

Dr. Szabó József nyá. vezérőrnagy
az MTA doktora

A MAGYAR KATONAI REPÜLÉS CENTENÁRIUMA

2010. január 10-én volt 100 éve annak, hogy az első magyar tervezésű, építésű repülőgép a levegőbe emelkedett. A szerző a magyar katonai repülés százéves történetének néhány pillanatát felvillantva rövid cikkében megemlíti, hogy a neves évfordulóról tudományos emlékülésen és egy központi ünnepségen emlékeznek meg. A centenáriumi évforduló jegyében kerül sor augusztus 7-8-án Kecskeméten a nemzetközi repülőnap megtartására is.

Kulcsszavak: katonai repülés, 100 éves évforduló, ünnepségek

Centenary of Hungarian Military Aviation

10. January, 2010 it was hundred years that the first air plane planned and built by Hungarians took to the air. Presenting few moments of history of Hungarian military aviation the Author mentions in his short article that the anniversary was commemorated with a central celebration and a scientific session as well. Furthermore the International Air and Military Show will take place under the aegis of the centenary on 7th and 8th August in Kecskemét.

Keywords: Military aviation, centenary, celebrations

Ahogy múlnak az évek, egyre szaporodnak a kerek évfordulók. *Január 10-én volt 100 éve annak, hogy az első magyar repülőszerkezet a levegőbe emelkedett, s most jubileumi évfordulóhoz érkezett a magyar katonai repülés is.* A katonai repülés tehát csaknem egyidős a repüléssel. A hadvezetés ugyanis — számos országban — már az 1800-as évek utolsó évtizedeiben jelentős támogatást nyújtott a repüléssel kísérletezőknek, s ezzel jelentősen hozzájárult ahhoz, hogy a repülés a 20. század első éveiben a gyakorlatban megvalósulhasson. Amikor pedig a repülőgép kellő biztonsággal uralta a harmadik dimenziót, „bevonultatták” katonának, s megkezdte azóta is sikeres katonai pályafutását.

A repüléssel kapcsolatos külföldi eredményekről szóló hírek eljutottak Magyarországra is és termékeny talajra letek. Elkezdődtek a kísérletezések, amelyek nagy része ugyan nem vezetett eredményre és azok a feledés homályába veszttek, de amelyek eredményeseknek bizonyultak, reménnyel töltötték el azokat, akik a repülésre tették fel egész életüket. Így a kísérletezések nem maradtak abba, sőt, a bátor kísérletezők száma egyre szaporodott.

1910-ben már megjelentek az első magyar szakírások. Ebben az évben írta *Kóródi Lajos: Repül az ember* c. könyvecskéjét, majd megjelent *Sárány István: A magyar aviatika története*, később pedig *Madarász László: A Levegő meghódítása* c. könyve. Ez utóbbi mű szerzőjével, mint katonai repülővel és katonai repülőszakkönyvek szerzőjével még az első világháborúban és a háború utáni években is találkozunk.

A magyar *Lórenz* testvérek által tervezett és épített repülőmotorok könnyű szerkezetükkel és megbízható működésükkel hamar híressé váltak. Hírük külföldre is eljutott, s a híres repülőgép-építő francia *Farman* is Lorenz-motorral végezte első repülőkísérleteit. Sokan voltak Magyarországon, akik repülőgépet építettek, A korabeli lapok több mint 20 olyan kísérletről számoltak be, amelyek hazánkban épített repülőgépekkel végzett repülésekről szóltak. A repülőkísérletekkel párhuzamosan a repüléstudomány terén is megtették az első lépéseket. 1911-től *Bánki Donát* műegyetemi tanár áramlástani és stabilizálási kérdésekkel foglalkozott, s kezdeményezésére a Műegyetemen megkezdődött a repüléselmélet oktatása.

Meg kell említeni egy elfelejtett magyar helikopterszabadalmat is, amelyet *Bartha Miksa* és *Madzsar József* budapesti mérnökök forgószárnyas repülőszerkezetükre, helikopterükre 1909-ben Németországban kaptak. A két feltaláló elgondolása rendkívül figyelemreméltó, a helikopterfejlődés útjának ismeretében rendkívüli jelentőségűnek mondhatjuk. Elgondolásuk számos, azóta megvalósított és ma is alkalmazott elgondolást tartalmaz.

A magyar repülés a gyakorlatban a 20. század első évtizedének végén, 1909-ben kezdődött, amikor is a repülés magyar szerelemesei Rákos-mezőn megkezdtek repülési kísérleteiket. Ekkor még zömében külföldön, főleg Franciaországban vásárolt repülőgépekkel repültek, de hamarosan saját konstrukciókkal jelentkeztek, elindítva ezzel a magyar repülés korszakát. Az első magyar repülőgép *Adorján János* terve alapján épült, aki saját tervezésű és -építésű repülőgépének, a „Libellé”-nek a pilótaülésben, 1910. január 10-én a levegőbe emelkedett. E neves esemény után rövidesen az első katonai repülő repülésére is sor került.

A Monarchia haderejében már a 19. század végén megalakították a Légjáró Csapatokat, ezek tevékenységéről azonban csak annyit tudunk, hogy léghajókkal voltak felszerelve. Érdekes epizód, hogy az első magyar katonai repülő, amint arról rövidesen szót ejtünk, *Petróczy István* hadnagy, már 1902-ben ballonpilóta-képzésben részesült, így ő már nyolc évvel repülőgéppel való repülése előtt a Légjáró Csapatok tagja lett.

1910-ben a Monarchia haderejében is megkezdtek a katonai repülés szervezését. Ennek keretében — bár még korlátozott számban — megkezdődött a pilótaképzés. *A magyar katonai repülés 1910. július 22-én kezdődött, amikor az Osztrák Magyar Monarchia haderejében az első magyar repülő, Petróczy István százados, az első önálló repülését vizsgabizottság előtt végrehajtotta.* Petróczy százados vizsgarepülésére egy Wright-Knoller típusú repülőgéppel került sor. A vizsga keretében három felszállást kellett végrehajtania, s a leszállójelhez minél közelebb földet érnii. Az eredményes vizsga alapján *Petróczy István* — aki a harmadik leszállásnál már mintegy 15 méterre ért földet a leszálló jeltől — a tanfolyamon részt vevők közül harmadikként, de első magyarként kapta meg a katonai repülőgép-vezetői címet és igazolványt. Rövidesen megszervezték az első megfigyelő és pilótaiskolát Bécsújhelyen, amelynek parancsnokává *Petróczy Istvánt* nevezték ki.

A Monarchia hadvezetése 1914 tavaszán határozott róla, hogy a Légjáró Csapatok fejlesztése keretében jelentősebb repülőerőket hoznak létre. Kiadták a felhívást, hogy jelentkezni lehet a repülőkhöz. A jelentkezőket egyéves tanfolyamra vezényelték, amelynek a végén a tanfolyamot sikeresen elvégzők elméleti és pilótavizsgát tettek. Amikor a mozgósítás elkezdődött, a Monarchia repülői jelentéktelen erőt képviseltek, hiszen mindössze 85 katonai repülőgép-vezető és megfigyelő, valamint 39 hadihasználatra szükségképpen alkalmas repülőgép (Etrich „Taube” és Lohner B) állt rendelkezésre. Ezen repülőgépek minden szempontból elmaradtak a többi európai ország repülőgépeitől. Az első időszakban a Bécs környéki repülőtereken, Fischamendben, Aspernbén és Viener Neustadtban kezdődött a kiképzés, majd később a felállított pótszázadokban Újvidéken, Szegeden, Szombathelyen és Przemyślben is intenzív pilóta- és megfigyelői képzés kezdődött.

Petróczy István, a kiváló szervezői készségéről híres tiszt, a továbbiakban számos fontos beosztást látott el. A háború során ő volt a több mint 10 000 fővel működő Repülőarzenál parancsnoka, amely felügyelte a repülőgépgyárak termelését, szervezet és végezte a repülőalakulatok repülőgépekkel, valamint egyéb repülő-szakanyaggal való ellátását. A háború után a magyar repülés újjáépítésének vezető egyénisége, az 1920-as évek közepén a vezetésével szervezett Légügyi Hivatal első vezetője, majd a légoltalom megszervezésének egyik vezető személyisége volt. A második világháború után nyomorban élt feleségével, esetenként a szomszédok gondoskodásának köszönhették életüket.

A magyar katonai repülés 100 éves történetének, sajnos, két pusztító háború is részét képezte. Az első világháborúban összesen mintegy 1000 magyar megfigyelő és repülőgép-vezető harcolt, s a hősi halottak számát mintegy 300-ra becsülik. A második világháborúban a repülőgép-vezetők létszáma pontosan nem állapítható meg, de minden bizonnyal megközelíti a 2000-et. A Magyar Szárnyak 1991. évi kiadásában hősi halottként 417 fő van feltüntetve, de ezek között szerepelnek olyanok is, akik nem repülő hősi halált haltak, hanem földi harcokban vesztették életüket. Ebből kiindulva, a hősi halált haltak száma kb. 500 fő lehet, s ezek közül a repülő hősi halottak száma elérheti a 300 főt a második világháborúban is. Az egyes részeredményeket taglaló értékelések során a vadászrepülők léggyőzelmeinek száma minden esetben meghaladta a veszteségeiket, ami jelzi, hogy vadászaink hősiességgel harcoltak, s a légi harcok többségéből győztesen kerültek ki. Köszönhető ez a kiváló elméleti és gyakorlati felkészítésnek.

Ami a harctevékenységi módokat illeti, a repülők megjelenésétől napjainkig jelentős fejlődés tapasztalható. Köztudott, hogy a repülőerők az első világháború kezdeti időszakában, nagyjából az első évben, szinte kizárólag a légi felderítést kapták feladatul. Később azonban aktívan részt vettek a szárazföldi csapatok harcának támogatásában, kialakultak a vadász, bombázó, csatafeladatokat megoldó repülőgépek, majd később a szállítórepülők is elfoglalták helyüket a légierő feladatrendszerén belül.

Az első világháborúban, majd a két világháború között, valamint a második világháború alatt is, a repülőgépek folyamatos fejlesztéssel mentek át, s az 1914-ben elért 70-100 km/h sebességértékről a második világháborúban elérték az 500-700 km/h sebességértéket. Hasonló fejlődés ment át a repülőgépek repülési magassága, hatótávolsága és a bombával való terhelhetősége is.

A második világháború után megjelentek a korszerű, sugárhajtóműves repülőgépek (Németországban már a háború utolsó évében bevetettek néhány típust), majd 1947-től beköszöntött a szuperszonikus repülések korszaka. A magyar katonai repülésben 1951-ben jelentek meg a MiG-15-ös vadászgépek, amelyek sebessége megközelítette az 1100 km/h sebességértéket. 1959-ben érkeztek a MiG-19-es repülőgépek, amelyek már a hangsebesség 1,4-szeresével repültek. Két évvel később rendszeresítették a MiG-21-es típus első változatát, amelynek maximális sebessége már 2,05M, vagyis a hangsebesség valamivel több mint kétszerese volt. E típusnak lokátoros változatai később a légierő alaptípusát képezték. A légvédelmi vadászalakulatoknál 1980-ban, a 12 MiG-23-assal együtt a MiG-21BISZ, U, és UM típusokból összesen 175

db. vadászgép volt a hadrendben. Ugyanekkor a légierő részét képező csapatrepülő erőknél 139 repülőgép és helikoptert tartottak üzemben. Ebben az időszakban a katonai repülésben összesen 314 repülőeszköz volt rendszeresítve.

A repülés fejlődése, a magasság és a sebesség növelésének szándéka további eredményeket szült. 1957-ben megkezdődött az űrkorszak, amelynek keretében az 1970-es évek második felében magyar katonai repülőktől két fő, Farkas Bertalan és Magyarai Béla űrhajóskiképzésen estek át, s Farkas Bertalan, a világ 94. űrhajósaként közel nyolc napot töltött a világűrben. Így az űrrepülés is bevonult a magyar katonai repülés neves történeteinek sorába.

Most, amikor a magyar katonai repülés 100. évfordulójának ünneplésére készülünk, tisztelettel gondolunk elődeinkre, akik e neves történelmi időszak eseményeit írták, s azokra, akik közülük életüket áldozták a repülésért. Tisztelettel hajtunk fejet a közel 800 hősi halottunkra, s arra a mintegy 1200 bajtársunkra, akik az elmúlt 100 év során repülőhalált haltak. Nyugodjanak békében. Emléküket megőrizzük.

Terveink szerint a neves évforduló kapcsán, 2010. június második felében, később meghatározandó időpontban tudományos emlékülést tartunk, s egy központi ünnepséggel emlékezünk az elmúlt 100 évre. Ugyancsak e centenáriumi évforduló jegyében kerül sor augusztus 7-8-án Kecskeméten, a szokásos nemzetközi repülőnap megtartására is.