente tíz ugrás kell, öt év vagy ötven ugrás után végleges.

A kormányzó jóváhagyása 1939. dec. 28-án kelt. A rendelet a HK 5/1940. számában jelent meg.¹⁸

Pápán a lovassági laktanya mintegy 3 kilométerre van a repülőtértől. A honvédelmi miniszter kénytelen személygépkocsiról, teherautókról és sebesültszállító gépkocsiról gondoskodni:

„Az ejtőernyős szd. kiképzéséből folyó szállítási szükséglet kielégítésére egyelőre 1 szgk-t, 3 tkg-t és 1 seb. szállító gk-t vezénylés útján (: H. M. 3/b. oszt.): fogok rendelkezésre bocsátani. Rendszerezésükre csak az 1940/41. szervezési évben intézkedem.”¹⁹

A Pápára kerülés első időszakában nehéz helyzetbe került az új alakulat.

A légierőnek kellett volna vállalnia az ejtőernyős századot, de ez anyagi okokra hivatkozva (a számukra szükséges költségvetési összegnek csupán egyharmadát kapták) ezt nem vállalta. Így a honvédelmi miniszter kénytelen közvetlenül gondoskodni az ejtőernyős egységről. Elsőként a repülőgépek ügyében intézkedik:

„Az eje. szd. részére a Le. pság 2 db Savoya és 3 db Caproni rep. gépet vezényeljen.

A Savoya gépek Szombathelyen, illetve Váton maradnak elhelyezve, míg a Caproni gépek részére Pápán hangár fog épülni. Az erre vonatkozó tervet és költségvetést a 11. oszt. a Le. psággal egyetértésben ide mielőbb terjessze elő.

Addig is, amíg eme hangár megépül, a Le. pság. megfelelő hangársátrakat bocsásson Pápán a 3 Caproni gép rendelkezésére.”

„A szükséges rep. gép személyzetet a Le. pság tartósan vezényelje az eje. szd-hoz.”²⁰

A pápai repülőtér ebben az időben még nem volt üres. Két könnyű bombázó repülőszázad állomásozott itt Ju. 86-os gépekkel, melyek akkor modern harci eszköznek számítottak. Az együttlétből nem származtak összeütközések, mert a bombázó századokat rövidesen Kecskemétre helyezték. Így a tervezett hangárok felépítésére sem volt szükség, mivel a meglévő kettő alkalmas volt a Caproni gépek befogadására.²¹

A továbbiakban a felhasználandó üzemanyagról intézkedik a honvédelmi miniszter. Ezt a Le. pság biztosítja a Honvédelmi Minisztérium kiképzési osztályának költségére:

„A kiképzési légi üzemanyag szükségletét a Le. pság bocsássa a kiko. rendelkezésére. Eme úza. a kiko. hitelkeretét terheli és a kiko. kezeli és számolja el.”

A század számára a szükséges 200 ágyat és ágyfelszerelést a Honvédelmi Minisztérium 2/jé. osztálya teremti elő „amennyiben szükséges egyelőre egyéb csapatok rovására is.”²²

Ellátás, ruházat és egyéb felszerelés szempontjából a III. hadtesthez tartozónak nyilvánítják az alakulatot:

„Állományilag és gazdaságat közgazgatásilag a III. hdt. pság az eje. szd-ot valamely közel fekvő és általa meghatározandó csapattesthez utalja.”²³

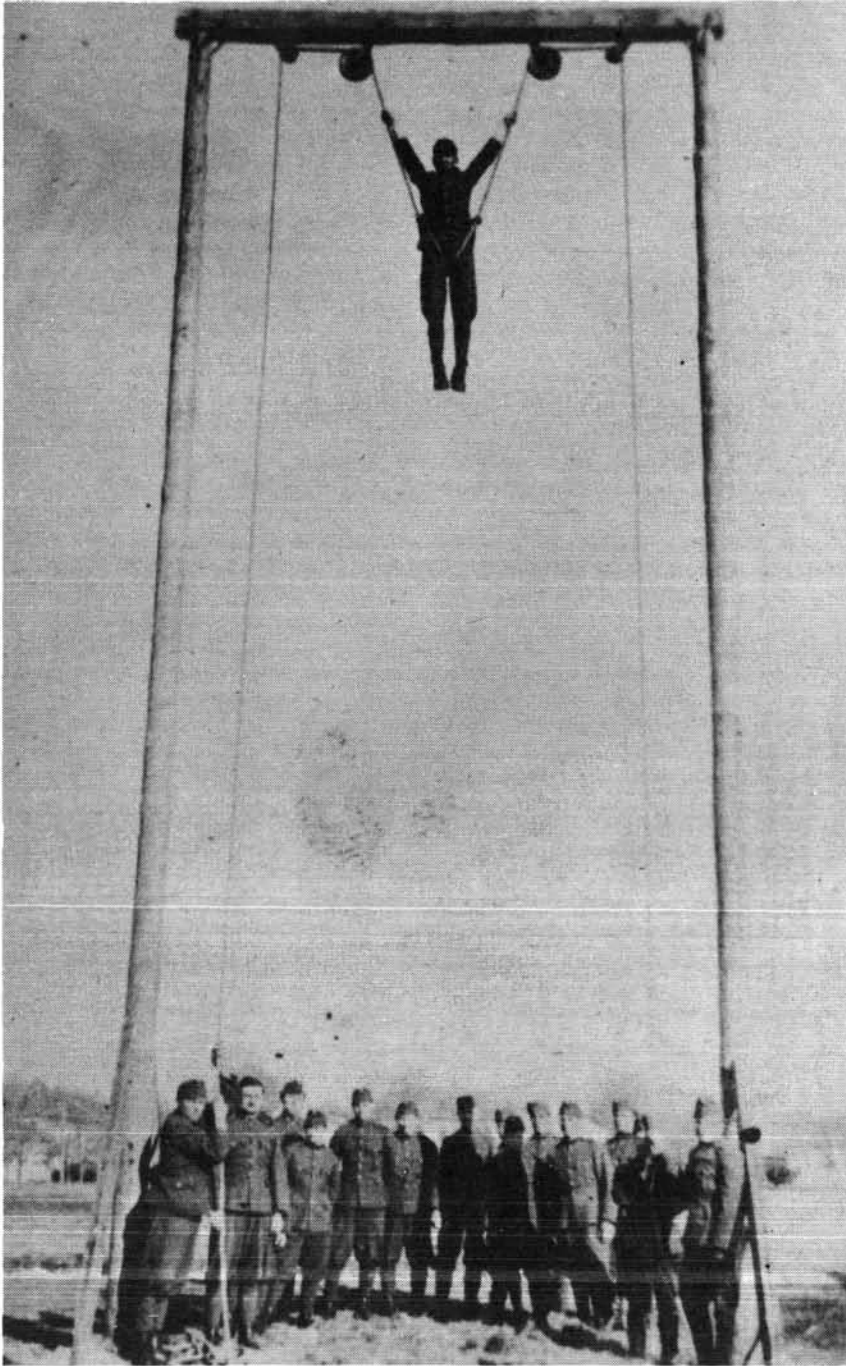
Mindez a legkevésbé sem volt megnyugtató, de a parancsnok, Bertalan Árpád tekintélyével, szívós utánjárással mégis elérte, hogy komolyabban hiányt nem szenvedtek. Az élelmezést egyenesen kitűnőnek lehetett minősíteni. A két világháború közti honvédség egyetlen olyan alakulata volt a pápai ejtőernyős egység, melyben a katonák a háromszori bőséges étkezés mellett még tíz-órait is kaptak. A legrégebbi ejtőernyősök egyike így emlékezett vissza az ellátásra:

„... reggel tejeskávé, friss zsemlye, ropogós, ugyanakkor melléje fél vaj mindenkinek. Minden embernek tíz óraker tízórai: egy szelet hús, kenyér mindenkor mindenütt kijárt akár a lőtérén, akár idehaza. Ugyanakkor a háromfogásos ebéd, hús nélkül egyetlen nap sem múlt el. Délben még plusz sütemény minden embernek, s három deci bor...”²⁴

A júliusban kibocsátott felhívásra az ország különböző alakulataiból ide jelentkező katonák 400 főből álló csoportja október 4-én érkezett meg Pápára. Ők már mindannyian átesetek egy meglehetősen alapos orvosi vizsgálaton, s azon meg is feleltek.

Bertalan Árpád százados ragaszkodott ahhoz, hogy csak igen bátor, elszánt emberek legyenek ejtőernyősök, ezért alaposan megrostálta őket. Levetkőztetve mindannyiukat végignézte, s akiket alkalmatlannak minősített, azokat nyomban visszaküldte eredeti alakulatukhoz. Ezután bemutatott szervezett számukra. A keret két tisztje ugrott, s a bekötött szájú ejtőernyővel ledobták azt az ember nagyságú fababát is, melyet az ejtőernyők kipróbálására használtak fel addig. A bábu természetesen lezuhant, a tiszték azonban baj nélkül földet értek. A továbbiakat az egyik hadnagy így írja le:

„Bertalan az újoncok között állva nézte az ugrást, és azzal vigasztalta a rémüldözőket, hogy háromból csak egy zuhant le, és ez nem is rossz arány. Ezután ebédelni küldte a katonákat, délután ismét összehívta az újoncokat és megkérdezte, hogy a mai napon tapasztaltak után ki óhajt ittmaradni, mert akinek ez a szolgálat nem tetszik, az máris mehet vissza csapattestéhez. Nem is kellett sokáig várni a válaszra, a négyszáz emberből százötven állta a sarat. Ez elég is volt egyelőre...”²⁵



3. ábra. A földetérés gyakorlása a 14 m-es állványról.

Az ezután megkezdődő kiképzésről a következőket tudjuk meg egy emlékezésből:

„Az újoncok kiképzéséhez most már módszeresebben fogjunk hozzá az eddigi tapasztalatok alapján. Cél-gimnasztikát dolgoztunk ki a lábak erősítésére. Készítettünk 3–4–5 m magas állványokat, és ezekről gyakoroltattuk a leugrást vastagon terített homokba. Készítettünk egy tíz méteres állványt, hasonlót mint a gyermekhinták állványai. Erre húztuk fel

a kötélhurokba ültetett embert. A kötélt túlsó végén olyan ellensúly volt, ami az ejtőernyő süllyedési sebességére fékezte a lebocsátott embert. Az ernyő hintázó mozgását is meg lehetett itt szokni, ha az embert a felhúzáskor meghintáztattuk.”²⁶

Ezt a szerkezetet tréfásan hol akasztófának, hol bitónak nevezték a katonák. Később még hármat állítottak mellé, egy nyolcmétereset, egy tizenkét és egy tizennégymétereset a fokozatosság biztosítására. Az ugrási előgyakorlatok közül ezeken az állványokon történő gyakorlatozásoknak volt a legnagyobb jelentősége,

hiszen a földetérés bonyolult műveletét itt lehetett legjobban begyakorolni. A felkészítést szolgálta még a reggeli torna is, mely egyórás komoly gimnasztikát jelentett hosszú futásokkal és ugrásokkal vegyítve. A szertorna a napi foglalkozások anyagába volt beépítve.²⁷

Egy hónappal a Pápára érkezés után jelentős esemény következett be az alakulat életében. Bertalan Árpád századost, az egység parancsnokát, akit addig „kapitány úr”-nak szólítottak katonái, őrnaggyá léptették elő. Az eseményről a keret egyik tisztje így ír:

„1939. november 1-én Bertalan Árpádot őrnaggyá léptették elő. Ezt az eseményt baráti körben ünnepeltük meg, hiszen barátok voltunk már mindannyian, és Bertalan is barátainak tekintett minket. Szerettük és tiszteltük parancsnokunkat. Szerettük, mert vidám, jó barát volt, és tiszteljük, mert előrelátó, eszes és gondolkodó parancsnok volt, aki nem tett különbséget ember és ember között.”²⁸

Hasonló szellemben nyilatkoznak a volt katonák is mindannyian. Szinte legendagyűjteményt lehetne összeállítani a róla szóló történetekből, melyekből egy hivatásának élő, demokratikusan gondolkodó katonatiszt portréja bontakozik ki. Egy törzsrörmester a következőket mondta el róla:

„Nem egy esetben voltam én éjszakai ügyeletes tiszthelyettesi szolgálatban, mikor jött Bertalan őrnagy úr zászlóaljügyeletes tiszti minőségben . . . Ha ő belépett az épületbe, a szolgálatosnak a helyéről fölkelni, jelenteni, tisztelegni tilos volt. Azt mondta:

– Ezzel zavarjátok a legénység nyugalma.

Bement a legénységi szobába, vilányt nem gyűjthetett senki . . . Ő lehajolva ment az ágyak végénél, és amelyik legénynek, illetve katonának a lába a pokróc alól kint volt, azt gyönyörűen betakarta. Így ment végig minden szobán . . . Később megtörtént a nagy baleset Veszprémben. Amikor én odaértem, Veszprémben az összes ejtőernyősöket sírva találtam.”²⁹

Bertalan Árpád rendkívüli pedagógiai érzékkel rendelkezett. Erre szükség is volt, hiszen nem kis számban kerültek az alakulathoz bátor, de nehezen kezelhető emberek. Egy ilyen „nehéz fiú”, akivel nem tudtak előző alakulatánál mit kezdeni, állandó összetűzései voltak a tisztekkel, évtizedek múlva is rajongással beszélt Bertalan Árpádról:

„Nem szégyellt a katonái között aludni, nem szégyellt a katonái közé

odaállni csajkával, velünk együtt aludt, együtt tornászott . . . éjjel-nappal közöttünk volt, természetesen, hogy megszerettük . . . összeálltunk vele birkózni vagy vívni . . . minden áldott nap, amikor ugrottunk, ő is ugrott velünk. Volt, hogy elsőnek ugrott ki, volt, hogy ötödiknek . . . S ha valamelyik nem úgy ugrott, ahogy kellett volna, akkor rászólt . . . figyelmeztette . . . rettentő szigorúság volt nálunk, ezt inkább önfegyelemnek lehetne mondani.”³⁰

A legnagyobb gondot Pápan a repülés és a megfelelő számú ugrás biztosítása okozta. A Honvédelmi Minisztérium által az ejtőernyős kiképzés céljaira kilátásba helyezett két SM 75-ös gépből csak az egyik volt használható állapotban Pápan, a másikat három társával együtt Csepelen, a Weisz-Manfréd gyárban ekkor alakították át utasforgalmi gépből katonai szállító repülőgéppé. A kissé már korszerűtlen, lassú, de stabil Capronik mentették meg a helyzetet. Ezek segítségével sikerült megoldani a soron levő feladatokat. Ezekről a gondokról bőven ír Szokolay Tamás emlékezésében:

„A Légierők parancsnoksága . . . hozzánk vezényelte Segešváry repülő főhadnagyot, aki az SM. 75. gépekkel a forgalomban már repült, így időlegesen meg volt oldva a birtokunkban levő egy darab gép használata. További repülőgépekre is szükségünk volt. A Légierők parancsnoksága a szombathelyi repülőtérről három darab Caproni 101-es gépet vezényelt Pápara Gelencsér Ferenc hadnagy parancsnoksága alatt. Ezekkel azonban a gyakori géphibák miatt a repülés akadózva ment. A helyzet csak akkor javult meg, mikor megérkezett Rigó szerelő őrmester, és egy kis műhelyt rendezett be Pápan. Ettől kezdve rendszeresen tudtunk repülni és ugrani.”³¹

Bertalan Árpád szívesen vállalkozott bemutatókra, mert meg akarta győzni azokat, akik nem hittek az ejtőernyős csapat jövőjében. A Pápara költözést megelőzően először Szombathelyen majd Mátyásföldön adtak ízelítőt az egyéni és deszant ugrásokból. Most Rigó őrmesternek és munkatársainak volt köszönhető, hogy a keret tagjai 1939 október végén részt vehettek azon a nagyszabású bemutaton, melyre Kassán került sor. Erről részletes leírás maradt fenn:

„Jelentős esemény volt a kassai repülőtisztai akadémia felavatása, melyen a régi kísérleti keret egy csoportja vett részt Makray Ferenc és Kiss Zoltán hadnagy vezetésével.

Nagy repülődemonstrációt szerveztek erre az alkalomra. Miskolc

térségében gyülekeztek a bombázó-, felderítő-, szállító- és vadászegységek, köztük a mi csoportunk is három géppel. Október vége felé jártunk már, és az idő sem igyekezett ezt meghazudtolni. Ködös, párás volt a levegő, mire Kassa fölé értünk, már kétszáz méterről sem lehetett a földet látni. A repülőgépek lementek száz méter alá, úgy repültek végig a díszmenetet. Ilyen alacsonyról ugrani nem lehetett.

Az ejtőernyős bemutató volt az utolsó szám. Ekkor 180 méter volt a felhőmagasság. Makray Ferenc, az ugrás vezetője úgy határozott, hogy tekintettel a jelentős ünnepségre és bízva emberei ügyességében végrehajtsa ezt a rendkívül alacsony ugrást. Szabályzatunk 300 métert írt elő, mint megengedett legkisebb magasságot.

Gyakoriott, ügyes embereink igen jól oldották meg ezt a kényes feladatot. Mint a szemtanúk elmondták, nagyszerű látvány volt a szinte egyszerűen kibombanó harminc ejtőernyő, mely néhány másodperc múlva már földet is ért. Nem történt semmi baj, de a két tiszt alapos fejmosást kapott otthon Bertalantól a veszélyes ugrásért.”³²

A megfelelő fizikai előkészítés és többórás szoktató repülés után került sor az októberben bevonult újoncok első ugrásaira. Hála a jól működő műhelynek, sikerült a gépeket üzemképes állapotban tartani, így november és december hónapban a 150 újonc teljesíthette a jelvény megszerzéséért szükséges négy ugrást. Az eredeti előírást, mely öt ugrást kívánt meg, Bertalan Árpád hatályon kívül helyezte, így a negyedik ugrás után minden katona megkaphatta a szép jelvényt az igazoló lappal együtt.³³

Akik az ugrások előtt, vagy már több teljesített ugrás után meggondolták magukat, azokat a parancsnok az első évben visszaküldte csapattestükhöz. Most ebben változás következett be. Itt tartották őket, s belőlük alakították ki a műhely, a raktár személyzetét, s létrehoztak a „nem ugró” legénységből egy gépkocsizó részleget is. Ezek létszáma hamarosan elérte a 60 főt. Ettől kezdve jelent meg az „ugró” és „nem ugró” kifejezés a kimutatásokban. (Ugró-legénység, ugró-orvos, ugrótiszt, ugró-tiszthelyettes stb.)³⁴

Pápan az ejtőernyős alakulatnál 1940 januárjában és februárjában is intenzív munka folyt. Sem a parancsnok, sem a tisztek és tiszthelyettesek nem sajnálták a fáradságot a kiképzés eredményessége érdekében. Erről számos emlékirat tanúskodik:

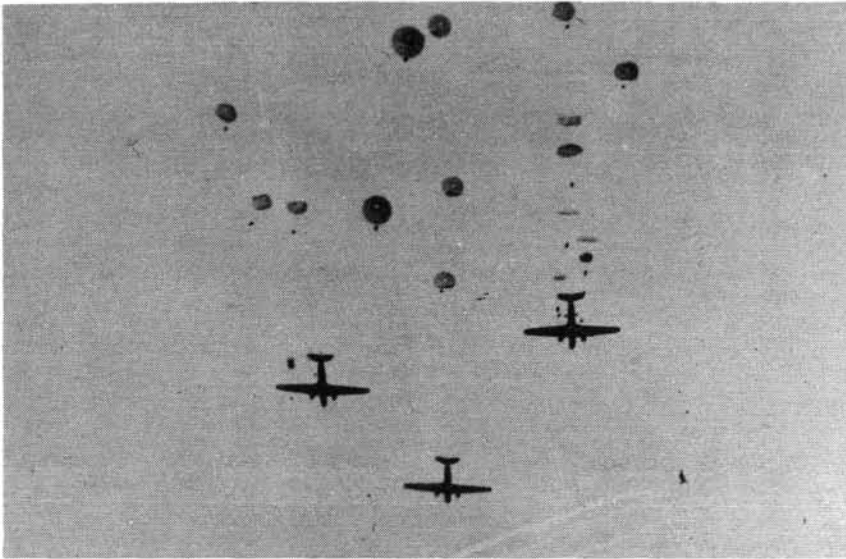
„Az 1940-es év első két hónapjában rengeteg hó esett. Erős hófúvá-

sok is voltak, ezért az ugró-kiképzés egyelőre szünetelt. Megalakítottuk az első tisztes iskolát, ahova a legénységek majdnem felét beiskoláztuk. A század fennmaradt részéből pedig egy legénységi iskolát alakítottunk. Ebben az iskolában a gyorstüzelő fegyverek és a páncéltörő fegyverek használatában, valamint a robbantásban képeztünk szakosított kezelőket és robbantókat. Mind a két iskolában az volt a legfőbb cél, ha majd a zászlóalj megalakul, ennek a századnak a szakosított és tisztes iskolát végzett embereiből alakítsuk meg a 2. és 3. század keretét. Tekintettel a jó hóviszonyokra, mind a két iskola tantervébe beépítettük a síkiképzést is.”³⁵

A Bakony kevéssé bizonyult alkalmasnak síkiképzésre. Ekkor Bertalan Árpád őrnagy hosszas utánjárás után elintézte, hogy az ejtőernyős század Kárpátalján, a Huszt közelében található Visken kététes sítáborozáson vehessen részt. Vonattal utaztak, ott pedig egy erdészeti telep jól fűthető barakjaiban nyertek elhelyezést. A terep és a hóviszonyok ideálisnak bizonyultak. Egyetlen gond akadt, és pedig az, hogy ivóvíz nem volt a közelben, így a közeli borvízforrások vizét itták, ha megszomjaztak. Ettől pedig a katonák sorban erős hasmenést kaptak. Bertalan őrnagy rummal kezelte a beteget, akiknek annyira megtetszett ez a gyógymód, hogy nem akartak felépülni. Miután a rum-kúra befejeződött, a betegek sorban meggyógyultak. A sportoláshoz hozzászokott emberek az okta-

4. ábra. Ejtőernyős ugrás (Caproni-101-es gépből).





5. ábra. Kötélkugrás (SM 75-ös gépek-ből).

tás során szépen haladtak, lesiklás-ban és futásban komoly jártasságot szereztek. Egyetlen baleset fordult elő, egyik katonára lábát törte. A huszti kórházban részesítették orvosi kezelésben.

Hazaérkezés után folytatódott tovább a tisztesiskola, melynek vezetője Kiss Zoltán hadnagy volt. A légénységi iskolában folyó munkát Majthényi Imre hadnagy irányította. A síkiképzés itt is folytatódott tovább, ezt Szokolay Tamás hadnagy vezette, akit még ekkor is az országos síversenyek egyik reményteljes szereplőjeként tartottak nyilván. Bakonyjákra jártak ki kisebb csoportokban gépkocsival. Itt jóval kisebbek voltak a lehetőségek de a formában tartásra ez is megfelelőnek bizonyult. Az ugrásnál erősen igénybe vett lábak erősítését mindenképpen jól szolgálta.³⁶

Márciustól kezdve Pápán a két iskola mellett egy csoport újonc kiképzése is folyt. A hónap elején száz fő önkéntes jelentkező érkezett különböző csapattestektől. Szokolay hadnagy foglalkozott velük. Mire az első ugrásig eljutottak, mindössze harmincan maradtak.

Jöttek tisztek is, két főhadnagy. Nekik csupán az ugrások technikájával kellett megismerkedniük, s természetesen ott kellett lenniük az alapozó tornagyakorlatokon, melyeket gyakran maga Bertalan Árpád őrnagy vezetett. Az egyik, Labancz Gyula az ugrások teljesítése után vezérkari iskolába távozott, Molnár Lajos itt maradt, s az alakulat egyik legnépszerűbb tisztje lett.

Március végén megindult a nagymennyiségű hó olvadása, s teljesen feláztatta a repülőteret, mely április közepéig használhatatlanná vált. Csak utána lehetett megkezdeni az ugrási gyakorlatokat.³⁷

A repülőtéren gondnokság működött, mely gondoskodott a repüléssel és ugrással kapcsolatos felszerelésről. Velük szemben panaszra nem volt ok. Közreműködésükkel kitűnő magyar gyártmányú ejtőernyőkből egy egész századnak elegendő mennyiség érkezett. Mindenkit elláttak repülőruhával (overallal), repülősapkával (haubéval) és nyersgumi talpú fűzős csizmával, mely az ugrásoknál nagyszerűen védte a lábat. Ezt a légénység és a tisztesek csak kivételes alkalommal viselheték, a tisztek és tiszthelyettesek többnyire ebben jártak.

A III. hadtest a soproni 8. gyalogezredhez utalta gazdasági szempontból a századot. Innen kapták az étkezéshez a fedezetet, az egyenruhákat, a lőszert, a fegyvereket és egyebeket. Az általuk biztosított ellátással sohasem volt megelégedve Bertalan Árpád és tisztikara.³⁸

A legnagyobb szükség repülőgépekre volt, hiszen a szakaszgyakorlatok után lehetőséget kellett volna teremteni a századkötélkugrásban történő gyakorlatokra is. A Savoya gépek átalakítása azonban Csepelen elhúzódtott, így nem lehetett mást tenni, mint a rendelkezésre álló egy gép felhasználásával az ide vezényelt, s a Capronikon repülő pilótákat megtanítani a Savoyák vezetésére. Segesváry főhadnagy, aki a polgári légiforgalomban gyakran közlekedett Savoya gépekkel, kitűnő tanítómesternek bizonyult. A várakozás időszakában négy pilótát, Gelencsér Ferenc hadnagyot, Sággy László zászlóst és két altisztet vezetett be a számukra

ismeretlen óriásgep vezetésének titkaiba.

Közben jó hírek is érkeztek! A Székesfehérvár-Sóstón elhelyezett repülőgép javítóműhelyben sikerült megterveztetni és elkészíttetni azokat az ejtőernyővel ledobható tartályokat, melyek segítségével golyószórókat, géppuskákat, és lőszert lehetett bevetés alkalmával a földre juttatni.

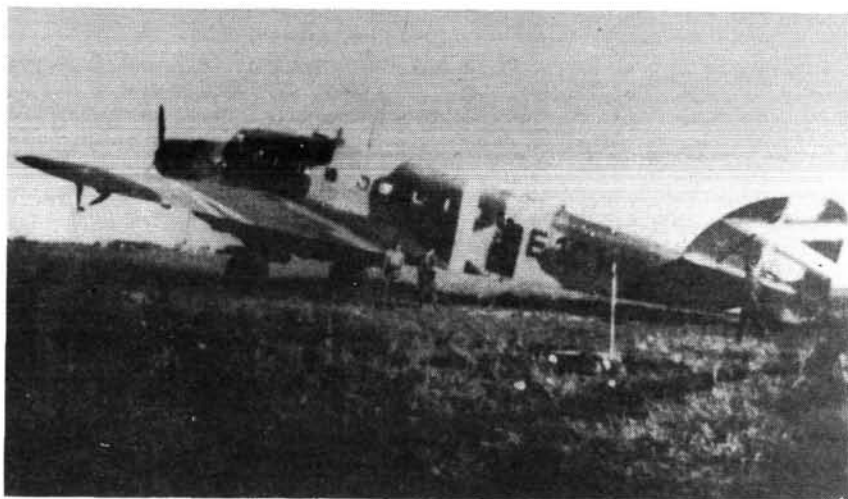
Nagy esemény volt ezekben a hónapokban a keret első tisztjeihez tartozó Pataki Géza főhadnagy esküvője, melyen a bajtársak illő módon kívántak megjelenni. A szertartásra és a lagzira a menyasszony falujában, Jákón került sor. A násznép nem kis meglepetésére a pápai alakulattól meghívott vendégek a csodálatos árpádkori templom mellett ejtőernyővel ereszkedtek alá, úgy csatlakoztak a násznéphez.³⁹

1940. május 1-én került Pápára vezénylés útján Kelemen Károly repülőszázados, a magyar légiforgalomtól, a MALERT-től. Mint pilótának szinte legendás híre volt. A polgári légiforgalom keretein belül majd minden európai főváros repülőterével megismerkedett. A Savoya gépek kiváló szakértőjeként tartották nyilván. Szükség is volt az ő ügyességére, tudására, mert közben Segesváry főhadnagyot elhelyezték. Mindenki nyereségnek könyvelte el a rokonszenves Bene László repülő főhadnagy érkezését is.

Kelemen energikusan hozzákezdett a szervező munkához, mellyel voltaképpen megvetette az ejtőernyős szállító század alapjait. Tiszthelyettesi rendfokozattal rendelkező megbízható pilótákat vezényeltetett Pápára, s gondoskodott a műhely szerelő gárdájának megerősítéséről is. A meglevő egyetlen géppel folytatta tovább a pilóták átképzését a Savoyákra.⁴⁰

Május 7-én újabb száz fővel gyarapodott a létszám. A beérkező újoncokkal Pataki főhadnagy foglalkozott. A kiképzés során ezek száma harmadára csökkent. Ebben a hónapban került sor a tanfolyamok zárómozzanataira is, a gyakorlatokra, melyek során az elsajátított ismeretek és készségek jó alkalmazásáról adtak számot a katonák. Erről számol be Szokolay Tamás emlékezésében:

„A májusi szép időt alaposan kihasználtuk. Teljes létszámú szakaszgyakorlatokat tartottunk a rendelkezésre álló négy repülőgéppel. Ismeretlen terepen, a szakaszparancsnok által térképről meghatározott helyen harcgyakorlattal egybekötve történt az ugrás. Különböző típusgyakorlatokat dolgoztunk ki és hajtottunk vég-



6. ábra. Az 1941. április 12-én lezuhant E-101-es jelű Savoia Marchetti SM-75-ös szállítógép.

re. Volt ezekben felderítés, találkozó harc, támadás, visszavonulás és különböző járőr feladatok. A harc-szerű éleslövészetet is az ugrásokhoz kapcsolva végeztük . . .

Május 29-én a tisztesiskola háromnapos gyakorlatot hajtott végre. Ez kötelékugrással kezdődött, harcgyakorlatokkal folytatódott, éleslövés-zettel és robbantási gyakorlattal végződött. Ez volt a tisztesiskola záró feladata. Ezután még egy hétre Győr-be mentek vízgyakorlatra, és ezzel befejeződött a félévig tartó tanfolyam. Kiss Zoltán hadnagy szorgalmas munkájának meglelt az eredménye. Az emberek testileg és szellemileg sokat fejlődtek. A szakmai tudáson felül megtanultak önállóan vezetni, irányítani és részletkérdéseken önállóan határozni is.⁴¹

Közben májusban is bevonult egy száz főből álló újonc társaság, melynek kiképzését Molnár Lajos főhadnagy irányította. Ennek a csoportnak az ugrására június 22-én került sor. A pápai anyakönyvek bizonyossága szerint ezen a napon történt az alakulat első halálos balesete. Az áldozat Penzer József 24 éves ejtőernyős katona volt. Szülei neve: Penzer Simon – néhai Galambos Julianna. Az elhalálozás helye: Pápa, Repülőtér. Időpontja: 1940. június 22. 10 óra. A halál oka: koponyaalapi törés baleset (zuhanás) folytán. Lakhelye: Pápa, Honvédhuszár-laktanya.⁴²

A szomorú esetről nagyon pontos leírás maradt fenn. Érdeemes ezt felidézni.

Az eset június 22-én történt. Molnár főhadnagy újoncai, közel egy hónapos előkészítés után, első ugrásukat végezték. Szép, napsütéses idő volt, a levegő alig mozdult. Ideális

idő arra, hogy az újoncok megbárátkozzanak az ejtőernyővel. Caproni gépből történt az ugrás ötszáz méter magasságból. Már az utolsó csoport készülődött az ugráshoz, mikor az éppen soron levők a repülőtér felé kiugrottak. Az egyik ugró ejtőernyője nem terült szét, hanem olyan furcsán viselkedett, mintha valamibe beleakadt volna. A katona sebesen közeledett a földhöz, és már lehetett látni, hogy kapkod a hasernyő kioldója után. A mentőernyő a földtől néhány méterre bomlott ki, így a zuhanást nem tudta lefékezni. A szerencsétlen fiú a repülőtér közepén zuhant a földre, és azonnal meghalt. A boncolásnál 54 csonttörést állapítottak meg az orvosok.

Az ernyő furcsa viselkedésének okát gyorsan megtalálták. A kis rugós segédernyő kinyílás közben valami módon beleakadt az ernyő tokjának egyik fedőrézsébe. Azt, hogy mi volt ennek az oka, nem lehetett

teljes mértékben megállapítani. Bertalan Árpád őrnagy szerint szerencsétlen véletlenek sorozatos összejátszása okozta az ernyő rendellenes működését, az ugró pedig ijedtében elvesztette a fejét, és későn húzta meg a mentőernyő kioldóját. Állítása bizonyítékául összecsomagoltatta a szerencsétlenül járt ernyőjét, és ott mindjárt ugrott is vele. Az ernyő kifogástalanul működött, az emberek megnyugodtak, és az ugrás folyt tovább.⁴³

Júliusban egész sor kedvező változás következett be. A létszám növekedésével lassan megérték a zászlóalj kialakításának feltételei. A hónap elején a törzs megszervezése volt az első lépés ebbe az irányba. Szokolay Tamás lett a segédtsízt, egyben ő látta el a gépkocsi-anyagi tsízt feladatait is.

A hónap közepén ötszáz újonc vonult be. Makray Ferenc lett a vezetőjük, ő vitte végig őket a kiképzés egyes fokozatain. Végeredményben több mint kétszáz fő maradt meg ezekből. A tsízt jelentkeztetés 19 főt eredményezett, ebből 12 fő távozott rövid időn belül. Akik maradtak, mindannyian kitűnő ejtőernyős tisztekké váltak: Néma Tibor, Platthy Győző, Solymos Antal, Szentkirályi Ottó, Bőr József, Godó Ferenc. Ekkor került az alakulathoz dr. Vándor Ferenc is, az egység első ugró orvosa. Ezek a vidám, bátor fiatalemberek a főhadnaggyá előlépett Pataki Géza vezetésével ismerték meg az ejtőernyőzés fortélyait, majd Vándor Ferenc kivételével szakaszparancsnoki beosztásba kerültek.⁴⁴

7. ábra. Ejtőernyős kísérleti csoport.



Végre júliusban érkeztek meg a javítás, illetve átalakítás alatt levő SM. 75. repülőgépek Csepelről. Hogy mi történt ott ezekkel az előzőekben polgári légiforgalmat szolgáló gépekkel, arról Sárhidai Gyula kitűnő tanulmánya tájékoztat bennünket:

„... mindegyik kapott egy felső nyitott és egy alsó félig zárt géppuskaállást, megfigyelő kupolát, új rádiót és a bal oldalon is egy ajtót. Kivették az üléseket, kétoldalt vászonpadot és karabinertartó sínt építettek be, valamint dudát a kiugrás jelzésére. Alul a csomagteréből csapóajtón át lehetőség volt négy kaniszter (tartály) ejtőernyős ledobására, kézi művelet nélkül. A gyár nem vállalta az ajtók megnövelését, mert az törzsbeli módosítást is igényelt volna... A változtatások 40–50 km/h-val csökkentették a sebességet.”⁴⁵

Természetes, hogy nagy örömet okozott a négy repülőgép megérkezése, hiszen így egyszerre 150 ember lehetett a levegőben. A továbbiakban tehát a kialakuló zászlóaljnak lehetősége nyílt egy hadilétszámú századdal akár bevetésre is elindulni. A régi, gyakorlott legénység különben már megtanult teljes harci felszereléssel ugrani.

Pápán a gépek terepszínű festést és E-101-től 105-ig terjedő számot kaptak jelzésül. Miután ez megtörtént, Majthényi Imre százada azonnal megkezdte a század-kötelékben történő manőverek gyakorlását.⁴⁶

Az új fegyvernemmel szemben, mely igen költségesnek bizonyult, sokan tápláltak ellenérzéseket a katonai vezetésben. Ez is motiválhatta Werth Henrik tábornoknak, a vezérkar főnökének a látogatását, mely rajtaütésszerűen történt.

A szemlére való felkészülés nem okozott különösebb nehézséget, mert Majthényi főhadnagy százada, mely a rövidesen felállítandó zászlóalj magvát képezte, már a hónap eleje óta század kötélékben gyakorolt. Csúpan annyi változás történt, hogy az aznapra távolabbi terepre tervezett gyakorlatot Pápán hajtották végre, s annak feladata a repülőter elfoglalása volt.

A század teljes hadifelszerelésben, felsorakozva várta a vezérkar főnökét. Most viseltek hasernyőt is, melyet harcserű körülmények között nem vittek volna magukkal. Így az ugrás nyakba akasztott géppisztolyal nehezebb is volt, mint mentőernyő nélkül. No, de a gyakorlatok során ezt már megszokták!

A fogadás után néhány perccel már a gépekben volt a század, 125 fő. A repülőter kis méretei miatt egymás után startoltak a gépek, így

a kötélék a levegőben alakult meg. Egy nagy kör leírása után repült rá a kötélék a célra. Közvetlen a repülőter szélé előtt, háromszáz méter magasságban indította meg a parancsnok az ugrást.

Látványnak is gyönyörű volt, mikor a hadilétszámú század másodpercek alatt, szoros kötélékben lógott az ernyőjén, közöttük elosztva ledobó hüvelyekben a nehéz gyalogsági fegyverek és a robbanóanyag. Ezeknek az ernyői színjelzéssel voltak ellátva, hogy a kezelők már a levegőben lássák, merre van a fegyverük. Az alacsonyról történő ugrás miatt a gyenge szél nem tudta szétzórni az egységet. Az emberek néhány másodperccel a földetérés után ledobták az ernyőket, és a szakaszparancsnokok vezetésével támadásba lendültek. Minden az eredeti terv szerint folyt le. Az első szakasz a hangárokat, a második a parancsnoki épületet és a géptávirókat, a harmadik a legénységi szállást támadta meg, és robbantotta fel. A robbantások végrehajtását füstgyertya meggyújtása jelképezte.

„Ezt a nagyon szép és látványos gyakorlatot mi, nézők is élvezettel szemléljük. Ez volt eddig a legnagyobb szabású harcgyakorlat a mi alakulatunknál. Örömmel állapíthatjuk meg, hogy az elmúlt két év alatt eredményesen dolgoztunk. A vezérkar főnöke mindvégig érdeklődéssel figyelte az eseményeket, s teljes megalgedésének adott kifejezést. A gyakorlat végén a legjobban szereplőket megdicsérte, és jutalmakat osztott ki.”⁴⁷

Ezután a létszám tovább gyarapodott. Augusztus 15-én ismét ötszáz fő érkezett a csapattestektől. Alapképzésük irányítására Makray főhadnagy kapott megbízatást, aki eddig is nagyon jó kiképzőnek bizonyult. A tisztek száma is gyarapodott: Karsay István, Juhász Endre, Ugron István és Sáray Bertalan voltak köztük az ismertebbek. Két új ugró orvos is jelentkezett: dr. Diósy Ferenc és dr. Farkas Pál.⁴⁸

A régi tisztek közül eltávozott Pataki Géza főhadnagy, akit a Honvédelmi Minisztériumba helyeztek fontos megbízatással. Ő lett a haderőn kívüli ejtőernyős kiképzés irányítója. Ekkor kezdték meg ejtőernyős leventeszakaszok létrehozását országsszerte, s lehetővé tették főiskolások, egyetemisták jelentkezését is az ejtőernyős kiképzésre. Ennek a bázisát Rákoson alakították ki, miután ott lengyel tervek alapján végre felállították a 60 méter magas ugrótornyot. Ennek segítségével biztonságos körülmények között ismerkedhettek meg a fiatalok az

ejtőernyőzés fortélyaival, elsősorban a földetéréssel.

Az utánpótlás biztosítása szempontjából döntő fontosságú lépés volt ez. A szervezők szerették volna elérni, hogy a nem távoli jövőben kizárólag olyan fiatalok kerüljenek az ejtőernyős csapathoz, akik megfelelő előképzettséggel rendelkeznek, s nem rettennek meg az ugrásoktól.

Pataki Géza ennek a feladatnak igen sikeresen eleget is tett.

Ő volt ebben az időben Magyarországon a katonai ejtőernyőzés kérdésének legjobb elméleti szakembere. Népszerűsítő könyvet is írt az ejtőernyőzésről, az ejtőernyős katonai alakulatok szerepéről. Értékes a könyvnek az a része is, mely a különböző országokban felállított ejtőernyős alakulatokról ad ismertetést. A könyvben található képek mindegyike a pápai repülőterén készült.⁴⁹

1940 augusztus végén fordulópontra következett be az egység életében. A rendelkezésre álló legénységből, tiszt-helyettesekből és tisztekből kialakítottak három századot. Az augusztus 15-én bevonult újoncokat a kiképzés befejezése előtt átadták a hónap végén Makray Tassonyi főhadnagynak, aki belőlük megszervezte az ejtőernyős zászlóalj harmadik századát.

Szokolay Tamás így jellemzi az egyes századokat:

1. század = kivonuló század, teljes harcalkézszerű, teljes hadifelszereléssel Majthényi Imre hadnagy parancsnoksága alatt.

2. század = menetszázad, szükség-szerűen elfogadható felszereléssel. Parancsnok: Molnár Lajos főhadnagy.

3. század = kiképző század Tassonyi Edömér főhadnagy parancsnoksága alatt.

Így alakult ki a magyar királyi I. honvéd ejtőernyős zászlóalj 1940 augusztus végére.⁴⁹

A balesetek, gondok időszaka

1940 nyarán egyre nőtt a feszültség Magyarország és Románia között, s fennállt a katonai összeütközés veszélye. Így világos volt, hogy az első század hadrafogható, míg a másik két század csak helyőrségként alkalmazható. Ezért is hasznosnak és szükségesnek kell minősítenünk a zászlóaljszervezet kialakítását.

1940. augusztus 30-án megtörtént a második bécsi döntés, melynek értelmében Észak-Erdélyt Magyarországnak ítélték.

A magyar hadvezetőség úgy határozott, hogy a terület katonai megszállása során bemutatja az ejtőernyős alakulatot a nagy nyilvánosság

előtt. Tette pedig ezt azért, hogy az ország katonai erejét bizonyítsa, a magyar honvédség korszerűségéről bizonyosságot tegyen. A Nagyváradra és Kolozsvárra történő bevonulás jó lehetőséget nyújtott az erődemonstrációra, így itt, ezen a két helyen került sor az ejtőernyős díszegység felvonultatására.

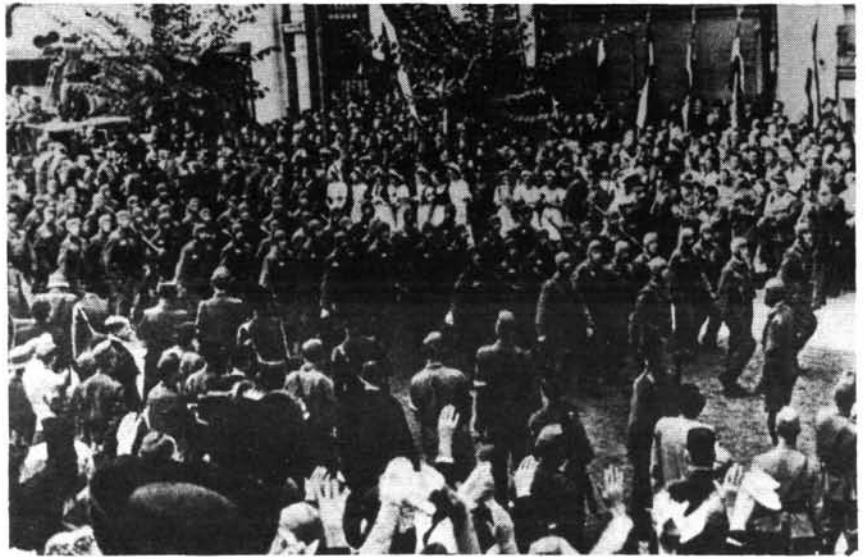
Szokolay Tamás segédtiszt, aki ekkor már főhadnaggyá lépett elő, több mint negyven évvel az események után így emlékezik a nagyváradi bevonulásra és előzményeire:

„Szeptember 1-én indultunk el teljes harci felszereléssel, de természetesen ejtőernyők nélkül vasúton Biharkeresztesig. Innen gyalog menteltünk Nagyváradra. Miután a vonat késéssel érkezett, a közel húsz kilométeres utat három óta alatt kellett megtennünk, ha nem akartunk a hivatalos bevonulásról lemaradni. A felszerelést tehergépkocsik hozták utánunk. Bertalan őrnagynak egyik gépkocsiban felajánlottak egyik helyet, de ő ezt nem fogadta el mondván, ha az emberei gyalog mennek, akkor ő is gyalogol. Így érkezünk meg Nagyváradra, ahol szeptember 3-án a magyar lakosság nagy lelkesedése mellett részt vettünk a bevonulási díszszemlén.”⁵⁰

Bertalan Árpád arra gondolva, hogy esetleg szükség lesz egy ejtőernyős akcióra, segédtisztját és Majtényi Imre századparancsnokot személygépkocsival Pápára küldte azaz, hogy ötven személyre való ejtőernyős felszerelést két géppel küldjenek Nagyváradra. A két főhadnagy gyorsan Pápára ért, s a parancsot átadva segítettek is a felszerelés összeállításában. A következő nap délutánján már visszaérkezve jelentkeztek Bertalan Árpádnál. A két Savoya gép a szükséges felszereléssel ugyancsak másnap délután érkezett Nagyváradra.

Az akcióra nem volt szükség, ennek az útnak mégis volt valamiféle haszna.

Az történet ugyanis, hogy Szokolayék Nagyváradról Pápa felé tartva Debrecen táján elromlott katonai személygépkocsira találtak, melyben folyamőr őrnagy ült segítséget várva. Természetesen felvették a kocsira, és hazavitték Budapestre. Már az első kilométereknél kiderült, hogy az őrnagy a híres zeneszerzőnek és katonakarnagynak, Fricsay Richárdnak az öccse, Fricsay Ferenc, a folyamőrség zenekarának a vezetője, maga is jeles zeneszerző. Beszélgetés közben az ejtőernyős tisztek megkérték, komponáljon alakulatuknak indulót. Az őrnagy ezt meg is ígérte. Hónapok múlva az ejtőernyős parancsnok és segédtisztje meghívást kapott a folyam-



8. ábra. Az ejtőernyős díszegység bevonulása Kolozsvárra. (1940. szeptember 15.)

őrség zenekarához az ejtőernyős induló meghallgatására. Az induló tetszett, s hamar népszerű lett első sorban a rádió reggeli zenés műsorai-ban. Szövege is gyorsan ismertté vált, katonák, diákok országszerte énekeltek. Az első versszak így hangzik:

*„Vészes sötét felhők felett
Ég és a föld között,
Száguld, rohan a gépmadár,
Szállnak az ejtősök.
Honvéd ejtőernyős vagyok én,
Rettenthetetlen bátor és merész,
Bajtól, véstől nem félek én,
Mely lecsap az égből.”*

Kétségtelen, hogy az ejtőernyős jelvények és ez az induló nagymértékben növelte a fegyvernemhez tartozó katonák öntudatát.⁵¹

Nagyváradon több napot időztek, majd szeptember 10-én vonatszerelé-
vényel Kolozsvárra indultak, ahova szeptember 11-én ünnepélyesen vonultak be. Néhány napi pihenő következett, majd sor került a nagyszabású katonai díszszemlére. A kolozsváriakon kívül részt vettek rajta a külföldi újságírók és katonai attasék is. A szemle, melyen a legjobb magyar csapategységeket vonultatták fel, díszmenettel ért véget. Az ejtőernyős század már öltözkéivel feltűnést keltett. A katonák és tisztek egyaránt overallban voltak, s mellükön fém csapatjelvény csillogott. Elismerést váltott ki a nézőkből mozgásuk feszessége, fegyvelmeztsége. Bertalan Árpád őrnagynak a díszszemlén résztvevő Horthy kormányzó személyesen fejezte ki elismerését.

Néhány napos kolozsvári tartózkodás után, szeptember 20-án a század vonatra szállt, és hazatért Pápára.⁵²

Ezzel az ünneplésnek vége lett, Pápán újra a kiképzés gondjai foglalták le a tiszteket, mert egyre nagyobb létszámú századok számára kellett biztosítani az ugrás lehetőségét. Ezekkel a problémákkal sokat foglalkozik Szokolay Tamás főhadnagy emlékezésében:

„Hazaérkezve a két itthonmaradt századot szorgos munkában találtuk. A szép, szelcsendes idő ideális lehetőséget biztosított az ugrók kiképzésére. Ejtőernyőnk volt már elég, csak repülőgépünk lett volna több. Az öt Savoya és három Caproni egyszerre egy hadilétszámú századot tudott szállítani. Nekünk pedig ebben az időben a három századnál és a zászlóalj törzsénél ötszáz ugró katonánk volt. Így állandó harc folyt a repülőgépek használatáért. Bertalan Árpád őrnagynak ugyancsak erősen kézben kellett tartani a kiképzés irányítását, hogy minden század igazságos elosztásban gépre kerüljön.”⁵³

Az első évben hatszáz volt a keret ugrásainak száma, nem sokkal a második év letelte után elérte a tízezret, s mindössze egyetlen halálos baleset fordult elő. 1940 őszén azonban erősen leromlott ez a jó arány, bár az oktatók és az ugrató tisztek mindent elkövettek a veszélyhelyzetek elkerülése érdekében.

Az ugrásoknál bevezették a bukósisak kötelező használatát. Ez szinte mindenben megegyezett azzal a sisakkal, amit a motorversenyzők és a motorkerékpáros alakulatok katonái viseltek. A cipő talpához hasonló vastagságú bőrből készült, a homloknál és a tarkónál belül kis párnákkal tették kényelmesebbé használatát. Ez a fejtető nem csak a sérülésektől óvta a fejet, de jó volt az agrárkódás megelőzésére is.

Az első időkben sok gondot okozott a sisak. A szíja gyenge volt, a ki-

nyíló ejtőernyő hatalmas rántásától elszakadt s az egész lerepült az ugró fejről. Az első sisakok a kellesténél nagyobbra sikerültek, így billegtek a katonák fején. Ezeket a bajokon úgy segítettek, hogy erősebbre csináltatták az állsóját, s jóval nagyobb választékot biztosítottak különböző nagyságú sisakokból. Így lassan mindenki megszokta, sőt többen határozottan megkedvelték ezt az akkor szokatlan fejdőt.

Bevezetését az indokolta voltaképpen, hogy a kiképzés során egyre gyakoribbak voltak a fejsérülések, különösen akkor, ha a szél a földetérő ejtőernyőt magával ragadta. Több csúnya fejsébet okoztak a ferdén levágott kukoricaszárak földből kiálló hegyes tövei.

Ezek a jelenségek a következő időben szinte teljesen megszűntek.⁵⁴

Az adatok bizonyossága szerint 1940 őszén három halálos baleset fordult elő az ugrókiképzés során. Az elsőről a pápai halotti anyakönyvekben nem találunk feljegyzést, de olyan pontos leírás maradt fenn róla, hogy valószínűségében nem kételkedhetünk.

Szeptember végén Tassonyi főhadnagy kiképző százada harmadik ugrását végezte. Szabályzatuk értelmében a harmadik ugrásnál, ha az újonc erre önként vállalkozott, kézi kioldással nyithatta ernyőjét. Természetesen ehhez kellett a kiképzőtiszt hozzájárulása is, mert csak ő tudta megítélni az eddig látottak alapján az ugró alkalmasságát.

Egy ilyen hat főből álló csoport ugrott ezen a napon hétszáz méter magasságból. Ez volt az a magasság, amit az eddigi gyakorlat során a legmegfelelőbbnek tartottak az első kézi kioldású ugráshoz. Ez kétszáz méterrel magasabbról történt, mint a bekötött ugrások, hogy legyen a katonának elég ideje összeszedni magát, ha esetleg megzavarja a légcsavarszél.

A csoport második ugrója nem nyitotta a megadott utasítás értelmében azonnal a gép elhagyása után az ernyőjét. Szabályos testtartásban, zárt lábakkal zuhant, ahogyan az a zuhanó ugrásoknál elő van írva. Először azt hitték, vagánykodni akar. Bertalan őrnagy mondta is, hogy majd megkapja a magáét. De az ugró csak zuhant tovább, se keze, se lába nem mozdult. Akkor már tudták, valami baj van! Ebben a mozdulatlan állapotban ért földet nagy erővel becsapódva a repülőter mellett kukoricatáblán. Az aránylag puha talajban mintegy ötven centiméteres gödört vájt a zuhanó test. Az ugró, Horváth Gyula őrzető természetesen halott volt, de nem is remélték, hogy

hétszáz méter magasságból lezuhanva életben maradhat.⁵⁵

A parancsnokot a baleset mélységen megrázta, s mindent megtett az okok felderítésére.

Megkezdődött a vizsgálat. Mind a két ernyője zárva volt, és látszólag nem is történt kísérlet ezek kinyitására. A kioldó huzalok könnyű meghúzására mindkét ernyő szabályosan és könnyen kinyílt. Bertalan őrnagy ezzel az ernyővel is mindjárt ugrott, hogy eloszlassa az esetleges félreértéseket.

Hátra volt még az ugró különös viselkedésének kivizsgálása, ami csak boncolás útján volt lehetséges. A boncolást dr. Vándor ejtőernyős orvosfőhadnagy végezte a pápai kórház kórboncnokával együtt. Jelen volt még Makray főhadnagy is. Az orvosi vizsgálat igen ritka és különös élettani esetre mutatott rá. Horváth őrzető testében az úgynevezett csecsemőmirigy (thymus), melynek még gyermekkorban fel kell szívódnia, kifejlett állapotban megvolt. Orvosi megállapítás szerint ennek a mirigynek a hormonja felnőtt korban a szív működését kedvezőtlenül befolyásolja. Fokozott a veszély izgalmi állapotban, és gyors magasságváltozás esetén. A szakvélemény szerint az ugró néhány méterrel a gép elhagyása után már halott volt.⁵⁶

Két hónappal később, november 22-én újabb halálos baleset történt. Érdekes módon Szokolay Tamás részletes emlékezésében erről nem történik említés. Nincs nyoma a halálesetnek a városi tanácsnál őrzött anyakönyvben sem, csupán a római katolikus plébánia halotti anyakönyve őrizte meg a fiatal katona tragédiájának emlékét:

A halál időpontja: 1940. november 22. Az elhunyt neve: Baczka Pál ejtőernyős katona, Baczka Pál és Antalics Julianna fia. Születési hely: Szécsény. Lakhely: Pápa, Huszárlaktanya. Életkora: 22 év. Halálnem: ugrás közbeni baleset agyalapi, gerincoszlop, felső lábszárak törése. A temetés helye és ideje: Pápa, Alsóváros, 1940. november 24. A temetést végezte: P. Simon Gyula kórházi lelkész.⁵⁷

A harmadik halálesetre tíz nappal később került sor. Az eset azért is megdöbbentő, mert egyik legügyesebb ejtőernyős, az egykori kísérleti keret tagja volt az áldozat. Erről az esetről Szokolay Tamás részletesen ír emlékezésében:

„Ennek az előzménye az, hogy megkértük Hehs Ákos mérnök-főhadnagyot, kísérletezzen ki számunkra egy olyan ernyőt, melyen a zuhanó test forgását megakadályozó berendezés van. Még a nyár folyamán kértük

őt erre. Szeptember elején értesítettek minket, hogy az ernyőkből három darab elkészült. Kértük, hogy csináljon mindegyikkel húsz-húsz próbadobást, és küldje el, ha beváltak.”⁵⁸

Az ejtőernyők megérkeztek, s Bertalan őrnagy 1940. december 2-án mindhármát ki akarta próbálni Szokolay Tamás segédtsízt és Tassonyi Edömér főhadnagy segítségével. Mivel közben a segédtsízt a géptávíróhoz szólították, Elek Gábor őrmester, a legrégebbi ejtőernyősök egyike vállalta helyette a feladatot.

Mi történt voltaképpen?

„Mindhárom ezer méter magasságból ugrottak ki, és a fékező ernyő alkalmazásával ötszáz méter zuhanás után nyitották a háternyőt. Bertalané és Tassonyié kifogástalanul működött. Elek őrmester háternyője a nyitáskor átcsapódott a fékernyők kötelén, és nem tudott kibontakozni. Nem vesztette el a fejét, és azonnal nyitotta a hasernyőt. A mentőernyő pedig (Micsoda szörnyű véletlen) egyenesen beleszaladt a lobogó háternyőbe. Az ugró most sem vesztette el a fejét. Megpróbálta az ernyőket szétcibálni, de ez nem sikerült. Földközélen aztán abbahagyta az ernyőkkel való küszködést, és megpróbált olyan testhelyzetet felvenni, hogy lehetőleg életveszélyes sérülés nélkül sikerüljön ezt az erősen csökkentett, de még mindig 60–70 km/h sebességű zuhanást túlélni. Ez sikerült is neki, de mindkét sípcsonjtja, combcsontjai és medencecsontja is eltörtött. Esméletét nem vesztette el, és mikor a mentőautóba tették, arra kért, hogy lássam el helyette a garázmesteri teendőket. Megígértem, meg is tettem. A kórházban állapotát nagyon súlyosnak ítélték, de nem találták életveszélyesnek, hacsak nem jelentkeznék súlyosabb belső zúzódások. Természetesen így is rokkant maradt volna egész életére.”⁵⁹

Sajnos a belső vérzések bekövetkeztek, tüdőembólia és szívgyengeség is fellépett, így Elek Gábor hamarosan meghalt a kórházi ágyon.

Temetésével kapcsolatban Szokolay Tamás ezt írta:

„Még ma is elszorul a torkom, mikor arra a szomorú temetésre gondolok, ahol sok kemény legénynek kiesett a könny a szeméből. Bertalan őrnagy az ejtőernyős mesterugró jelvényt, melyet nem régen nyert el, hatalmas koszorúba fonatta, és ezt tette a bajtársak nevében a koporsóra.

Nagyon nehéz volt megszokni, hogy Elek Gabi nincs többé.”⁶⁰

Az igen rokonszenves, 25 éves fiatalembert a temetési szertartás után özvegy édesanyja kívánságára szülő-

városába, Gyulára szállították, ott helyezték örök nyugalomra.

Válságban

A válságba jutás elsősorban a repülőgépekkel volt kapcsolatos. A rendszeres kiképzéshez és gyakorláshoz több szállítógépre lett volna szükség. Elsősorban a nagyon megbízható német Ju. 52-esek jelentettek volna megoldást. Történtek próbálkozások a beszerzésre, azonban rövidesen kiderült, hogy a háborúban álló Németország nem fog ezen a téren segítséget nyújtani.

A mélypontot 1941 januárja jelentette.

A vezérkari főnökség 1. osztálya a következő drámai hangvételű táviratot kapta I. 15-én a pápai repülőterről:

„A honvéd vkf. 4057/eln. I. vkf-941. sz. rendeletére jelentem, hogy a rendelkezésre álló, majdnem teljesen elhasznált Caproni repülőgépekkel az ejtőernyős kiképzést csak a legszükségesebb mértékben a már kiképzettek gyakorlatban tartására tudom felhasználni. A rendszeresített Savoya hadigépek jelenleg leszerelve, használhatatlan állapotban vannak, és kijavításukkal belátható időn belül még számolni sem lehet.”⁶¹

A távirat feladójaként az ejtőernyős zászlóalj szerepel.

Mi történt voltaképpen?

A pápai katonai repülőtér két hangára méreteinél fogva nem volt alkalmas ilyen óriásgépek befogadására, így az öt SM. 75-ös gép a szabadban állt. Bár igyekeztek letakarni ezeket, a hólé és víz befolyt, a vászon alatti szárnymechanizmus megrozsdásodott, szerkezeti részek cseréjére volt szükség.

Minderről részletesen beszámol az a jelentés, melyet Kenesse Valdemár altábornagy, a honvéd légierők parancsnoka küldött a vezérkar főnökének: Ez az írás 1941. január 31-én kelt, és egyebek mellett a következőket tartalmazza:

„1. az eje. zlj., amely szervezetszerűen 3. eje. szd-ból áll és 1 száll. rep. szd-ból, kiváló emberanyaggal rendelkezik. Mindmégannyi önként jelentkezett erre a szolgálatra, és alkalmaslag bizonyára be fogja váltani a hozzáfűzött reményeket, ha megfelelő kiképzésben részesülhetnek.

Az eje. zlj. kiképzése azonban az anyagi hiányok miatt majdnem lehetetlen, mert a jelenleg rendelkezésükre álló 5 db Savoya repgép mind üzemképtelen.

Ezekre vonatkozólag már elődöm jelentette, hogy a Savoya repgép fékszárnyaiba gyatra és felületes

gyártási hiba folytán (:olaszok gyártották:), víz folyt be, amely a szárny-szerkezetet erősen megtámadta. A fékszárnycserélés folyamatban van, mivel azonban e repülőgépeknek hazai gyártására nem vagyunk berendezkedve, minden alkatrészt, nyersanyagot stb. Olaszországból kell behozatni. Többszöri sürgetés dacára e szállítások szünetelnek. Igaz, hogy a Savoya repgépgyár egy mérnökét ide küldte, és hogy ennek segítségével sikerült az egyik gépet úgy, ahogy rendbehozni, a többi 4 gép kijavítása azonban a fent jelzett okok miatt megakadt.”⁶²

A légierők parancsnoka az idézett jelentésben jellemzést is adott a pápai ejtőernyős alakulatról, ami azt bizonyítja, hogy szervezetszerűleg ekkor már teljes egészében a légierők kötelékébe tartozik. Ezek után abban is bizonyosak lehetünk már, hogy a szállító repülő század hivatalosan megalakult, s alkotórésze az I. ejtőernyős zászlóaljnak.

A légierők parancsnoka jó szakember, aki azt is látja, hogy a nagyon gyors Savoya gépek nem alkalmasak kezdő ejtőernyősök kiképzéséhez. Ő más megoldást javasol:

„Az eje. zlj. kiképzését azonban nemcsak a jelzett Savoya gépek hiánya okozza, mert hisz Savoya gépek már csak a kiképzett katonák gyakorlására valók, hanem főleg az, hogy az eje. zlj-nál hiányoznak a kiképző repgépek. Az ejtőernyősök alapképzéséhez feltétlenül és kizárólag csak Ju-52-es típusú repgép alkalmasak. Ily géptípussal jelenleg a légierők nem rendelkeznek, mert azok a légiforgalom szolgálatában állanak.

Már elődöm is kérte a Ju-52-es repgépnek a légiforgalomtól való elvonását és azoknak az eje. zlj. rendelkezésére való bocsátását. Én magam is a légierők parancsnokságának átvétele alkalmával előterjesztést tettem arra vonatkozólag, hogy a légiforgalmat szüntessük meg, mert annak mind személyzetére, mind anyagára a légierők ütőképességének fejlesztése céljából szükségem van.”⁶³

Az altábornagnak az a véleménye, hogy a repülőgépben történő polgári utasszállítás luxus, nem indokolt, az Erdélybe irányuló postaforgalmat pedig a MALERT FW. 58-as gépeivel meg lehet oldani. Szokatlanul kemény hangon fejezi be a jelentést:

„Kérem a Ju-52-es repgépnek azonnali rendelkezésre bocsátását, mert az eje. zlj. kiképzése áll, így a kért segítség nélkül fenntartása is illuzórikus.

Más megoldást nem látok, mivel az eje kiképzésre alkalmas Ju-52-es repgépnek Németországból való vá-

sárlását már elődöm is több ízben szorgalmazta, de annak megvalósítása a jelenlegi viszonyok mellett teljesen lehetetlen.”⁶⁴

Közben Pápán az ugrások szünetelnek, de folyik a télen szokásos kiképzés. Februárban két részletben Gyergyóditróra utazik a zászlóalj, ahol síkiképzés folyik kététes turnusokban. A katonák a városka üresen maradt épületeiben nyernek elhelyezést, innen járnak ki a terepre gyakorolni. A hangulat kitűnő, a legénység élvezi a sportkiképzést.

Az első csoport oktatója Szokolay Tamás főhadnagy, a másodiké Tassonyi Edömér. Mivel közben Tassonyi főhadnagy tüdővérzést kap, mindkét csoport Szokolayra marad. Szerencsére ott van sorkatonaként Szatmári Aba, a jeles sportember, siversenyző, aki kitűnő segítőtársnak bizonyult.⁶⁵

Közben Pápán az év elején Labancz Gyula vezérkari százados vette át ideiglenesen a parancsnokságot, miután Bertalan Árpád őrnagyot vezérkari tanfolyamra vezényelték. Az új parancsnok sokkal fiatalabb elődjénél és jóval tapasztalatlanabb is. Nem tudja megvalósítani azt a katonás rendet, melyet elődje megkövetelt. Nem is csodálhatjuk tehát, hogy Kenesse Valdemár nem volt megelégedve a kialakult helyzettel, mikor februárban rajtaütésszerű látogatást tett Pápán. Március 1-i jelentésében, melyet ugyancsak a vezérkari főnökhöz írt, a következőket találjuk:

„... jelentem, hogy az eje. alakulatot Pápán megszemléltém, de a szemlét félbe kellett szakítanom a hiányos katonai rend miatt. (: Ügyeletes tiszttal nincs, csak egy tisztas, foglalkozási tervezet ismeretlen volt a vezetőnek, az őrség hiányos és nem volt kioktatva stb. :) Nevezettek Pápán úgy látszik kedélyes falusi életet élnek. Rendcsinálás folyamatban.”⁶⁶

Ebben a jelentésben még néhány fontos megállapítás szerepel, amelyet érdemes szösz szerint idéznünk:

„1. Az ejtőernyős csapat a légierők szervezetébe és állományába kerül át, azonban gyalogsági fegyvernemének jellegét és egyenruháját megtartja.

6. Az ejtőernyős zászlóalj és az ejtőernyős századok harcos csoportokra és földi részlegre tagozódnak.

7. Az ejtőernyős szállító repülőszázadnak a repülőtér gondnoksággal való együttműködése azonos a többi hajózó századdal.

8. Az ejtőernyős zászlóalj önálló állományt és önálló anyag- és számadótest parancsnokság.”⁶⁷

Hivatalos katonai iratokban eddig soha nem szerepelt annyit az ejtő-

ernyős zászlóalj, mint 1941 első hónapjaiban. Március 24-én keltezett jelentésében a légierők parancsnoka személyi utánpótlás, éspedig elsősorban a tiszti és altiszti (tiszthelyettesi – H. J.) létszám emelésének a kérdésével foglalkozik. Már az első mondatában indokolja ennek szükségességét:

„Jelentem, hogy a folyó évben felállításra kerülő 2. ejtőernyős zlj. felállításával kapcsolatban szükséges lenne a zlj. keretét képező tisztek és altisztek sürgős kiválogatása és már a zlj. felállítása előtti kiképzése.

Tekintettel arra, hogy még az 1. eje. zlj.-nál is nagy tiszti és altiszti hiányok vannak és hogy az ugrószemélyzet kiképzése legkevesebb 6 hónapot vesz igénybe, az októberben felállításra kerülő 2. eje. zlj. tiszti és altiszti ugrószemélyzetéről, tehát a kiképző és parancsnoki beosztásra tekintetbe jövőkről idejében való előgondoskodás fokozottabb fontosságú.”⁶⁸

A cél tehát egy második, később egy harmadik zászlóalj felállítása, egy teljes ejtőernyős ezred kialakítása. Ennek azonban a géphiány mellett még az is akadálya, hogy voltaképpen még a működő első zászlóaljnál sem teljes a tiszti és altiszti kar:

„... az a megoldás, hogy a 2. zlj. keretének biztosítására a mostani tiszti és altiszti létszámot megfelelő zük, nem lenne célszerű megoldás.

Az eje. zlj. tiszti és altiszti létszámviszonyai a következők jelenleg:

1. Rendszeresített ugrószemélyzet:
 - a) tiszti: 23 fő
 - b) altiszti: 33 fő
2. A meglevő (: állományban levő:) ugrószemélyzet:
 - a) tiszti 15 fő, hiány: 8 fő
 - b) altiszti 5 fő, hiány: 27 fő.”⁶⁹

Kenesse altábornagy azt indíttványozza a továbbiakban, hogy az akadémiáról és az altisztképző iskolából egyenesen az ejtőernyős zászlóaljhoz kerüljenek az arra alkalmas egyének megfelelő előkészítés után. Ez azonban csak a jövő útja, ezért egy másik javaslatot is tesz:

„... a tiszti és altiszti utánpótlási rendszer megnyugtató eredményt a közeljövőben még nem fog hozni, javasolom, hogy az eje. zlj. minél gyorsabban képezzen ki annyi tiszteket és altiszteket, amennyi a felállítandó 2. zlj. teljes létszámát betölti és a mostani hiányokat is pótolja.

Az előbb kimutatott hiányok figyelembevételével kiképzendő:

- tiszti: 27 fő
altiszti: 51 fő.”⁷⁰

Ez azt jelenti, hogy az ejtőernyős zászlóaljhoz továbbra is érkeznek je-

lentkezés útján tisztek és altisztek, akiket Pápán ugróképzésben részesítenek, s beosztanak az alakulatba. A legénységi utánpótlás biztosítása is így történik. 1943 őszén vonulnak be először olyan újoncok, akik orvosi vizsgálaton átestek, s Rákoson az ugrótoronynál ejtőernyős kiképzésben részesültek.

Kenesse altábornagy szükségesnek látja széleskörű propaganda-tevékenységet kibontakoztatni annak érdekében, hogy a fiatalok megkedveljék az ejtőernyőzést. A következőket javasolja tehát azon kívül, hogy az egész országban, főként Erdély nagy városaiban rendezzenek ejtőernyős bemutatókat.

„... az ejtőernyős hírverés, az eje. szellem fejlesztése terén komoly hiányosságok mutatkoznak. Ennek megszüntetésére javasolom ejtőernyős ismeretterjesztő és hírverő előadások tartását az Országos Tiszti Kaszinóban, valamint az összes nagyobb honvéd helyőrségekben. Az előadások minden részletre kiterjedők, teljesen tárgyilagosak legyenek, mert a fiatal tisztek körében igen sok téves fogalom terjedt el. Az ejtőernyős szolgálatot sötét színben látják, és általában az a vélemény alakult ki, hogy: „Nem érdemes odamenni, mert az ember előbb-utóbb agyonveri magát!”

Szükséges lenne egy olyan ejtőernyős témájú film készítése, amely úgy a honvédség, mint a nagyközönség részére tartalmánál fogva jó hírverésnek lenne számítható. A film témájára nézve célszerű lenne kb. 1500–2000 P-ös pályázatot kiírni.”⁷¹

A Savoya gépek javításában közben kedvező változás történt:

„A Savoya gépek javítási helyzeténél időközben javulás következett be, mivel a fékszárnnyak teljes kicserélése helyett megoldhatóvá vált a régi fékszárnnyak kijávítása. Ennek következtében várható, hogy ezek a gépek f. évi március 1–15-e között már üzemképes állapotban lesznek.”⁷²

A gépek egy kivételével valóban megérkeztek március második felében. Ugrásokra azonban mégsem került sor, mert az olvadásnak induló nagy mennyiségű hótól a repülőter erősen felázott, nem bírta volna el a terheléssel felszálló súlyos gépeket.

Közben háborús feszültség támadt Jugoszlávia és Németország között. Belgrádban a németbarát kormányt elsöpörte a népharag, ezért várható volt a Wehrmacht támadása. Bizonyosnak látszott, hogy ebből a konfliktusból Magyarország sem tudja majd kivonni magát.

Bevetés tragédiával

A fokozódó háborús feszültség miatt a honvédségnél az összes tanfolyamokat leállították, s a hallgatókat visszaküldték csapattesteikhez. Bertalan Árpád őrnagy is visszaérkezett Pápára a vezérkari iskoláról, s átvette a parancsnokságot Labancz századostól. Miután egyre világosabbá vált, hogy a Jugoszlávia elleni támadásban a magyar honvédségnek is részt kell vennie, Bertalan őrnagy igyekezett elérni, hogy az ejtőernyős alakulat is feladatot kapjon a hadműveletekben. Szerette volna a régi, képzett katonákat próbára tenni harci helyzetben, mielőtt leszerelnék. Utánjárása eredményes volt.

Bertalan őrnagy időközben ígéretet kapott egy harccsoport bevetésére, s ez napok alatt esedékessé válhatott. Megkezdődött annak a száz főnek a kiválasztása és előkészítése, akik a feladatot végre fogják hajtani. Ezek többsége Majthényi főhadnagy századából került ki. Pontos számításokat végeztek a gépek terhelését illetően. Ezeket Kelemen Károly repülő százados is jóváhagyta. Nem vállalta azonban a felzött pápai repülőtérről a megterhelt gépek indítását. Gyors táviratváltás után megszületett az elhatározás, hogy a gépek üresen repülnek át Veszprémbe, mely mindössze ötven kilométer távolságra van, a harccsoport pedig gépkocsikkal települ át oda. A veszprémi repülőter talaja köves, így minden időben használható.⁷³

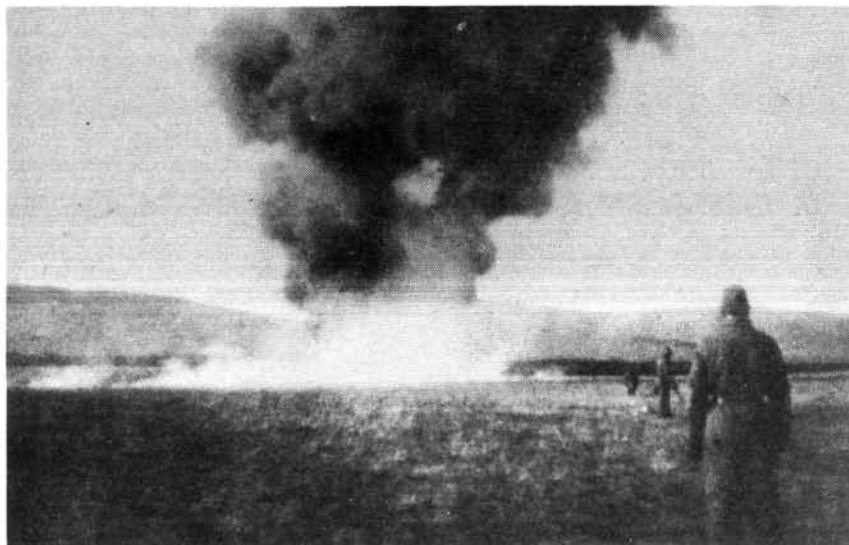
Voltaképpen két hullámban történt volna a bevetés, az első csoport száz fővel este készült leereszkedni Szenttamásnál, a Ferenc-csatorna hídja közelében, a második száz fő másnap reggel érkezett volna oda erősítésképpen. Miután a terv így alakult, megtörtént a második száz fő kiválasztása és felszerelése is.

A katonák hangulata jó volt, szinte mindannyian vágytak arra, hogy bizonyítsák bátorságukat, hazafias érzésüket, öregbítsék alakulatuk jó hírnevét. S természetesen a kalandvágy is sarkallta őket.⁷⁴

Szokolay Tamás főhadnagy így rögzíti a további fejleményeket:

„A Vkf-től érkezett parancs értelmében április 12-én délig kellett az áttelepülést végrehajtani, mert déltől kezdve már várható volt a bevétési parancs. Ekkor váratlan esemény következett be. Április 10-éről 11-re virradó éjjel hóesés és hófúvás volt a Bakonyban, ami kétségessé tette a gépkocsik útját.”⁷⁵

Április 11-én délben elállt a hóesés és enyhére fordult az idő. 12-én hajnalban langyos eső siettetette a hóolvadását, így minden nehézség nél-



9. ábra. A katasztrófa első percei. (1941. április 12.)

kül megtörtént a gépkocsik segítségével a kétszáz ejtőernyős katona áttelepülése a veszprémi repülőtérre a koradélelőtti órákban. A négy SM-75-ös repülőgép kevés üzemanyaggal ugyanekkor repült át Veszprémbe, ahol elhelyezték bennük a négy-négy egyenként száz kilogrammos ejtőtartályt, a lőszerrel és a nehézsúlyú fegyverekkel. Kézi kidobású tartályt csak az egészségügyi-ek vittek magukkal.

A katonák felszerelése a háternyőn kívül vászontokba helyezett géppisztoly, rohamkés, pisztoly, némi lőszer és élelem volt. Mentőernyőt senki nem vihettek magával.⁷⁶

A négy szállítógépet kitűnő pilóták vezették: Kelemen Károly százados, Gelencsér Ferenc főhadnagy, Szalkai Sándor törzsrörmester és Kurcz Róbert főhadnagy. A személyzet többi tagja, a másodpilóták, a rádiósok, a hajózó szerelők és fedélzeti lövészek mindannyian kipróbált emberek voltak.⁷⁷

Az indulás eseményeit hiteles adatok alapján tömören így összegezi Sárhida Gyula, a Haditechnika című folyóirat szerkesztője:

„A bevetési parancs 15 óra 45-kor géptávirón érkezett délután 17 órára a 3. hadsereg parancsnokságtól. Így 16. 45-kor a deszant beszállt, majd a pilóták, és a motorok bemelegítése után megindultak. A 4 gép eredetileg a két kis hangár előtti betonon állt, most egymás után fordultak jobbra, elgurultak a repülőtér város felőli végébe, ott bal fordulattal szembefordultak a széllel és a bakonyi Papod-tetővel, majd az E-101 nekifutott.”⁷⁸

Mi a helyzet az E-101-es gép belsejében a felszállás időpontjában? Erről Szokolay Tamás segédtsízt számol be emlékezésében:

„A gép belsejében a katonák a kétoldalt elhelyezett padokon ültek. A gép hátsó harmadában voltak kétoldalt az ajtók, melyeken a beszállítás és kiugrás történt. A gépben mindenki ült, csak hárman álltunk a két, egymással szemben levő ajtó között. A bal oldali ajtónál Bertalan őrnagy, a jobb oldalnál Majthényi főhadnagy állt. Én kettőjük között helyezkedtem el a hátsó géppuskalövész állása alatt. Bertalan őrnagy és Majthényi főhadnagy kezdte volna az ugrást, ez lett volna a jeladás a többi gépnek is.”⁷⁹

A baleset leghitelesebb leírását Sárhida Gyula hadtörténeti tanulmányában találjuk:

„Motorhiba nem volt, a gép a hangárok vonalában felemelkedett. Az E 103 éppen indult a nekifutásnak, az E 102 gurulásban volt, az E 104 megindult, amikor a vezérgép hirtelen meredeken kezdett emelkedni felfelé, elvesztette sebességét, 50–60 (más adat szerint 100 m felett) magasságban átbillent, majd kissé lógó jobb szárnyal csúszott lefelé. Lapos szögben, de működő motorokkal siklott, és nem befürödva, hanem érintve a talajt, csúszott. A gép légcsonnyai leszakadtak, a jobb motor levált és benyomódott a kabin oldalába, az alsó burkolat feltépődött, az alsó géppuskaállítás leszakadt, majd a kiömlő benzin a forró alkatrészekről lángra lobbant.”⁸⁰

Mi történik a baleset után a lángba boruló gép belsejében? Hogyan sikerül onnan nyolc főnek kisebb-nagyobb égési sérülésekkel kimenekülnie?

Majthényi főhadnagy, aki baloldalt állt, még zuhanás közben kinyi-

totta az ajtót. Neki ezen keresztül az első másodpercekben sikerült kijutnia. Követte őt Sacelláry zászlós és Szokolay Tamás főhadnagy. Benkő István repülő-lövész szakaszvezető a géppuskaállásból a gép oldalán lecsúszva menekült a tomboló tűzből.

Rajtuk kívül még négyen maradtak életben, ők a belső térből törtek ki a lángtengeren keresztül. Emlékezésükből érdemes egy-egy részletet kiragadni!

Bakó István szakaszvezető közep-tájon ült a gépben. Ő így vall megmeneküléséről:

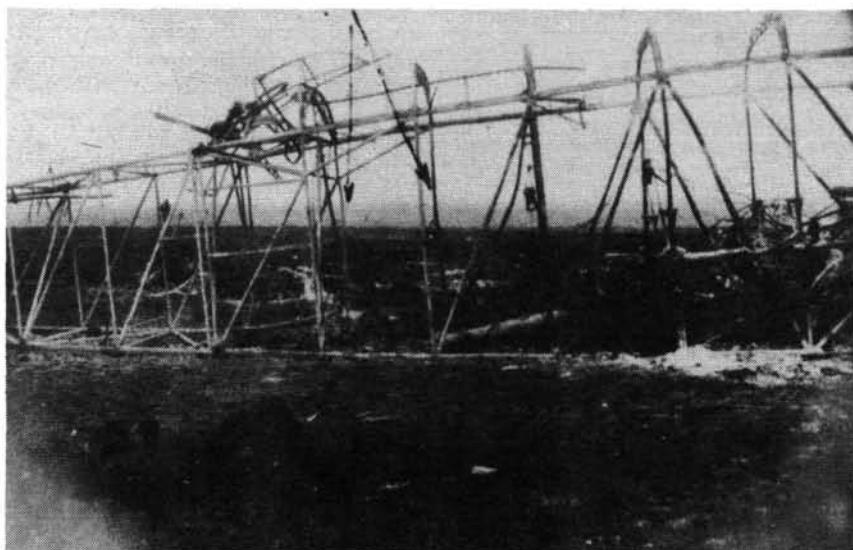
„Emlékezetem szerint a zuhanás pillanatában kivágódott az egyik ajtó, s maga mögé zárta Bertalan Árpád őrnagyot, aki így nem tudott menekülni. A másik ajtón keresztül néhányan kijutottak a szabadba. Én az alattam heverő testek vergődését érezve gyorsan összeszedtem magamat . . . A tűz pokolian perzselt. Kétségbeesett dühvel rántottam ki rohamkésemet, s magam mellett többször végighasítottam a gép vászonzól készült oldalát. Feltáruult hát előttem a menekülés útja . . . Félíg eszméletlenül, iszonyú kínok között jutottam át a gépet körülvevő lángokon. Itt katonák vártak és gondjaikba vettek.”⁸¹

Székely Sándor szakaszvezető, századhírvivő közvetlenül a pilótafülke mellett kapott helyet, így őt a pilótafülke fala egy ideig megvédte a bevágódó lángoktól:

„A földet érést okozta ütődéstől a padlón tehetetlenül heverő katonák többsége a pilótafülke ajtajához vágódott . . . Borzasztó volt, amint fetrengtek az emberek és egymást márták. Én pillanatokig tanácstalanul álltam, az arcomat igyekeztem védeni. Közben a láng belekapott az overalomba, s lágyéig le is égett rólam, közben természetesen a lábaim is megégték. Szerencsére fönt az ejtőernyő-heveder az overallt lezárta, nem kapott levegőt, így a törzsem nem égett meg . . . Ekkor a gép oldala, mely vászonzól volt, leégett, s látni lehetett a tűztengert, mely körülvette a gépet. A következő pillanatban a bordák között kiugrottam. Meglehetősen nagy volt a magasság, s a lábam erősen megrándult, úgy sántikáltam kifelé. Már nemcsak a lábaimról, hanem a karjaimról is leégett az overall. A gép körül nagyobb távolságban katonák voltak, akik a többi szakaszokból menteni odarohantak.”⁸²

Urbán László szakaszvezető szemben ült Székely Sándorral. Némi védelmet a pilótafülkéből kiáramló tűzzel szemben a fülke fala nyújtott:

„A gépben levők az erős ütődés következtében egymásra estek . . .



10. ábra. A kiegészített repülőgépproncs; előtérben egy megszenesedett holttesttel. (1941. április 12.)

Magam egy szemvillanásnyi idő alatt azt vettem észre – miközben az arcomat és fejemet igyekeztem védeni –, hogy a fájdalomtól és kétségbeeséstől üvöltök, mint egy állat . . . Szinte önkivületi állapotban mentem ki a gép sérült, kiegészített oldalán. Kúszva, mászva néhány lépésnyire az égő géptől lefeküdtem . . . Olyan közel feküdtem a géphez, hogy a lángok, a füst már-már elért. Hallottam a gépben egymás után felrobbanó lőszer hangját . . . Utolsó erőfeszitéssel megpróbáltam a rajtam levő ruhától, ernyőtől, oldalzsáktól szabadulni, erőm azonban már nem volt. Egyszer csak azt látom, hogy katonák futnak a gép felé. Az egyik nyitott zsebkéssel rohan, és mikor hozzám ér, a zsebkésével elvágja oldalzsákom hevederét, és az üszkösödve égő zsákokat messzire hajítja . . . Nemsokára harmadmagammal katonai mentőköcsiba helyeztek, és bevitték a veszprémi közpórházba. Az úton – nagyszombat lévén – a húsvétí körmenet énekhangjai kísérték.”⁸³

A szerencsétlenségnek 16 kitűnően képzett ejtőernyős katona esett áldozatul, köztük Bertalan Árpád őrnagy, a zászlóalj megalapítója és parancsnoka. A gép személyzetéből a pilóta, Kelemen Károly százados, az ejtőernyős szállítószázad parancsnoka, Bene László főhadnagy, a navigátor, Petri János őrmester, rádiós és Döbör János szakaszvezető, hajózó szerelő halt meg már a földetérés pillanatában. Ez összesen 20 fő. A kisebb-nagyobb sérülésekkel megmenekültek száma 8 fő.⁸⁴

A baleset után a veszprémi repülőtéren Kiss Zoltán főhadnagy vette

át a létszámban megfoghatkozott osztag parancsnokságát.

Ő mint logikus, következő lépést javasolta a bevetés folytatását kisebb erőkkel, egyrészt, hogy az egység önbizalma és presztízse ne szenvedjen csorbát, másrészt mert nem ismerték a hadserepparancsnokság terveit. Kiss főhadnagy folytatta az előkészületeket, két-három fővel csökkentette a létszámot, és egy-egy kanisztart rakta ki (a kézi dobású készletből). Ez főleg a pszichológiai megnyugtatót szolgálta, azokat vette le a gépekről, akiket láthatóan felzaklatott a katasztrófa. A lezuhant gép közben kiégett.⁸⁵

A hadműveletet irányító 3. hadsereg parancsnoksága 19 óra előtt néhány perccel úgy döntött, hogy a bevetést az egység azonnal hajtsa végre:

19 óra előtt pár perccel érkezett a parancs, oly hirtelen, hogy a pilóták nem is tudtak beöltözni repülőruhába, nyári zubbonyban szálltak be . . . A három gép új felállásban nekifutott

a startnak. Most az E 104 lett a vezérgép Kurtz Róbert pilótával, jobb-kísérő az E 103, balkísérő az E 102. Simán felszálltak, és a sötétedő esteben jobbra fordulva megindultak délnek. A start után öt perccel az E 102 bal motorja akadozott (gyújtási hibák), emiatt kissé lemaradt, nehezítette a helyzetet, hogy a pilótáknak csak 250 000-es térképe volt, a részletes preparált térkép a célfotókkal együtt a vezérgépen elégett.⁸⁶

Az ugrás már majdnem teljes sötétben történt meg mintegy 15 kilométerrel a cél előtt. E tévedés okát mindmáig nem sikerült minden kétséget kizáróan tisztázni.

A két első gép kb. 3 perccel előbb dobta le a deszantot (300 km . . . sebességnél egy perc = 5 km) mint kellett volna. A késve érkező 3. gép már földön látva a fehérlő ernyőket, fellet dobta ki a csoportját, majd visszafordult.

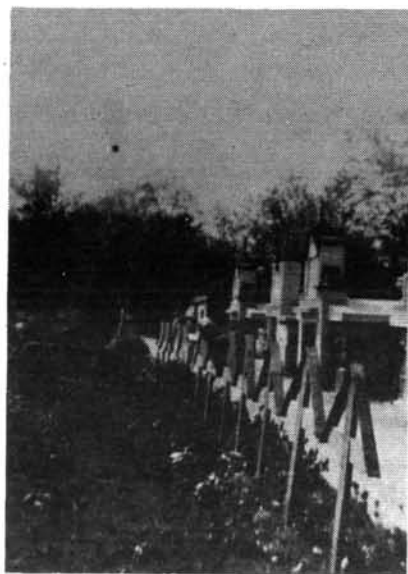
Ehhez még hozzá kell tennünk azt, hogy az ugrás egyesek szerint 200, mások szerint 170 m magasságból történt.⁸⁷

A repülőgépeknek hazafelé igen nehéz útjuk volt a sötét éjszakában:

Már sötétben repültek hazafelé, sokszor gyufa világánál a benzingőzzel teli kabinban (valószínűleg zárlat és szivárgás keletkezett). Ennek a típusnak kérdésesek az önvilágító műszertípusai, így éjjeli bevetésre korlátozottan volt alkalmas. A Balaton térségében a légvédelem fényszórói elkapták a 103-as gépet, zavarva a pilótát, amelyektől a jelzőfények felgyújtásával szabadult meg. Közben Orosz Béla alezredes iderendelte a fényszórós autót az éjjeli leszálláshoz. Ez a vad rohanásban az árokban

11. ábra. Temetési szertartás Veszprémben a Vörösmarty téren. (1941. április 15.)





kötött ki, s nem érkezett meg idejében. A repülőtéren levő gépkocsik sorakoztak fel világítani, de pont a leszállással szemben, és zavarták a pilótákat. Emiatt a 103. gép a még parázsló roncs mellé szállt le, a 102. áttartott, új kört írt le, és jobbra szállt le a sötét részen alig pár méterre a kavicsos gödörtől. A 3. hadsereg parancsnoksága elrendelte az azonnali előkészületeket a 2. hullám hajnali ledobására, s a gépek felkészítésére. Késő éjjel viszont lefújta az egészet, és így a holtra fáradt repülőszemélyzet aludni térhetett.⁸⁸

A hadműveletben résztvevő, a repülőgépekből kiugró ejtőernyősöket a földön nem fogadta ellenállás, csak később kerültek tűzbe egy közeli tanyánál:

A ledobott egység nem a célnál, hanem 15 km-el odább tűzharcba került egy tanyán, 2 katona meghalt, 3 megsebesült. A halottakat akkor ott temették el, az egység pedig csatlakozott a beéő gyorshadtesthez.⁸⁹

A páncélosok és gépkocsizó gyalogosok legközelebb Hírig községnél ütköztek ellenállásba, ahol az ejtőernyősök kaptak parancsot arra, hogy átfésüljék a települést. Végül Újvidék birtokba vételénél vettek részt utcai harcokban. Néhány napig még itt tartózkodtak, majd gépkocsikkal hazaszállították őket Pápára.⁹⁰

A szerencsétlenség áldozatainak temetésére Veszprémben került sor 1941. április 15-én. A húsz koporsó mellett három felekezet papjai mondtak gyászbeszédet a mai Vörösmarty téren, majd a három tiszt kivételével mindannyiukat a kórház melletti temetőben helyezték örök nyugalomra. Bertalan Árpád őrnagy; Kelemen Ká-

12. ábra. Az ejtőernyősök sírjai. (Veszprémi alsó-városi temető.)

rolly százados és Bene László főhadnagy koporsóját a veszprémi szertartás után teherautóval Budapestre szállították a Farkasréti temető halottsházába. Őket itt búcsúztatták és temették el nagy ünnepélyességgel Horthy kormányzó jelenlétében április 16-án. Erről az eseményről számos újság megemlékezett.⁹¹

A parancsnok halála nagy megrendülést okozott Pápán az ejtőernyős zászlóalj tisztikara és legénysége körében. Labancz százados nem bizonyult méltó utódnak. Bár a munka folyt tovább, májusban jelentős tiszti csoport kapott kiképzést, a legénység létszáma is emelkedett önként jelentkezőkkel, az ugrási gyakorlatok is folytak, de a zászlóaljon belüli béke, összhang nem állt helyre. Labancz százados Bertalannal ellentétben a nyers katonai módszerek híve volt, így hamarosan nemcsak a tisztikaral, hanem a legénységgel is szembekeverült. Többen elhelyezésüket kérték. A vizály végeredménye az lett, hogy a magasabb parancsnokság augusztusban Labancz Gyula századosot Kárpátaljára, az ott állomásozó hegyi dandárhoz helyezte.

A következő három évre Szügyi Zoltán vezérkari alezredes lett az ejtőernyős zászlóalj parancsnoka, aki igyekezett a Bertalan Árpád őrnagy által meghonosított demokratikus szellemet tovább éltetni.⁹²

JEGYZETEK

1. H. L. 30 400 eln. szám. Kik. – 1937.
2. Ua.
3. H. L. 132. ... O. 93/eln. I. – 1936.
4. H. L. 136. 1556/eln. VI–I. 1936.
5. Szokolay Tamás emlékezése „A magyar ejtőernyősök lovagkora” címmel. (A szerző anyagának összeállításában felhasználta Makray Ferenc egykori ejtőernyős tiszt feljegyzéseit, melyeket az parancsnoka, Bertalan Árpád parancsára készített.) A kézirat egy eredeti példányban a szerző birtokában van.
6. Lásd: 5. 8. oldal.
7. Lásd: 5. 7. oldal.
8. Lásd: 5. 16. oldal.
9. Ferenc Gyula ejtőernyős zászlós, keverttag emlékezése a szerző birtokában.
10. Gondor Benda József ejtőernyős törzsőrmester emlékezése hangszalagon és gépelve a szerző birtokában.
11. Lásd: 5. 20–21. oldal.
12. H. L. Tgy. 2787. Vesztyényi János: A magyar katonai repülés története. 131. oldal.
13. H. L. 33 861 sz. eln. kik. 1938.
14. Ua.
15. H. L. 47 605 eln. I. a. – 1939.

16. Lásd: 5. 34. oldal.
17. A szerző személyes emléke.
18. Lásd: 12. 132–133. oldal.
19. H. L. 47 605 eln. I. a. – 1939.
20. H. L. 47 726/eln. III. Csfség. – 1939.
21. Kántor Lajos egykori repülő lövész őrmester, később a Magyar Néphadsereg főhadnagya emlékezése hangszalagon a szerző birtokában.
22. Lásd: 20.
23. Ua.
24. Becsei Imre egykori ejtőernyős szakaszvezető emlékezése hangszalagon a szerző birtokában.
25. Lásd: 5. 35. oldal.
26. Lásd: 5. 36–37. oldal.
27. Lásd: 9.
28. Lásd: 5. 36. oldal.
29. Varga János egykori törzsőrmester pilóta emlékezése hangszalagon a szerző birtokában.
30. Lásd: 24.
31. Lásd: 5. 35. oldal.
32. Lásd: 5. 36/b. oldal.
33. Lásd: 9.
34. Lásd: 5. 37. oldal.
35. Lásd: 5. 37–38. oldal.
36. Lásd: 9.
37. Lásd: 5. 40. oldal.
38. Lásd: 9.
39. Lásd: 5. 41. oldal.
40. Lásd: 5. 41. oldal.
41. Lásd: 5. 42. oldal.
42. Pápa, Városi tanács halotti anyakönyve XV. kötet 254. oldal.
43. Lásd: 5. 43. oldal.
44. Lásd: 9.
45. Hadtörténelmi Közlemények XXIX. évfolyam 2. szám 245. oldal. Sárhidai Gyula: Az 1941. április 12-i ejtőernyős deszant hadművelet.
46. Lásd: 9.
47. Lásd: 5. 45–47. oldal.
48. Lásd: 9.
49. Urbán László volt ejtőernyős szakaszvezető emlékezése a szerző birtokában.
- 49/b. Lásd: 5. 48. oldal.
50. Lásd: 5. 40–49. oldal.
51. Lásd: 5. 49–50. oldal, és a szerző személyes emlékei.
52. Nagy Gellai János továbbszolgáló szakaszvezető emlékezése.
53. Lásd: 5. 52. oldal.
54. Biró Sándor volt ejtőernyős honvéd, a Magyar Néphadsereg ejtőernyős őrmesterének emlékezése.
55. Lásd: 5. 53–55. oldal.
56. Lásd: 5. 54–55. oldal.
57. A pápai római katolikus plébánia halotti anyakönyve 1940. évfolyam 19. oldal. 218. sz.
58. Lásd: 5. 55. oldal.
59. Lásd: 5. 55–57. oldal.
60. Lásd: 5. 57. oldal.
61. H. L. 233 (Távirat.)
62. H. L. 4262 eln. I. vkf. – 1941.
63. Ua.
64. Ua.
65. Lásd: 54.
66. H. L. 51777 eln. le. 1. – 1941.
67. Ua.
68. H. L. 52802 eln. le. vk. – 1941.
69. Ua.
70. Ua.
71. Ua.
72. H. L. 50828 eln. le. 3. – 1941.

73. Lásd: 5. 65. o.
 74. Lásd: 54.
 75. Lásd: 5. – 65. oldal.
 76. Lásd: 54.
 77. Lásd: 45. 246. oldal.
 78. Lásd: 45. 246. oldal.
 79. Lásd: 5. 69. oldal.
 80. Lásd: 45. 246. oldal.
81. Bakó István volt ejtőernyős szakaszvezető emlékezése hangszalagon a szerző birtokában.
 82. Székely Sándor volt eje. szakaszvezető emlékezése hangszalagon a szerző birtokában.
 83. Urbán László volt ejtőernyős szakaszvezető kézzel írott emlékezése a szerző birtokában.
84. Lásd: 54.
 85. Lásd: 45. 247. oldal.
 86. Lásd: 45. 248. oldal.
 87. Lásd: 45. 248. oldal.
 88. Ua.
 89. Ua.
 90. Lásd: 52.
 91. Lásd: 9.
 92. Lásd: 5. 77–79. oldal.

JÁNOS HUSZÁR FALLSCHIRMJÄGER-CHRONIK (1938–1941.)

Die ungarische Armeeleitung beachtete im Jahre 1937 aus ausgewählten Offizieren und Soldaten eine sog. Grenadiertruppe zu organisieren, deren Aufgabe u. a. auch die Durchführung von Fallschirmjägeraktionen gewesen wäre.

Dieses Vorhaben wurde später aufgegeben, statt dessen ist am 11-ten September 1938 unter der Leitung des Hauptmanns Bertalan Árpád in Szombathely aus guten Sportlern ein Versuchskader ins Leben gerufen worden. Die Aufgabe der Mitglieder war das Fallschirmspringen so zu erlernen, dass sie später als Abrichter tätig sein können.

Am Anfang mussten sie viele Schwierigkeiten überwinden. Lange Zeit hindurch standen ihnen nur wenig und sehr abstrapazierte ausländische Fallschirme zur Verfügung. Neue zu kaufen war aus finanziellen Gründen nicht möglich. Der Fliegeringenieur Hehs Ákos hat dann die Frage gelöst, indem er in der ersten Hälfte des Jahres 1939 den ersten ungarischen Fallschirm hergestellt hat, der sich sehr gut bewährte und zur Serienerzeugung geeignet war.

Am 1-ten Oktober 1939. wurde die erste ungarische Fallschirmjägerkompanie zustandegebracht, die in Pápa, in der freigewordenen Kavalleriekaserne untergebracht worden ist. Die Sprungübungen fanden auf dem Flugplatz neben der Stadt von Caproni-Maschinen 101 statt. Später bekamen sie eine von den im Flugverkehr unbrauchbaren Savoya-Maschinen, aber diese mussten vor der Inbetriebnahme umgebaut werden.

In die Fallschirmjägerkompanie konnten sich die Mitglieder verschiedener militärischen Einheiten freiwillig melden. Die erste freiwillige Gruppe kam am 4-ten Oktober nach Pápa. Nachdem man sie mit dem Fallschirmspringen bekannt machte, waren 150 Personen bereit die

damit verbundenen Gefahren auf sich zu nehmen. Es begann die Ausbildung, die von den Mitgliedern des Versuchskaders erfolgreich durchgeführt wurde. Der sich bewährt hat und vier Sprünge geleistet hat, bekam ein Truppenabzeichen, das die jungen Soldaten auf der Brust trugen. Das Abzeichen stellte einen Totenkopf zwischen ausgebreiteten Flügeln und darüber einen Fallschirm dar. Man hat auch ein Geschicklichkeitsabzeichen eingeführt, dass den Soldaten nach 25 Sprüngen erteilt wurde.

Der Kommandant, Bertalan Árpád, der am 1-ten November 1939 zum Major befördert wurde, erwies sich als ausgezeichnete Organisator und erfreute sich grosser Beliebtheit. Er sorgte für gute Verpflegung, für Organisiertheit, und sicherte einen demokratischen Geist innerhalb der Truppe. Er erarbeitete die entsprechenden Vorübungen und liess in der Kaserne die dazu notwendigen Mittel errichten. Er liess das Material der täglichen Turnübungen zusammenstellen, die vor allem der Stärkung der Beinen dienten, was bei dem Landen auf dem Boden sehr wichtig war. Im Interesse der Verbesserung der Kondition veranstaltete er für die Fallschirmjäger im Winter 1940 in Karpaten-Ukraine und im Januar und Februar in Gyergyóditró Sikurse.

Hehs Ákos, Fliegeringenieur plante im Jahre 1940 Behälter, die man mit Fallschirmen abwerfen kann und darin bei Kriegsaktionen Feuerwerfer, Maschinengewähre, Munition auf die Erde bringen konnte.

Im Sommer 1940 gründete der Fliegerhauptmann in Pápa eine Fallschirmjäger-Transporttruppe, die ausser der Capronis auch schon über 5 Savoya-Maschinen verfügte.

Nachdem sich die Anzahl der Fallschirmjäger nach mehreren Einberufungen und erfolgreicher Ausbildung erhöht hat,

wurde Ende August 1940 aus drei Kompanien das erste Ungarische-Königliche Fallschirmjägerbataillon 1. gegründet.

Zur zweiten Jahreswendung der Gründung des Versuchskaders erhöhte sich die Zahl der geleisteten Sprünge über 10.000, wobei es insgesamt einem tödlichen Unfall gab. Das konnte als bedeutender Erfolg verzeichnet werden.

Im Januar 1941 entstand eine Krise in der Fallschirmjägerausbildung. Die Caproni-Maschinen waren abstrapaziert, sie konnten nur mehr in geringem Masse gebraucht werden. Der Flügelmechanismus der Savoya-Maschinen wurde vom Schneewasser beschädigt. Die Reparaturarbeit ging sehr langsam vor sich in der zweiten März-Hälfte waren nur mehr vier Maschinen betriebsfähig.

In der Kriegsaktionen gegen Jugoslawien hat man auch die Fallschirmjägereinheiten eingesetzt. Aus Veszprém, vom Jutas-er Flugplatz startete am 12-ten April 1941 mit vier Transportmaschinen eine Desanttruppe zur Besetzung der Brücke in Szenttamás. Beim Start ist das Spitzenflugzeug gestürzt und verbrannt, nur wenige der Insassen kamen davon. Zum Opfer fiel auch der Kommandant des Fallschirmjägerbataillons und die Transportkompanie. Die anderen drei Flieger sind mit einer kleineren Mannschaft abgeflogen, 60 Fallschirmjäger haben unter dem Kommando des Oberleutnants Kiss Zoltán an der Kriegsaktion teilgenommen.

In der Truppe kam es danach zu einer Krise, Kommandanten wechselten einander im Sommer 1941, schliesslich übernahm im September der Generalstaboberst Szügyi Zoltán das Kommando des Pápa-er Fallschirmjägerbataillons.

Damit endete die Chronik der ersten drei Jahre des ungarischen militärischen Fallschirmspringens.