



A magyar légierő Héja vadászpilótái a doni fronton

Héja Fighter Planes of the Hungarian Air Force on the Don Front

¹Olasz Lajos

*¹Szegedi Tudományegyetem, Juhász Gyula Pedagógusképző Kar – Magyar Hadtudományi Társaság Szegedi Tagozat – Szeged, Magyarország
olasz.lajos55@gmail.com*

Összefoglalás

A doni frontra kivezényelt magyar vadászpilóták olasz Re-2000 Héja gépekkel voltak felszerelve. A típusnál számos tervezési és gyártási probléma jelentkezett. A nehezen vezethető, (bepördülésre hajlamos) gép rossz üzemanyagrendszerrel, gyenge fegyverzettel és gyenge futóművel volt felszerelve. A pilótaülés páncélozása még rosszabbá tette a gép repülési tulajdonságait. A doni frontra 23 Héja érkezett, de nagy részük állandó javításra szorult, egyszerre csak 10 gép volt bevezethető állapotban. Héja géppel zuhant le augusztus 20-án Horthy István kormányzóhelyettes. A Héják mérlege így is pozitív volt: 18 légi győzelem mellett 9 repülőgép veszteség (6 harcban és 3 balesetben). Az 1943. januári szovjet áttörés után azonban 9 további üzemképtelen gépet a saját személyzet felrobbantott.

Kulcsszavak: magyar légierő, Héja vadászpilóta, 2. hadsereg a Donnál. légi harcok a keleti fronton

Abstract

The Hungarian fighters deployed to the Don Front were equipped with Italian Re-2000 Héja aircraft. The type presented numerous design and manufacturing problems. The aircraft, which was difficult to control (prone to stall and spin) had a poor fuel system, weak armament, and weak landing gear. The armouring of the pilot's seat made the plane's flight characteristics even worse. 23 Héja arrived at the Don front, but most of them needed constant repairs, only 10 machines could be used at a time. Vice-regent István Horthy crashed with Héja plane on August 20th. Combat record of the Héjas was still positive: 18 aerial victories with 9 aircraft losses (6 in combat and 3 in accidents). However, after the Soviet breakthrough in January 1943, 9 more inoperable planes were blown up by the own crew.

Keywords: Hungarian Air Force, Héja fighter aircraft, 2nd Army at the Don, air battles on the Eastern Front

1. Re-2000 Héja vadászpilóta a magyar légierő szolgálatában

A második világháború kirombolásának időszakában az alig egy éve nyílt fejlesztés alatt álló magyar légierő krónikus repülőgép-hiánnyal küzdött. Nyugat-európai gébeszerzéssel nem lehetett számolni. Németország sem adott el Magyarországnak korszerű haditechnikát, részben a Luftwaffe megnövekedett igénye miatt, részben, mert Berlin elégedetlen volt a háborús együttműködés terén tartózkodó magatartást tanúsító magyar kormánnyal. Így maradt az olaszországi repülőgépvásárlás.

Az olaszok számos típust kínáltak eladásra, és felajánlottak 1939-ben 300 millió lírás, majd 1940 nyarán újabb 300 milliós hadianyag-beszerzési hitelkeretet (4%-os kamattal, 20 éves törlesztésre). Ennek a 76%-át (457 293 907 líra) repülőgép-importra használta fel Magyarország. A vadászipülő egységek felszereléséhez a Reggiane Re-2000 típust választotta a Honvédelmi Minisztérium (HM). A gép az amerikai Seversky P-35 alapján, korszerű elvek szerint épült, tiszta fémhéjszerkezettel, zárt kabinnal, behúzható futóművel. Közel 1000 LE-s csillagmotorja 5000 m-en 530 km/h sebességre volt képes. A prototípus 1939. május 24-én repült. A Re-2000 modernebb konstrukció volt minden, korábban a magyar légierő által használt típusnál, és felülmúlta a vele párhuzamosan fejlesztett többi olasz vadászipépet (Macchi C-200, Fiat G-50) is. Az olasz légierő még kiforratatlannak tartotta, ezért nem kötött le belőle nagyobb szériát. Ez lehetővé tette a külföldi megrendelések gyors teljesítését, ami Magyarország számára is lényeges szempont volt [1, 2].

A Re-2000 gépek megvásárlásáról rekord gyorsasággal döntött a magyar kormány. Az Olaszországba kiutazó szakmai bizottság 1939. december 16-án készítette el a jelentését, melyben a típust alkalmasnak ítélte a hazai rendszeresítésre. A Legfelső Honvédelmi Tanács december 19-én jóváhagyta 70 gép beszerzését. December 22-re elkészült a szerződés tervezete és december 27-én már alá is írták a megállapodást. Magyarország egyúttal megvásárolta a Re-2000 sárkányának licenccigénylési jogát is, amit később magyar motorral és fegyverzetrel kívánt felszerelni. Az új vadászipép a M. Kir. Honvéd Légierőben a Héja típusnevet kapta. A Héja gépek leszállítása azonban az olasz ígéretek ellenére elhúzódott. Az eredeti határidő 1940. július 31. volt, a sorozatgyártás viszont 1940. április közepéig nyersanyaghiány miatt még meg sem kezdődött. Az első gép 1940. május 21-én érkezett meg, és az év végéig csak 6 további Héja került Magyarországra. Ennek az alapanyaghiány mellett az volt az oka, hogy az olasz légierő lefoglalt 12 gépet a magyar szériából és póttartályok felszerelésével távolsági vadászipépként alkalmazta, illetve 2 géppel különböző kísérleteket végzett (hajófedélzeti katapult-indítás), valamint további két Héját mintagépként Svédországnak adtak át, majd a magyar gyártással párhuzamosan megkezdtek a 60 db-os svéd megrendelés kiszolgálását is. 1941. június 21-ig csak 48 gép érkezett Magyarországra, az év hátralévő részében további 10. A 69. Héját 1942. augusztus 5-én, a 70. gépet pedig csak 1943. május 29-én szállították le [3, 4, 5].



1. ábra Az 1940 májusában érkezett első Héja (V.401)



2. ábra Egy 1941 májusában leszállított Héja (V.465)

A típus magyarországi alkalmazása során a konstrukció kiforratlansága, az alkalmazott gyenge minőségű alapanyagok és az alacsony színvonalú kivitelezés következtében számos probléma jelentkezett. Nem volt megfelelő a gázrudazat kialakítása, ami miatt 1941. június 4-én a leszállásnál egy gép balesetet szenvedett és elégett. A berendezés kicseréléséhez német alkatrészekre volt szükség, amelyeket csak hosszabb idő után sikerült beszerezni. A szárnyközépső elhelyezett nagy üzemanyagtartályokból a gyenge minőségű, gyorsan öregedő és zsugorodó tömítőanyag használata miatt szinte folyamatosan szivárgott, csepegett a benzin, ami különösen kényszerleszálláskor

tűzvesélyt okozott, és több gép kigyulladásához vezetett. A szivárgást csak folyamatos ellenőrzéssel és bonyolult javítási procedúrával lehetett kézben tartani, amire tábori körülmények között nem mindig nyílt lehetőség. Az üzemanyagellátó rendszer gyakran meghibásodott, repülés közben csökkent a benzinyomás, ami a teljesítmény visszaesésével járt. Ilyenkor a pilótának a kéziszivattyú működtetésével kellett helyreállítania a nyomást, ami harci helyzetben komoly nehézséget jelentett [6].

Nagyobb igénybevételnél az olaj gyakran túlmelegedett, több alkalommal porlasztótűz keletkezett. A légsavar elektromos állítómechanizmusa megbízhatatlanul működött. Esetenként túlpörgött, vagy a lapátok nagy szögállásban blokkolódtak, amely lehetetlenné tette a siklórepülést vagy a zuhanást. Az erős motorhoz és a nagy tömeghez képest nem volt elég masszív a futómű. A behúzható főfutók merevítői sok esetben deformálódtak, a futómű nem nyílt ki teljesen, ami leszállásnál, főként tábori reptereken megnövelte az átvágódás esélyét. Ez volt ez egyik leggyakoribb baleseti ok. Nagyobb igénybevételnél, a gyenge alapanyagok és a pontatlan illesztések miatt a gépek szárnyborítása felgyüremkedett, illetve a héjszerkezet szegecselése felszakadt. Több probléma akadt a műszerekkel, az üzemanyag jelzővel és az iránytűvel, ami téves navigációhoz vezetett [7,8].

Gyenge volt a gépek fegyverzete. A 2 db 12,7 mm-es közepes tűzgyorsaságú (300 lövés/perc) Breda-SAFAT nehézgéppuska az 1930-as években még hatékony fegyvernek számított a vászonborítású repülőgépek ellen, az 1940-es évek elejének fémépítésű, esetenként páncélozott konstrukcióival szemben azonban elégtelennek bizonyult. Az angol, amerikai, német vagy szovjet vadászgépeknél a géppuskák számának növelésével (6–8 gpu.) vagy gépágyú(k) beszerelésével biztosítottak nagyobb tűzerőt. Számos esetben meghibásodott a Breda fegyverek elektromos vezérlőberendezése, előfordult, hogy a géppuska átlőtte a saját légsavart. A rosszul kialakított, szűk hüvelykidobó torok hajlamos volt eldugulni. Hosszú sorozatoknál, tartós tüzelés esetén a fegyver gyakran elakadt. A leszállított gépeken a fegyverek nem voltak beállítva és belőve, ezt utólag kellett elvégezni. A Héják beépített rádió adóvevő nélkül érkeztek, mert a HM az egységesítés érdekében sajátfejlesztésű R.13 készülékeket kívánt beszereltetni. Az adóvevő és a szükséges áramátalakító (a Héja elektromos rendszere 24 V, a rádió 12 V) azonban nagy méretei miatt csak nehezen fért el, beépítésük hosszabb időt igénylő, bonyolult feladatnak bizonyult, amihez a géptörzs szerkezetét is meg kellett bontani. Az első rádióval felszerelt Héja 1941. július 7-én szállt fel. 1942 nyaráig csak a század- és rajparancsnoki gépekbe építettek be adóvevőt [3, 9].

A Héja repülőtulajdonságai 320 km/h alatti sebességnél jelentős mértékben romlottak. A gép instabillá, nehezen kormányozhatóvá vált és sok esetben motorrázás jelentkezett. A típus legnagyobb hibája az volt, hogy az erős motor és az erőteljes légsavar keltette nagy giroszkópikus hatást a gép viszonylag kicsi kormányfelületei nem tudták kellően ellensúlyozni – szűk fordulóban, alacsonyabb sebességnél a Héja hajlamos volt a dugóhúzóba esésre. Ilyen helyzetben a pilóták csak 4–500 m magasságvesztés árán tudták stabilizálni a gépet. A típussal kapcsolatban felmerülő technikai és gyártási hibák kivizsgálására 1940 júniusában olasz–magyar műszaki vegyesbizottságot állítottak fel. A bizottság jelentését június 26-án külön értekezleten tárgyalta meg a légügyi vezetés, hogy a gépek mielőbb a csapatokhoz kerüljenek. A légierő vezetése 1941-ben egy kézikönyvet állíttatott össze a pilóták számára, melyben felhívták a figyelmet a leggyakoribb problémákra és az azokkal kapcsolatos eljárásra. A pilóták ismétlődő kritikái miatt, 1942 tavaszán a Repülő Kísérleti Intézet képviselői, Dóczy Lóránd hadiműszaki törzskari százados vezetésével újra megvizsgálták a Héják műszaki állapotát és repülőtulajdonságait, és megfelelőnek ítélték a típust a fronton való alkalmazásra [5, 8].

Külön problémát jelentett az üléspáncélzat kérdése. A Magyarországnak gyártott Héjáknál a pilóta hátát és fejét védő páncélzat nem volt szériatartozék. Az első harci alkalmazás (1941. augusztus–szeptember) után azonban világhossá vált, hogy szükség van a páncéllemezek beépítésére.

A típus továbbfejlesztett változatához (Re-2001), már megindult Olaszországban egy kiváló, 8 mm-es (72 kg tömegű) ülőpáncél gyártása, amely az alaptípusba is könnyen beépíthető volt. A légierő vezetése 1941 októberében tájékozódott az olasz szállítás lehetőségéről, anyagi megfontolásokból azonban, mivel a magyar repülők frontszereplése éppen befejeződött, nem adott megrendelést. 1942 tavaszán, amikor a német nyomásra döntés született, hogy a frontra kerülő 2 hadsereg állományában Héja gépeket is a hadszíntérre vezényelnek. Ezért 1942 májusában a HM megrendelt a hazai WM gyárban 40 ülőpáncélt (15 mm, 94 kg). A tervezés és kivitelés különböző okok miatt elhúzódt, ezért a minisztérium júniusban 75 ülőpáncélt rendelt Olaszországból 25 db-nál július 15-i, a további 30 db-nál augusztus 15-i szállítási határidővel. Mivel azonban egyre sürgetőbbé vált a magyar vadászok frontra küldése, a csepeli WM gyárban ideiglenes megoldásként a Turán harcokosi számára készült páncéllemezből vágtak ki megfelelő méretű darabokat és ezeket szerelték a gépekbe. Ez a 25 mm-es páncélzat azonban egyes mérések szerint 149 kg-ot nyomott [3, 4].

Egyelőre a 26 frontra szánt gépbe és 12 tartalékgépbe építettek páncélt. Bár az olasz megrendelés első 25 darabját másfél hónapos késéssel, augusztus végére leszállították, a várható magyar fejlesztésre tekintettel a HM törölte az olaszországi vásárlást. A beszerelt páncél okozta jelentős túlsúly megváltoztatta a gépek súlypontját, rontotta a repülési tulajdonságokat, a stabilitást és a manőverezési képességet. Vízszintes repülés során a Héja előre-hátra imbolygott („bólogatott”), az alacsony sebességgel végrehajtott fordulónál pedig tovább nőtt a dugóhúzóba esési hajlam. Csökkent a gép teljesítménye, a maximális sebesség 480–485 km/h-ra esett vissza. Ráadásul az ülőpáncélzat beszerelésére június második felében került sor, így a frontra induló pilóták itthon csak néhány felszállást végezhettek a megváltozott repülőtulajdonságú gépekkel [10, 11].

A vadászrepülő századoknál a Héját, korszerű kialakítása és viszonylag nagy teljesítménye ellenére nehezen kezelhető (rosszindulatú) és nagy karbantartási igényű (kényes) gépnek tartották. A típus első harci alkalmazására a Szovjetunió elleni hadba lépést követően 1941. augusztus 7. és október 19. között került sor. Gyenes László százados vezetésével 7 Héját vezényeltek ki a hadművelleti területre. A gépek főként voltak a szovjet repülőekkel (I–16) szemben, és 1 saját veszteség mellett 3 ellenséges gépet megsemmisítettek. A típus műszaki kiszolgálása azonban komoly erőfeszítést igényelt. A hazatérés során pedig 2 Héja lezuhant, a pilóták életüket veszítették. Balesetek tarkították a Héják hazai repüléseit is. 1942 nyarán 3 gép semmisült meg, két pilóta meghalt. Közülük két gép pusztulásában valószínűleg szerepe volt az ülőpáncél okozta túlsúlynak is [9, 12].

2. Héja gépek a Donnál, 1942 nyarán és Horthy István frontszolgálat

1942 tavaszán a 2. hadsereg légi támogatására egy ideiglenes légi alakulatot állítottak fel, az 1. repülőcsoportot, melynek vezetését András Sándor vk. alezredes látta el. Az egység 1-1 távol- és közelfelderítő századból, 1 megerősített bombázó századból és 2 vadászrepülő századból állt. A magyar légierő ekkor csak 2 harci vadászszázaddal rendelkezett (5/1–2. szd.), melyekre az ország légi védelméhez volt szükség. Ezért a szolnoki 1. és a kolozsvári 2. vadászgyakorló osztály 1-1 századát jelölték ki a frontszolgálatra. Ezek összevonásával létrehozták az 1. vadászrepülő osztályt, melynek parancsnoki posztjára Csukás Kálmán vk. őrnagy került. Az 1/1. századot Szabó Máttyás, a 2/1. Keresztes Béla százados vezette. A frontra kijelölt egységek pilótái 1942 tavaszától Héja átképzést folytattak. A gépek üzemeltetésének biztosítására szintén a frontra vezényelték az 1/1. és a 2/1. vadászrepülő üzemi századot (Kiss Zoltán és Prónavölgyi István százados) [13].



3. ábra A szolnoki 1. vadászpülő-osztály Héja gépei (1942. május)

A tervek szerint az 1. vadászosztály első részlege június közepén érkezett volna a hadműveleti területre, de különböző okok, köztük az üléspáncélzat elhúzódo beszerelése késleltette az indulást. Az első kötelék (12 Héja, 3 futárgép) július 2-án érkezett meg, a Debrecen–Kolomija–Kijev–Konotop közbülső leszállásokkal. A Kolomiján történő landoláskor Irányi Pál főhadnagy gépe átvágódott és összetört. Két Héja kisebb javítások miatt egy napot Kijevben töltött. A kötelék (11 Héja) július 3-án rendezkedett be a paninói hadireptéren (Kurksz D, 25 km). Az érkezéskor Römer József zászlós gépe a futómű becsuklása miatt hasra szállt és megrongálódott. Július 4-én a vadászok tájékozódó repüléseket végeztek, majd a következő naptól már harci bevetéseket hajtottak végre: légtérbiztosítást folytattak és közelfelderítő gépeket oltalmaztak, július 6-án, 8-án és 10-én pedig bombázókat kísérték. 1942. július 10-én a 2. hadsereg kijutott a Don folyóhoz. Az 1. vadászosztály gépei július 10-én áttelepültek Tyim közelébe, a szlaszovajai reptérre. Ennek rendkívül rossz volt a talaja, így a leszállások során több gép is megsérült. Július 14-én az osztály megkezdte az átköltözést a Sztarij Oszkol melletti Uglira. Ezen a napon 11 Héjából csak 6 gép volt üzemképes. Július 17-én egy korábban megrongálódott gépet repült vissza a javítás után Römer zászlós Uglira, a leszállásnál azonban átvágódott és a gép 25%-os törést szenvedett [9, 14].

Július 18-án magyar támadás indult az urivi szovjet hídfő felszámolására. A Héják előbb 4 tűzérhelyesbítő közelfelderítőket biztosítottak 1-1 géppárral, majd bombázókat kísérték és alacsony támadásokat hajtottak végre. Csukás őrnagy gépe a folyón átkelő szovjet pontonok támadása közben találatot kapott és saját területen kényszerleszállást végzett. Július 27-én újabb támadás indult az urivi hídfő elfoglalására. A következő 3 nap során napi 3–4 közelfelderítő bevetésre került sor, melyeket Héja géppárok biztosítottak. Július 29-én megérkezett Sztarij Oszkolba Szabó százados vezetésével az 1. vadászosztály második részlege (11 Héja, 3 futárgép). A kötelék egyik gépe motorhiba miatt még magyar terület felett visszafordult, egy másik gép a leszállásnál átvágódott és megrongálódott. Az erősítésre nagy szükség volt, mert naponta csak 5–6 Héja volt üzemképes. Augusztus 3-án a 2/1. vadászszázad előre települt az ilovszkojei reptérre, 5-én megérkezett oda az 1/1. vadászszázad is [15, 16].

Augusztus 6-án nagyarányú szovjet átkelési művelet kezdődött a 2. hadsereg szakaszán, és megeléknült a szovjet légitevékenység is. A következő napok során Héják nagyszámú bevetést hajtottak végre, a magyar csapatok légtérét védték, bombázókat kísérték, közelfelderítőket biztosítottak, illetve szabad vadászatot folytattak. Ekkor került sor az első légi harcokra. A nagy

igénybevétel miatt azonban a vadászgépek többségét folyamatosan javítani kellett, augusztus 6-án összesen csak 10 gép, 7-én és 8-án 6-6 gép, 9-én 11 gép volt bevethető. A helyzet a későbbiekben sem javult, 15-én ugyan 15 Héja volt repülésre alkalmas, 18-án azonban ismét csak 10 gép. Augusztus 6-án a Héják 3, 9-én 4 légigyőzelmet arattak, majd 10-én egy újabbat. A harcok azonban veszteségekkel is jártak. Augusztus 7-én egy légi harc után Péterffy Andor hdp. őrmester gépének szárnya levált, a Héja lezuhant, a pilóta életét veszítette. Augusztus 9-én Takács László hadnagy gépe légi harcban megrongálódott, a pilóta súlyosan megsebesült, de sikerült saját területen kényszerleszállást végrehajtania. Augusztus 11-én Gémes Kálmán őrmester gépét lelőtte a szovjet légvédelem, a pilóta ejtőernyővel kiugrott és hadifogságba esett. Augusztus 20-án Baltai István szakaszvezető légi harcban megrongált géppel kényszerleszállást kísérelt meg, de a Héja összetört és a pilóta életét veszítette. Ezen a napon zuhant le Horthy István kormányzóhelyettes is [12, 17].



4. ábra Horthy István Héja gépe (V.421) a „Dongó” századjelvénnel az oldalán

Horthy István t. főhadnagy a mátyásföldi 5/I. vadászosztály állományába tartozott. Amikor azonban megtudta, hogy a szolnoki 1. vadászosztályt küldik ki a Donhoz, kérte az átvézellését, mert nem akarta kivonni magát a frontszolgálat alól. Május 1-jén vonult be Szolnokra Héja átképzésre. Az általa repült V.421-es gép páncélozása igen későn, csak június 25-re készült el, így nem tudott vele sokat gyakorolni. Az osztály első részlegével, július 2-án érkezett a frontra. Július 10-én a szlaszovajai áttelepüléskor a landolásnál a gépe átvágódott. Horthy nem sérült meg, a gép azonban hosszabb javításra szorult, csak július 18-án került ismét bevetésre. Augusztus 6-án kora reggel Horthy és kísérője, Nemeslaki Zoltán őrmester egy közelfelderítő gépet biztosított, majd szabad vadászatot folytatott. Anoskino–Davidovka térségében észrevettek egy 36 db Il-2 csatarepülőből és Lagg-3 vadászgépből álló szovjet köteléket. Horthy megtámadta az alakzat végén repülő vadászgépet, amely füstölve zuhanni kezdett. A két magyar gépre több szovjet vadász is tüzet nyitott, alig tudtak elmenekülni. Mindkét Héját 3-3 találat érte. Nemeslaki életét csak az üléspáncél mentette meg. Bár a Horthy által támadott gép földbe csapódását a magyar pilóták nem látták, az 1. repülőcsoport vezetése igazoltnak tekintette Horthy légigyőzelmét és kitüntetésre terjesztette fel. A repülőcsoport jelentése nyomán a hadseregparancsnokság augusztus 18-án megküldte a HM részére a kitüntetési javaslatot (Magyar Érdemrend lovagkeresztje hadiszalagon a kardokkal) [8, 18].

Augusztus 9-én Davidovka felett a Horthy–Nemeslaki géppár újabb légi harcot vívott 6 szovjet vadászgéppel. A Héják ezúttal is találatokat kaptak, de mindketten vissza tudtak térni. Augusztus 12-től Horthy nem repült, egy hasfájással, heveny lázzal járó betegség ment keresztül rajta, amit a magyar csapatok körében csak „ukrainka” néven emlegettek. Augusztus 14-én megtudta, hogy felesége önkéntes ápolónőként Kijevbe érkezik, és engedélyt kért a meglátogatására. Augusztus 15-

én maga vezette Ar-96 futárgéppel Kijevbe repült, ahonnan 18-án tért vissza. Közben Kállay Miklós miniszterelnök, értesülve az augusztus 6-i légiharcról, 11-én minisztertanácsi határozattal elrendelte a kormányzóhelyettes csapatszolgálatának beszüntetését, és utasítást adott, hogy a Horthy István néhány alakulat meglátogatása után térjen haza. Augusztus 19-én Horthy engedélyt kért a 2. hadsereg parancsnokától, Jány Gusztáv vezérezredestől még egy bevetésre, a 25.-re, amit Jány jóváhagyott [9, 19].

Augusztus 20-án 4.55-kor 4 Héja szállt fel 2 közelfelderítő gép biztosítására. A Horthy–Nemeslaki géppár indult másodikként. A felderítők reptéréhez érve Horthy csökkentette a sebességet, és szűkített fordulóba kezdett, hogy be tudjon sorolni a lassú közelfelderítő gép mögé. A túl szűk fordulóban azonban a Héja dugóhúzóba esett. A szemtanúk szerint néhány fordulat után a pilóta visszanyerte az uralmát a gép felett és megpróbálta felhúzni Héját, de már nem volt elég magassága ahhoz, hogy a földnek ütközést elkerülhesse, és egy kisebb dombvonulat oldalába csapódott. A pilóta azonnal meghalt, a gép kiégett. Horthy István I. a. (kiválóan hadra fogható) pilóta-minősítéssel rendelkezett. Repült ideje 345 óra 27 perc volt (ebből 1942-ben 109 óra 35 perc). Héjával azonban csak 75 óra 15 percet repült. A hadművelleti területen 58 óra 40 percet töltött a levegőben, 39 felszállást, közte 25 harci bevetést hajtott végre. A V.421 számú gépen augusztus 18-án átfogó karbantartást hajtottak végre, a Héja jó műszaki állapotban volt. A baleset okait előbb az 1. vadászosztály bizottsága (Keresztes Béla százados), majd az 1. repülőcsoporttól kiküldött központi testület (Keksz Edgár alezredez.) vizsgálta. Mindkét bizottság hasonló következtetésre jutott, hogy az esemény részben a Héja rossz repülési tulajdonságai (alacsony sebességnél dugóhúzóba esési hajlam), részben a pilóta téves helyzetmegítélése (túlszűkített forduló) miatt következett be [20].

A kormányzóhelyettes lezuhanásában jelentős szerepet játszott maga a kiadott harci feladat is. A bombázók és a közelfelderítők gyakran kritizálták a vadászokat, hogy nem kísérik őket közvetlen közelről, hogy már a jelenlétükkel is elriasszák a szovjet vadászokat. Héják azonban nehezen tudtak a náluk jóval kisebb sebességű gépek közelében repülni. A maximum 320–340 km/h sebességre képes He-46E közelfelderítők közvetlen kísérése már komoly stabilitási problémákat okozott a vadászgépeknél. Horthy azonban utolsó bevetésén megpróbálta pontosan teljesíteni a tőle elvártakat, és a szűk forduló során 320 km/h-ra csökkentette a sebességét, hogy a 300 m magasságban várakozó felderítő mögé sorolhasson. Az alacsony sebesség azonban dugóhúzóba esést idézett elő, a kis magasság pedig lehetetlenné tette, hogy a pilóta még fel tudja emelni a gépet [21, 22].

3. Az 1942. őszi-téli harcok és a Héják frontszereplésének mérlege

Az augusztus 28-án kezdődő magyar támadás során sikeresen felszámolták a korotojaki szovjet hídfőt. A Héja pilóták szeptember 2-án Korotojak térségében 3 szovjet gépet is lelőttek. Szeptember 9-én az urivi hídfő elfoglalására indult újabb német–magyar hadművellet, ez azonban csak részleges eredményt ért el. A vadászrepülők ez alkalommal is számos felszállást hajtottak végre, de kis számuk miatt nem tudták a bombázók és közelfelderítők kíséréte mellett a földi csapatok oltalmazását is ellátni, ehhez német légi segítséget kellett kérni. Szeptember 15-én a szovjet erők támadást indítottak Voronyezs elfoglalására, ami a magyar repülőket is fokozottan igénybe vette. A hónap végéig az 1. vadászosztály 58 bevetést hajtott végre. Szeptember 28-tól a harcok alább hagytak, a légitevékenység jelentősen csökkent. Megromlott az időjárás, kevesebb volt repülésre alkalmas nap. A vadászegységek kisebb igénybevétele lehetővé tette, hogy október 7-én az 1/1. vadászszázad 6 és a 2/1. század 2 pilótáját Bánlaky György főhadnagy vezetésével Sztarij Oszkolba vezényeljék, Bf-109 átképzésre. A típusismeretet 2 Bf-109E géppel szerezték meg, majd a 2./JG 52 német század Bf-109F vadászbombázó gépeivel gyakoroltak. Október második felétől már harci bevetéseket teljesítettek. Az 1. vadászosztály vezetését már augusztus végétől Szabó szds. látta el. Csuksás őrnagy hazautazott Horthy István temetésére, majd visszatérve a frontra az 1. repülőcsoport

törzsénél tartózkodott. Nehezen tudott megbirkózni a kormányzóhelyettes halála miatti felelősségérzettel. Októberben Bf-109 átképzésen vett részt [7, 10].

Október 15-én az 1. repülőcsoport-parancsnokság megszűnt, a fronton harcoló magyar légiegységek irányítását átvette az október 1-jén Fráter Tibor ezredes vezetésével felállított 2. repülődandár. Az 1. vadászosztálynak ekkorra már csak 15 Héja gépe maradt. A vadászok elsősorban légtérbiztosítást végeztek és a földi csapatokat oltalmazták. Október második felében megkezdődött a repülő alakulatok részbeni leépítése. Szabó és Keresztes százados, valamint az 1/1. és 2/1. század állományából 12 pilóta hazatért. Pótlásukra a Horváth Gyula százados vezette 5/2. vadászszázad, illetve az 5/1. század egy részlege (Ujszászy György százados és 5 pilóta) frontra küldését tervezték. Az 5/2. század Héja átképzése azonban még nem fejeződött be, a hiányzó gyakorlatot a frontra érkezés után kellett pótolniuk. A 2/1. század Ilovszkojén maradt részlege, melynek vezetését Irányi főhadnagy vette át, harci bevetéseket végzett, és várta a felváltó 5/2. századot, hogy közreműködjön annak Héja átképzésében, majd hazatérjen. Október 31-én Pánczél Imre hadnagy vezetésével 4 Héja volt bevetésen, melyek 8 szovjet csatarepülővel és 8 vadászgéppel találkoztak. A Héják 4 szovjet gépet lelőttek, Takács István őrmester azonban súlyosan megsebesült, kényszerleszállást hajtott végre, de sérüléseibe később belehalt. Az 1/1. század fronton maradt állománya Bánlaky főhadnagy vezetésével 8 Bf-109F gépet kapott a németektől és ezekkel végeztek vadászbombázó bevetéseket Sztarij Oszkolból [23].



5. ábra Az ilovszkojei reptér szélén, fák közé rejtett Héja (V.424), 1942. október

November 1-jén újabb 5 Héja pilóta (2 fő az 1/1. és 3 fő a 2/1. századból) csatlakozott Bánlaky részlegéhez, és vett részt Bf-109F átképzésen. Szabó százados hazatéréseével az 1. vadászosztály parancsnoksága gyakorlatilag megszűnt, az osztály-segédtsízt, Pálos Géza főhadnagy és a fronton maradt néhány írnok csupán adminisztrációs feladatokat látott el. Csukás őrnagy, akit november 1-jén vk. alezredessé léptettek elő a 2. repülődandár törzsénél tartózkodott. Amikor az 1. vadászosztály felváltására kijelölt 5/1. osztály parancsnoka, Heppes Aladár százados november 28-án előzetes tájékoztódásra kirepült a frontra, áldatlan állapotokat talált. A téli szállások előkészítésére, a téli felszerelés beszerzésére, a gépkocsik, műszaki anyagok karbantartására senki sem intézkedett [23, 24].

December 6-án a németek kérésére az 1/1. század a 2. hadsereg sávjától délre lévő bázisra,

Rosszosra települt. Vele tartott az 1/1. vadászpilóta üzemi század egy részlege is. Itt a németek további 4 gépet adtak át. A magyar század így már 12 Bf-109F vadászbombázóval rendelkezett, és az I/JG 52 német vadászosztállyal hajtott végre közös bevetéseket. Ezzel azonban a 2. hadsereg légtérének védelmére mindössze egyetlen Héja (fél)század maradt (Irányi főhadnagy és a 2/1. század 6 pilótája), melyre nehéz feladatok hárultak, mert a sztálingrádi harcok miatt a voronyezsi szakasról több német vadász egységet is délre vezényeltek. December 23-án érkezett meg a Donhoz Heppes százados vezetésével az 5/I. vadászpilóta-osztály törzse, amely december 25-én hivatalosan is átvette a vadászok irányítását. December 26-án Ujszászy századost nevezték ki az 1/1. század élére és a vele érkező 5 fő (5/1. század) is ennek az egységnek az állományába került. Ők még nem kaptak Bf-109 átképzést, ezért az 1/1. század harcoló részlegét továbbra is Bánlaky főhadnagy vezette, míg Ujszászy és pilótái Sztarij Oszkolban átképző tanfolyamon vettek részt, Kőhalmy János hadnagy és egy német oktató irányításával [9, 16].

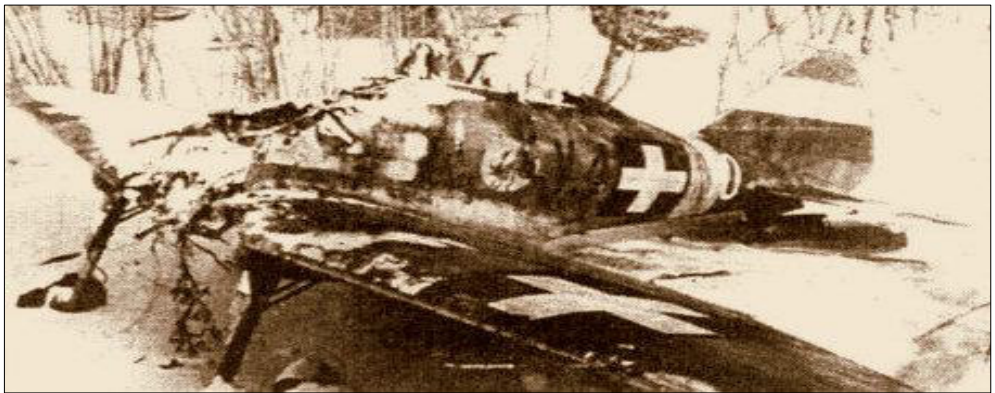
Az 5/I. vadászosztály törzse Ilovszkojén rendezkedett be. Az 1/1. vadászszázad (Bánlaky-csoport) Bf-109F gépekkel Rosszoson állomásozott. Az 1/1. vadászpilóta üzemi század egy részlege a rosszosi század, a másik a sztarij oszkoli átképző tanfolyam műszaki feladatait látta el. Az 5/2. vadászszázad január 2-re fejezte be Ilovszkojén a Héja átképzést, a 2/1. század Irányi főhadnagy vezette részlege segítségével. Irányi és pilótái egyúttal a harci tevékenységet is befejezték, feladataikat, gépeiket átadták az 5/2. századnak, és január 5-én hazaindultak. Az ilovszkojei gépek üzemeltetését még mindig a 2/1. vadászpilóta üzemi század biztosította, mert az 5/2. üzemi század csak január 7-én érkezett meg. A feladatok és a felszerelés átadása napokig húzódott, utána pedig a német szállításvezetőség nem biztosított vasúti szerelvényt a 2/1. üzemi század számára, így a január 12-i szovjet offenzíva a kolozsvári századot is a fronton érte. A műszaki hibák, leszállási balesetek, illetve a rossz időjárási körülmények, a nagy igénybevétel és a karbantartási nehézségek miatt egyre több Héja esett ki a sorból. Egy gépet hazaszállítottak javításra, 4 további gépet pedig átadtak a javító műhelyeknek. Az 5/I. vadászosztálynak január 5-én már csak 10 Héja gép állt a rendelkezésére, melyből napi átlagban 3–5 gép volt bevethető [9, 16].

Az 5/2. század első harci bevetését január 5-én repülte, 2 Héja, Bejczy József főhadnagy osztálysegédtsízt és kísérője légtérbiztosítást és szabad vadászatot folytatott a magyar csapatok felett. Január 10-én reggel a rossz időjárás ellenére Pávai-Vajna György zászlós vezetésével 3 gép szabad vadászatot volt. Másnap újabb 3 Héja került bevetésre, légtérbiztosítást végeztek Uriv-Sztorozsevoje térségében. A Pávai-Vajna zászlós vezette köteléket 4 szovjet vadászgép támadta meg. Tízperces légiharc után 2 Héjának is elakadt a géppuskája, szerencsére a szovjet gépek kiváltak a harcból. A magyar pilóták leszállás után 1 vadász valószínű megrongálásáról számoltak be, de légigyőzelmet nem jelentettek. Január 12-én 12 órakor 2 Héja szállt fel. Bejczy József hadnagy és kísérője az urivi hídfő felett szabad vadászatot folytatott és a légtérben megjelenő német bombázókat biztosította. A mintegy 1000 m-en repülő gépekre 2 szovjet vadász csapott le. A kísérő, Domján Pál őrmester szembefordult a támadókkal, mire azok harc nélkül eltávoztak. Hazafelé Bejczy gépének motorja meghibásodott, álló motorral, füstölgő géppel szállt le a reptéren. Január 15-én 2 Héja felderítő repülést végzett, a V.435 jelzésű gépben Heppes Aladár százados, az 5/I. vadászosztály parancsnoka repült [24, 25].



6. ábra Ilovoszkojén hátrahagyott üzemképtelen Héja (V.470)

Január 16-án, mivel a szovjet csapatok már megközelítették az ilovszkojei repteret, az üzemképes 4 Héját átrepülték Urazovora. A leszállásnál 1 gép összetört. Az Ilovszkojén maradt 6 Héja közül néhány javíthatatlan gépet felrobbantottak, a többi üzembe helyezésével még próbálkoztak. Január 17-én az Urazovon lévő 3 Héja légtérbiztosítást végzett a két repülőtér térségében. Ez volt a típus utolsó harci tevékenysége a keleti fronton. Január 18-án Ilovszkojén a még meglévő gépeket is megsemmisítették, vagy sorsukra hagyták. Mivel ekkorra a szovjet erők már Urazovot is közvetlenül veszélyeztették, és nem állt rendelkezésre kellő üzemanyag az utolsó 3 Héja átrepüléshez, ezeket a gépeket is felrobbantották. Ezzel a javítóműhelyekben lévő gépek kivételével a frontra kivitt Héják mind megsemmisültek [26, 27].



7. ábra Az ilovszkojei reptéren felrobbantott Héja – hiányzó motorral és kabinnal (V.410)

A frontra kerülő 23 Héja gépből 4 db 100%, 6 db 50%, 4 db 25% törést szenvedett. Ellenséges behatás következtében azonban csak 6 gép semmisült meg, a többi baleset miatt lett üzemképtelen. További 8–9 gépet a saját személyzet robbantotta fel. Négy Héja pilóta hősi halált halt, 1 fő hadifogságba esett, 2 fő súlyosan megsebesült. A légi harcok során a magyar vadászok 18 szovjet gépet lőttek le. A frontra vezényelt 2 Héja század a gépek kis száma miatt nem tudta kellően ellátni a rá háruló légtérvédelmi, illetve bombázó és közelfelderítő biztosítási feladatokat. Az 1942 második felében már korszerűtlennek számító Héják mind teljesítményben, mind tűzerőben jelentősen elmaradtak a német (Bf-109F, G), illetve a szovjet (Mig-3, Lagg-3, La-5, P-39) vadászok mögött. A motor, a fegyverzet gyakori hibái nehezítették a hatékony alkalmazást, a gyenge futómű sok

balesetet okozott. A tábori körülmények között a Héja nagy karbantartási igényét nem lehetett megfelelően kiszolgálni. Ennek ellenére a Héják alapvetően sikeresen szerepeltek, ami a gépek kiváló fordulékonyságának és jó emelkedőképességének, illetve a pilóták felkészültségének volt köszönhető [10].

1943-tól a Héja gépeket már csak vadászgyakorlóként alkalmazták. Helyüket a harczi egységeknél egyelőre hazai gyártású MÁVAG Héja II. gépek vették át. A licencgyártásban készülő gépeket magyar motorral (WM K-14B), fegyverzettel (Gebauer gpu.) és légsavarral (Hamilton licenc) szerelték fel, módosították a vezérsíkot, áttervezték az üzemanyagrendszert, megerősítették a futóművet és könnyített üléspáncélt alkalmaztak. Az első szériagépet (V.471) 1942. október 30-án adták át. Ezekből a légierő 200 db-ot rendelt, amiből mintegy 185 gépet gyártottak le. Hadigépnek azonban az alaptípusnál valamivel nagyobb teljesítményű és sokkal megbízhatóbb Héja II. is korszerűtlennek számított, inkább csak gyakorló feladatra volt megfelelő. 1944 elejétől, amikor már ezt a hazai gyártás lehetővé tette, a vadászrepülő egységeket Messerschmitt Bf-109G gépekkel szerelték fel.

4. Hivatkozások

- [1] Kovács Béla (2017): A MÁVAG Héja vadászrepülőgép konstrukciós előzményei és korszerűsítésének lehetőségei az olasz Reggiane vadászprogram tükrébe. I. rész. Haditechnika, 51. (6), 53–57.
- [2] Erszény István (1994): A Reggiane Re-2000 és a Mávag Héja vadászrepülőgép. Haditechnika, 28. (3), 52.
- [3] Kovács Lajos (1990): Sólymok, Héják, Nebulók. MAHIR. Budapest. 39–46., 67–75.
- [4] Sisa András (2002): A Magyar Királyi Honvéd Légierő olaszországi repülőgép-beszerzései. Hadtörténelmi Közlemények, 115. (4), 1050–1085.
- [5] Plakolm Frigyes (1995): Reggiane Re-2000 „Héja” vadászrepülőgép. Magyar Szárnyak, 23. (23), 182–185.
- [6] Kovács Béla (2018): A MÁVAG Héja vadászrepülőgép konstrukciós előzményei és korszerűsítésének lehetőségei az olasz Reggiane vadászprogram tükrébe. II. rész. Haditechnika, 52. (1), 52–54.
- [7] Emlékeztető a Héja típusú repülőgéphez pilóták számára. (é. n.) M. kir. Honvéd Légierők Parancsnoksága. Budapest.
- [8] Szabó Mátyás (1999): Horthy István repülőtest halála. Zrínyi. Budapest. 32–37., 52–56.
- [9] M. Szabó Miklós (1999): A Magyar Királyi Honvéd Légierő, 1938–1945. Zrínyi. Budapest, 1999, Zrínyi. 164–173., 190–211.
- [10] Irányi Pál (1993/94): Sóstótól Pockingig. Magyar Szárnyak, 22. (22), 111–122.
- [11] Szepesi József (2002): Hatvan évvel ezelőtt indult a keleti frontra az 1. repülőcsoport. Magyar Szárnyak, 30. (30), 35–40.
- [12] Punka György (1995): A „Messzer”. OMIKK. Budapest. 1995. 8–10.
- [13] Tobak Tibor (1999): A „Dongó” sztori, II. TOP GUN, 10. (6), 22–25.
- [14] Farkas György (2001): Harctéri napló, 1942. július 5. – augusztus 21. In: Horthy István repülő főhadnagy tragikus halála. Közread.: Horthy Istvánné. Szerk.: Antal László. Auktor.

Budapest. 13–71.

- [15] Winkler László (1995): Krónika. A magyar repülés története. I–IV. köt. III/19. rész. Kézirat. Hadtörténeti Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltára. Tanulmánygyűjtemény. 3327. sz.
- [16] Gaál Gyula (1988): Vadászok a nagy kanyar felett. Magyar Szárnyak, 17. (17), 9–14.
- [17] Kádár Gyula (1943): Sasok harca. Magyar Repülő Sajtóvállalat. Budapest. 88–90.
- [18] Becze Csaba (2000): Repülőmozaikok, 1942. Magyar Szárnyak, 28. (28) 73–75.
- [19] Ortutay Tivadar (é. n.) Két világháború sodrában. Pannon Ny. Veszprém. 173–175.
- [20] Olasz Lajos (2007): A kormányzóhelyettesi intézmény története, 1941–1944. Akadémiai. Budapest. 298–305.
- [21] Ormay József (1978): A kormányzóhelyettes úr halálával kapcsolatos adatgyűjtés eredménye. Magyar Szárnyak, 7. (7), 20.
- [22] Császár Ottó (1994): Élet – halál a levegőben. MALÉV. Budapest. 89–91.
- [23] Gaál Gyula (1989): Egy elpusztíthatatlan vadászegység. Magyar Szárnyak, 18. (18), 54–65.
- [24] Becze Csaba (2006): Elfelejtett hősök. A Magyar Királyi Honvéd Légierő ászai a II. világháborúban. Püldo. Budapest. 119., 139.
- [25] Kovács Béla (2013): Az utolsó légi harc a Donnál. Haditechnika, 47. (2) 57–59.
- [26] Gaál Gyula (1979): Ilovoszkoje. Magyar Szárnyak, 8. (8), 19–30.
- [27] B. Stenge Csaba (2014): Kiegészítés az „Utolsó Héja-légi harc a Donnál” című cikkhez. Haditechnika, 48. (3) 73–74.