

OLASZ LAJOS PhD

olasz.lajos55@gmail.com
emeritus SZTE JGYPK

Légi háborús tapasztalatok a magyar–szlovák „kis háborúban” (1939. március)

Air War Experiences in the Hungarian–Slovakian “Little War”
(March 1939)



ABSTRACT

The Hungarian–Slovakian “little war” was a border conflict limited in space and time. Significant military movements took place only on March 23–24. The Hungarian army extended the borders of Subcarpathia westwards by 15–25 km to the detriment of Slovakia. This was the first “war” deployment of the Hungarian and Slovak air forces, which were still being organized. The Slovak planes mainly carried out reconnaissance and bombed the Hungarian troops. The Hungarian aircrafts protected their ground troops and attacked the Slovak airfields. The planes did not play a decisive role, but they brought some dynamism to the operations. Despite the short time and the small number of aircraft, many features of the air war appeared in the conflict: tactical and strategical reconnaissance, close air support of ground forces, replacement of missing artillery, air combat, attack on airfields, bombarding of transport facilities, etc. During the fighting, the superiority was on the side of the Hungarian Air Force, but it had many organizational, management, application, and technical problems: obsolete aircraft, poor quality airports, lack of military experience, failed attempt to concentration of a larger flying formation, communication difficulties.

KEYWORDS

Hungarian–Slovakian “little war”, border conflict, air forces, tactical reconnaissance, air combat

DOI 10.14232/belv.2025.2.1

<https://doi.org/10.14232/belv.2025.2.1>

Cikkre való hivatkozás / How to cite this article:

Olasz Lajos (2025): Légi háborús tapasztalatok a magyar–szlovák „kis háborúban” (1939. március). *Belvedere Meridionale* vol. 37. no. 2. pp 5–23.

ISSN 1419-0222 (print)

ISSN 2064-5929 (online, pdf)

(Creative Commons) Nevezd meg! – Így add tovább! 4.0 (CC BY-SA 4.0)

(Creative Commons) Attribution-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0)

www.belvedere-meridionale.hu

A SZEMBENÁLLÓ FELEK

1939. március 14-én a csehszlovák állam megszűnt. A cseh és morva területekre német csapatok vonultak be. Szlovákia deklarálta az önállóságát. Ezzel próbálkozott Kárpátalján Augustin Volosin ukrán nacionalista kormánya is, támogatást azonban senkitől sem kapott. Berlin tudomásul vette, hogy Magyarország megszállja és visszacsatolja Kárpátalját. A terület birtokbavételéhez március 14-én a kassai VIII. hadtest törzséből (pk. Szombathelyi Ferenc tbk.) egy ideiglenes parancsnokságot állítottak fel. A Kárpát-csoport alárendeltségébe került az 1. és 2. lovasdandár, a 2. gépkocsizó dandár, a VIII. hadtest 24. gyalogezrede, a hadtest területén állomásozó kerékpáros és határvasdász zászlóaljak, valamint a 9. önálló dandár irányítása alatt összevont dunántúli egységek, a nagykanizsai 17. gyalogezred, a szombathelyi 5., a pécsi 38. gyalogezred, illetve néhány más kiegészítő alakulat.¹

A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1939. január 1-től a szárazföldi haderőtől független, önálló szervezetet képezett, saját költségvetéssel. A légierő parancsnoka (Háry László ezds.) HM csoportfőnöki hatáskört gyakorolt és egyben a Légügyi Hivatal (a polgári repülés) vezetését is ellátta. A repülő erők hadrend szerint 473 (valójában 427) géppel rendelkeztek (252 hadigép, 86 gyakorló-, 46 szállító-, futár-, 63 iskolagép). A személyi állomány 6075 fő volt (közte 393 tiszt és 479 fő hajózó legénység).²

Kárpátalja visszafoglalásakor a földi erők légi támogatására külön repülőparancsnokságot szerveztek (pk. Illy Sándor alez.). Alárendeltségébe került a pápai 3/II. (pk. Kovács Elemér őrgy.) és a szombathelyi 2/II. bombázóosztály (pk. Podhradszky Andor őrgy.). A Junkers Ju-86K gépekkel rendelkező egységek felriasztását március 14-én rendelték el. A pápai osztály gépei a rossz idő miatt csak március 16-án repültek át a számukra kijelölt debreceni bázisra. Mivel a 3/4. és 3/5. repülőszázad (pk. Vághelyi Gyula szds. és Eszenyi Dénes szds.) néhány gépével technikai problémák merültek fel, pótlásként a kötelékéhez csatolták a 3/3. század egyik raját (pk. Vadkerty Lóránd hdgy.). A 2/II. osztály egyelőre Szombathelyen maradt.³

A hadműveletekbe bevonták az I/1. vadászrepülő osztályt (pk. Schwager János őrgy.) is. Az I/1. vadászszázad (pk. Csekme Béla fhdy.) Székesfehérvár-Börgöndről Ungvárra, az I/2.

¹ HIM HL VKF Eln. 1. 3529/1939.; OSZTOVICS 1939. 41.

² HIM HL VKF Eln. 1. 3009/1939.; HIM HL HM Eln. A. I. 93 512/1938.; M. SZABÓ 1999. 88–89.

³ VERESS 2007. 66–67.; B. STENGE 2013. 19.; ESZENYI 1986. 5.; RENNER 2016. 221.

század (pk. Timár István szds.) pedig Miskolcra települt. Az 1/3. vadászszázad (pk. Heppes Aladár fhdgy.) Veszprém-Jutasról átrepült a csapi tábori reptérre. A repülőtér azonban erősen felázott, több gép mélyen belesüllyedt a sárba, a század a következő napok harcaiban nem tudott részt venni. A vadászszázadok Fiat CR–32 gépekkel voltak felszerelve.⁴

A felderítő feladatokat a debreceni VI. közelfelderítő század (pk. Valgóczy István fhdgy.) látta el. Az egység elavult WM–16A és Romeo Ro–37 gépekkel rendelkezett, ezért már 1939 januárjában, az Ungvár és Munkács térségében lezajló csehszlovák határprovokációk idején a kaposvári III. közelfelderítő század egyik Heinkel He–46E gépes raját Debrecenbe telepítették és alárendelték a VI. századnak. Ezekkel a gépekkel repülte a század a Kárpátalja feletti bevetéseket is, ideiglenesen áttelepülve az ungvári reptérre. Részt vett a felderítő akciókban a He–46E gépekkel felszerelt miskolci VII. közelfelderítő század (pk. Petheő Béla szds.), részben a saját bázisáról, részben az ungvári reptérről. Bekapcsolódott a hadműveletekbe a Fővezérség közvetlen alárendeltségébe tartozó 1. távfelderítő osztály (pk. Keksz Edgár őrgy.) is. A Heinkel He–70K gépekkel felszerelt egység 2 századát korábban Budaörsről Kecskemétre telepítették, de bevetései egy részét budaörsi közbeeső leszállással hajtotta végre. Ez összesen 105 hadigép készültébe helyezését jelentette (39 bombázó, 27 vadász, 21 közelfelderítő, 18 távfelderítő), ténylegesen azonban ennek a fele, mintegy 50 repülőgép került bevetésre.⁵

1939. március 18-ra Kárpátalja birtokbavétele sikeresen befejeződött. A magyar kormányt azonban nyugtalanította, hogy a Lengyelország felé vezető Ungvár–Uzsok vasútvonala és közút közvetlen a szlovák határ közelében futott, néhány helyen kevesebb, mint 1 km-re. Mivel korábban több csehszlovák határincidensre is sor került, a magyar vezetés szükségesnek látta Kárpátalja határának eltolását nyugati irányban, Szlovákia rovására. A Honvéd Vezérkar az új határt a déli szakaszon az Ung és a Halas patak vonaláig, ettől északra a Kiskolon–Kispereszlő–Zellő-vonalig kívánta kitolni. Az így megszállandó terület egy 15–25 km széles sávot képezett. A magyar kormány nem akart komoly fegyveres konfliktusba bonyolódni, csak egy korlátozott katonai műveletben gondolkozott. Ezt március 17-én egyeztetette a német vezetéssel. Egy kisebb határkorrekciót Berlin is elfogadhatónak tartott és ezt tudatta a szlovák kormánnyal.⁶

A honvédség vezetése a Kárpátalját megszálló erők egy részét átcsoportosította a régió nyugati határára. A hadműveletet március 23-ra tervezték. A kijelölt megindulási körzettől az előző napon a 2. lovasdandár egységei közül a 15. kerékpáros zászlóalj még 50 km-re, az 1. és 2. huszárezred és a 2. lovas tüzérezred 100–120 km-re, a 16. kerékpáros zászlóalj 180 km-re tartózkodott. Nyilvánvaló volt, hogy a támadás megkezdésekor a dandár erőinek csak egy része lesz bevethető, a többi beérkezése csak későbbre várható. Komoly menetteljesítményt nyújtott a 2. gépkocsizó dandár (4. és 6. gépkocsizó lövészzászlóalj, a 2. felderítő zászlóalj, 12. és 14. kerékpáros zászlóalj) is, melynek részei a Felső-Tisza vidékéről vonultak Ungvár előterébe. Erősítésül a dandár alárendeltségébe került az 5. gépkocsizó lövészzászlóalj is.⁷

Az önállóvá váló szlovák államnak a közös csehszlovák fegyveres erők széthullása nyomán saját haderőt kellett szerveznie. Ez komoly személyi és haditechnikai nehézségekbe ütközött. A tisztikar nagyrészt csehek vagy morvák alkották, 13 000 tisztből csak 420 fő volt szlovák,

⁴ HIM HL TGY 3327. II/11. 29.; PIRITHY 1997. 108–110.; BECZE 2003. 204.

⁵ B. STENGE 2013. 19–20.; PÉTERDI 1984. 4–5., 34–35.

⁶ HIM HL VKF. Eln. 5. 80 710/1939.; B. STENGE 2018. I. 106.; CSÉFALVY 2003. 47.

⁷ OSZTOVICS 1939. 53–54.; B. STENGE 2018. I. 109.; A 2. lovasdandár... 1939. 1–2.

140 tábornok közül pedig egyedül Rudolf Viest. Viszonylag kicsi volt a Szlovákia területén lévő korszerű haditechnikai eszközök (harckocsik, repülőgépek) száma, a csehszlovák haderő fegyver- és hadianyagkészletének alig 20–25%-a volt elérhető a szlovák csapatok számára. Csehszlovákia 4 hadseregéből csupán a besztercebányai 3. hadsereg állomásozott Szlovákiában (40 hadosztályból 13, az 1–4. gyorsdandár közül csak a 3.). A csapatok szervezését, irányítását északon az V., nyugaton a VII., Kelet-Szlovákiában a VI. hadtest-parancsnokság látta el.⁸

1939. március 14-én Szlovákia nemzetvédelmi miniszterévé és egyben a fegyveres erők főparancsnokává Ferdinand Čatloš vk. alezredest nevezték ki, akit március 14-én ezredessé, április 1-jén tábornokká léptettek elő. Čatloš tisztán nemzeti haderőt kívánt szervezni, ezért március 17-én távozásra szólította fel a cseh és morva katonákat. Ennek azonban súlyos létszámhiány lett a következménye. Az átlag 2500 fős ezredek állománya 230–250 főre csökkent. Különösen súlyos volt a helyzet a technikai fegyvernemeknél (tüzérség, légierő, páncélos csapatok, híradó egységek). A szlovák katonák cseh, morva területekről való hazatérését közlekedési nehézségek késleltették. A pozsonyi kormány elrendelte a tartalékosok mozgósítását és a Hlinka Gárda (pk. Anton Pulanich ezds.) segítségével nagyarányú toborzásba kezdett. Ennek nyomán mintegy 50 000 fő (27 682 katona és 21 703 civil) jelentkezett a haderőbe. A Hlinka Gárda elsősorban rendvédelmi és őrzési feladatokat látott el, de felállított 4 harcoló zászlóaljat is. A lelkesedés azonban nem pótolta a katonai képzettséget. Ezért március 19-én Čatloš már maradásra kérte a cseh, morva tiszteket, altiszteket, akiknek, ha csatlakoznak a szlovák fegyveres erőkhöz, a korábbinál magasabb rangot kínált.⁹

A kelet-szlovákiai VI. hadtest (pk. Augustín Malár vk. alez.) a 11., 17. hadosztály és a Kárpátjáról kivonuló 12. hadosztály részeire támaszkodhatott. Ez 4 gyalogezred, 1 hegyi ezred, 3 tüzérezred (csehek elvonulása után visszamaradó) szlovák legénységét jelentette, valamint 9 OA vz. 30 páncélautót, 3 LT vz. 35 könnyűharckocsit és a távozó cseh személyzet által használhatatlanná tett 9 LT vz. 34 könnyűharckocsit. Kárpátalja határa mentén a hadtest 3 csoportosítást hozott létre. Takcsány–Szinna térségében Čeněk Matějka őrnagy irányítása alatt a 16. gyalogezred 2 zászlóalja és a 12. tüzérezred 2 ütege állomásozott (mintegy 800 fő), Nagymihály körzetében Štefan Haššik százados (március 24-től Kubiček őrnagy) vezetése alatt a 20. gyalogezredre épülő Zemplén-csoport vonult fel a 11. tüzérezred részeivel (1500–2000 fő). A kettő között Homonna–Varanno–Őrmező térségében Širica őrnagy parancsnoksága alatt a 37. gyalogezred által összefogott 4 zászlóalj és a 202 tüzérezred részei gyülekeztek.¹⁰

A csehszlovák légierő 7 ezredéből szlovák területen a 3. (pöstyéni) ezred állomásozott. A 3/I. repülőosztály (9. KF, 64. TF szd.) parancsnoksága Pozsonyban (Vajnory), a 3/II. osztályé (12., 13. KF, 49. V szd.) Iglón, a 3/III. osztályé (37., 38., 39., 45. V szd.) Pöstyénben, a 3/VI. osztályé (10., 15., 16. KF szd.) Nyitrán települt. Ezekre épült a magyar–szlovák „kis háború” harcaiban is kulcsszerepet játszó szlovák légierő (Slovenské Vzdušné Zbrane). A fontosabb légibázisok Nyugat-Szlovákiában Pozsony-Vajnory, Malacky, Pöstyén, Trencsén és Nyitra voltak, Közép-Szlovákiában Besztercebánya (Tri Duby), Zólyom és Zsolna, az ország keleti részében pedig Igló és Eperjes (Felsősebes). A Nemzetvédelmi Minisztérium Légügyi osztálya vezetőjévé és egyben a szlovák repülő csapatok parancsnokává március 16-án Ján Ambruš alezredest

⁸ JANEK 2004. 55.; MINAŘIK – ŠRÁMEK 1997. 117–123.

⁹ PETRIK 1999. 14–15.

¹⁰ JANEK 2004. 53–54.; JANEK 2001. 305–306.

nevezték ki. A 3. repülőezred élén Gustav Studený cseh ezredest március 14-én Karol Sojček törzskapitány (I. osztályú százados) váltotta fel.¹¹

A szlovák légierő 358 géppel rendelkezett. Ebből 265 volt az elsővonalbeli katonai gép: 71 vadászgép (60 Avia B-534, 11 Bk-534), 93 felderítő, melyek könnyűbombázó feladatot is el tudtak látni (73 Letov Š-328, 6 Aero Ap-32 közelfelderítő, 14 Aero A-100 távolfelderítő) és 4 bombázógép (1 Aero Ab-101, 1 Bloch MB-200, 1 Fokker F.VII, 1 Avia B-71). A 168 hadigép mellett 97 kiképző és további 93 másodvonalbeli repülőgép állt rendelkezésre. A szlovák repülő egységek komoly személyi hiányokkal küzdöttek. A cseh pilóták távozása után századonként alig 5–6 fő hajózó maradt. A szlovák pilóták többsége alacsony rendfokozatú és nagyobb tapasztalattal nem rendelkező repülő volt.¹²

Az Iglón állomásozó 49. vadászszázad korábbi cseh parancsnokát, Václav Kanta századost Ján Prháček hadnagy váltotta. Prháček halálát követően, március 24-én Jozef Duda főhadnagy vette át az egység vezetését. A század 10 B-534 géppel, de csak 5 pilótával rendelkezett. A 45. vadászszázadot Pöstyéből helyezték át Iglóra, a keleti országrész védelmére. A parancsnoki posztot Ján Svetlík hadnagy látta el, majd Svetlík halála után Jozef Páleniček hadnagy. A századnak 10 B-534 gépe és 7 pilótája volt. A század néhány napig Felsősebesen tartózkodott, majd visszatért Iglóra. A vadászegységek megerősítésére, március 24-én Pöstyéből a 37., 38. és 39. század egy 6 gépes köteléke érkezett Iglóra, Ondřej Ďumbala hadnagy (37. szd. pk.) vezetésével. Az egyik gép a leszállásnál balesetet szenvedett, használhatatlanná vált.¹³

Az iglói 12. felderítő század parancsnoka Alois Zmátlo főhadnagy volt. Cseh származása ellenére március 19-én belépett a szlovák légierőbe. Kinevezték századossá és a távozó Jan Drobný őrnagy helyére, a 3./II. osztály élére, egyben az iglói repülőter parancsnokának. A 12. felderítő század vezetését František Wágner hadnagy vette át. Az egység 7 Š-328 és 3 Ap-32 géppel rendelkezett, de hajózó állományát csak 5 pilóta és 1 megfigyelő alkotta. A 13. felderítő század irányítását a korábbi cseh parancsnok, Robert Goldberger őrnagy távozása után Mikuláš Guljanič főhadnagy látta el. Az egység állományába 5 Š-328 és 3 Ap-32 gép, valamint 6 pilóta és 6 megfigyelő tartozott. Az egyik gép (Jiří Mikulecký tiz., Václav Pálka hdgy.) Kárpátalja megszállásakor Huszton állomásozott és közreműködött a csehszlovák csapatok kivonulásánál Alsóverecke–Máramarosziget térségében, majd átrepült román területre. A felderítők is kaptak némi erősítést március 24-én 3 gép érkezett Iglóra a zsolnai 15. századtól.¹⁴

Március 19-én eltávozott Iglóról a cseh földi személyzet. A repülőter üzemeltetését és őrzését a Hlinka Gárda vette át néhány szlovák sorkatonával. A „kis háború” időszakában a szlovák csapatoknak légvédelmi célokra 3 ágyús üteg (12 db 8,35 cm-es Škoda PL vz. 22. löveg), 3 gépágyús üteg (12 db 2 cm-es Oerlikon löveg) és 2 légvédelmi géppuskás század (8-8 db VGPL géppuska) állt rendelkezésére. A légvédelmi fegyverek alkalmazását a kiképzett tüzérek távozása és nagyfokú lőszerhiány nehezítette.¹⁵

Március 18-án a szlovák vezetés már számolt egy esetleges magyar katonai támadással, ezért erősítéseket küldött a keleti és délkeleti határok térségébe. Pozsony attól tartott, hogy a

¹¹ RAJLICH – SEHNAL 1991. 52, 64.; VRANY 1994. 46–47.; FIEDLER – ČÍŽEK 2006. 22–34.

¹² JANEK 2004. 56–57.; RAJNINEC 1997. 13–14.

¹³ B. STENGE 2013. 65.; LACKO 2010. 120.; RAJNINEC 1997. 24.

¹⁴ JANEK 2004. 56–57.; RAJLICH – SEHNAL 1991. 3.

¹⁵ PETRIK 1999. 36.; RAJNINEC 1997. 28–29.

magyar haderő egész Kelet-Szlovákiát el akarja foglalni a Rimaszombat–Tiszolc–Garamfő–Poprád vonal mentén. A főcsapást délről Rimaszombat–Rozsnyó–Kassa térségéből várta. A 9. önálló dandár nagybereznai felvonulását csak a magyar határvédelem megerősítésének tartotta. Így a keleti határokat csak 1, a délkeletit 3 zászlóaljjal erősítette meg. A magyar részről azonban nem terveztek nagyobb hadműveletet Szlovákia ellen. A lengyel motivációra ugyan Hory András, varsói magyar követ március 15-én azt javasolta, hogy a honvédség Kárpátalja határát legalább a Nagymihály–Homonna–Mezőlabor vasútvonalig, egy 40–50 km széles területsávra terjessze ki, Eperjes vagy Poprád körzetét ez sem érintette volna. A magyar kormány nem kívánt túlzott területi igényt támasztani, és nagyobb fegyveres konfliktusba bonyolódni. Erre katonailag sem volt felkészülve, de egy ilyen törekvés Berlin tiltakozását is kiváltotta volna.¹⁶

Március 22-én a magyar támadó szándékok tisztázására a szlovák főparancsnokság légi felderítést rendelt el a keleti és délkeleti határok mentén. A 12. felderítő század egyik Š-328 gépe (František Wágner hdgy. pilóta és Anton Slodička hdgy. megfigyelő) 7 órakor szállt fel, és végigrepülte az érintett határszakaszt, Rimaszombattól, Hernádszentistvánon át Szobráncig, de jelentősebb csapatoösszevonást, támadási előkészületet vagy a határt átlépő magyar erőket nem észlelt. A felderítést 14 órakor egy másik gép megismételte, de az sem talált semmit.¹⁷

Március 23-án Jozef Tiso védelmi szerződést írt alá Bécsben Németországgal. Ebben egy nagyobb arányú magyar támadástól való félelem is szerepet játszott. Ennek nyomán a német csapatok bevonultak Nyugat-Szlovákiába, ahol ún. Schutzzone-t jelöltek ki, elfoglalták az ottani fegyvergyárakat, hadianyag-raktárakat, repülőtereket. Az ott lévő hadianyaghoz a szlovák haderő csak német engedéllyel juthatott hozzá. A németek azonban visszatartották a hadianyagot, arra hivatkozva, hogy ezzel is akadályozzák a „kis háború” kiszélesedését.

A REPÜLŐ ERŐK ALKALMAZÁSA A MÁRCIUS 23–24-I HADMŰVELETEKBEN

Március 23-án 5 órakor a magyar csapatok átlépték Szlovákia keleti határát és megkezdték a Pálóc–Szobránc–Takasány–Zellő vonalig terjedő terület birtokbavételét. A déli szakaszon a 2. lovasdandár (pk. Miklós Béla ezds.) erői közül még csak az 1. huszárezred és a 15. kerékpáros zászlóalj érkezett be. Ezek Nagykapostól északnyugatra, Pálóc irányába támadtak, valamint Zaharon át nyugati irányba, illetve északnyugatra, Kereszt, Sárosremete, Bunkós felé nyomultak előre, a Halas patak vonaláig. Komolyabb ellenállásba nem ütköztek. A katonai, csendőri vagy pénzügyőri egységek cseh legénysége nem vette fel a harcot, csak néhány helyen fordult elő szórványos lövöldözés szlovák fegyveresekkel. Az élek 8.10-re elérték a megszabott terepszakaszt, veszteségük nem volt, mintegy 60 foglyot ejtettek. A nap folyamán beérkezett a dandár többi része a 2. huszárezred és a 16. kerékpáros zászlóalj is.¹⁸

A középso szektorban a 2. gépkocsizó dandár (pk. Horváth Sándor ezds.) Ungvár térségéből két oszlopban nyomult északnyugat felé, az Alsónémeti–Poroszló–Szobránc–Alsóhalas, illetve

¹⁶ B. STENGE 2018. I. 106–107.; PATAKY – ROZSOS – SÁRHIDAI 1992. I. 21.; JANEK 2001. 304–305.

¹⁷ OSZTOVICS 1939. 57.; A 2. lovasdandár... 1939. 3–5. old.

¹⁸ KISS 2014. 89.; JANEK 2004. 34.

a Felsőnémeti–Tíba–Jeszenő–Felsőhalas irányt követve. A dandár komolyabb ellenállás nélkül, élegységeivel már 7.45-re elérte a kitűzött vonalat.¹⁹

A hadművelleti terület északi részén a 9. önálló dandár (pk. Székely János tbk.) a 17. és 38. gyalogezred erőivel kezdett akcióba, melyeket a 28. határvadász zászlóalj kerékpáros százada és a 13. kerékpáros zászlóalj kisharcokcsi szakasza támogatott. A dandár egyik hadoszlopa Kisberezsnáról Ugaron át, Ladomér, Kiskolon, illetve Kelen, Kálnarosztoka irányába, Takcsány felé nyomult. Kelen térségében század erejű szlovák ellenállásba ütközött. Rövid tűzharc után azonban a szlovák erők beszüntették a harcot és fegyverszünetet kértek. A magyar csapatok mintegy 200 hadifoglyot ejtettek. A dandár másik hadoszlopa Nagyberezna, Révhely térségéből északnyugati irányba, Utcás, Harcos, illetve Végaszó, Kispereszlő felé haladt. Akadályba nem ütközve 10 órára, 25 km megtétele után megszállta a kijelölt területet.²⁰

A korareggeli órákban bevetésre kerültek a magyar távfelderítők. Az 1/1. század egyik He-70K gépe végigrepülve a Töketerebes–Nagymihály–Homonna vonalat és megállapította, hogy sehol sincs jelentősebb szlovák csapatmozgás, nem érkeznek a keleti határ térségébe komolyabb erősítések, így a magyar egységeknek nagyobb ellenállással, erősebb ellenlökéssel egyelőre sem kell számolniuk.²¹

Március 23-án reggel a szlovák VI. hadtest parancsnoksága légi felderítést rendelt el a veszélyeztetett határszakaszokra. Egy Š-328 gépet 6 órakor Pálóc–Ungvár–Szobránc térségébe küldtek, de a rossz, felhős időben csak annyit tudott megállapítani, hogy Pálóc felé szakasz erejű kisebb egységek vonulnak. Mivel a honvédség főcsapását déli irányból feltételezték, egy másik Š-328 gépet (Michal Berko tiz. és Mikuláš Udut hdgy.) Rimaszombat–Kosztolány térségébe indítottak, ez azonban nem látott magyar csapatokat. 8.30-kor kirendelték 49. vadászszázad 3 gépes raját, Prháček hadnagy vezetésével, hogy Kassa előterében (Kassabéla–Budamér–Magyarböd) végezzen megfigyelést, és ha ellenségre bukkan, támadja meg – de az adott térségben nem voltak magyar erők.²²

A szlovák haderő szervezetlensége, illetve a híradóeszközök hiánya miatt a VI. hadtest parancsnoksága csak 9 óra körül kapott megbízható jelentéseket, hogy magyar erők a keleti határokat több ponton átlépve benyomultak szlovák területre. Malár alezredes utasította a légierőt, hogy ellenőrizze az Ugar és Utcás körzetéből érkező híreket, és ha a gépek honvéd csapatokat találnak, intézzenek légítámadást ellenük. Másodlagos célterületként Szobránc és Pálóc körzetét jelölte meg, ahonnan szintén magyar bevonulást jelentettek.²³

9.30 órakor 3 vadászgép indult a 45. századtól Ján Hergott őrmester vezetésével. Ugar és Utcás térségébe. A rossz látási viszonyok ellenére megállapították, hogy jelentősebb magyar erők vonulnak nyugat felé a Kispereszlő–Végaszó, illetve ettől délre, a Kálnarosztoka–Kelen úton. A szlovák vadászgépek 11 órakor Kispereszlő térségében támadást kíséreltek meg a 13. kerékpáros zászlóalj ellen, az erős és szervezett légvédelmi tűz azonban távozásra készítette őket. A vadászgépek déli irányba fordultak és Kálnarosztokánál alacsonytámadást intéztek a 17/III. zászlóalj ellen, majd a Kisberezsnára vezető utat követve Ugar előterében a 17/I. zászlóalj

¹⁹ B. STENGE 2018. I. 111.; OSZTOVOCS 1939. 57.

²⁰ KISS 2014. 83–84.; B. STENGE 2018. I. 113–114.

²¹ HIM HL VKF. Eln. Hdm. 390 323/1939.

²² JANEK 2004. 58.

²³ PETRÍK 1999. 28–34.

csapatrészeit géppuskázták. Jelentésük alapján a hadtest-parancsnokság 11.50-kor utasította a takcsányi csoportot, hogy indítson támadást a magyar csapatok ellen.²⁴

12.30-kor egy szlovák Š–328 felderítőgép szállt fel Felsőhalas–Szobránc–Tiba térségének megfigyelésére, ahol a 2. gépkocsizó dandár egységei tartózkodtak. A szlovák hadvezetés még mindig nem látta át pontosan a magyar szándékokat, ezért ugyanebben az időpontban egy másik Š–328 gépet Kassától nyugatra vetettek be Rozsnyó és Rimaszombat térségében, hogy ellenőrizze, nem lépte-e át a határt a honvédség abban a térségben is.²⁵

13.08-kor a 12. felderítő század 3 Š–328 gépe Wágner hadnagy vezetésével Takcsány–Ugar–Kisberezna körzetébe indult, hogy bombatámadást intézzon a magyar csapatok ellen. Kiskolon–Ladomér térségében kisebb, szakasz erejű katonai egységeket láttak. Ladoméren a templom körül több gépjármű várakozott, melyek orral a magyar határ irányában álltak. A vezérgép egész alacsonyra ereszkedett, de a ködös, felhős időben a személyzet így sem tudta megállapítani, hogy saját vagy ellenséges csapatokat látnak. A repülőeknek nem volt közvetlen híradó kapcsolata a földi erőkkal, így tőlük sem kaphattak használható információt. Keleti irányban továbbrepülve a vezérgép figyelmeztető sorozatot adott le egy menetoszlopra. A katonák szétfutottak, de ebből sem lehetett tudni, hogy szlovákok vagy magyarok voltak.²⁶

14 órakor a gépek elérték Nagybereznát és több bombát dobtak le a pályaudvar körzetében. A robbanások megrongálták az állomás épületét, jelentősebb kárt azonban nem okoztak, a vasúti forgalomban nem volt kiesés. Ezt követően a raj Szobránc felé vette az irányt. Nem sokkal később légvédelmi tűzbe került, és a vezérgép szárnyát gépágyúlövedék rongálta meg. A Tiba–Alsóhalas úton várakozó autóoszlopot pillantottak meg, a katonák azonban olyan nyugodtan viselkedtek, hogy a pilóták nem tudták eldönteni, hogy saját vagy ellenséges csapat. A rossz látási viszonyokra tekintettel Wágner hadnagy úgy döntött, nem intéznek támadást ellenük, hanem visszatérnek Iglóra. Gajdos–Felsőőröcse térségében újra erős légvédelmi tüzet kaptak, de tiszta célpontot nem láttak, így nem dobták le a bombáikat, hanem 15.28-kor leszálltak Iglón. Mindhárom gép kisebb-nagyobb légvédelmi találatokkal tért haza.²⁷

13.14-kor bevetésre került a 49. vadászszázad 3 B–534 gépe Prháček hdgy. vezetésével, Végaszó–Utcás térségében. A gépek 14.14-kor az Utcástól délkeletre Révhely pályaudvarát támadták, ahol a 9. önálló dandár tüzérezrede rakodott ki, melynek veszteségeket okoztak. A raj 14.43-kor tért vissza Iglóra. A parancsnoki gép szárnyát 3 légvédelmi találat érte.²⁸

15.00 órakor a 45. vadászszázad 3 B–534 gépe Svetlík hadnagy parancsnoksága alatt Utcás fölé indult, a községben lévő magyar erők, szállítóoszlop és tüzérség elleni támadásra. Svetlík gépét már az első rácsapásnál súlyosan megrongálta a 9. tüzérezred 1. géppuskás szakaszának tüze. A pilóta fejlövést kapott, a B–534 kigyulladt és Utcástól északra lezuhant, a szárnyai alá felfüggesztett bombák felrobbantak. A másik 2 vadászgép még félórán át lőtte és bombázta a magyar csapatokat, majd 17.05-kor visszatért Iglóra. Danihel tizedes gépét 7 lövedék érte.²⁹

²⁴ HIM HL TGY 3184. 18.; PATAKY – ROZSOS – SÁRHIDAI 1992. I. 21.; GAÁL 1973. 16–17.

²⁵ MNL OL K 148. BM Eln. Om. 1938-23-12 558.

²⁶ Šumichrast 2005 67.; PETRÍK 1999. 28–34.;

²⁷ HIM HL VKF Eln. 1. 3675/1939.; PETRÍK 1999. 28–34.

²⁸ RAJNINEC 1997. 22.; PETRÍK 1999. 28.; B. STENGE 2013. 31.

²⁹ VRANY 1994. 47.; JANEK 2004. 59–60.; LACKO 2010. 123–124.

A szlovák hadvezetés még számolt egy déli irányból induló magyar támadással, ezért 15.30-kor felderítő gépet indítottak Rozsnyó–Rimaszombat térségébe. Az Š–328 azonban semmilyen támadási előkészületet nem tapasztalt. A magyar légtérbe behatoló gépre Rimaszombattól északra, Szabadka-pusztánál tüzet nyitott a 2. határvadász portyázó század egyik járőre.³⁰

16.30-kor újabb 3 Š–328 felderítő került bevetésre az Alsóhalas–Szobránc–Tiba térségében felvonuló magyar erők ellen. A szlovák gépek Gajdosnál 3 Ansaldo 35.M kisharckocsit és 5 gépkocsit fedeztek fel, melyet megtámadtak. A bombák és a gépfegyvertűz megrongálta a helyi vendéglő és szeszfőzde épületét, több tehergépkocsit, 4 magyar katona megsebesült. A köteléket vezető gép (Jozef Ondris őrv. és Anton Slodička hdgy.) azonban légvédelmi találatot kapott. A pilóta megsebesült a lábán. A gép kivált a harcból és hazaindult. Nagymihály felett a 20. gyalogezred laktanyájánál ledobta a felderítő jelentést. Iglót már nem érte el, 30 km megtétele után Szécsudvar közelében kényszerleszállást hajtott végre. A másik 2 gép Tibától délkeletre, Bölcsős térségében lőtt és bombázott magyar gépesített egységeket.³¹

16.20-kor a 49. század 3 vadászgépe indult Takcsány, Utcás, Ugar térségébe. A rajt ezúttal is Prháček hadnagy vezette. A gépek először a Végaszó–Utcás úton vonuló magyar csapatokat támadták. Utcás felett a magyar géppuska és kézfegyvertűz eltalálta Štefan Devan tizedes gépet. A pilóta súlyosan megsebesült, de még eljutott Takcsányig, ahol a pályaudvar közelében kényszerleszállást hajtott végre. Devan belehalt a vérvesztésébe, a szlovák katonák pedig felrobbantották a gépet, hogy ne kerüljön magyar kézbe. A másik 2 gép Ugar–Nagyberezna–Révhely körzetében támadta a magyar csapatokat. Az akció során 2 katona meghalt, 4 fő megsebesült, 10 ló elpusztult. A szlovák vadászok 17.55-kor tértek vissza Iglóra, az egyik gépet 6, a másikat 4 légvédelmi találat érte.³²

Magyar részről a nap folyamán csak felderítő repülésekre került sor. Az 1. távolfelderítő osztály 2 bevetést hajtott végre, a VII. közelfelderítő század 1, a VI. közelfelderítő század Ungvárra kihelyezett raja 2 bevetést teljesített.

Március 23-án a szlovák kormány hivatalosan tiltakozott Budapesten és Berlinben a magyar területfoglalás miatt. Felszólította Magyarországot, hogy vonja vissza a csapatait. Hivatkozott az új német–szlovák védelmi szerződésre, de közölte, hogy akár saját erőből is kész kiűzni a honvédséget szlovák területéről. Malár alezredes 20 órakor parancsot adott a másnapi támadásra, a határ helyreállítására. Ennek kapcsán vitába keveredett a főparancsnokkal, mert minden eshetőséggel számolva egy ezrednyi erőt, 4 üteggel tartaléknak különített el, míg Čatloš ezredes valamennyi rendelkezésre álló egység bevetését sürgette. A szlovák tervek szerint hajnali 4.30-kor indult volna az ellentámadás részben Takesány, részben Nagymihály körzetéből. Ehhez az északi csoportot 1, a délit 2 zászlóaljjal erősítették meg. Katonai szállítókapa-
citás hiányában csapatokat és a hadianyagot polgári gépjárművek igénybevételével juttatták el a keleti határra. A támadás megindítása késett, a katonák egy része csak vonakodva teljesítette az utasításokat, és a parancsnokok is be akarták várni az ígért erősítések megérkezését.³³

A földi erők támogatására hajnalban 4 Š–328 felderítő gépet kellett volna bevetni, de 4.45-kor csak 1 Letov szállt fel Iglóról (František Wágner hdgy. és Ján Gurský hdgy.). A gép 5.30

³⁰ MNL OL. K 148. BM Eln. Om. 1938-23-12 558.

³¹ PATAKY – ROZSOS – SÁRHIDAI 1992. I. 24.; RAJNINEC 1997. 23.; RAJLICH – SEHNAL 1991. 52.

³² HIM HL VKF Eln. 1. 3675/1939.; HIM HL TGY 2721. 33–34.; JANEK 2004. 59–60.

³³ BAKA 2008. 67–68.; B. STENGE 2018. I. 113–114.; OSZTOVICS 1939. 58–60.

körül érte el Takcsány délkeleti légterét, de a sűrű köd miatt sem megfigyelést végezni, sem harcba avatkozni nem tudott, ezért a másodlagos célterület, Szobránc és Tiba körzetében oldotta ki bombáit. Tibán 2 ház kigyulladt és találatok érték a 14. kerékpáros zászlóalj teherautó konvoját. 6 órakor 2 újabb Š–328 került bevetésre, a rossz látási viszonyok miatt azonban nem tudtak eredményes megfigyelést végezni sem Takcsány, sem Alsóhalas–Szobránc térségében.³⁴

Magyar részről reggel a VI. közelfelderítő század 2 He–46E gépe (Jobban Ferenc szkv. és Somody Ferenc fhdgy.; Szántosi János szkv. és Frigyesi Hugó fhdgy.) végzett felderítést részben Vásárhely–Nagymihály–Takcsány körzetében és a hadműveleti terület megközelítési útvonalai felett. A rossz látási viszonyok miatt alacsonyra ereszkedő gépeket a szlovák csapatok több helyen tűz alá vették. Frigyesi gépe 9, Somodyé 2 találatot értett vissza Ungvárra. Nem kizárt azonban, hogy a ködös, felhős időben nehezen azonosítható repülőgépekre a magyar egységek is tüzet nyitottak. A légifelderítés Nagymihály körzetében jelentős csapatösszevonást és páncélosokat észlelt. A Kárpát-csoport parancsnoksága légítámadást rendelt el, melyre a 3/4. bombázó század 3 Ju–86K gépét készítették fel. A Honvéd Vezérkar azonban ehhez nem járult hozzá, nem kívánta Nagymihály bombázásával tovább eszkalálni a helyzetet.³⁵

6.30-kor bevetésre került a 49. század 3 B–534 gépe Prháček hadnagy vezetésével. A vadászgépek 7 órakor támadást intéztek a Szobráncnál egy géppuskaállás, a fürdő térségében parkoló vonatalakulat és a községtől délnyugatra lévő üteg ellen. 7.15-kor 3 Š–328 gép jelent meg ugyanebben a térségben és bekapcsolódott az Alsóhalas, Szobránc, Tiba elleni támadásba. Alsóhalason 5–6 bombát dobtak le, amitől a vendéglő, a szeszfőzde és a malom kisebb károkat szenvedett. Támadtak egy útzárat és egy géppuskaállást. Szobráncon a község főutcáját, illetve a település szélén lévő üteget lőtték és bombázták. Találat érte a posta épületét, melynek teteje súlyosan megrongálódott. Meghalt egy szlovák postai alkalmazott. Az ütegalás közelében felrobbant egy lőszereskosci. Tibánál a községen átvonuló magyar csapatokat támadták. Ennek nyomán több ház kigyulladt. 7.30 körül az Š–328 felderítő gépek Pálóc felé indultak és a község mellett tüzelőállást fogláló üteg ellen intéztek támadást 6 bombával és géppuskatűzzel.³⁶

A szlovák légítámadások személyi és haditechnikai veszteségeket okoztak. Alsóhalason a 2. gépkocsizó felderítő zászlóalj és a 14. kerékpáros zászlóalj állományából 2 fő meghalt, 4 fő megsebesült. Szobráncon a 2. felderítő zászlóalj és a 2. gépi vontatású tüzérsztyál 1. ütege 5 halottat veszített, és meghalt 1 polgári gépkocsivezető. A Szobránc és Tiba közötti úton a 106/3. hadtápszázad 3 embert veszített. Tibán a 6. gépkocsizó lövész zászlóalj állományából 6 fő elesett. A bombázások során megsemmisült 1 Hansa-Lloyd félláncfalas tüzérségi vontató, 1 Ford és 1 Rába F1 teherautó, 3 további gépkocsi megrongálódott. A csapatlégvédelem, illetve a honvéd legénység hevesen lőtte a támadókat és az egyik szlovák gépet megrongálták.³⁷

A szlovák repülők megjelenésekor riasztották az Ungváron állomásozó 1/1. vadászszázadot. A készségi raj 3 CR–32 gépe, Negro Aladár főhadnagy vezetésével gyorsan a helyszínre ért és 7.44-kor Szobránc felett összezsapott a szlovák repülőekkel. Negro lelőtte Prháček hadnagy gépét, amely kényszerleszállást hajtott végre, de a szárnya alatt lévő bombák felrobbantak és a pilóta életét veszítette. Szoják Sándor őrmester lelőtte Cyril Martiš tizedes gépét. A pilóta,

³⁴ HIM HL VKF. Eln. 1. 3675/1939.; PETRIK 1999. 30.

³⁵ B. STENGE 2013. 47.

³⁶ HIM HL VKF Eln. 1. 3675/1939.; HIM HL TGY 2721. 34.

³⁷ HIM HL HM Eln. 3.b. 16 787/1939.; HIM HL TGY 2787. V. 202.

Vámoslucska közelében, saját területen kényszerleszállást végzett. A gép összetört, de Martiš életben maradt. Kertész Árpád őrmester Felsőremete térségében megrongálta Michal Karas őrvezető gépét, a szlovák pilóta azonban vissza tudott repülni a bázisára.³⁸

A reggeli órákban érkezett meg Iglóra Pöstyénből a 37., 38., és 39. szlovák vadászpilóta század vegyes köteléke, Ďumbala hadnagy parancsnoksága alatt. Öt gép egy csoportban szállt le, a 6. B–534 (Jan Jurek tiz., 38. század) elszakadt a többtől, késve érkezett meg, és a reptér egy mélyen felázott részén landolt, ahol orrára billent és besüllyedt a sárban. A tizedesnek nem esett baja. Az újonnan érkezett pilóták néhány órával később már bevetésre kerültek.³⁹

A szlovák ellentámadás 10 órakor indult meg. Északon a 16. gyalogezred részei és 1 üteg Kiskolon térségében a 38/I. honvéd zászlóaljat, Kálnarosztokánál pedig a 17/III. zászlóaljat próbálta kivetni az állásaiból. A magyar csapatok azonban a tűzérősség hathatós támogatásával visszaverték a támadást. A 17/III. zászlóalj öntevékeny akcióval megszállta a Kálnarosztoka–Takcsány utat ellenőrző 370. sz. magaslatot. Ettől északra a szlovákok bizonyos sikert értek el, 10.45-kor elfoglalták Darát és 228. sz. magaslatot, de további előrenyomulásukat a magyar erők megállították. Ugyanekkor a 21. gyalogezred részei 3 üteggel Nagymihály térségében indítottak támadást. Az egyik csoport Józsa–Németvágás körzetéből Felsőhalas és Jeszenő felé nyomult, a másik Lucska–Fogas irányából Alsóhalas felé. A Jeszenő elleni támadás a magyar tűzérősségi tűzben elakadt, a szlovák csapatok visszavonulásra kényszerültek. Felsőhalasnál azonban a védekező honvédek civil ruhás Hlinka-gárdisták támadták hátba. Fel kellett adni az állásaikat, de sikerült kitörniük a bekerítésből. A község szlovák kézre került.⁴⁰

A szlovák földi csapatok támogatására 10.30-kor a 45. vadászszázad és a 12. felderítő század 3–3 gépe Szobránc és Tiba térségébe indult. A köteléket magyar részről heves elhárítótűz fogadta. A reggeli bombázások után megerősítették a honvéd egységek légvédelmét, előre telepítették a 2. légvédelmi gépágyús üteg alegységeit. A Jozef Páleníček hadnagy vezette 3 vadászgép páncélos és gépkocsizó egységet támadott géppuskatűzzel és bombákkal. Páleníček hadnagy gépét légvédelmi találat rongálta meg. A pilóta kényszerleszállást hajtott végre saját területen. A 14. kerékpáros zászlóalj géppuskái tüzeben Jozef Zachar őrvezető gépe is megrongálódott. A pilóta magyar területen végzett kényszerleszállást és hadifogságba esett. Az Š–328 gépek a 2. gépkocsizó tüzérszázad oszlopát bombázták, mely során több gépjármű megsemmisült. Jozef Ondris őrvezető és Anton Slodička hadnagy gépe légvédelmi gépágyú találatot kapott. A pilóta súlyosan megsebesült és a gép vezetését a megfigyelő vette át. Sikerült saját terület fölé jutniuk, ahol kényszerleszállást hajtottak végre.⁴¹

A szlovák légitámadás miatt riasztották az ungvári vadászokat. A Surányi Elemér főhadnagy vezette 3 CR–32 késve érkezett Szobránc fölé, már nem találta ott a szlovák repülőket. Kertész őrmester gépének motorja a bevetés során kigyulladt, a pilóta ejtőernyővel kiugrott. A Központi Repülőgépjavító-műhely vizsgálata szerint anyagkifáradásos főtengely-törés keletkezett, ami a Fiat A–30 motorral máskor is előfordult. A szlovák támadások nyomán kialakult helyzet tisztázására bevetették a VI. KF század egy He–46E gépét (Jámbor László fhdgy. és Fehér Béla zls.) előbb a Nagymihály–Takcsány közötti hadműveleti területet repülte

³⁸ FARKAS 1942. 51–54.; HIM HL TGY 3327. II/11. 27–28.; SZENTNÉMEDY 1939. 110–112.

³⁹ VRANÝ 1994. 47.

⁴⁰ BAKA 2003. 68.; OSZTOVICS 1939. 58–60.; B STENGE 2018. I. 113–114.; SZABÓ 2018. 62.

⁴¹ HIM HL VKF Eln. 1. 3675/1939.; HIM HL TGY 2787. V. 202.; FARKAS 1942. 51–54.

végig, majd a Homonna–Varanno–Nagymihály térségében zajló katonai forgalomról gyűjtött adatokat.⁴²

12.05-kor 1 Š–328 felderítő gép 1000 m magaságból 4 db 50 kg-os bombát dobott le az ungvári hídra. Bizonyos értelemben ez volt az egyetlen stratégiai jellegű szlovák légi akció. Két bomba a hídtól 200 m-re a folyóba esett, a másik kettő a város nyugati szélén húzódó kertsort találta el, a hídtól 800 m-re, kisebb épületkárokat okozva. A támadás után riasztották az 1/1. vadászszázad készségi raját, mire azonban a gépek a levegőbe emelkedtek, a Š–328 már eltávozott. A szlovák személyzet (Jozef Kolembus hdgy., és Mikuláš Udut hdgy.) beszámolója szerint a bombázás során több magyar katona meghalt, illetve megsebesült, akik a híd alatt ke-restek menedéket. Ezt azonban magyar források nem erősítették meg.⁴³

A déli órákban újabb szlovák támadás indult Nagymihály körzetéből Alsóhala–Szobránc, illetve Pálóc irányába. Ennek támogatására Ďumbala hadnagy vezetésével 3 B–534 vadászgép került bevetésre Szobránc és Tiba térségében. A szlovák gépeket heves elhárítótűz fogadta, az egyik vadászgép megrongálódott. A raj Tibánál honvéd menetoszlopot támadott. Két útmenti ház tetőzete kigyulladt, több katona megsebesült. A Pálóctól északra lévő Ung-hídat egy szlovák század szállta meg. Egy szakasz átkelt a hídon, de az 1. huszárezred megakadályozta, hogy betörjön a községbe. 13 órakor a magyar csapatok ellentámadást indítottak. A 2. gépkocsizó dandár kisharcocsi százada és más tartalékok bevetésével sikerült viasszaszorítani a szlovák erőket a Szobránc–Nagymihály út mentén, majd 14 órakor Pálóc térségében is.⁴⁴

Iglóról 13.45-kor 3 Š–328 szállt fel Mikulaš Guljanič főhadnagy parancsnoksága alatt, hogy támadást intézzon a Szobránc térségében lévő magyar csapatok ellen. 14 órakor 3 B–534 vadászgép (45. szd.) indult utánuk Ján Hergott őrmester vezetésével, és Nagymihály felett csatlakozott a felderítőkhöz. A szlovák gépek 14.15 és 14.45 között Szobránc–Tiba körzetét támadták. Tibára 6 db 20 kg-os bombát dobtak, melyek azonban jelentősebb kárt nem okoztak, de a szlovák gépek gyújtólövedékei hatására 2 ház padlása kigyulladt. 14.50-kor a kötelék Pálóc fölé ért, ahol a 16. kerékpáros zászlóalj és a 2. lovas tüzérsztyály alegységeit támadta. A szlovák gépek feltűnésekor magyar csapatok riasztották az 1/1. vadászszázadot, hogy több ellenséges repülő halad Szobránc, Ungvár felé. Az 1/1. század korábban már parancsot kapott, hogy 15 órakor települjön át Miskolcra, ahonnan bombázókat kísért volna bevetésre. Csekme Béla századparancsnok azonban a közeledő szlovák gépek elhárítása mellett döntött.⁴⁵

Az 1/1. század 9 CR–32 gépe 14.50-kor Pálóc felett csapott össze a szlovák repülőkkal. A harc során Palkó László főhadnagy lelőtt egy felderítő gépet (Gustav Pažický őrv. és Ferdinand Švento hdgy.), amely az Ung szlovák oldalán zuhant le. A pilóta meghalt, a megfigyelő sebesülten ejtőernyővel kiugrott és a magyar oldalon ért földet. Amikor az 1. huszárezred járőre odaért hozzá, Švento elő akarta venni az iratait, de a huszárok azt hitték, hogy a fegyveréért nyúl, ezért lelőtték. Purity hadnagy súlyosan megrongált egy Š–328 gépet (Jozef Drlička őrv. és Ladislav Šronkfhdgy.), amely kivált a harcból és Őrmezőnél kényszerleszállást hajtott végre. A vadászgépek harcában Negró Aladár főhadnagy lelötte Hergott őrmester gépét. A pilóta könnyebben megsebesült és az égő géppel saját területen, Bánócnál sikeres kényszerleszállást hajtott végre.

⁴² HIM HL VKF. Eln. 1. 4496/1939.; HIM HL TGY 3707. 108–112.

⁴³ HIM HL Vkf El. 1. 3675/1939.; OSZTOVICS 1939 57–58.; Szlovák légítámadások... 1939. 102.

⁴⁴ HIM HL TGY 3327. II/11. 27–28.; KISS 2014. 91., 99.; B. STENGE 2018. I. 109–114.

⁴⁵ MNL OL K 148. BM Eln. Om. 1938-23-12 558.; HIM HL TGY 2787. V. 202.; HIM HL TGY 2721. 34–35.

Szóják Sándor őrmester František Hanovec szakaszvezető gépét lőtte le, amely Ungszenna mellett végzett kényszerleszállást. Békássy Antal főhadnagy Martin Danihel tizedes gépét rongálta meg. Találatot kapott az üzemanyagtank, a hajtóanyag nagyrésze elfolyt, a szlovák repülő Hét-hárs közelében kényszerleszállást végzett.⁴⁶

A szlovák erők 16.45-kor újabb támadást indítottak. Egy megerősített század, 5 OA vz. 30 páncélgépkocsi fedezete mellett megpróbálta visszafoglalni Alsóhalast. A 14. kerékpáros zászlóalj heves tüzzel fogadta a támadókat, egyik 3,7 cm-es páncéltörő ágyúja kilőtt egy páncélgépkocsit, egy másikat pedig megrongált. A szlovákok erre visszavonultak.⁴⁷

Az erősödő szlovák légiaktivitás miatt a magyar légierő parancsnoksága 12 órakor utasítást adott Igló és Eperjes reptérének bombázására. Az elfogott szlovák pilóta megerősítette a magyar távfelderítők jelentését, hogy a szlovák gépek ezt a két bázist használják. A légierő vezetése nagyszabású stratégiai bevetést tervezett (36 bombázó és 27 vadászgép bevonásával). A parancs szerint a 2/II. és a 3/II. bombázóosztály (2/3., 2/5. és 3/4., 3/5. szd.), valamint az 1/I. vadászrepülő osztály (1/1., 1/2., 1/3. szd.) gépei 16 órakor Miskolc légterében találkoztak volna, hogy Igló fölé repüljenek. Az 1/2. vadászszázad külön parancsot kapott, hogy intézzon támadást a felsősebesi reptér ellen, ahol a feltételezés szerint egy B-534 század tartózkodott. A magyar vadászgépeket ezért 8-8 db 2 kg-os repeszbombával szerelték fel.⁴⁸

A támadással kapcsolatban azonban kezdettől komoly problémák jelentkeztek. Az 1/3. vadászszázad a felázott csapi reptérről még mindig nem volt bevethető. A szombathelyi 2. bombázóezred parancsnoka (Orosz Béla alez.), mivel nem kapott egyértelmű utasítást 3 alkalommal is megváltoztatta a gépek bombaterhelését, így a felkészülés 4-5 órát vett igénybe. A 2/3. és 2/5. bombázószázad lekészte a bevetést, csak késő délután érkezett meg Mátyásföldre, üzemanyag-utántöltésre, amikor a 3/II. osztály támadása már lezajlott.⁴⁹

A 3/II. osztály több gépénél műszaki problémák jelentkeztek, a 3/4. századnak csak 6, a 3/5. századnak 7 gépe volt bevethető. A 3/3. század gépeinek bevonásával végül 2 támadó csoportot alakítottak ki 8-8 géppel. Az élen a 3/4. század 1. raja repült (pk. Vághelyi Gyula szds.), majd Joubert Edvin főhadnagy raja következett, az első hullámot a 3/3. század „kölcsön” gépei zárták. A második hullámot a 3/5. század képezte (pk. Eszenyi Dénes szds.). A gépek 10 db 50 kg-os romboló, 16 db 10 kg-os repeszbombát és 64 db 1 kg-os gyújtóbombát vittek.⁵⁰

A bevetést késleltette, hogy a parancsnoki raj gépein bombát kellett cserélni, mert ezt a 3 Ju-86K gépet korábban a Nagymihálynál gyülekező szlovák csapatok és páncélosok ellen tervezték bevetni, a reptér elleni támadáshoz viszont más jellegű bombakészletre volt szükség. Kovács Elemér őrnagy a 3/II. osztály parancsnoka igyekezett gyorsítani az előkészületeket, így azonban elmaradt az ellenőrzés, közte a rádiókészülékek kontrollja. Az indulás előtt Joubert főhadnagy rajánál műszaki gond jelentkezett, ezért a startjuk csúszott. Kovács őrnagy úgy döntött, hogy nem a parancsnoki géppel repül, hanem az utolsóként felszálló Joubert-rajjal.⁵¹

⁴⁶ HIM HL TGY 3327. II/11. 30–32.; RAJNINEC 25–26., 30.; Šumichrast 2005. 68.; BECZE 2003. 206–208.

⁴⁷ OSZTOVICS 1939. 58–60.; B. STENGE 2018. I. 113–114.

⁴⁸ HIM HL VKF Eln. Hdm. 390 324/8./1939.; HIM HL VKF Eln. 1. 4561/1939.; BÁNHIDI 1983. 77.

⁴⁹ PATAKY – ROZSOS – SÁRHIDAI 1992. I. 31–32.; HIM HL TGY 3327. II/11. 36.

⁵⁰ HIM HL VKF Eln. 1. 3675/1939., 4561/1939.

⁵¹ HIM HL VKF Eln. 1. 3581/1939.

Az élen induló Vághelyi százados várt egy ideig Debrecen légterében, majd Miskolcot elérve szintén várakozott, mivel azonban Joubert raja még mindig nem tűnt fel, a százados átvette a parancsnokságot és Igló felé indult. Ferenc József őrmester, pilóta (3/5. szd.) Ju-86K gépének egyik motorja leállt, ezért visszafordult Debrecenbe. A miskolci várakozó légterben 3/5. század B.351 jelzésű gépe (Lantos Péter őrm. pilóta, Tuba István zls. megfigyelő) a személyzet gondatlansága miatt véletlenül kioldotta a bombáit, melyek Harsány és Emőd között csapódtak a földbe. Az 50 kg-os bombák nem robbantak, mert még nem voltak élesítve, a 10 kg-osak viszont detonáltak, szerencsére lakatlan területen, így nem okoztak számottevő kárt. Miskolcnál a vadász kíséretből csak az 1/2. század jelent meg, mert az 1/1. század a Pálóc fölött vívott légi harc-ból visszatérve még feltöltés alatt állt, nem volt bevethető.⁵²

A Joubert-raj végül 15–20 perces késéssel emelkedett a levegőbe, de csak 2 géppel, mert a 3. gépen (Lelkes Győző őrm. pilóta) közvetlen a start előtt besültek a gyújtógyertyák. A késés miatt Joubert eltért az eredti útiránytól, kihagyta a miskolci kitérőt és egyenesen Igló felé repült. Lelkes őrmester csak további 15 perc múlva szállt fel, de hiába sietett a raj után, Joubert irányváltoztatása miatt nem találta meg őket. Amikor Miskolc fölé ért már egyetlen magyar gépet sem látott a légterben, ezért visszafordult Debrecenbe.⁵³

Joubert B.348 számú gépén Kovács őrnagy a hátsó lövészállásában foglalt helyet. Indulás után derült ki, hogy rossz a gégemikrofonja, nem tud kommunikálni sem saját legénységével, sem a többi géppel. A gép néhány napja behívott megfigyelője, Elsner Gyula tartalékos zászlós csak átnézeti térképet vitt magával, részlettérképe nem volt és nem készített útvázlatot sem. Amikor nagy késéssel Rozsnyó fölé értek, a megfigyelő azt hitte, hogy már Igló felett járnak, és megkezdte a bombázást. A 90 db bomba a város szélén fekvő lovassági gyakorlóterre hullott (a laktanyától 6–800 m-re), amit Elsner repülőternek nézett. A kísérő gép személyzete (Lévay Győző hdgy. pilóta és Skriba Ferenc zls. megfigyelő) látta, hogy nem Igló felett vannak, ezért nem oldotta ki a bombáit, hanem azokkal együtt tért vissza Debrecenbe.⁵⁴

A 12 gépre apadt bombázó kötelék 2000 m (a 9 kísérő vadász 2500 m) magasságban ért Igló fölé. A várost meglepetésszerűen érte a légitámadás. A szlovák légvédelmi figyelőszolgálat még nem épült ki. A légiriadót már csak a bombázás megindulása után rendelték el, a lakosság egy része az utcán állva nézte a repülőket, mert sajátuk hitték. A reptér megközelítése során a Ju-86K gépek 1000 m-re ereszkedtek, és 16.43-kor rajonként megkezdték a támadást. Az utolsó raj egyik gépén Kenderessy Brúnó hadnagy elfelejtette bekapcsolni az elektromos kioldó rendszert, így a bombák a bombatárban maradtak, azokkal együtt tért vissza Debrecenbe.⁵⁵

Az iglói reptérre 10 magyar gép 900 db (7,2 t) 1–50 kg-os repesz, romboló és gyújtóbombát dobott. A támadás a reptér Hernád-parti szélét érte. A 12. felderítő század hangárját pedig telibe találta egy 50 kg-os bomba, további 4 pedig a hangárok közelébe esett. Bomba robbant a parancsnoki épület falánál, a garázsokat és az ott lévő autókat 4 db 50 kg-os bomba rongálta meg. Egy bomba a kapu mellett csapott be és megölt 3 katonát, köztük Udut hadnagyot. A tisztí szállást és a legénységi laktanyát 1-1 50 kg bomba rongálta meg. A reptér közelében lévő pályaudvart és laktanyát 6 bomba találta el. A támadás során felrobbant egy lőszerraktár, kiégett egy

⁵² HIM HL VKF Eln. 1. 4561/1939.; BÁNHIDI 1983. 77.

⁵³ HIM HL TGY 2787. V. 204–206.; HIM HL VKF Eln. 1. 4561/1939.

⁵⁴ HIM HL VKF Eln. 1. 3581/1939., 3675/1939.; HIM HL TGY 2787. V. 204.

⁵⁵ RAJLICH – SEHNAL 1991. 4.; BÁNHIDI 1983. 77–78.

üzemanyagtaroló ciszterna. A bombázás következtében 5 katona és 8 civil vesztette életét, és 14 katona és 14 civil pedig megsebesült. A sebesültek közt volt Zmátlo százados a 3/II. osztály, Paleníček hadnagy, a 45. és Ďumbala hadnagy, a 37. század parancsnoka.⁵⁶

Az iglói repülőtéren volt ugyan légvédelme, de hiányzott a kiképzett legénység és kevés volt a lőszer, mert a nagyobb készleteket tároló raktárak Schutzzone-ban voltak. A bombázás alatt 4 Oerlikon gépágyú tüzelt a támadókra, és 2 Ju-86K gépet könnyebben megrongált, de csak a már megtöltött táraikat tudták kilőni, mert a legénység nem értett az újratöltéshez. Egyes források szerint a támadást követően 2 B-534 vadászgép (Ján Goralík tiz., František Cyprich szk.) indult a távozó magyar kötelék után, azonban már nem tudták beérni.⁵⁷

A támadás idején 30–40 szlovák gép volt a reptéren. Ebből 12 hadigépet ért rongálódás: 4 Š-328, 1 Š-128, 4 Ap-32, 2 B-534, 1 B-71. A bombázás után Igló felett átrepülő magyar távolfelderítő jelentése szerint 17 gép pusztult el vagy rongálódott meg, köztük 6–7 kétmotoros. Ez azonban téves megállapítás volt, mert a 3/II. osztálynak nem volt ennyi kétmotoros gépe. A bombázást követően az 1/2. század gépei támadást intéztek a felsősebesi reptér ellen. A bázis azonban már üresen állt, mert az ott állomásozó B-534 gépeket korábban Iglóra telepítették.⁵⁸

A bombázás után a szlovák légierő már nem hajtott végre több támadó bevetést. A 3/III. repülőosztálytól kölcsönzött vadászgépeket visszarepülték Pöstyénbe, hogy egy újabb magyar akció ne pusztíthassa el azokat. Az iglói gépek egy részét pedig tábori repterekre telepítették át: Nyársardóra (Kisszeben DNY 4 km) és Csütörtökhelyre (Igló ÉNY 7 km). Március 31-én a keleti légtér védelmére Pöstyénből megérkezett a 39. vadászszázad (pk. Ivan Novotny fhdgy.), amely szintén Csütörtökhelyre települt. A század április 8-án tért vissza Pöstyénbe.⁵⁹

A KONFLIKTUS LEZÁRÁSA – KÖVETKEZMÉNYEK, TAPASZTALATOK

Március 25-én Čatloš miniszter parancsot adott, hogy a szlovák erők támadó műveletet már ne indítsanak, csak a magyar akciókra reagáljanak. Ezen a napon Iglóra érkezett Ján Ambruš alezredes, a szlovák légierő parancsnoka, aki éjszakai légitámadást akart szervezni Budapest ellen. Čatloš azonban elutasította a tervet, ahogy az Ungvár, Miskolc és Rimaszombat bombázására vonatkozó javaslatot is, mert a magyar városok elleni szlovák légitámadásoknak súlyos következményei lehettek volna Szlovákia számára.⁶⁰

A földi harcok azonban folytatódtak, mert a várható fegyverszünet előtt mindkét fél javítani akart a pozícióján. Reggel 6.50-kor Nagymihály felől egy szlovák páncéltörő egység (2 Tatra T27 teherautó, 2 PUV vz. 3,7 cm-es páncéltörő ágyú) futott bele az Alsóhalasnál felállított magyar útzárbá. A 14. kerékpáros zászlóalj páncéltörő ágyúja és géppuskái, mindkét teherautót megsemmisítették. Pálóc térségében a 2. lovasdandár 1. ágyús ütegének személyzete az Ung szlovák oldalán egy leszállt repülőgépet fedezett fel. Magyar vadászgépnek gondolták, ezért egy járőr kelt át a demarkációs vonalnak számító Ungon, amely tűzharcban elűzte a gépre viigázó őrséget. Kiderült, hogy egy szlovák B-534 gépről van szó, a szárnyai alatt 6 db 5 kg-os

⁵⁶ HIM HL VKF Eln. 1. 4561/1939.; LACKO 2010. 124.; B. STENGE 2018. I. 111–112.

⁵⁷ JANEK 2001. 306.; PETRIK 1999. 36–38.; RAJNINEC 1997. 28–29.; B. STENGE 2013. 64.

⁵⁸ HIM HL TGY 2721. 35.; RENNER 2016. 223–224.

⁵⁹ PATAKY – ROZSOS – SÁRHIDAI 1992. I. 31.; LACKO 2010. 120.

⁶⁰ JANEK 2004. 67.; RAJNINEC 1997. 29.; B. STENGE 2013. 84.; PETRIK 1999. 46.

bombával. A gép magyar hadizsákmány lett. Napközben élénk harcok folytak az északi szakaszon is. Összecsapások voltak a 287. sz. magaslat birtoklásáért. Kiskolontól északkeletre a szlovákok 2 támadást is indítottak a 370. sz. magaslat visszavételére, de a 17/III. zászlóalj tartalékok bevetésével ezt megakadályozta. A stratégiai pozíciók javítása érdekében a magyar csapatok elfoglalták a 443. sz. magaslatot (Bak-tető) is.⁶¹

Március 26-án a két fél tűzszünetben állapodott meg, de ezt mindkét oldalról megsértették. Dél előtt Felsőhalas ellen indult szlovák támadás, de a magyar tüzérség visszaverte. Északon, Kiskolon térségében folytatódtak az összecsapások, a honvédség megszállta a 354., és a 434. sz. magaslatot. A szórványos harcok másnap is folytatódtak. Északon a magyar erők birtokba vették a 420. sz. magaslatot. A déli szektorban, Sárosmező–Bunkós térségében szakasz erejű szlovák támadásra került sor, de a magyar gyalogsági és tüzérségi tűzben elakadt. A folyamatosan érkező erősítések folytán ekkorra más jelentős szlovák erő csoportosult a keleti határok mentén. Takcsányánál František Krakovský százados vezetésével 1250 fő gyülekezett, Nagymihálynál 5470 fő állt készenlétben František Pouska alezredes parancsnoksága alatt. Mögöttük mintegy 3000 fő tartalék vonult fel. Ezt 800 fő határvédelmi erő egészítette ki. Mindez összesen 10 500 főnyi haderőt jelentett (606 géppuska, 12 aknavető, 32 db 8–10,5 cm-es löveg, 18 páncéltörő ágyú, 3 harckocsi, 7 páncélgépkocsi).⁶²

Március 27-én Budapesten megalakult a magyar–szlovák határkijelölő vegyesbizottság. Ennek ellenére 28-án még sor került elszórt helyi összecsapásokra. Reggel Felsőrőcse felől Bunkós irányába szakasz erejű szlovák támadás indult a 2. lovasdandár tábori őrsi ellen, de a magyar tüzérség a dandár kisharckocsi szakaszának beavatkozása visszavetette a szlovákokat. 9 órakor a magyar légi felderítés Fogas térségében nagyobb csapatösszevonást és páncélosok jelenlétét észlelte, ami egy Alsóhalas–Szobránc elleni támadásra utalt. A 2. gépkocsizó dandár előre vonva a hátsó alakulatok páncéltörő és légvédelmi ágyúit, úttorlaszokat állítottak és harckocsiaknákat telepítettek. Támadásra végül nem került sor. A szlovák vezetés Németország segítségét kérte, de Berlin a magyar területi igény elfogadására és mielőbbi megegyezésre szólította fel Pozsonyt. Ezen a napon átfogó fegyverszünetben és egy 2–3 km széles semleges zóna létrehozásában, valamint 48 órán belül fogolycserében állapodott meg a két fél.⁶³

Március 31-én került sor a határkijelölő bizottság 2. ülésére. A szlovákok az átadandó keleti határsávért cserébe területi kompenzációt kértek, de ezt a magyar fél elutasította. A nap folyamán a szlovák légierő újabb veszteséget szenvedett. A 13. felderítő század egy gépe Iglóról Csütörtökhelyre készült átrepülni. A felszállás során azonban az Š–328 nekiütközött a még március 24-én sárba ragadt B–534 gépnek. A bekövetkező robbanásban a személyzet 328 (Ladislav Sulík tiz. és Anton Slodička hdgy.) életét veszítette. Meghalt Štefan Hodúr tizedes is, aki éppen a lőszerkészletet szerelte ki a mozgásképtelen vadászgépből.⁶⁴

Április 4-én megszületett a megegyezés a két ország közötti új határokról. Április 7-én a honvédség bevonult a Magyarországnak ítélt, de még meg nem szállt területekre. Ezzel mintegy 1056 km² terület, 78 település (45 000 lakos) került Magyarországhoz. A „kisháború” néhány napja alatt a magyar veszteség 24 halott és 56 sebesült volt. A halottak közül 18 fő (75%)

⁶¹ HIM HL KJ I. d. 141., 487., 580., 845., 866. sz.; KISS 2014. 87–92.; SZABÓ 2018. 62–63.

⁶² B. STENGE 2018. I. 112–115.; OSZTOVICS 1939. 61–62.; B. STENGE 2018. I. 110.; BAKA 2003. 72.

⁶³ MNL OL K 64. Res. Pol. 1939-33/a.-318. 93. sz.; KISS 2014. 92.; OSZTOVICS 1939. 59–61.

⁶⁴ VRÁNY 1994. 47.

légítámadások következtében vesztette életét. A szlovákok 36 halottat és mintegy 120–150 sebesültet vesztek, 571 fő fogságba esett (360 szlovák, 211 cseh, morva), akik néhány nap után visszanyerték szabadságukat. A harcok során a magyar légierő 1 vadászgépe műszaki okból lezuhant, 1 CR–32, 2 Ju–86K és 3 He–46E könnyebben megrongálódott. A szlovák légierő a „kisháborúban” 11 gépet veszített (8 B–534, 3 S–328) és 5 gépe megrongálódott. Igló bombázása során, a földön rongálódásokat szenvedett további 12 gép. Repülőbalesetben még 2 hadigép semmisült meg. A hajózó állományból meghalt 8 fő (légiharcban 5, Igló bombázásában 1, balesetben 2 fő), megsebesült 5 fő, 1 fő pedig fogságba esett.⁶⁵

A magyar–szlovák kisháború a hadműveletek korlátozott volta és a bevetett repülőgépek kis száma ellenére számos tapasztalattal szolgált. A ritka úthálózatú, helyenként nehezen járható területen a gyors reagálásra képes repülő erők szerepe felértékelődött. A földi csapatok és a légierő közötti közvetlen kommunikáció hiánya azonban megnehezítette a repülők hatékony alkalmazását. Stratégiai jellegű támadásokat 1-1 kivételtől eltekintve egyik fél sem indított. A repülőgépek közvetlen a harctér felett működtek, támogatták a földi csapataikat. Civil célpontokat nem támadtak, a települések területén is csak az ott lévő csapatokat lőtték és bombázták. Földközeli harcra tervezett korszerű gépekkel (zuhanóbombázó, csatarepülő) azonban egyik fél sem rendelkezett. A szlovák gépek alacsony támadásai zavart okoztak ugyan, de komoly eredményt nem hoztak, viszont érzékeny veszteséggel jártak. A csapatlégvédelem géppuska- és gyalogság kézifegyver-tüze igen hatásosnak bizonyult ellenük.⁶⁶

A magyar légierő első „háborús” alkalmazása során a trianoni tiltások miatti kényszerű rejtés minden hátránya megmutatkozott. A repülő csapatok tevékenységét tapasztalathiányból eredő szervezési és vezetési problémák nehezítették. A központi tervek nem álltak összhangban a csapatok valós lehetőségeivel. A légierő gépanyaga elavult típusokból állt. A repülő egységek komoly technikai problémákkal küzdöttek. Az Igló elleni bombatámadás során több gép műszaki okok miatt kiesett. Az egyetlen gépvesztést (CR–32) is műszaki gond okozta. A szlovák vadászgépek gyorsabbak voltak és nagyobb tűzerővel rendelkeztek, a velük szembeni magyar siker csak a pilóták jobb felkészültségének volt köszönhető. A bombázó személyzetnél viszont érződött a gyakorlottság hiánya. Nem álltak rendelkezésre megfelelő kiképző gépek, a hadigépeket viszont kímélni kellett. Probléma volt a légierő infrastruktúrájával, bizonytalanul működött a híradó összeköttetés, a repterek egy része használatra alkalmatlan volt. A Honvéd Vezérkar értékelése szerint a légierőnek, ahogyan az egész honvédségnek is még 3–5 év fejlesztésre lett volna szüksége, hogy sikerrel alkalmazható legyen egy háborús konfliktusban.⁶⁷

Horthy Miklós kormányzó külön tiszti parancsban méltatta a magyar légierő teljesítményét, és mintegy 100 fő kapott kisebb-nagyobb kitüntetést. Hivatalos elmarasztalásban csak Joubet főhadnagy és Elsner zászlós részesült, Kovács őrnagyot pedig csendben más beosztásba helyezték. A felmerült problémák kezelése évekig váratott magára, pedig a Honvéd Vezérkar helyzet-elemzése is megállapította, jelentős fejlesztésekre lenne szükség ahhoz, hogy a magyar légierő sikerrel alkalmazható legyen egy háborús konfliktusban. Sok idő azonban erre nem kínálkozott. 1941-ben Magyarország már egy „nagy háború” részesévé vált.

⁶⁵ MNL OL K 28. ME 3. t. 16 455/1939.; B. STENGE 2018. II. 124–129.; RAJLICH – SEHNAL 1991. 52–53.

⁶⁶ HIM HL HM Eln. I. 86 372/1939.; HIM HL VKF Eln. I. 3675/1939.; Szlovák légítámadások... 1939. 102.

⁶⁷ HIM HL VKF Eln. I. 5046/1939.; B. STENGE 2018. II. 122–123.; ERDEŐS 2007. I. 298.

LEVÉLTÁRI FORRÁSOK

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL):

MNL OL K 28. Miniszterelnökség (ME)

MNL OL K 64. Külügyminisztérium Rezervált Politikai ir. (KÜM Res. Pol.)

MNL OL K 148. Belügyminisztérium Elnöki ir. (BM Eln.)

HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltára (HIM HL)

HIM HL Honvéd Vezérkar Főnöke Elnöki ir. (VKF Eln.)

HIM HL Honvédelmi Minisztérium Elnöki ir. (HM Eln.)

HIM HL Tanulmánygyűjtemény (TGY)

HIM HL Kitüntetési javaslatok (KJ)

FELHASZNÁLT SZAKIRODALOM

A 2. lovasdandár működése Kárpátalján. (1939) *Magyar Katonai Szemle*. 9. évf. 7. sz. 1–17.

B. STENGE CSABA (2018): Magyar hadműveletek Kárpátalja visszacsatolása során, 1939. március. II. fázis. I–II. rész. *Seregszemle*. 16. évf. 2. sz. 106–114. és 3–4. sz. 121–129.

BAKA, IGOR (2008): Maďarská agresia na východné Slovensko v marci 1939. In: Daniel Šmihula (ed.): *Viedenská arbitráž v roku 1938 a jej európske súvislosti*. Bratislava, Úrad vlády Slovenskej republiky. 62–76.

BÁNHIDI ANTAL (1983): Az iglói repülőtér bombázása. *Magyar Szárnyak*. 12. évf. 1983. 12. sz. 77–78.

BECZE CSABA (2003): Tűzkeresztség. A magyar Királyi Honvéd Légierő és a Szlovák Légierő Slovenské Vzdušné Zbrane) első harci bevetése 1939 márciusában. *Magyar Szárnyak*. 31. évf. 31. sz. 204–211.

ERDEŐS LÁSZLÓ (2007): *A magyar honvédelem egy negyedszázada (1919–1944)*. I–II. köt. Máriabesnyő–Gödöllő, Attraktor.

ESZENYI DÉNES (1986): Igló bombázása. *Magyar Szárnyak*. 15. évf. 15. sz. 5–7.

FARKAS ISTVÁN (1942): *A levegő Titánjai*. Budapest, Centrum.

FIEDLER, JIŘÍ – ČÍZEK, MARTIN (2006): *Na zrazením nebi*. Praha, Naše vojsko.

GAÁL GYULA (1973): A magyar légierő tűzkeresztsége. *Hadak Útján*. 25. évf. 1. sz. 293–294.

JANEK ISTVÁN (2004): A szlovák–magyar „kis háború” története és eseményei 1939 márciusában. In: Ormos Mária – Harsányi Iván (szerk.): *Kutatói füzetek, X.* Pécs, Pécsi Tudományegyetem. 33–68.

JANEK ISTVÁN (2001): Az elfelejtett háború. A szlovák–magyar kis háború története 1939 márciusában. *Történelmi Szemle*. 43. évf. 3–4. sz. 299–313.

KISS GÁBOR FERENC (2014): „Lovon, gyalog, autón, biciklin, vasúton...” A Magyar Királyi honvédség gyorscsapatai, 1938–1941. Szeged, Belvedere Meridionale.

LACKO, MARTIN (ed.) (2010): *Zrod Slovenského štátu v kronikách slovenskej armády*. Bratislava, Ústav pamäti národa.

M. SZABÓ MIKLÓS (1999): *A Magyar Királyi Honvéd Légierő elméleti – szervezeti – technikai – fejlődése és háborús alkalmazása, 1938–1945*. Budapest, Zrínyi.

MINÁŘIK, PÁVEL – ŠRÁMEK, PÁVEL (1997): Mobilizace v roce 1938. *Historie a vojenství*. Roč. 46. Č. 5. 94–130.

Nyári Iván (1942): Kárpátalja felszabadítása. In: Ajtay Endre (szerk.): *A magyar katona*. Századunk legszebb magyar csatái. Budapest, Dávid József. Élet irodalmi és nyomdai Rt. 416–432.

OSZTOVICS FERENC (1939): Kárpátalja felszabadítása különös tekintettel a 2. gépkocsizó dandár ténykedésére. *Magyar Katonai Szemle*. 9. évf. 11. sz. 33–62.

PATAKY IVÁN – ROZSOS LÁSZLÓ – SÁRHIDAI GYULA (1992): *Légi háború Magyarország felett*. I. köt. Budapest, Zrínyi.

PÉTERDI A. JÁNOS (1998): *Távolfelderítőink*. Budapest, Szerzői kiadás.

PETRIK, JÁN (1999): *Spišská Tragédia*. Martin, Matica Slovenska.

PIRITHY MÁTYÁS (1997): *Mátyásföldtől Bankstownig*. Budapest, Magyar Repülő Szövetség.

RAJLICH, JIŘÍ – SEHNAL, JIŘÍ (1991): *Slovenští letci – Slovak airmen, 1939–1945*. Kolín, Kolínské Noviny.

RAJNINEC, JURAJ (1997): *Slovenské letectvo, 1939–1944*. Zv. 1. Bratislava, Ministerstvo Obrany SR, MagnetPress.

RENNER, STEPHEN (2016): *Broken Wings*. The Hungarian Air Force, 1918–1945. Bloomington–Indianapolis, Indiana University Press.

ŠUMICHRAST, PETER (2005): Letovy Š–328 v slovenských vzdušných zbraniach 1939–1944. In: *Vojenská história*. Roč. 9. Č. 3. 65–81.

SZABÓ PÉTER (2018): A Magyar Királyi Honvédség részvétele a terület-visszacsatolásokban és a második világháború küzdelmeiben (1938–1944). In: Horváth Miklós (szerk.): *Magyarország hadtörténete IV. 1919-től napjainkig*. 53–146.

SZENTNÉMÉDY FERENC (1939): A magyar légierő első diadala. *Magyar Katonai Szemle*. 9. évf. 6. sz. 108–118.

Szlovák légitámadások Ungvár környéke ellen. (1939) *Riadó*. 3. évf. 4. sz. 102.

VERESS D. CSABA (2007): A Veszprém-Jutasi katonai repülőtér a második világháborúban. Új Honvédségi Szemle. 61. évf. 9. sz. 66–69.

VRANÝ, JIŘÍ (1994): *Avia B–534*. Praha, MBI.