

világháború katonai táborai. Egyértelműen meg lehet állapítani, hogy elsődleges szempont mindig az európai béke, és status quo megtartása volt, bármi áron. Továbbá az olaszok „dicsőséges” előrenyomulása előrevetítette második világháborús eredményeiket, taktikájuk elavultságát, technikai lemaradásukat. Az olasz–etióp háború tipikus példa volt az európai nagyhatalmak politikai céljainak megvalósítására, valamint az első világháború óta kifejlesztett új fegyverek kipróbálására is ideális terepet nyújtott.

Felhasznált irodalom

ORMOS MÁRIA: *Háború Etiópia földjén*. Budapest, 1970, Kossuth.

GÁRDOS MIKLÓS (szerk.): *Az olasz–etióp háború*. Évfordulók: 1985. 317–323.

GÁRDOS MIKLÓS: *A panoptikum raktára*. Budapest, 1980.

ORMOS MÁRIA: *Mussolini: politikai életrajz*. Budapest, 1987, Kossuth.

KIS ALADÁR: *A Duce*. Budapest, 1989, Zrínyi.

KOTECZKI ISTVÁN

A magyar légierő megszervezése és a kárpátaljai hadművelet légi eseményei

1. Előszó

1939. március 15-én az önálló Szlovákia kikiáltását, illetve a Cseh–Morva Protektorátus létrehozását követően a magyar hadsereg megindította hadműveleteit Kárpátalja visszaszerzésére. Március 17-ére elérték a lengyel határt, majd néhány nappal később március 23-án – kihasználva a térségben fennálló, még nem rögzített államhatárok és geopolitikai érdekeltségek adta lehetőséget – folytatta előrenyomulását Szlovákia területén északkeleti irányban Kassa és Eperjes felé, hogy minél nagyobb területi nyereségre tehesen szert északi szomszédja kárára a revízió végrehajtása okán. E hadműveletben a harcok során a papíron még csak egy éve létező magyar légierő, a Magyar Királyi Honvéd Légierő is átesett a tűzkeresztségen, tevékenyen kivette a részét a hadi tevékenységből, sőt, kiváló eredménnyel, 9:0 légyőzelem-aránnyal zárta a hadjáratot. Ezekről a légi harcokkal, valamint a fegyvernem trianoni békeszerződéstől az első éles bevetéséig történő időszakkal szeretném a tisztelt olvasót megismertetni.

2. A magyar légierő a trianoni békeszerződés után, a teljes rejtés időszakában (1923–27)

Az 1918–19-es magyarországi forradalmi események, a belgrádi konvenció, az újabb és újabb diplomáciai jegyzékek a szinte havonta változó végleges demarkációs vonal kijelöléséről világossá tették, hogy a Nagy Háborút követő béke merőben más lesz, mint az eddigi fegyveres összecsapásokat lezáró szerződések. Az illetékesek ezért igyekeztek a nemzeti vagyont minél nagyobb mennyiségben meg- és átmenteni. Konkrétan a fegyveres erők

részéről a Hadügyminisztérium légügyi osztálya már 1919-ben kezdeményezte, hogy légi-erőt mentsek át a polgári légi forgalomba, hogy szükség esetén reaktiválható legyen.¹ A magyar kormány előtt 1920 február óta ismertek voltak a készülő magyar békediktátum repülést tiltó pontjai. Ezért az aláírást megelőzve már elkezdték a fedőszervek létrehozását. A légierő parancsnoksága Petróczy István alezredes vezetésével ezután Kereskedelmi Minisztérium Légiforgalmi Szakosztályaként működött. A repülő erőket a Magyar Aeroforgalmi Rt. – MAEORT – alá rendelték. A legtöbb repülőgépet leszerelték és elrejtették, a bombázó és felderítő típusokat pedig utasgéppé minősítették át. A vadászgépekből postagépek lettek. 1920. június 4-e után a Légügyi Ellenőrző Bizottság – az antant ellenőrző szerve – a még fellelt repülőipart és gépállományt megsemmisítette.

Trianon olyan hadsereget teremtett, amely a minimális védelmi feladatokat sem tudta ellátni. Megszüntették az általános hadkötelezettséget, a létszámot 35 000 főben maximalták – ebből 1750 fő lehetett tiszt –, s csak belső rendfenntartó és határőr feladatok végrehajtására alkalmazhatták. A hadianyagimportot megtiltották, az országban mindössze egy hadianyaggyár működhetett, állami ellenőrzés mellett. Páncélosok, repülők, léghajók, fenntartása, importja, gyártása szintén tilos volt.²

1923-tól újraindulhatott a repülőgépgyártás, de csak szigorú korlátozásokkal. Ezeket a megszorító rendelkezéseket a magyar szervek, ahol csak tudták, kijátszották, s a gépeket folyamatosan mozgatták Szeged, Szombathely és Székesfehérvár–Sóstó repülőterek között. A légierő parancsnokságát Légügyi Hivatal néven szervezték át; a légi csendőrség lett az új légierő magja, 548 géppel.³ Az első harci alakulatok 1926–27-ben álltak fel. A rejtett alapfokú pilótaképzés Szombathelyen, a harci kiképzés Szegeden folyt. Az alakulatokat időjelző és légiposta csoportoknak álcázták. A teljes rejtés időszakában kilenc repülőszázad működött három repülőosztályba szervezve.

3. A légierő a politikai enyhülés időszakától a bledi konferenciáig (1925–1938)

A politikai enyhülés 1925-től, a locarnói konferenciától számítható. Az 1927-es párizsi egyezmény lazított a repülőgépgyártás szigorú korlátozásán, és megszüntette a *Légügyi Ellenőrző Bizottságot*. 1928-ban a magyar kormány szerint magára vállalta a légi tevékenység nyilvántartását és jelentését a Népszövetségnek. Amellett számíthatott az ország Mussolini diplomáciai támogatására is. A húszas évek végén nagymértékben emelték a repülőállomány létszámát. 1928-ban Bethlen István miniszterelnök 300 millió pengős katonai kölcsönt és 400 repülőgépet kért a ducétól, valamint utasították a Weiss Manfréd-gyárat, hogy rendelkezjék be repülőgépgyártásra. Cserébe az állam kötelezettséget vállalt, hogy átvesz évente 50 darab repülőgépet, és a megrendelések 60%-át biztosítja Weiss Manfréd Repülőgépgyár és Motorgyár Rt.-nek.⁴ 1929-ben magyar delegáció utazott Olaszországba, hogy kiválassza a légierő vadász- és bombázógepeit. Magyar kérésre a Caproni bombázókat Jupiter motorokkal szerelték – ezek lettek a Ca-101bis típusok. Vadászként a FIAT Cr-20 repülőgépet ajánlották.⁵ 1931-től már a légierő alakulatai is rész vettek a hadgyakorlatokon; ez évben három közelfelderítő, egy távolfelderítő, egy vadász- és egy bombázószázad működött. 1932-ben érkezett 12 darab FIAT Cr-20bis repülőgép, 1933-ban pedig a Cr-30-as típus.⁶ 1935–36-tól 76 darab FIAT Cr-32-est, 66 darab Junkers Ju-86-ost, 46 darab Heinkel He-46-ost, 18 darab He-70-est és 3 darab Ju-52-est kapott a légierő.⁷ 1938-ig

mindössze egyetlen hazai típus gyártását kezdték meg, a WM-21 közelfelderítőjét, holott a hazai repülőgépgyártás fejlesztése is a kormányzat tervei között szerepelt. Az 1938. augusztus 20-23-át követő blei konferencián aláírt egyezmény után lehetőség nyílt a legális fejlesztésre – Magyarország kötelezte magát, hogy revíziós igényeit nem fogja fegyveres úton érvényesíteni, cserébe a kisantant államok elismerték hazánk fegyverkezési jogát. Ez évben megalakult az önálló Magyar Királyi Honvéd Légierő egy vadászrepülő-ezreddel (két osztállyal és három-három századdal), két bombázóezreddel (2. bombázóezred első éjjeli osztálya két századdal, a második nappali osztály három századdal; 3. nappali bombázóezred hat századdal) és egy önálló távolfelderítő repülőosztály (két század). A hét közelfelderítő század a hadtestparancsnokságnak lett alárendelve.⁸

4. A Dél-Olasz Repülő Tanfolyam (D. R. T.)

Az újonnan beszerzett gépeken megindult ki- és átképzés hamarosan komoly áldozatokat követelt. Nemcsak a repülőgépek semmisültek meg, hanem a személyi állomány is halálos veszteségeket szenvedett. A Magyar Királyi Honvédség felállított egy bizottságot, melynek többek között az is feladata volt, hogy tájékozódjon a légierő állapotáról. Ebbe beletartozott a személyzet helyzete, a repülőanyag-vásárlás, a pénzügyi finanszírozás, a repülőterek minősége, stb. A jelentést 1938. augusztus 24-én leiratban küldték el a honvédelmi miniszternek. Megállapították, hogy a baleseteket a repülőgépek elhasználtsága, korszerűtlensége okozta. „Lassú járatú gyakorló repülőgépeken kiképzett pilóta- és megfigyelő személyzet nem működhet kifogástalanul a sokkal nagyobb sebességű hadigépeken. Modern, gyorsjáratú gépek megfelelő számban való beállítása nélkül a kiképzés sem lehet megfelelő.”⁹ Pilótákban és kiképzőtisztekben nem biztosított az utánpótlás, valamint hiányzik „egy második pilótaiskola, miután a jelenlegi nem tudja kiképezni a szükségletet és a kiképzést csak a polgári pilóta fokig tudja elvégezni. A tábori alakulatokhoz szükséges személyzetharci kiképzése a tábori alakulatokat terheli... a kiképzés a követelményekkel nem tud lépést tartani.” Még a bizottság felállítása előtt magyar részről felmerült a kérés 200 fő növendék olaszországi kiképzésére. A Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium illetékesei felkérték Eraldo Illari tábornokot, a Ministro dell' Aeronautica Italiana elnöki osztályának vezetőjét, hogy kétszáz növendék harci pilótává történő kiképzésére előzetes tervet készítsen. Ő ezt elvégezte, s a tervet a római magyar katonai attasén keresztül eljuttatta a Magyar Királyi Honvéd Légierő parancsnokához, aki néhány kiegészítéssel elfogadhatónak minősítette (pl.: olasz–magyar kiképzés összehangolása, fegyelmi felelősségre vonás szabályozása, műszaki képzés biztosítása, kísérőszemélyzetbe olaszul beszélő tisztek és altisztek kerüljenek). A Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium szervezett egy előzetes képzést 250 fő részére, ebből választották ki azt a 200 embert, akiket a Dél-Olasz Repülő Tanfolyamra (D. R. T.) delegáltak. A kontingens tíz altiszt és öt tiszt kíséretében 1938. október 15-én érkezett meg Grottagliébe. A kiképzés október 18-án kezdődött.

A D. R. T. két részre oszlott: tiszt és altiszt képzésre. A tanulmányok befejezése után a növendékek vizsgát tettek, s csak a sikeres katonai képesítés után kapták meg a pilóta-ormesteri rendfokozatot. Az oktatás iskola repülőgépeken indult, elméleti tananyaggal egybekötve (aerodinamikai-, sárkány-, motor-, fegyverzet-, rádióismeretek). A befejezés hadi-repülőgépeken való gyakorlórepülésekkel történt. Válogatás alapján 50 főt felderítő, 60 főt vadász, 90 főt pedig bombázópilótává képeztek. A tanfolyam személyenként 80 óra volt,

ebből 60 óra repülés gyakorló gépen, 20 óra harci gépen. 1938. december 28-án a két ország légügyi minisztere aláírta a D. R. T.-szerződést. Eraldo Illari kijelentette, ha a kiképzést nem sikerül a tervezett nyolc hónap alatt végrehajtani, meghosszabbítják azt négy hónappal a térítési összeg változtatása nélkül. A rendelkezésre álló gépállomány alacsony száma miatt a tervezett határidőt nem tudták tartani. Előfordult például, hogy egyetlen repülőgép sem volt üzemképes állapotban. A római magyar katonai attasé konzultált Illarival, a tábornok elrendelte, hogy biztosítsanak elegendő számú repülőgépet és több oktatópilótát küldött Grottagliébe.

A kiképzés 1940. májusra fejeződött be. Összesen 178 fő végzett. Egyetlen halálos áldozat volt, *Megyery Móczer László* karpaszományos őrmester. A tanfolyam lezárása, az adminisztráció és a végelszámolás augusztusra ért véget.⁹

5. Az első bécsi döntéstől a kárpátaljai bevonulásig

1938 szeptemberben Münchenben Európa jövőjére nézve döntő jellegű megállapodás született: a francia és az angol diplomácia beleegyezett a Szudéta-vidék Németországhoz csatolásához. Kissé erőteljesebben fogalmazva úgy is mondhatnánk, hogy Daladier és Chamberlain miniszterelnökök – Mussolini asszisztálásával – feláldozták Csehszlovákiát a Hitlerrel való béke érdekében – adott szavuk ellenére. Ez a döntést precedenst jelentett a magyar revízió ügyében is; 1938. november 2-án megtörtént az első terület-visszacsatolás: a Felvidék déli része „hazatért”. Ennek eléréséhez azonban nemcsak a tárgyalóasztal mellett folytak komoly harcok...

Az első légi incidensek még 1938 nyarán történtek. Csehszlovák felderítő repülőgépek ellenőrizték, vannak-e magyar katonai előkészületek. A légvédelem a berepüléseket nem tudta megakadályozni, az 1/1. íjász (1. vadászrezd 1. század) vadászszázad folyamatosan őrzőjáratozott a Duna vonalán. Egy ilyen ellenőrző repülés során Pongrácz László és kísérelője egy határsértő repülőgépet üldözve, behatolt Csehszlovákia légtérébe, majd Érsekújvár felett tüzet nyitott ellenfelére. Az esetet diplomáciai tiltakozás, majd katonai felelősségre vonás követte; Pongráczot felfüggesztették, a légierő parancsnoksága pedig elrendelte, hogy a repülőgépek maximum 5 km-re közelíthetik meg a határvonalat.¹⁰ A bécsi döntés előtt is folytak az intenzív berepülések, röpcédulákat szórtak Szőgye-Vének (Szigetköz délnyugati részén), Komárom és Tatabánya környékén. Minderről csendőrségi jelentés is beszámolt.¹¹ Történt magyar berepülés is a visszacsatolandó területek fölé november 3-6. között, de ezután megszűntek.

A magyar politikai vezetés revízió e látványos első sikere után már tudatosan készült a Kárpátalja visszaszerzésére – akár fegyveres erővel, önálló akció keretében is. Teleki Pál e terület megszerzését a történelmi határon kívül az ország mozgásterének növelése céljából is fontosnak tartotta.¹² A „nagypolitika” eseményei mondhatni a kezére játszottak. 1939. március 13-án Berlinben végleges döntést hoztak a csehszlovák kérdésről. Budapestet is értesítették, engedélyezve az önálló kárpátaljai katonai akciót, melyet előzőleg keményen elleneztek a németek. Március 14-én kikiáltották a Szlovák Köztársaságot, 15-én a németek bevonultak Prágába, és létrehozták a Cseh–Morva Protektorátust.

A magyar kormány március 13-án elrendelte a harckészültséget, és megkezdte a Kárpátalja visszaszerzésére indított hadművelet végrehajtását. Az itt alakult Volosin-kormányt se a megszűnő csehszlovák, se a magyar vezetés nem ismerte el. A katonai akció 15-én

kezdődött, és 17-én el is érték az egykori lengyel–magyar határt. Mivel ezen a területen eddig – 1920 és 1939 között – államjogi határ nem volt Magyarország és Csehszlovákia között a magyar fél ezt igyekezett kihasználni, s az ellenőrzése alatt álló területet nyugat felé – Kassa és Eperjes irányában – kiterjeszteni. A hivatalos magyar álláspont szerint az Ung folyó völgyének biztosítása a kárpátaljai hadművelet folytatásának célja.

A néhány napos szlovák légielő azonban felvette a harcot.

Áttelepítették Pápáról a 3/II. bombázóosztály (3. bombázóezred 2. osztálya) két századát, a 3/4. Sárkányt és a 3/5. Hüvelyk Matyit (3. bombázóezred 4. és 5. százada); Veszprémből a 3/3. Sárga vihar századot Debrecenbe, az 1/1. íjász vadászszázadot Ungvárra, az 1/2. Ludas Matyit Miskolcra, az 1/3. Pumát pedig Csap táborig repülőterére; gépeik itt beleragadtak a sárba. Az 1. önálló távfelderítő osztály gépeit Kecskeméten helyezték el. A vadászszázadokban 9-9 FIAT Cr-32, a bombázóknál Junkers Ju-86 K2, a felderítőknél 18 Heinkel He-70 típusú repülőgépet vontak össze.¹³ A szlovák légielő körülbelül 70 repülőgéppel – Avia B-534 vadász-, Letov Š-328 felderítő-bombázó és Avia B-71 bombázógépekkel – Igló és Sebartova (Eperjes) repülőterére települt. A magyar csapatok március 23-án kezdték meg a hadműveleteket, a szlovákok 3-3 Š-328-assal támadták a felvonulást. A bombázókat három B-534 fedezte, egyiküket a magyar légvédelem lelőtte. Az egyik Š-328 is találatot kapott, de vissza tudott térni a bázisára. Délután három B-534 támadta a páncélos és gépesített csapatokat, a légvédelem ismét lelőtt egyet, a pilóta életét veszítette. 24-én a készségi raj három Cr-32-ese megtámadott 6-6 B-534-est Szobránc térségében. Kettőt lelőttek, egyet megrongáltak – ez utóbbi kényszerleszállt – saját veszteség nélkül. Aznap délelőtt Szobránc és Lodomirov között bombatámadás érte a 2. gépkocsizó tüzérszázad oszlopát. Több gépjármű megsemmisült. Ungvárt is bombázták, itt a légvédelem az egyik Š-328-ast lelőtte. Délután a légielő parancsnoksága elrendelte Igló repülőterének bombázását. A feladat végrehajtására a 3/4. Sárkány és a 3/5. Ludas Matyi századokat jelölték ki. A vadászfedezetet az 1/1. íjász és 1/2. Ludas Matyi adta. A célterület fölé csak a Ludas Matyi kísérte el a bombázókat, az íjász ugyanis – épp a felszállásuk előtt beérkezett riasztás alapján – elfogta a Szobránc felett levő három Š-328 bombázóból és hat B-534-es kísérővadászból álló szlovák köteléket. Az íjászok hat gépet lőttek le saját veszteség nélkül. Az iglói támadás nem egészen úgy sikerült, ahogy tervezték. A 3/5. parancsnoki raja motorhiba miatt 8-10 perces késéssel indult. Hogy a lemaradásukat behozzák, egyenesen Igló irányába repültek. Navigációs tévedés miatt azonban a bombáikat a már visszacsatolt Rozsnyó felett oldották. Halálos áldozat szerencsére nem volt. Kovács Elemér alezredes rajparancsnokot az eset kapcsán leváltották. Ugyanezen század egy másik raja Miskolc üres repterét bombázta; a fennmaradó 12 gép végrehajtotta a feladatot, és veszteség nélkül visszatért Debrecenbe. A kísérővadászok visszafelé repeszbombákkal támadták Sebartova repülőterét; innen azonban már korábban áttelepítették a repülőerőket Iglóra. Március 31-én a két ország aláírta az új határegyezményt, a légielőt visszahelyezték helyőrségeikbe.

Szlovák források szerint¹⁴ azonosítható repülőgépet vesztek, plusz tízet az iglói bombázás idején. A technikai és számbeli fölény ellenére – pl. Iglón három századnyi (27 gép) vadászgépet vontak össze, a B-534-nek jobb és erősebb volt a fegyverzete – a magyar pilóták kivívták a légi uralmat. Köszönhető ez a jobb kiképzésnek – felvidéki harcokban részt vett légi győzelmes pilótákat a D. R. T.-ről rendelték haza egy héttel azelőtt¹⁵ – és az újdonság, a függőleges síkú légi manővereknek. Azonban a légielő parancsnokság hadműveleti kivitelezése több helyen is csorbát szenvedett. Eredetileg öt századnyi – 45 gép – bombázóval

kívántak csapást mérni Igló és Eperjes repülőterére két vadászszázad kíséretében. Kivitelezési hibák miatt – pl. a szombathelyi bombázószázad az alegységparancsnok hibájából lekészte a támadást – nem sikerült, de ennek ellenére a bombázó-alakulatok bevetése véglegesítette a magyar légi fölényt.

A hadműveleteket követően hatalmas katonai és állami ünnepekre került sor. A légi harcokban részt vett pilóták közül többeket vitézzé avattak, s az új fegyvernem, a légierő fantasztikus eredményű bemutatkozása kapcsán többen úgy érezték, beteljesedett Horthy Miklós egy évvel azelőtt, 1938-ban tett jóslata, mely szerint: „lovas nemzet voltunk, repülő nemzet leszünk”.¹⁶ Azt azonban elfelejtették figyelembe venni, hogy nem a teljes csehszlovák légierővel, hanem „csak” a töredékével, az éppen alakuló-átszerveződő szlovák repülőcsapatokkal kellett megküzdeni. Mindez azonban semmit sem von le annak a ténynek az értékéből, hogy a Magyar Királyi Honvéd Légierő kiállta a próbát, s bebizonyította: a modern hadviselés elképzelhetetlen a légierő nélkül.

6. A hadműveletekben részt vett egyes repülőgépek történeti-technikai adatai

FIAT Cr-32

1936. április 26-tól decemberig az olaszok 76 darabot leszállítottak a Légügyi Hivatal részére. A gépállományból hat repülőszázadot alakítottak. A Cr-20-ashoz képest erősebb volt a motorja, könnyebb szerkezetű és kisebb fesztávolságú gép lett, kitűnő manőverező- és műrepülő képességgel. Az olasz fegyverzetet a magyar gyártmányú Gebauer motorgéppuszkákra cserélték. E típusnál a motor végezte kényszermeghajtás révén a töltést, elsütést és az ürítést, így sokkal gyorsabb és megbízhatóbb volt, mint az eredeti gyári példány. 1938-ban az Anschluss után a németek átadtak az osztrák állományból további 32 darab Cr-32-est. 1939 márciusában kilenc légigyőzelmet arattak a típussal.¹⁷

Junkers Ju-86 K2

1936-ban Heinkel a He-111 szállítására tett ajánlatot, de a magyar K-14 motor beépítésének nehézségei miatt az üzlet meghiúsult. A németek viszont vállalták e motorral a Ju-86 szállítását. 1937-től folytak a leszállítások, s 1938-tól már a harckiképzésben is részt vettek. A szombathelyi 2/3. Buzogány és 2/5. Halál, a tapolcai 3/1. Isten nyila és 3/2. Isten kardja, a veszprémi 3/3. Sárga Vihar, valamint a pápai 3/4. Sárkány és a 3/5. Hüvelyk Matyi századokat szerelték fel vele. Első harci bevetésüket 1939 márciusában Igló repülőtere ellen hajtották végre.¹⁸

Heinkel He-70

1937-ben a Magyar Királyi Honvéd Légierő legkorszerűbb gépének számított. Eredetileg a polgári forgalomban alkalmazták. A távolfelderítő változatnál az utasteret egy nagyméretű üzemanyagtartály foglalta el. E típussal szerelték fel az I. önálló távolfelderítő osztály két századát. Repülőgépeik részt vettek az 1939-es kárpátaljai hadműveletekben.¹⁹

Táblázat: *A magyar légierő gépeinek technikai adatai*

Gyár	FIAT	Avia	Letov	Avia	Junkers	Heinkel
Típus	Cr-32 vadászrepülőgép	B-534 vadászrepülőgép	CE-328 közelfelderítő	B-71 bombázó repülőgép	Ju-86K2 bombázó repülőgép	He-70K távolfelderítő
Fesztáv (m)	9,50	9,40	13,71	20,33	22,50	14,80
Hossz	7,45	8,10	10,36	12,27	17,60	11,95
Motor és Teljesítmény	FIAT A30RA 650 LE	Avia HS-12Y 860 LE	Walther-Pegasus II-M2 2 db 580 LE	Avia HS-12Y 2 x 860 LE	2 db WM-K14 2 x 860 LE	WM-K14 860 LE
Max. sebesség	366 km/h	394 km/h	280 km/h	430 km/h	360 km/h	435 km/h
Hatótáv	600 km	500-600 km	700-1200 km	1000 km	1800 km	1200 km
Fegyverzet	2 db 8 mm gépp., 4 db 7,92 mm gépp., 12x2 kg bomba	10-12x2 kg bomba	3 db 7,92 mm gépp., 350 kg bomba	3 db 7,92 mm gépp., 600 kg bomba	3 db 8 mm gépp., 800-1000 kg bomba	1 db 8 mm gépp. ²⁰ -

Felhasznált irodalom

- BORNHARDT ÁTTILA-SÁRHIDAI GYULA-WINKLER LÁSZLÓ: *A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete*. Budapest, é. n., Zrínyi Kiadó.
- CSANÁDI-NAGYVÁRADI-WINKLER: *A magyar repülés története*. 2. kiadás. Budapest, 1977, Műszaki Könyvkiadó.
- DOMBRÁDY LÓRÁNT-TÓTH SÁNDOR: *A Magyar Királyi Honvédség. 1919-1945*. Budapest, 1987, Zrínyi Katonai Kiadó.
- M. SZABÓ MIKLÓS: A Magyar Királyi Honvéd Légierő a második világháborúban. In *Magyarország a XX. században*. I. köt. Szekszárd, 1996, Babits Kiadó.
- Magyarország hadtörténete*. II. köt. Budapest, 1985, Zrínyi Katonai Kiadó.
- NAGYVÁRADI SÁNDOR-M. SZABÓ MIKLÓS-WINKLER LÁSZLÓ: *Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből*. Budapest, 1986, Műszaki Könyvkiadó.
- PATAKY IVÁN-ROZSOS GYULA-SÁRHIDAI LÁSZLÓ: *Légi háború Magyarországon felett*. I. köt. Budapest, é. n., Zrínyi Kiadó.
- ROMSICS IGNÁC: *Magyarország a XX. században*. Budapest, 1999, Osiris.
- TOP GUN 1992/2., 6. és 1998/2., 3. számai.

Jegyzetek

- ¹ M. Szabó: i. m. 14-15.
- ² Magyarország a XX. században, 321.
- ³ Uo. 323.
- ⁴ M. Szabó: i. m. 16-17.
- ⁵ Csanádi-Nagyvárad-Winkler: i. m. 195.
- ⁶ TOP GUN, 1998/2. sz. 16.
- ⁷ Uo. 16.
- ⁸ Bornhardt-Sárhidai-Winkler: i. m.: 246.
- ⁹ TOP GUN, 1998/3. sz. 40-43.
- ¹⁰ Pataky-Rozsos-Sárhidai: i. m. 20.
- ¹¹ Uo. 20-21.

- ¹² Magyarország a XX. században, 111.
¹³ Dombrády-Tóth: i. m. 135.
¹⁴ Pataky-Rozsos- Sárhidai: i. m. 21. p.
¹⁵ TOP GUN, 1992/2. sz. 19.
¹⁶ SZENTNÉMEDY FERENC: A magyar légierő első diadala. MKSz, 1939. 6. sz. 118. Lásd Szabó: i. m. 32.
¹⁷ Bornhardt-Sárhidai-Winkler: i. m. 332.
¹⁸ Uo. 372.
¹⁹ Uo. 276.
²⁰ Pataky-Rozsos-Sárhidai: i. m. 220.



Számunk szerzői

ÁCS TIBOR tanár (Szeged); ANDÓ JÁNOS tanár (Bugyi); BAKAY KORNÉL régész (Kőszeg); BARICZ ÁRPÁD hallgató (JATE BTK – JGYTF); BODNÁR TAMÁS hallgató (JGYTF); CSONKARÉTI KÁROLY történész (Budapest); ENGI JÓZSEF közlekedéstörténész (Szeged); FORRÓ LAJOS tanár (Szeged); HEGYI GERGELY hallgató (JGYTF); JANCSÁK CSABA tanár (Szeged); KISS GÁBOR FERENC tanár (Szeged); KOTECZKI ISTVÁN hallgató (JATE BTK – JGYTF); KOVÁCS GYÖRGY Phd-hallgató (JATE TTK); MÉSZÁROS CSABA hallgató (JGYTF); NÓTÁRI TAMÁS hallgató (JATE BTK – ÁJTK); RÓNYAI LÁSZLÓ hallgató (JGYTF); VINCZE JÓZSEF hallgató (JGYTF); VÍZVÁRI DÓRA hallgató (JGYTF).