

## MAGYAR REPÜLŐK A DÉLVIDÉK FELETT (1941. ÁPRILIS)

OLASZ LAJOS

### ABSTRACT

*The Hungarian Government was seeking the opportunity to avoid involvement in the German attack that had been prepared against Yugoslavia until the last moment. Finally, it yielded under Berlin's pressure. The poorly equipped flying troops struggling with serious technical and staff deficiencies only played a supplementary role besides the German air force. They performed permanent reconnoitring activities in front of the Hungarian troops started out to take possession of Southland. They controlled the air space and protected the military corps from the air. They did not bomb inhabited places. Bombers were only applied in order to support the break-through of the Yugoslavian lines, but as the Yugoslavian armies withdrew, even this attack was terminated. In order to occupy the bridges of the Francis Channel, a parachuting operation took place, what however failed because one of the air-carriers crashed. The one-week operations have provided important lessons.*

Az 1941. március 27-én Belgrádban bekövetkezett angolbarát politikai fordulat hatására Adolf Hitler azonnal parancsot adott Jugoszlávia megszállására. A Marita terv alapján április 6-án osztrák területről a 2., Bulgáriából a 12. német hadsereg indult támadásra. A XLI. német páncélos hadtest Temesvár körzetéből, a XLVI. gépesített hadtest pedig Barcs és Gyékényes térségéből, néhány nappal később lépett akcióba. Hitler mozgósította a szövetségeseit, az olaszokat és a bolgárokat, és csatlakozásra szólította Magyarországot is. A Teleki-kormány a német erők átengedésébe

beleegyezett, a Honvédség bevetését azonban feltételekhez kötötte. A magyar csapatok csak abban az esetben kerülhettek alkalmazásra, ha a délvidéki magyar kisebbség ellen tömeges atrocitások kezdődnének, vagy ha a jugoszláv állam szétesik, és már nem tudja garantálni az ott élő magyarság élet- és vagyónbiztonságát. A Honvédség ez esetben is kizárólag a volt magyar területeket veszi birtokba.<sup>1</sup>

A fegyveres konfliktusban jelentős szerep jutott a repülő csapatoknak. Jugoszlávia ellen a német és olasz légierő 2200 hadigépet vonultatott fel, melyből a támadás első napján 1750 volt bevethető. A jugoszláv légierő 985 katonai repülőgéppel rendelkezett, ebből 488 volt első vonalbeli hadigép. A hadműveleti légierő és a 7 hadsereg alá rendelt felderítő egységek 25 repülőosztályra, 52 harci századra tagolódtak (2 távol- és 15 közelfelderítő, 17 vadász-, 18 bombázószázad), 410 hadigéppel. A tengerészeti légierő 78 géppel rendelkezett. A jugoszláv repülő csapatok 1941 tavaszán átszervezés alatt álltak. Számos egység nem volt feltöltve hadrendi állományra, és bár rendelkeztek modern német, angol és olasz típusú gépekkel, ezek egyelőre csak az állomány 60%-át tették ki.<sup>2</sup>

Észak-Jugoszláviában, a Magyarország irányában fekvő bázisokon három bombázóosztály állomásozott: a Bijeljina (62.), a Rovine (68. és 69.), valamint négy vadászosztály: a Prnjavor (32.), a Zimony (51.), az Aleksandrovac (33. és 34.). Az 1., a 3. és a 4. közelfelderítő osztály (Ruma, Đakovo és Kurilovac) a 11. távolfelderítő osztály Veliki Radinci-i repteréről működött. Ezek az egységek 11 távolfelderítő és 52 közelfelderítő, 76 vadász, 36 bombázó repülőgéppel rendelkeztek. Állományukból 45 angol Bristol Blenheim I. távolfelderítő és bombázó, 40 német Messerschmitt Me-109E, 20 angol Hawker Hurricane I. és 8 Ikarus IK-Z vadászgép tartozott a korszerű típusok közé, a többi 62 gép elavultnak számított.<sup>3</sup>

1941 tavaszán a magyar légierő komoly gondokkal küszködött. A trianoni békeszerződés megtiltotta a légierő fenntartását. A titokban zajló fejlesztés és az anyagi eszközök korlátozott volta nem tette lehetővé nagyobb számú, korszerű repülőgép beszerzését vagy gyártását. A magyar repülő csapatok nyílt fejlesztése csak 1938 őszén, a fegyverkezési egyenjogúságot elismerő bledi egyezmény után indulhatott. A M. Kir. Honvéd Légierők parancsnoka Kenese Waldemár altábornagy volt, akit betegsége miatt ekkor Rákosi Béla tábornok helyettesített.<sup>4</sup>

A papíron szereplő 30 repülőszázad közül (2 távol- és 10 közelfelderítő, 8 vadász- és 10 bombázószázad) 18 volt feltöltve, a többinek csak a kerete létezett. A hadrend szerinti 300 első vonalbeli hadigépből csupán 196 gép (15 távol- és 49 közelfelderítő, 88 vadász, 44 bombázó) volt bevetésre alkalmas állapotban. A repülő egységek tevékenységét a hadrendhez képest fennálló 410 fő tiszti és 2166 fő legénységi hiány is nehezítette. A vadászrepülő egységek fele (1/1–2. és 2/1–2. század) elavult Fiat CR-32 gépekkel volt felszerelve. Ezek teljesítménye messze elmaradt a korszerű jugoszláv vadász- és bombázógépeké mögött. Az elhasználódás miatt ezek csak

korlátozott mértékben voltak alkalmazhatók. Több probléma adódott velük már a felkészülés és felvonulás során is, a hadművelet alatt pedig előfordult, hogy nem tudták teljesíteni harci feladataikat. A közelfelderítő századok közül hat rádió nélküli WM-21 *Sólyom* gépekkel volt felszerelve. Az adó-vevők hiánya komoly gondokat okozott a földi erőkkel való kapcsolattartásban.<sup>5</sup>

A légi erő hatékony működését további szervezési problémák is akadályozták. A földi erők támogatását ellátó 1. repülődandárnak a feliasztás elrendelését követően három napig nem volt parancsnoka, csak ekkor nevezték ki az élére Bánfalvy István ezredest. A támadásra kijelölt 3. hadsereg parancsnoksága mellett felállított repülő-törzs a gyakorlatban nem működött. A törzs vezetésével április 9-én Podhradszky Andor alezredest bízták meg. A törzs személyzetét a kaposvári reptérre vezényelték, holott a hadsereg-parancsnokság Kiskunhalason rendezkedett be, tehát a beosztott légi egységeket is onnan kellett volna irányítani. Podhradszky csak április 12-én érkezett meg Kiskunhalásra, ahol viszont nem volt megfelelő repülőtér a közelfelderítő és futár gépek számára. A szükséges híradós eszközök hiánya miatt a repülő-törzs sem az alárendelt légi egységekkel, sem a földi csapatokkal nem tudott összeköttetést teremteni, így nem láthatta el megfelelően a feladatát.<sup>6</sup>

A kedvezőtlen időjárás és a repülőgépek rossz műszaki állapota miatt a légi egységek csak többnapos késéssel érkeztek be a kijelölt hadi repterekre. A 2/1. vadászszázadhoz behívott tartalékosok napokig civil ruhában teljesítettek szolgálatot, mert nem tudták őket beöltöztetni. A pécsi és szegedi reptérre nem érkezett meg időben a szükséges hadianyag és üzemanyag. Az ország déli körzeteiben nem állt rendelkezésre kellő számú kiépített repülőtér, ezért az 1. repülődandár alakulatai nagy területen, szétszórva kerültek elhelyezésre. A határtól távolabb fekvő bázisokról (Székesfehérvár, Budaörs, Mátyásföld) működő légi egységek gyakran késve reagáltak a földi csapatok kéréseire, és csak rövid ideig tudtak a jugoszláv légtérben tartózkodni. A III. közelfelderítő századot közvetlenül a Gyorshadtest mellé osztották be, a hadművelet első négy napján azonban a század Székesfehérváron, a hadtesttől mintegy 120 kilométerre állomásozott, ami lehetetlenné tette a közvetlen együttműködést. A szabadkai úton április 6-án végrehajtott jugoszláv robbantásokról a 2. gépkocsizó dandár április 12-ig nem értesült, így már az első kilométereken váratlan akadályba ütközött.<sup>7</sup>

A Fővezérség alárendeltségében álló 1. távfelderítő osztály, valamint a Légi Fényképező és Kiértékelő Csoport (LFKCS) Budaörsön állomásozott. Az 1. ejtőernyős zászlóalj és a szállító század bázisa Pápa volt. A feliasztás után az 1. repülődandár állományába tartozó debreceni 3/5. bombázószázad Hajdúböszörménybe, a veszprémi 4/3–4. század Székesfehérvárra települt, a 4/1–2. század Tapolcán maradt. Az 1/1–2. vadászszázad Szolnokon, az 1/3–4. század Mátyásföldön állomásozott. A 3. hadsereg támogatására kirendelt I. közelfelderítő század Mátyásföldön, a IV. század

Kaposváron, az V. század pedig Kecskeméten tartózkodott. A III. közelfelderítő századot Szombathelyről Székesfehérvárra vezényelték át. Az ország légtérének védelmét egy esetleges szovjet vagy román akcióval szemben az Országos Légvédelmi Parancsnokság (OLP) alárendeltségében a 2/1–2. (Nyíregyháza) és a 2/3–4. vadászszázad (Kolozsvár) látta el. Budapest védelmére készségségbe helyezték a börgöndi 1. vadász harckiképző század Reggiane Héja gépeit is.<sup>8</sup>

A német légierő a Jugoszlávia elleni támadáshoz nagyobb csoportosítást hozott létre Bécs, Graz és Arad térségében. Mátyásföldről működött a Luftwaffe egyik különleges távolfelderítő százada (2./Aufkl. Gr. ObdL). Szegedre települt az I/ZG 26 rombolóosztály 33 Messerschmitt Bf-110C és E géppel. A II/JG 54 vadászosztály 35 Bf-109E és F gépe néhány napig a pécsi, a kaposvári és a kecskeméti reptéren állomásozott. A XLVI. gépesített hadtest alárendeltségébe tartozó három közelfelderítő század, a 6.(H)/31, a 2.(H)/32 és a 3.(H)/41 Nagykanizsa és Siklós térségéből tevékenykedett. A Fővezérség, az OLP, az 1. repülődandár parancsnoksága mellé német összekötő csoportok érkeztek, hogy összehangolják a két légierő tevékenységét. Április 6-án magyar részről hasonló feladattal Szentnémedy Ferenc vk. ezredet kirendelték Bécsbe, a német 4. légiflotta parancsnokságára. Mivel a jugoszláv légierő több német típust is használt, megkülönböztetésül a Luftwaffe gépeit krómsárga jelzésekkel látták el. A felismerhetőség érdekében a magyar hadigépek motorburkolatát és vezérsíkját szintén sárgára festették.<sup>9</sup>

A légierő és a légvédelmi csapatok mozgósítását április 3-án rendelték el. Április 6-án megindult a Jugoszlávia elleni német offenzíva. Magyar részről ezen a napon az LFKCS és az 1. távolfelderítő osztály hajtott végre három bevetést. Dél előtt az 1/2. távolfelderítő század egyik He-70K gépe a határ mentén összevont jugoszláv csapatok, illetve a Magyarország felé irányuló katonai forgalom megfigyelését végezte. Kora délután az 1/1. századtól Péterdi Adolf hadnagy személyzete az Eszék–Újvidék–Zenta útvonalat repülte végig. Az LFKCS fotófelderítő Ju-86K gépe Budaörsről Zombor–Hódság–Újvidék érintésével Zimonyig repült, majd Topolya és Szabadka felett áthaladva tért vissza.<sup>10</sup>

A háború első napján a jugoszláv légierő több felderítő repülést hajtott végre magyar terület felett. A 4. közelfelderítő osztály két gépe a Mura és a Dráva mentén, a 3. osztály egy gépe a Dráva-szög térségében, az 1. osztály két gépe pedig Hercegszántó és Kelebia, illetve Kelebia és Kübekháza között repülte végig a határszakaszt. Délután a 62. bombázóosztály egyik Blenheim I. gépe felderítési céllal a Duna-Tisza közén mélyen berepült a magyar légtérbe. Mivel a gép megközelítette a fővárost, Budapesten 18.01 és 18.36 között légiriadót rendeltek el. A II. világháború folyamán ez volt az első riasztás a fővárosban. A gép elfogására Mátyásföldről felszállt az 1/4. vadászszázad 3 CR-42 gépe, a Blenheim I. azonban Ráckeve magasságában visszafordult, és elhagyta az országot.<sup>11</sup>

A jugoszláv légiereő április 6-án szórványos bombázást hajtott végre osztrák, román, bolgár célpontok ellen, Graz és Klagenfurt, Arad és Temesvár, Kjustendil és Vrba körzetében. Április 7-én légitámadás ért magyar területeket is. A Banja Luka körzetében állomásozó 8. bombázóezred gépei Szeged, Pécs, Villány, Siklós, Zalaegerszeg és Szentgotthárd térségében hajtottak végre bombázást. A 4. közelfelderítő osztály Gyékényes, a 3. osztály Magyarbóly és Beremend, az 1. osztály Kiskunhalas és Kelebia térségében végzett bevetést. A nap folyamán a magyar légvédelem négy, a német vadászok hat jugoszláv gépet lelőttek, kettőt megrongáltak. A bombázásokat követően a Fővezérség Szegedre és Szombathelyre vadászrepülő rajokat telepített, a szolnoki 1/2. és a börgöndi harc kiképző századtól. Elrendelték, hogy a 2/3–4. vadászszázad települjön át Kecskemétre. A távolfelderítők két bevetést végeztek a Délvidék felett. Az 1/1. századtól Szabados Pál százados személyzete a Szabadka–Óbecse–Újvidék vonalon végzett felderítést, majd a visszaúton Szenttamástól a Ferenc-csatorna mentén haladva a jugoszláv haderő mélységi védelmét figyelte meg. Az 1/2. század He-70K gépe Bezdántól a magyar határral párhuzamosan kiépült erődvonalat repülte végig.<sup>12</sup>

Április 8-án a szolnoki 1/1. és a mátyásföldi 1/4. vadászszázad Várpalotára települt, hogy onnan kísérelje majd a magyar csapatok támadását. A mátyásföldi 1/3. századot Budaörsre vezényelték, az Észak-Dunántúl védelmére, Budapest keleti térségének légi biztosítását pedig a Mátyásföldre érkező nyíregyházi 2/1. század vette át. A 2/2. század Nyíregyházán maradt. A távolfelderítők újabb két bevetést hajtottak végre. Az 1/2. század egyik He-70K gépe, Németh Endre hadnagy személyzete a Duna vonala mentén egészen Belgrádig repült, majd a Tisza mentén tért vissza. Az LFKCS Ju-86K felderítője a jugoszláv erődvonal térségét fényképezte. A kedvezőtlen időjárás erősen korlátozta a légi tevékenységet, nehezítette a távolfelderítő feladatok végrehajtását, és lassította a repülőszázadok áttelepülését. A nap folyamán Barcs és Gyékényes térségében a XLVI. gépesített hadtest csapatai ellen a jugoszláv 4. közelfelderítő osztály és a 8. bombázóezred kisebb támadásokat intézett.<sup>13</sup>

Április 9-én reggel a Fővezérség elrendelte, hogy a Dráván átkelő német erőknek a magyar vadászrepülők nyújtsanak légi fedezetet. Az 1/1. század 9 CR-32 gépe közül a orosz műszaki állapot miatt csak hat tudott felszállni Várpalotáról. Közülük három műszaki problémák miatt néhány perc múlva visszafordult. A másik 3 CR-32 pedig a vezérgép fegyverzeténél fellépő akadály miatt Veszprémben leszállásra kényszerült. Az esős időjárás miatt az 1/4. század nem került bevetésre. Dél előtt egy jugoszláv Blenheim I. repült be a Duna vonalán Dunaföldvárig, ahol tüzet nyitott rá a híd légvédelme. Budapesten légiriadót rendeltek el, és riasztották az OLP vadászgépeit. A jugoszláv felderítő azonban visszafordult, és elhagyta a magyar légteret. Kora délután újabb légiriadó volt Budapesten, ezúttal azonban csak egy német kötelék repült át a főváros felett. A távolfelderítő osztály két gépe

a kedvezőtlen időjárás ellenére eredményes légi felderítést hajtott végre. Az 1/1. századból Odry Pál hadnagy személyzete jelentette, hogy a Bácskában állomásozó jugoszláv erők megkezdték a visszavonulást.<sup>14</sup>

A barcsi és gyékényesi átkelőhely biztosítása érdekében az 1/3. vadászszázadot április 10-én Pécsre telepítették. A reggeli órákban 9 CR-42 gép légtérvédelmi feladatot látott el Barcs és Verőce körzetében. A délelőtt folyamán Várpalotáról bevetésre került az 1/4. század is. Mivel a német XLVI. gépesített hadtest zöme ekkorra már átkelt a magyar határon, az 1/3. és 1/4. vadászszázadot nap közben a szegedi repülőterre vezényelték át, a felvonuló 3. magyar hadsereg alakulatainak biztosítására. Az 1/3. század gond nélkül beérkezett új állomáshelyére. Az 1/4. század viszont az áttelepülés közben sűrű esőfelhőbe, majd talaj közeli ködbe kerülve elvesztette a tájékozódást, és szétszóródott. Öt gépe Előszállás közelében kényszerleszállást hajtott végre, három pedig visszatért Mátyásföldre. Molnár Bálint Kiskunmajsa körzetéig jutott, ott azonban földnek ütközött. A pilóta megsebesült, de túlélte a balesetet.<sup>15</sup>

Április 10-én a Fővezérség kiadta a Délvidék visszafoglalására vonatkozó célzó részletes intézkedéseket. A 2/3–4. vadászszázadot kivonták az OLP alárendeltségéből, és átadták az 1. repülődandárnak. A 4/I. bombázóosztály Tapolcáról a tótvázsonyi tábori reptérre települt. A déli órákban idegen gépek berepülése miatt légiriadót rendeltek el Székesfehérvár, Veszprém majd Budapest térségében. Mátyásföldről felszállt a 2/1. század két raja, Börgöndről pedig három *Héja*, kiderült azonban, hogy ismét egy német kötelék használta a magyar légtérrel. Jugoszláv felderítő megjelenése miatt volt viszont riadó Szegeden. Azonnal felszállt az 1/2. század három CR-32-es vadászgépe. Néhány percnyi repülés után Antal László zászlós gépének motorja akadozni kezdett, ezért a pilóta visszafordult, és szerencsésen leszállt. A másik két gép félórás portyázást hajtott végre a határ térségében, de ellenséges repülővel nem találkozott.<sup>16</sup>

A távolfelderítők és az LFKCS három bevetést végeztek. Délelőtt az 1/1. távolfelderítő század egyik gépe Eszék–Gombos–Újvidék térségét repülte végig. Egy másik He-70K gép, Bánhidny Gyula hadnagy személyzete a Bácspalánka–Belgrád–Beckerek vonalon volt felderítő úton. Délután az LFKCS fotófelderítést végzett a jugoszláv erődvonal és a Ferenc-csatorna közötti terület felett. A fényképek kiértékelése után az eredményeket futárgépen juttatták el a 3. hadsereg parancsnokságához. A délutáni órákban az I. és a III. közelfelderítő század is végrehajtotta első bevetéseit a déli határok mentén és a jugoszláv erődvonal felett.<sup>17</sup>

Április 10-én Zágrábban horvát politikusok bejelentették, hogy elszakadnak Jugoszláviától és önálló államot hoznak létre. A magyar kormány ezt úgy értékelte, hogy a jugoszláv királyság szétesett, és elrendelte a Délvidék visszafoglalását. Április 11-én a magyar csapatok megszállták a jugoszláv határvédelmi vonalat.

Délelőtt három távolfelderítő bevetésre került sor: Belgrád, Újvidék, illetve Eszék–Zombor térségében. A repülőök jelentették, hogy ég az újvidéki repülőtér, a Duna-híd viszont ép. Péterváradnál élénk forgalom zajlik Belgrád felé. Eszék és Našice körzetében szintén nagy katonai mozgást tapasztaltak. Mohácstól délre, a Dunán álcázott monitort fedeztek fel, Bezdánál pedig kétsoros aknazárról tettek jelentést. A felderítők szerint a délvidéki erődvonalat a részleges visszavonulás ellenére még megszállva tartják a jugoszláv erők. Eszéknél és Zombornál a légvédelem tüzet nyitott a magyar gépekre. Zombortól északra Szabados Pál százados He-70K gépét géppuskatalálatok érték. Egy golyó a pilóta melletti térképtartóban akadt el. A gép motorjával a hazaúton több probléma adódott, végül Börgöndnél egy lucernásban kényszerleszállást kellett végrehajtani.<sup>18</sup>

A Mátyásföldről működő I. közelfelderítő század gépei az oda- és visszaúton leszálltak Szegeden üzemanyag-utántöltésre, hogy minél több időt tölthessenek a jugoszláv légtérben. Délelőtt három, délután négy bevetésre került sor, süllyal a Szabadka–Őrszállás szakaszon. A felderítők erős közúti és vasúti forgalomról, illetve az erődvonal térségében tapasztalható élénk csapatmozgásokról tettek jelentést. A század F.301 jelzésű He-46E gépe, Cseh Lajos őrmester és Molnár József hadnagy 14.50-kor szállt fel a szegedi reptérről. Tíz perccel később Csikériánál lépett be a jugoszláv légtérbe. Előbb a Bajmok–Zombor–Hódság–Gombos útirány mentén haladt, majd északra fordulva, Őrszállás érintésével 16.15-kor tért vissza Szegedre. Az utántöltést követően a gép Mátyásföldre indult. Menetközben, az írásban rögzített jelentést ledobta Kiskunhalas szélén, a kijelölt helyen, ahonnan futár vitte a hadsereg-parancsnokságra. A délutáni bevetések során a felderítők főként a gombosi és szenttamási híd körzetéről gyűjtöttek adatokat. A Ferenc-csatorna hídjainak állapota fontos kérdés volt, mert a határ menti erődvonal után a csatorna volt az egyetlen komoly akadály a magyar erők előtt. A III. közelfelderítő század szintén több bevetést végzett, a Gyorshadtest támadási sávjában. Ágoston József szakaszvezető pilóta és Gercsényi Károly százados megfigyelő WM-21 gépét Pacsér térségében könnyebben megrongálta a jugoszláv csapatlégvédelem.<sup>19</sup>

Reggel Papp Tibor főhadnagy vezetésével az 1/1. vadászszázad beérkezett a pécsi reptérre. Délelőtt a Szegeden állomásozó 1/3. vadászszázad gépeit riasztották. A 14. gyalogdandár parancsnoka a szeged–bajai út mentén egy jugoszláv felderítő gép felbukkanása miatt kért azonnali légi védelmet. Az 1. jugoszláv közelfelderítő osztály egy Br-19 gépe 10.50-kor Mórahalom térségében bombákkal és géppuskatűzzel támadta a magyar csapatokat. Tomor László százados vezetésével az 1/3. század öt gépe szállt fel, hogy 11.00 és 12.30 között Szeged és Mélykút körzetében biztosítsa a felvonuló magyar csapatokat. Egy órával később újabb bevetés keretében a század kilenc gépe Bácsalmás, Madaras, Katymár térségében portyázott. A gépek több

alkalommal is behatoltak a jugoszláv légtérbe, és átrepültek Szabadka felett. Délután megérkezett Szegedre az 1/4. század is. A két vadászegység 16.30 és 18.30 között hatgépes vegyes kötelékkel oltalmazta a határ mentén felvonuló magyar erőket. A nap folyamán az utolsó bevetésre 18.15 és 19.15 között került sor, ekkor az 1/3. század hat gépe repült.<sup>20</sup>

Az 1/3–4. század tevékenységét azonban üzemanyaghiány nehezítette. A rendelkezésre álló benzint oltalmazó bevetések során elhasználták a gépek. A vasút és a közutak zsúfoltsága, illetve a kellő számú ellátó gépkocsi hiánya miatt a szükséges üzemanyag-utánpótlás estig nem érkezett meg Szegedre. A problémát csak részben csökkentette, hogy erősítésül délután áttelepült Kecskemétre a Szobránczy Aladár százados vezette kolozsvári 2/3. század.<sup>21</sup>

A 4. bombázóezred a délelőtti folyamán parancsot kapott az újvidéki repülőtér támadására. A 4/1–2. századot a tótvázsonyi reptéren hóesés bénította meg, ezért csak a székesfehérvári 4/3–4. század készült fel a feladatra. A Ju–86K gépeket 50 kilogrammos bombákkal töltötték fel. A felszállás előtt azonban a parancsot a Fővezérség visszavonta, mert értesült róla, hogy a németek már sikeres támadást intéztek a célpont ellen. Délután átrepült Kiskunhalasra Aradról Helmuth Bruck százados, a német I/StG 77 zuhanóbombázó osztály parancsnoka, hogy a jugoszláv erődvonal áttörésével kapcsolatos légi előkészítés ügyében egyeztessen a 3. hadsereg vezetésével. A német Fi–156 *Storch* futárgép minden probléma nélkül le tudott szállni a város szélén, ahol kiépített reptér hiányában magyar gépek nem tudtak működni.<sup>22</sup>

Április 12-én megindult a 3. hadsereg támadása. Ez volt a magyar légierő alkalmazásának legintenzívebb napja. Kora reggel a pécsi reptérről felszállt egy FW–58C felderítő repülőgép, mellyel Rekettyés László pilóta személyzete a tervezett ejtőernyős vállalkozás előkészítésére a szenttamási híd körzetét fényképezte. Ugyanebben a térségben végzett felderítést a reggeli órákban Kelemen Antal főhadnagy az LFKCS egyik Ju–86K gépével. Kelemen 6.30-kor szállt fel Budaörsről. Az oda úton a Duna mentén repült, majd dél felől közelítette meg a Ferenc-csatornát, miközben a személyzet az átkelőhelyek térségét fényképezte. A csatornán nagy tömegben özönlöttek át a visszavonuló csapatok, miközben a műszakiak előkészítették a hidak felrobbantását. Újverbásznál tüzet nyitott a gépre a légvédelem. A Ju–86K kis magasságban két alkalommal is átszáguldott az átkelő felett, miközben fedélzeti fegyverekkel lőtte a jugoszláv erőket, ugyanakkor az ellenállás beszüntetésére felszólító röpcédulákat szórt. A zombori pályaudvar körzetében a jugoszláv csapatok géppuskával lőttek a gépre.

A távolfelderítők F.410 számú He–70K gépe, Németh Endre hadnagy személyzete előbb a jugoszláv erődvonal nyugati része felett, majd a Bezdán–Gombos–Hódság–Újvidék útvonalon végzett felderítést. Az újvidéki repülőtérnél, majd a visszaúton Kishegyesnél a gépre tüzet nyitott a jugoszláv légvédelem. Németh hadnagy a hazatérés előtt keletről nyugati irányban ismét átrepült az erődvonal felett. A hosszú



úton a gép minden üzemanyagát elhasználta, így hazafelé csak Dunaföldvárig jutott, ahol kényszerleszállást hajtott végre. Német hadnagy jelentése szerint, a magyar erők több ponton már átjutottak az erődrendszer első vonalán. A gombosi és újvidéki hidat felrobbantották, az újverbászi és szenttamási átkelő viszont még áll. Gombos és Hódság között a tűzérési ütegállások erősítik a védelmet.<sup>24</sup>

A 13.00 órákor hazatérő újabb távolfelderítő beszámolója szerint a szabadkai vasúti viaduktot, a zentai és titeli hidakat a jugoszlávok szintén felrobbantották. A következő gép személyzete 14.00 órákor már azt jelentette, hogy a magyar erők a Dráva-szögben elérték Dárda térségét, a Bácskában pedig a Nemesmilitics–Szabadka–Zsednyik vonalat. Folyamatos visszavonulás zajlik a térségben, komolyabb ellenállási előkészület csak Újverbásznál tapasztalható. A 15.00 órákor felszálló He–70K Eszék–Karlovac körzetében és a Száva vonalán végzett felderítést. Megállapította, hogy a folyón nincsenek monitorok, a hidak épek, és nagy forgalom zajlik rajtuk. Két órával később egy újabb távolfelderítő szerb nyelvű röpcédulákat szórt a Baranyai-háromszög településeire. Hazatérve jelentette, hogy a magyar csapatok elérték a Drávát.<sup>25</sup>

Az I. közelfelderítő század reggel két bevetést végzett a jugoszláv erődrendszer felett. A második gép 9.10 körül jelentette, hogy a magyar csapatok elérték, és több ponton már át is lépték az erődvonalat. A III. közelfelderítő század a nap folyamán hat fel szállást hajtott végre. A gépek főként a Szabadka és Újvidék közötti terület felett tevékenykedtek. Figyelték a magyar erők előrehaladását, az Újvidék feletti dombvonulat védelmi állásainak erősítését. A visszaúton a gépek leszálltak Szegeden üzemanyagért, és így tértek vissza Székesfehérvárra. Az egyik délelőtti bevetés során Varga Gyula hadnagy pilóta és Hais Tibor főhadnagy megfigyelő Szabadka–Zenta–Újvidék felett járt felderítő úton. Hazafelé a WM–21 motorja rázni kezdett, a fordulatszám csökkent, a gép magasságot veszített. A pilóta Bácsföldvár közelében, még jugoszláv fennhatóság alatt lévő, de katonailag már kiürített területen sikeres kényszerleszállást hajtott végre. Itt várták be a magyar csapatok megérkezését. Egységükhöz csak április 23-án tértek vissza, miután a repülőgéphez új motort kaptak Székesfehérvárról.<sup>26</sup>

Az V. közelfelderítő század a reggeli órákban Szabadka–Őrszállás térségében végzett megfigyelést. Az első bevetés során Csapó Béla őrmester pilóta és Moyzes Lajos hadnagy megfigyelő gépét megrongálta a jugoszláv légvédelem. Egy másik személyzet 11.20-kor jelentette a 3. hadsereg parancsnokságának, hogy a magyar csapatok elérték Szabadkát. 17.30-kor a század egyik gépét kirendelték Szenttamás fölé, hogy kísérelje figyelemmel a tervezett ejtőernyős vállalkozás alakulását. A felderítő azonban hiába várt az ejtőernyősök érkezésére, így dolgvégezetlen tért haza. A IV. közelfelderítő század a Muraköz felett végzett bevetést, a 9. gyalogdandár csapatait kísérte. A felderítők működését nehezítette, hogy a földi egységek

nem jelezték a peremvonalukat a repülőök számára. A hadsereg-parancsnokság ezért 11.30-kor elrendelte, hogy az él erők jól láthatóan jelöljék meg a helyzetüket a légierő számára.<sup>27</sup>

Április 12-én sor került a bombázó erők első bevetésére is. Mivel a magyar légierőnek nem voltak betonerődök szétrombolására alkalmas gépei, a hadvezetés az erődvonal áttöréséhez a Luftwaffe segítségét kérte. A terv szerint előbb német zuhanóbombázók támadják a főbb védelmi létesítményeket, majd a magyar gépek bombázzák a tartalékállásokat és az összekötő utakat. Az I. közelfelderítő század 9.10-kor jelentette, hogy a magyar csapatok komolyabb harcok nélkül több ponton is átlépték a már kiürített erődvonalat. Öt perccel később a IV. hadtest parancsnoksága a tervezett tüzérségi és légi előkészítés leállítását kérte. Időközben azonban a német és magyar bombázók már a levegőbe emelkedtek. A magyar gépek első hullámában a 4/4. század, a második hullámban a 4/1. század repült, melyeket a 4/3., illetve a 4/2. század néhány gépével egészítettek ki. A felderítő jelentések nyomán a hadsereg-parancsnokság 9.20-kor elrendelte a támadás leállítását. A harmadik hullám, a 3/5. század felszállását idejében letiltották, a levegőben lévőket pedig rádióon visszahívták. A visszatérést elrendelő „Útzárlat” parancsot azonban csak a második hullám vette, és visszafordult. Az élen haladó köteléket azonban nem sikerült elérni, így az végrehajtotta a támadást.<sup>28</sup>

A német I/StG 77 zuhanóbombázó osztály 27 Ju-87B gépe 9.55-kor érte el a célkörzetet, de az utolsó pillanatban megkapta a támadást letiltó parancsot, így bombázás nélkül repült át az erődvonalat elérő magyar csapatok felett. Húsz perc múlva azonban megérkeztek a 4. bombázóezred Ju-86K gépei, és mintegy 60 bombát dobtak le oda, ahol már a 20. és 50. gyalogezred, illetve a 15/1. üteg katonái tartózkodtak. A honvédek térképeket, papírlapokat lobogtattak, és egy közeli tanyából lepedőket hoztak ki, hogy azzal jelezzenek a repülőeknek. A 20/III. zászlóalj a bombázás miatt a gépeket ellenségesnek vélte, és tüzet nyitott rájuk. Néhány személyzet még idejében felismerte a saját csapatokat, ezért bombákkal együtt visszafordult. Mocsáry István százados és kísérelő gépe 10.45-kor tért vissza Szeged közelében a magyar légtérbe. Kerencsei Oszkár főhadnagy a város mellett, a Fehér-tó térségében dobta le a bombáit, hogy ne kelljen azokkal leszállnia a reptéren. A bombák jelentősebb anyagi kárt nem okoztak, a lakosság körében azonban komoly riadalmat keltettek. Mocsáry százados viszont vállalta a kockázatot, teljes terheléssel szállt le Székesfehérváron.<sup>29</sup>

A Honvédség illetékesei a nyilvánosság előtt igyekeztek elhallgatni az esetet, és csak annyit ismertek el, hogy egyetlen gép dobott bombát rossz helyen, a tartalékos megfigyelő tiszt figyelmetlensége miatt. Valójában azonban a támadás szervezési, irányítási és műszaki problémák miatt a légierő és a szárazföldi csapatok együttműködésének teljes kudarcát hozta, és jórészt a szerencsének volt köszönhető, hogy nem járt komolyabb saját veszteséggel.<sup>30</sup>

Április 12-én a vadászegységek folyamatos légtérbiztosítást végeztek a csapatok felett. Az 1/3. század nyolc gépe 6.15 és 8.00 között portyázást folytatott Sükösd–Kiskunhalas–Szabadka térségében. Jugoszláv gépeket nem láttak, csak német Bf-109F vadászokkal találkoztak. Reggel megérkezett Kecskemétre a kolozsvári 2/4. század is. Leszállás közben a V.231 számú CR-42 bal szárnyával nekiütközött az építés alatt álló tisztí épületnek, és a földnek csapódott. A gép 90%-os törést szenvedett, a pilóta, Vámos László szakaszvezető súlyosan megsérült. A szegedi vadászok bevetésének biztosítására a kecskeméti egységek üzemanyagkészletének felét hajnalban Szegedre szállították, remélve, hogy a nap folyamán mindkét alakulat kap majd utánpótlást. Az 1/3. század kilenc gépét 9.20 és 11.15 között kirendelték a jugoszláv erődvonalat támadó magyar bombázók biztosítására. A vadászok Bajánál csatlakoztak a bombázókhoz, és elkísérték azokat Őrszállás–Kerény térségébe.<sup>31</sup>

A bombázók visszatérése után a vadászok portyázást hajtottak végre. A Tomor százados vezette kötelék Zombortól délre megtámadta a Ferenc József-csatorna még ép hídját robbantani készülő jugoszláv műszaki egységet, alacsonytámadást intézett a hídtól délre vonuló katonai oszlop ellen, és tüzet zúdított Sztapár közelében egy déli irányba haladó katonai vonatszerelvényre. A 3. hadsereg csapatait a levegőből délelőtt az 1/4. század, a délutáni órákban a 2/3. és a 2/4. század gépei biztosították. Este Mocsáry György százados 1/4. századát kirendelték Szenttamás fölé, hogy állapítsa meg az ejtőernyős deszant pontos helyzetét, és szükség esetén nyújtson támogatást a hidak elfoglalásához. Az ejtőernyősök azonban nem érték el a kijelölt körzetet.<sup>32</sup>

A felázott pápai reptérről az 1. ejtőernyős zászlóalj a reggeli órákban Veszprémbe települt át. A rossz idő miatt a Fővezérség délelőtt úgy döntött, hogy a bevetését egy nappal elhalasztja. A tervek szerint a Ferenc-csatorna hídjainak elfoglalására az 1. hullámban  $4 \times 22$  fő került volna bevetésre. A hasonló erejű 2. hullám öt órával később követte volna őket. Napközben jelentős mértékben javult az idő, és a 3. hadsereg a földi csapatok előretörésének biztosítása érdekében az ejtőernyősök mielőbbi bevetését kérte. A Fővezérség végül 16.00 órakor kiadta a parancsot. A gépenkénti ejtőernyős létszámot a zászlóalj vezetése időközben 25-26 főre növelte, mert a 2. hullám már csak másnap reggel indulhatott. A 17.00 órakor felszálló E.101 jelzésű vezérgép azonban közvetlenül a start után lezuhant, és elégett. A balesetben négy repülő és tizenkilenc ejtőernyős életét veszítette, csak nyolc fő jutott ki a roncsból. Az elesettek között volt Bertalan Árpád őrnagy, a zászlóalj parancsnoka, és Kelemen Károly százados, a szállítószázad parancsnoka is. A balesetet a magassági kormány-nál fellépő műszaki hiba okozta.<sup>33</sup>

A tragédia ellenére a zászlóalj rangidős tisztje, Kiss Zoltán főhadnagy a Fővezérségtől a bevetés folytatását kérte. A támadás végrehajtását 18.45-kor engedélyezték. A megmaradt három gép 20-20 fő ejtőernyőssel 19.00 órakor szállt fel Veszprémből, és már sötétedéskor repült be a jugoszláv légtérbe. A rossz látási viszonyok miatt azonban a deszantot nem a hidak közelében, hanem azoktól 20 kilométerre dobták le.

Így az ejtőernyősök csak másnap, a földi erőkkel együtt érték el az átkelők körzetét. Az E.103-as gép Szalkay Sándor törzsörmester pilótával 20.50 körül érkezett vissza Veszprémbe, ahol gépkocsi-fényszórók világánál szállt le. A másik két SM-75 Budaörsön landolt. A 2. hullám bevetésére nem került sor.

Április 13-án reggel az LFKCS egyik Ju-86K gépe (Dákay Ferenc hadnagy pilóta, Hechst László zászlós megfigyelő) felderítést végzett a Dráva és a Száva folyó felett. A megfigyelés eredményét Mohácsnál ledobták a Folyami Erők parancsnoksága számára. A gép nem talált jugoszláv úszó egységeket egyik folyón sem, azok már visszavonultak a Dunára. Az 1/1. távolfelderítő század He-70K gépe Zombor és Hódság, illetve a Ferenc-csatorna felett, Kula-Szenttamás-Újverbász térségében volt bevetésen. Megfigyelései szerint a magyar csapatok komolyabb ellenállás nélkül haladtak előre a csatornák irányába. Belgrád fölé érkezve a személyzet megállapította, hogy a német csapatok elérték a jugoszláv fővárost. Kora délután az 1/2. század He-70K gépe a Száva vonalán, Brod és Šamac körzetében végzett felderítést. Šamacnál a gépre tüzet nyitott a jugoszláv légvédelem. A személyzet a Bosna folyó torkolatánál nagyobb ellenséges csoportosítást figyelt meg, amiről rádión értesítette a Mitrovicánál álló német erőket.<sup>35</sup>

A közelfelderítő századok figyelemmel kísérték a magyar csapatok mozgását. A III. század egyik gépe (Gyimesi József őrmester pilóta, Nagy László hadnagy megfigyelő) már reggel jelentette, hogy a jugoszláv reguláris erők kiűrtették a Duna-Tisza közét, nagyobb katonai egységeket már csak Újvidék térségében lehet látni. Az V. század elsősorban a Topolya és Újvidék közötti terület felett tevékenykedett. Reggel az első bevetést Csapó Béla őrmester hajtotta végre. Az előző napi csetnik rajtaütések nyomán a személyzet parancsot kapott, hogy fordítson külön figyelmet az irreguláris (csetnik, partizán) csoportok megfigyelésére, az esetleges ellenállási előkészületek felfedezésére.<sup>36</sup>

A jugoszláv terület feletti működés meghosszabbítása érdekében az I. közelfelderítő század Mátyásföldről Szegedre települt. A helyét a fővárosban a Fővezérség tartalékként a debreceni VI. század foglalta el, Valgóczy István százados parancsnoksága alatt. A délelőtt folyamán az I. század két bevetést hajtott végre a Gyorshadtest működési sávjában. A harmadik út során, kora délután a század He-46E gépe Újvidék előtt egy nagyobb létszámú zárt katonai oszlopot figyelt meg. A 3. hadsereg parancsnoksága a jugoszláv oszlop szétverésére a bombázó erők bevetését kérte. A 4/1-2. bombázószázad felkészült a támadásra. A 16.00 órakor ellenőrző repülést végző felderítő gép azonban már nem látott a térségben nagyobb jugoszláv katonai alakulatot, ezért a bombázást lefújták. A magyar vadászerek légtérbiztosítást végeztek a 3. hadsereg csapatai felett, de ellenséges gépekkel nem találkoztak. Délelőtt az 1/1. század egyik CR-32 gépe műszaki okokból kényszerleszállást végzett Áta határában, Szőkédpuszta területén. A repülőgép megrongálódott, a pilóta, Tarnay

Sándor szakaszvezető azonban nem szenvedett sérülést. A század másik gépét jugoszláv gyalogsági tűz rongálta meg. Szabó József hadnagy megsebesült, de vissza tudott térni a bázisára.<sup>37</sup>

Április 14-én a magyar csapatok felzárkóztak a Duna vonalára. A távolfelderítők Észak-Bosznia fölé tolták ki a működési területüket. Az előző napon a német hadvezetés kérte, hogy a Gyorshadtest a német 2. hadsereg tehermentesítésére lépje át a Dráva–Duna vonalat, és vegyen részt a Szarajevó felé történő előrenyomulásban. Ezzel összhangban a távolfelderítők két bevetést hajtottak végre Doboj, Zenica, illetve Tuzla térségében. A gyorshadtestet Eszék körzetébe csoportosították át. Késő délután a 4/1. bombázószázad egyik gépe, Telbisz Loránd százados személyzete röpcédulát szórt a Délvidék felett. Visszatérve a Ju–86K Kecskeméten szállt le, de a sáros talajon megbillent, és megrongálódott.<sup>38</sup>

Április 15-én a távolfelderítők újabb két bevetést hajtottak végre Észak-Bosznia felett. A reggeli órákban a III. közelfelderítő század a pécsi reptérre települt át, hogy támogassa a gyorscsapatok átcsoportosítását. Délután egy WM–21 gép (Takács László szakaszvezető pilóta, Mezey Hubert főhadnagy megfigyelő) felderítést végzett Eszék–Vinkovci–Vukovar térségében, egy másik pedig (Árva Antal őrmester pilóta, Benkő János hadnagy megfigyelő) a Đakovo–Brod–Šamac vonalon. A 4/1–2. bombázószázadot kivonták a hadműveletekből, és visszatelepült Tapolcára. A mátyásföldi 2/1. vadászszázad egyik CR–32 gépe légtérellenőrző repülés során Ócsa közelében ismeretlen okból lezuhant, a pilóta életét veszítette.<sup>39</sup>

Április 16-án hajnalban a Gyorshadtest alakulatai megkezdtek az átkelést Eszéknél a Dráván, és Újlaknál a Dunán. A nap folyamán a távolfelderítők három bevetést hajtottak végre. Az egyik He–70K személyzete jelentette, hogy a jugoszláv erők már mindenütt visszavonultak a Száva déli partjára. Az 1/2. távolfelderítő század gépét Pijelnica térségében három CR–42 vadászgép támadta meg. A személyzet először sajátjának vélte a vadászokat, azok azonban tüzet nyitottak. A magyar gép Szabácsnál lerázta a támadókat. A jugoszláv légierő ilyen típusú nem rendelkezett, a fegyverszüneti tárgyalások megkezdése miatt harci bevetéseket már egyébként sem hajtottak végre. A támadók tévedésből a szövetséges olasz légierő gépei voltak. Egy másik He–70K a Bánát felett, illetve Belgrád és Szendrő térségében végzett felderítést. Megállapította, hogy a Becskerek és Pancsova közötti hidak épek, és a zimonyi reptéren már német légi egységek állomásoznak.<sup>40</sup>

A III. közelfelderítő század gépei hét felszállásban a Gyorshadtest egységeinek átkelését kísérték. Figyelték a Vinkovci, Brod és Šamac felé vezető utakat, valamint a šamaci és orašjei Száva-átkelőhelyek forgalmát. A 4/3. bombázószázad három gépe szerb nyelvű röpcédulát szórt a délvidéki településekre, melyekben a lakosságot a fegyverek beszolgáltatására, a bujkáló szerb katonákat pedig önkéntes jelentkezésre szólították fel. A magyar vadászok folyamatos légtérbiztosítást végeztek

fedezve a Gyorshadtest átkelését. Az 1/1. század CR–32 gépei nem bírták a nagy igénybevételt, és műszaki okok miatt a század hat gépe kényszerleszállást hajtott végre. Ennek során egy CR–32 súlyosan megrongálódott, de a pilótát (Beleznay hadnagy) nem érte komolyabb sérülés. A délután folyamán a 2/3–4. vadászszázad négy bevetést hajtott végre, hat-hat géppel. A 19.15-kor visszatérő utolsó kötelékből a V.248 jelzésű CR–42 a leszállásnál nekiütközött a reptéren álló egyik német gépnek. Mindkét gép összetört, a magyar pilóta, Bajcsy Endre szakaszvezető azonban nem sérült meg.<sup>41</sup>

Április 17-én a jugoszláv kormány aláírta a fegyverszünetet. A III. közelfelderítő század több bevetésben kísérte a Gyorshadtestet a Vukovar–Vinkovci-útvonalon. A hadtestet ezen a napon azt a parancsot kapta, hogy vonuljon Szabács–Valjevo térségébe, és váltsa le a 8. német páncélos hadosztályt. Ennek megfelelően egy távolfelderítő gép Szabács felett, illetve a Szávától délre, Loznica, Valjevo és Lazarevac térségében végzett megfigyelést, de jugoszláv ellenállást sehol sem tapasztalt. Április 18-án a repülő alakulatok többségénél megszüntették a mozgósítást, visszaállt a békeállapot. Ez alól kivételt csak az OLP vadászegységei, valamint a Gyorshadtestet kísérő III. közelfelderítő század jelentett, amely időközben előretelepült a borovói reptérre. Április 24-én a századot Sarajevóba vezényelték. A 10.35-kor felszálló második raj vezérgépének motorja a start után nem sokkal leállt, és a WM–21 lezuhant. Varga Gyula hadnagy pilóta agyrázkódást, Hais Tibor főhadnagy megfigyelő gégesérülést szenvedett, mindketten a pécsi kórházba kerültek. Ez volt a jugoszláv hadjárat során a magyar légierő utolsó repülőeseménye.<sup>42</sup>

A Jugoszlávia elleni hadműveletekben magyar részről mintegy 140 gép került bevetésre, de többségük csak néhány felszállást végzett. A vadászszázadok négy-öt napon át folyamatos légtérbiztosítást végeztek a Délvidékre bevonuló magyar csapatok felett. Légi harcot azonban nem vívtak, csak alacsony támadást hajtottak végre néhány alkalommal. A bombázókat három esetben készítették fel bevetésre, a parancsot azonban mindháromszor visszavonták, és a jugoszláv erődvonal elleni támadásra is csak kommunikációs problémák miatt került sor. A felderítő egységek nagyszámú repülést hajtottak végre, hatékony működésüket azonban a megfelelő híradó felszerelés hiánya jelentős mértékben csökkentette.<sup>43</sup>

A Délvidék visszacsatolása során felszínre került a magyar légierő számos problémája. A felvonulás menetrendjét a repterek és a gépek rossz műszaki állapota, illetve a szükséges földi szállítóeszközök hiánya miatt a legtöbb alakulat nem tudta tartani. Az elavult haditechnika nagymértékben akadályozta a kijelölt harci feladatok végrehajtását. Bebizonyosodott, hogy a CR–32, a He–70 és a WM–21 típus már nem megfelelő háborús alkalmazásra. A szárazföldi és légi egységek parancsnokságai között megbízhatatlan volt a híradó-összeköttetés, ami lehetetlenné tette a megfelelő koordinációt. Különböző szervezési és műszaki problémák, illetve a kedvezőtlen időjárási viszonyok miatt a légierő számottevő veszteséget szenvedett.

Ellenséges behatás nélkül megsemmisült hat repülőgép (két CR–42, két CR–32, egy SM–75 és egy WM–21), és jelentős rongálódást szenvedett három gép (egy CR–42 és két CR–32). Életét veszítette öt repülő és tizenkilenc ejtőernyős, három repülő és hét ejtőernyős pedig súlyosan megsérült. Az ejtőernyősöknek a földi harcok során további veszteségei is voltak.<sup>44</sup>

A katonai műveletek a magyar repülő csapatok számára csak korlátozott tapasztalatokkal szolgáltak. A jugoszláv haderő gyors visszavonulása következtében, földi és légi ellenfél hiányában, a Honvéd Légierők tényleges harci erejét, teljesítő-képességét nem lehetett reálisan felmérni. Annyi azonban egyértelműen megmutatkozott, hogy feltétlenül szükség van a repülő csapatok szervezeti átalakítására és műszaki-technikai korszerűsítésére, mindenekelőtt nagy teljesítményű, modern repülőgépek beszerzésére. A korábbi szervezeti keretek között és a rendelkezésre álló elavult haditechnikával ugyanis a repülő már sem a földi erők hatékony támogatását, sem az ország légterének védelmét nem tudták megfelelő módon biztosítani.

## JEGYZETEK

- <sup>1</sup> Honvédelmi Minisztérium Hadtörténelmi Levéltár, Honvéd Vezérkar Főnöke (A továbbiakban: HM HL VKF) Eln. I. 4773/1941., 4777/1941.; *Náray Antal visszaemlékezése* (1945). Sajtó alá rendezte, a bevezető tanulmányt és a jegyzeteket írta: Szakály Sándor. Budapest, 1988. 52–53.
- <sup>2</sup> Mikić, Vojislav: *Nemačka avijacija u Jugoslaviji 1941–1945*. Beograd, 1998. 33–34.; Shores, Christopher – Cull, Brian – Malizia, Nicola: *Air War for Yugoslavia, Greece and Crete 1940–41*. London, 1987. 178–191.
- <sup>3</sup> Terzić, Velimir: *Slom Kraljevine Jugoslavije 1941*. I–II. Beograd, 1983. II. 220., 269–271.
- <sup>4</sup> HM HL Honvédelmi Minisztérium (A továbbiakban: HM) Eln. I. 10000/1941.
- <sup>5</sup> HM HL VKF Eln. I. 4358/1941.; M. Szabó Miklós: *A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1938–1945*. Budapest, 1999. 98., 130. (A továbbiakban: M. Szabó 1999.)
- <sup>6</sup> HM HL Tanulmánygyűjtemény (A továbbiakban: TGY) 2787. Veszényi János. V. rész 248.
- <sup>7</sup> HM HL VKF Eln. I. 5161/7/1941., 5161/15/1941.
- <sup>8</sup> Pataki Iván – Rozsos László – Sárhidai Gyula: *Légi háború Magyarország felett*. I–II. Budapest, 1992. I. 51–54. (A továbbiakban: Pataki–Rozsos–Sárhidai 1992.)
- <sup>9</sup> Österreichisches Staatsarchiv – Kriegsarchiv (Wien) Nachlass-sammlung (A továbbiakban: ÖSA-KA NS) B-521. Alexander Löhr. Nr. 30.; HL VKF Eln. I. 4018/1941., 4777/1941.; Gundelach, Karl: *Die deutsche Luftwaffe im Mittelmeer, 1940–1945*. Frankfurt – Bern, 1981. 161–162.
- <sup>10</sup> HM HL VKF Eln. I. 4806/1941., 4877/1941.; Pataki–Rozsos–Sárhidai 1992. I. 43., 51.
- <sup>11</sup> HM HL VKF Eln. I. Napi helyzetjelentés 1941. április 6.; Boljevic, Arsenije: *Jugoslovensko vazduhoplovstvo u ratu aprila 1941*. Vojno Delo, 1952. I. sz. 69.
- <sup>12</sup> HM HL VKF Eln. I. 4940/1941., HM HL VKF Eln. 4. 59417/1942.; M. Szabó 1999. 130.; Tobak Tibor: *Pumák földön-égen*. Budapest, 1998. 31–32.
- <sup>13</sup> HL VKF Eln. I. 8487/1941., 8651/1941., 4686/1943.; Bundesarchiv Militärarchiv (Freiburg) RH 20-2/1083. Luftlagebericht Koluft AOK 2 (8. 4. 41.).
- <sup>14</sup> HM HL VKF Eln. 4. 59417/1942.; HM HL TGY 3327. Winkler László. II/16. rész 34.; Csanádi Norbert – Nagyváradai Sándor – Winkler László: *A magyar repülés története*. Budapest, 1977. 231.

- <sup>15</sup> Becze Csaba: *Kőr Ász. Egy vadászrepülő század története 1936–1941*. Budapest, 2000. 18. (A továbbiakban: Becze 2000.)
- <sup>16</sup> HM HL HM Eln I. 24762/1941.; HM HL TGY 3327. Winkler László. II/16. rész 37–38.
- <sup>17</sup> HM HL VKF Eln 1. 4912/1941.; HM HL TGY 2912. Varga Gyula. 1.; Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (A továbbiakban: MNL OL) K 428. MTI Könyvomas, 1941. április 10.
- <sup>18</sup> HM HL VKF Eln. 1. 5161/1941.; HM HL TGY 2787. Vesztenyi János. V. rész 245.; Panuska Gyula: *Egy távolfelderítő hajózó távirás emlékei*. Magyar Szárnyak, 20. évf. (1991) 20. sz. 85. (A továbbiakban: Panuska 1991.)
- <sup>19</sup> HM HL VKF Eln 4. 59417/1942.; MNL Csongrád Megyei Levéltár, Hódmezővásárhely. XIV/3. Bibithy-Horváth László. 2. d. sz.n.; Panuska 1991. 85.; Szilas-Steff Tibor: *Repülők, felszállni*. Budapest, 1942. 120–122., 126–127.
- <sup>20</sup> Becze 2000. 18.
- <sup>21</sup> HM HL VKF Eln. 1. 5161/1941.; Pataki–Rozsos–Sárhidai 1992. I. 55.; HM HL TGY 2191. Pokorny Hermann. 63.
- <sup>22</sup> ÖSA-KA NS B-521. Alexander Löhr. Nr. 30.
- <sup>23</sup> Kelemen Antal: *A szétzilált szivárvány*. Budapest, 1992. 100–101.
- <sup>24</sup> Torbágyi Gyula: *Meleg pillanatok*. Magyar Szárnyak, 19. évf. (1990) 19. sz. (134–137) 134.
- <sup>25</sup> Kelemen Antal: *A Bombázó Iskolától az 1. önálló Távolfelderítő századig*. Magyar Szárnyak, 10. évf. (1981) 10. sz. 59.; M. Szabó 1999. 131.
- <sup>26</sup> HM HL TGY 2912. Varga Gyula. 1–2.
- <sup>27</sup> M. Szabó 1999. 131.; HM HL TGY 2191. Pokorny Hermann. 84.
- <sup>28</sup> HM HL VKF Eln. 1. 5030/1941., VKF Eln. 4. 59417/1942.
- <sup>29</sup> HM HL HM Eln. le. 54 344/1941.; HM HL TGY 2787. Vesztenyi János. V. rész 245.
- <sup>30</sup> HL VKF Eln. 1. 5030/1941.
- <sup>31</sup> HM HL VKF Eln. 1. 5161/7/1941., 5161/15/1941.; HM HL VKF Eln. 4. 59 417/1942.; HM HL TGY 3844. Füzi László. 10–16.
- <sup>32</sup> HM HL VKF Eln. 1. 5161/7/1941., 5161/15/1941.; VKF Eln. 4. 59 417/1942.; Becze 2000. 18–19.
- <sup>33</sup> Pataki–Rozsos–Sárhidai 1992. 55–56.
- <sup>34</sup> HM HL HM Eln. I. 25648/1941.; HM HL TGY 2880. Szokolay Tamás. 8–12.; Sárhidai Gyula: *Az 1941. április 12-i deszant-hadművelet*. Hadtörténelmi Közlemények, 1982. 2. sz. 245–250.
- <sup>35</sup> Dákay Ferenc: *Visszaemlékezés a Légi Fényképező és Kiértékelő Csoportnál (LFKCS) eltöltött szolgálati időmről*. Magyar Szárnyak, 14. évf. (1985) 14. sz. 17.; HM HL TGY 3327. Winkler László. II/16. rész 46.
- <sup>36</sup> M. Szabó 1999. 131.; HM HL TGY 2191. Pokorny Hermann. 84., 112–115.
- <sup>37</sup> HM HL VKF Eln. 1. 59417/1942.; MNL Baranya Megyei Levéltár. Baranya vm. Alispánja 6508/1941.
- <sup>38</sup> Pagáts Pál: *Mozaikok a pécsi reptér életéből*. Magyar Szárnyak, 18. évf. (1989) 18. sz. 75.; M. Szabó 1999. 133.
- <sup>39</sup> HM HL VKF Eln. 4. 59417/1942.; HM HL VKF Föv. hdm. 177/1941.
- <sup>40</sup> Pataki–Rozsos–Sárhidai 1992. I. 57.; Panuska 1991. 85.
- <sup>41</sup> HM HL TGY 2762. Csima János. III. rész 19., 32.; Pataki–Rozsos–Sárhidai 1992. I. 57.
- <sup>42</sup> HM HL VKF Eln. 4. 59 417/1942.; HM HL TGY 3327. Winkler László. II/16. rész 34.; HM HL TGY 2912. Varga Gyula. 10–11.
- <sup>43</sup> M. Szabó 1999. 133–134.
- <sup>44</sup> HM HL VKF Eln. 1. 5161/7/1941., 5161/15/1941.; Pataki–Rozsos–Sárhidai 1992. I. 57.