

OLASZ Lajos A légi csendőrség Magyarországon

A repülő eszközök rendvédelmi feladatokra történő felhasználásának gondolata az I. világháború időszakában született meg. Az aviatika háború alatti nagyarányú fejlődése megteremtette az ehhez szükséges technikai feltételeket. A háború végén a katonai célra már feleslegessé váló gépanyag felhasználásával és a nagy gyakorlattal rendelkező repülő személyzet alkalmazásával több európai országban a rendőrség vagy csendőrség keretében légi rendvédelmi egységeket állítottak fel.

Magyarország esetében 1918 végén két sajátos szempont különösen fontossá tette a rendvédelmi szervek repülőgépekkel való felszerelését. A világháborús vereség és a kirobbanó polgári demokratikus forradalmak nyomán az Osztrák-Magyar Monarchia szétesett. Az önállóvá váló Magyar Királyság területének egy részét megszállta a balkáni antant haderő (a Francia Keleti Hadsereg - Armée française d'Orient), és az általa támogatott szerb, román és cseh csapatok. Az antant részéről kijelölt demarkációs vonalat saját szövetségeseik nem tartották tiszteletben. November 7-én a szerb, 8-án a cseh, 13-án a román haderő betört magyar területre és jelentős körzeteket szállt meg. Az országon belül felbomlott a közrend és a közbiztonság. A nemzeti és társadalmi feszültségek kiéleződését számos helyen zavargások, tömeges rendbontás kísérte. A helyzetet súlyosbította a frontokról sok esetben fegyverrel hazatérő katona tömegek elégedetlensége, radikális magatartása.¹

Egyedül október 31-én a fosztogatások és zavargások 18 halott és több mint száz sebesült áldozatot követeltek.² Mindez a rendvédelem mielőbbi újrászervezését és új, korszerű technikával való ellátását sürgette. A repülőgép elősegítette a gyors reagálást, megkönnyítette a tájékozódást, a hírközlést, és lehetőséget biztosított az erődemonstrációval vagy akár fegyveres beavatkozással történő rendteremtésre is. Így fontos szerepet játszhatott az ország területi szuverenitásának békeidőben történő védelmében, mind pedig a törvényes rend és a közbiztonság fenntartásában.

Volt azonban egy másik oka is, amiért az 1918. X. 31-én megalakuló új magyar kormány a katonai repülőgépek és személyzet egy részének a polgári rendvédelem területére való átirányítását tervezte. Az antant hatalmakkal folytatott fegyverszüneti tárgyalások során kiderült, hogy a győztesek jelentős mértékben korlátozni kívánják a vesztes országok haderejét, különösen a modern fegyvernemek, köztük a légierő tekintetében. Ezt igazolta a november 3-án aláírt padovai fegyverszünet, majd pedig a KÁROLYI-kormány és a Francia Keleti Hadsereg parancsnoka Louis Félix Francois Franchet d'ESPEREY tábornok között november 7-én kezdődő és 13-án lezáruló fegyverszüneti tárgyalás, amely mindössze 6 gyalogos és 2 lovas hadosztály fenntartását engedélyezte. Várható volt, hogy a békeszerződés minimálisra csökkenti, vagy teljesen betiltja a legyőzött államok katonai aviatikáját. A repülőgépek egy részének „polgárisítása”, rendvédelmi feladatokra való átadása tehát egyfajta rejtési lehetőséget biztosított, hogy adott esetben el lehessen kerülni a légierő teljes felszámolását.³

A légi rendvédelem kérdése a két forradalom időszakában

Mivel a légi haderő eredetileg a közös k. u. k. hadsereg részét képezte, parancsnoksága és központi szervei Bécsben működtek. Az Osztrák-Magyar Monarchia szétválása után a magyar kormány lépéseket tett, hogy az ország területén lévő gépekből és repülő személyzetből önálló légierőt szervezzen. A magyar hadügyminisztérium (HÜM) a légierőhöz tartozó katonákat kivonta az általános leszerelési rendelkezés alól. November 2-án a NÁDASDY-laktanyában, MAYER József (más forrásokban MAUER) százados vezetésével megalakult a Magyar Repülő Csapatok törzskülönítménye, amely a rendelkezésre álló repülő és műszaki állomány összeírását és vezénylését végezte.

Ezen a napon, Mátyásföldön, a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) repülőterén felállították a I. „légi rendőr” repülőosztályt. Az alakulat parancsnoka STOHRER Viktor főhadnagy volt (november 6-tól az osztály irányítását GYERGE József százados vette át). Albertfalván, a Magyar Repülőgépgyár (MARE) melletti légi bázison SZALAY Ernő százados vezetésével megszervezésre került az I. légi posta repülőosztály. Bár a két alakulat polgári elnevezést viselt, hajózó állományukat világháborús katonai pilóták, gépanyagukat pedig hadigépek alkották. A légi rendőr osztály elsősorban együléses vadászgépekkel (Aviatik D I.), a légi posta osztály kétüléses felderítő gépekkel (Brandenburg C I., UFAG C I.) rendelkezett. Ugyanakkor intézkedés történt, hogy Rákoson, HARTZER Sándor százados vezetésével egy repülő kiképző osztályt állítsanak fel, amelyet elvileg szintén polgári szervezetként lehetett nyilvántartani.⁴

Az önálló magyar légierő megteremtésére, valamint a polgári repülés és a repülőgépgyártás megszervezésére november 3-án Légügyi Kormánybiztosságot állítottak fel, amely kettős (katonai-polgári) feladatkörének megfelelően a Hadügyminisztérium és a Kereskedelemügyi Minisztérium (KEM) közös alárendeltségében működött. Ez a megoldás biztosította a repülésügy egy kézben történő

összefogását, a gépek, a személyzet, a gyárak, műszaki bázisok és repterek központi irányítását. Ugyanakkor az új intézmény polgári jellege lehetőséget nyújtott, hogy a légierő újjászervezésére bizonyos mértékig rejtett keretek között kerülhessen sor. A kormánybiztosság vezetésével HANGAY Sándort bízták meg, a titkára VARJÚ Vilmos volt.⁵

A katonai repülés irányítására november 6-án a Hadügyminisztériumban felállították a 37. (légügyi) osztályt. Hatásköre kiterjedt a katonai repüléssel kapcsolatos minden területre, az egységek alkalmazásától a gazdasági és műszaki tevékenységig. Az osztály vezetését THOMKA Zoltán őrnagy látta el, helyettese LUKÁTS Károly százados volt. A polgári légügyek szervezésére a KEM keretei között létrehozták a Polgári Légügyi Bizottságot, ŐSZ Lajos vezetésével. Mindkét intézmény a Légügyi Kormánybiztosság közvetlen alárendeltségében működött. HANGAY irányítása alá került még a HÜM bécsi kirendeltsége, az 5. L osztály, valamint a közös hadsereg felszámolását végző, szintén Bécsben székelő Likvidációs Bizottság, illetve a három magyar repülőgépgyár, a mátyásföldi MÁG, az albertfalvai MARE és az aszódi Lloyd is.⁶

1918. november elején, magyar területen nyolc kiképző repülő pótszázad, egy léghajós század és egy léghajós pótszázad, egy vízi repülő pótszázad, két anyagszertár, egy repülőgép-javítóműhely, két hadtáptelep és két leszerelő állomás működött. A csapatoknál 154, a többi intézménynél mintegy 330, többségében elhasznált repülőgép volt. A délvidéki és erdélyi repülőtereket és műszaki bázisokat azonban az előre nyomuló szerb és román erők már közvetlenül fenyegették, rövid időn belül ezek többsége idegen kézre került.⁷

November 6-án a magyar területen állomásozó repülőbázisokra, kiképző pótszázadokhoz egy-egy kormány megbízottat küldtek. Feladatuk a rendelkezésre álló erők felmérése, a személyzet összetartása és a gépek repülőképes állapotának biztosítása volt. Intézkedniük kellett, hogy a repülőtereken állítsanak fel egy-egy légi rendvédelmi különítményt és szervezzék meg a légiposta szolgálatot, a rendelkezésre álló további gépekkel pedig folytassák a kiképzést, biztosítsák a pilóták gyakorlatban tartását. A kormánybiztosság úgy vélte, hogy a légi rendőr, a légi posta és a repülő kiképző tevékenység még a demarkációs vonal menti sávban is folytatható, ez ellen a győztes antant hatalmak sem emelhetnek kifogást. Ezzel a repülők polgári szempontból is fontos tevékenységet folytathatnak, ugyanakkor ez bizonyos mértékig leplezi a légierő újjászervezésére irányuló lépéseket.⁸

A szegedi légi bázisra, az 5. repülő pótszázad és a repülőgép-javítóműhely működésének megszervezésére SZENDREY László századost nevezték ki, aki néhány nap múlva jelentette, hogy az egység légi rendőr tevékenységet és kiképző feladatokat el tud látni, hosszabb távú postarepülésekhez azonban nem rendelkezik megfelelő gépekkel. A két aradi pótszázad újrászervezésével MEDVEY Frigyes őrnagyot bízták meg. MEDVEY a francia és román előrenyomulás miatt előkészítette a légi egységek és a repülőanyag Szegedre történő evakuálását, de fontosnak tartotta, hogy 3–4 üzemképes gép, megfelelő személyzettel mindenképpen Aradon maradjon a légi rendőri feladatok és a légiposta szolgálat ellátására. Kolozsvár-Szamosfalvára BÖHM Béla főhadnagyot rendelték ki. A kormány megbízott azonnal intézkedett a románok által fenyegetett repülőter anyagának bevagonírozására és elszállítására. A hangárokat azonban nem bontatta le, mert azok alkalmasak voltak a tervezett légi rendőr kirendeltség és légiposta szolgálat elhelyezésére.⁹

November 9-én Budapesten, a Nádasdy laktanyában a törzskülönítményből megalakult a Magyar Repülő Csapat Parancsnokság, melynek élére BOGYAY Artúr őrnagyot nevezték ki. Ezzel egyidőben intézkedtek arról, hogy a légierőben szolgáló hivatásos katonák mellett az 1894-es vagy fiatalabb évfolyamhoz tartozó nem hivatásos és legénységi hajózó és műszaki személyzetet továbbra is szolgálatban tartsák. December 2-ig valamennyi alakulatot sikerült feltölteni, a légierőnél 1195 fő (köztük 265 tiszt) állt szolgálatban.¹⁰ November 12-én kiadták a légügyi vezető szervekre és a repülő csapatokra vonatkozó hivatalos szervezési rendeletet. Ez 13 repülőosztály felállításával számolt, melyet két repülőcsoport parancsnokság fogott össze. Az I. (budapesti) repülőcsoportához tartozott a mátyásföldi, az albertfalvai és a rákosi repülőosztály, valamint a szombathelyi, a pozsonyi és a kaposvári osztály. A II. (aradi) repülőcsoport állományát a két aradi, a szegedi, a ténylegesen Debrecenben állomásozó miskolci, a beregszászi (székely repülőosztály) és az ideiglenesen Nagyenyedre áttelepített kolozsvári osztály képezte. November 16-án újabb kiegészítő intézkedést adtak ki a légierőre vonatkozóan. A Magyar Repülő Csapatok parancsnoki posztjára az egyelőre Ausztriában tartózkodó PETRÓCZY István őrnagyot vették számításba. Feladatkörét, távolléte idején továbbra is BOGYAY őrnagy látta el.¹¹

A budapesti repülőcsoport alárendeltségébe tartozó I. légi rendőr osztályt „Budapesti Légi Rendőrség” néven 2 századból álló (egyenként 6 gép) önálló alakulattá kívánták fejleszteni. Hasonló tervek voltak az albertfalvai légi posta osztállyal is. Az egységek anyagi, személyi, igazgatási vonatkozásokban az I. repülőcsoport, alkalmazás tekintetében viszont közvetlen a Repülő Csapat Parancsnokság irányítása alá tartoztak. A légi rendőrség élére HÁRY László századost nevezték ki, az egyik beosztott

század parancsnoki posztját MAYER (MODORY) József századosnak szánták, míg a másik századot a HARTZER Sándor százados vezetése alatt álló rákosi repülőosztályból tervezték felállítani. Az alakulatot, katonai jellegét és országos hatáskörét tekintve indokoltabb lett volna „légi csendőrségnek” nevezni. A HÜM azonban két szempont miatt is inkább a „légi rendőr” elnevezést választotta. Egyrészt, ezt kívánta a rejtés érdeke. A csendőrség közismerten katonai szervezet volt, ezért az antant hatalmak előtt a „légi rendőrséget” inkább be lehetett állítani polgári rendvédelmi szervezetként. Másrészt, a háború végén, a kirobbanó polgári demokratikus forradalom időszakában, korábbi tevékenysége miatt széleskörű ellenérzés mutatkozott a csendőrséggel szemben. A testületet 1918 őszén számos politikai támadás, személyi állományát pedig fizikai atrocitás érte. A társadalmi elfogadás és együttműködés tekintetében is célszerűbbnek látszott a légi rendőrség elnevezés használata.¹²

A légi rendőrség (a légi posta osztályhoz hasonlóan) polgári elnevezése ellenére minden tekintetben katonai repülőalakulatként működött. A légi rendőr osztály elsődleges feladata Budapest térségének légi védelme volt. Az egység semmilyen szolgálati viszonyban nem állt a belügyi tárcával (BM) vagy az Fővárosi Állami Rendőrséggel. A közrend biztosítását célzó alkalmazás során a közigazgatási hatóságok a HÜM 37. osztályától kérhették a repülőgépek kirendelését. A személyi állomány a vezénylés és alkalmazás, a szakmai irányítás és a fegyelmi jogkör tekintetében egyaránt a haderő alárendeltségébe tartozott. Polgári jellegű rendvédelmi tevékenységre nem képezték ki őket (ez ekkor még teljesen újszerű, szabályozatlan területnek számított). Tevékenységük inkább katonai karhatalmi jellegű volt. November-december folyamán a mátyásföldi Légi rendőrség 35 ilyen jellegű bevetést hajtott végre.

November 6-án a Légi rendőr osztály 3 gépe, STOHRER Viktor főhadnagy vezetésével a főváros külső körzetei felett végzett közbiztonsági repülést. Feladatuk az esetleges tömeges rendbontás vagy fosztogatások megakadályozása volt. Fegyveres beavatkozásra nem került sor, a gépek csak a polgári demokratikus kormány támogatására felszólító röplapokat szórtak le. November 8-án délelőtt Tápiószőlő, Tápiószekcső térségéből zavargásokat jelentettek, ezért 3 vadászgépet rendeltek ki. A STOHRER főhadnagy vezette kötelék azonban komolyabb rendbontást nem tapasztalt. A délután folyamán Pest vármegye főispánjának kérésére 2 repülőgépet küldtek ki Örkény fölé, de fegyveres fellépésre ezúttal sem volt szükség. Ugyanebben az időpontban az albertfalvai légi posta osztálytól egy gép indult Kisláng (Székesfehérvár D) fölé, ahonnan a helyi hatóságok karhatalmi bevetést kértek. MAYER János őrmester pilóta és HARSÁNYI Gábor főhadnagy megfigyelő azonban nem tapasztalt rendbontást. Útközben a gép több település felett röplapokat szórt.¹³

November 10-én a légi rendőr repülőosztály hajózó állományába 15 pilóta és 2 megfigyelő tartozott, míg a légi posta osztály 20 pilótával és 15 megfigyelővel rendelkezett. A rendvédelmi tevékenység körébe tartozott egyes bizalmas futárrepülő feladatok ellátása is. A kormány több alkalommal igénybe vette ilyen célokra a légi rendőr (illetve a légi posta) osztályt, például a nándorfehérvári (belgrádi) tárgyalások során, vagy a Felvidékre, illetve Kárpátaljára küldött futárposta továbbításánál. November 13-án KASZALA Károly tiszthelyettes, a légi rendőr osztály pilótája a légi posta osztálytól kölcsönzött kétüléses gépen egy miniszteri megbízottat vitt Lévára, valamint fél millió korona készpénzt, a felvidéki magyar közigazgatás hivatalos költségeinek fedezésére. November 16-án délelőtt, a köztársaság kikiáltásakor a mátyásföldi légi rendőr osztály 4 gépe közbiztonsági repülést végzett a Parlament és a belváros felett, miközben az albertfalvai légi posta osztály 4 gépe ugyanott propagandaröplapokat szórt. November 18-án a kecskeméti városi tanács kérte a 37. osztálytól 2 repülőgép kirendelését az összeköttetés biztosítása és a közbiztonság helyreállítására érdekében a város körüli külterületeken.¹⁴

A budapesti légi rendőr és légi posta osztályok mellett valamennyi újjászervezett repülő alakulat egyik legfontosabb feladata az antant által kijelölt demarkációs vonal ellenőrzése volt. A gépek elsősorban megfigyelést végeztek, a benyomuló reguláris cseh, román vagy szerb csapatokkal szemben fegyveres határvédelmet ekkor még nem folytattak. A peremvidéken, különösen Erdély és Kárpátalja térségében az elszaporodó fegyveres bandákkal szemben azonban számos fegyveres bevetésre került sor. November 8-án Marosvásárhely katonai parancsnoka 2 repülőgép azonnali kirendelését kérte, a környékbeli zavargások megfékezésére. November 16-án a székely repülőosztály gépei Nagybánya és Máramarossziget térségében hajtottak végre bevetést a fosztogató fegyveres bandák ellen. Az akció során a földi puskatűz megrongálta az egyik gépet. DEUTSCH István törzsőrmester pilóta megsebesült, de sikeresen le tudott szállni Nyíregyházán. December végén és január elején az albertfalvai légi posta repülő osztály gépei több alkalommal is végeztek karhatalmi repülést Parndorf és Pozsony térségében, december 22. és január 6. között 9 bevetést hajtottak végre.¹⁵

December 14-én a Repülő Csapat Parancsnokság alárendeltségében az ország északkeleti részében egy önálló repülőcsoportot állítottak fel. A III. repülőcsoport törzse Debrecenben működött

STEINER József százados vezetésével. Irányítása alá tartozott a debreceni, a beregszászi, a miskolci repülőosztály és a kassai különítmény.

Az év végére a magyar vezetés számára világossá vált, hogy az országban található viszonylag nagy számú repülőgép többsége használhatatlan állapotban van. A repülőgépgyárak, a műszaki bázisok kapacitása szűkös, ami a tervezettnél jóval kevesebb repülőgép üzemben tartását teszi csak lehetővé. Változott a politikai helyzet is. Világosan kiderült, hogy az antanttal kötött fegyverszünet ingatag, a térséget ellenőrző francia erők asszisztálása mellett a szerb, román és cseh csapatok mind nagyobb területet foglalnak el. Mindez, a korábbi elképzelésekhez képest kisebb létszámú, de ütőképesebb, jól összefogott, egységes irányítás alatt álló légierő kiépítését szorgalmazta. A polgári jelleg fenntartását célzó intézkedések feleslegessé váltak. A diplomácia megfontolásokkal szemben, egyre nagyobb hangsúlyt kapott az ország fegyveres védelmének biztosítása.¹⁶

Az 1919. I. 4-én átszervezték a légierőt. A Magyar Repülő Csapatok parancsnoki posztját PETRÓCZY István alezredes foglalta el. A parancsnokság a Várban a Bécsi kapu tér 3. szám alatt működött. A repülőgépekre felkerült a hivatalos katonai felségjelzés. Az ék alakú piros-fehér-zöld színű hadijelel a szárnyakra és a függőleges vezérsíkra (esetenként a törzsközépre) festették fel.

A Magyar Repülő Csapatok keretén belül a korábbi repülőosztályok átcsoportosításával és részbeni összevonásával 8 harci repülőosztályt állítottak fel, egységes számozással: 1. Mátyásföld, 2. Albertfalva, 3. Győr, 4. Kaposvár (egy különítménye Szombathelyen), 5. Szeged (egy különítménye Kecskeméten), 6. Arad, 7. Debrecen (egy különítménye Miskolcon), 8. Rákos. A mátyásföldi osztály Légi rendőr elnevezése (az albertfalvai Légi posta osztály névhez hasonlóan) megszűnt. Szükség esetén valamennyi repülőosztályt igénybe vették karhatalmi feladatokra. A rendvédelem továbbra sem kapott saját repülőket. A Polgári Légügyi Bizottság külön tervezetet dolgozott ki az országot behálózó légi postaszolgálat megszervezésére. A gépek úti célja, Budapestről kiindulva Trencsén, Pozsony, Szombathely, Csáktornya, Kaposvár, Szeged, Kolozsvár, Máramarossziget és Beregszász lett volna. Az adott körülmények között azonban mindez csak terv maradt.¹⁷

A Tanácsköztársaság kikiáltását követően, március 24-én új szervezési rendelet jelent meg. A légügyek irányítását a Hadügyi Népbizottság 37. osztálya végezte, melynek élére politikai megbízottként HEGYI Imre tábori pilótát nevezték ki. A légierő vezető szervének neve Vörös Repülő Csapat Parancsnokságra változott (pk. STEINER József őrnagy). A légierő keretébe 8 repülőosztály, 3 különítmény és egy kiképző repülőosztály tartozott. Április 8-án a repülőosztályok tábori repülőszázadokká alakultak, és egy kivétellel a területileg illetékes gyaloghadosztályok alárendeltségébe kerültek. Az egykori Légi rendőrségből (majd 1. mátyásföldi repülőosztályból) felállított 8. repülőszázad (pk. HÁRY László százados) a 37. osztály közvetlen irányítása alatt maradt, és elsősorban honi légvédelmi feladatokat látott el.

Május 5-től minden fegyveres erő legfelsőbb irányítását (a 8. repülőszázadét is) átvette a Vörös Hadsereg Főparancsnoksága. Május 28-án elrendelték, hogy a repülő egységek „vörös repülőszázad” elnevezést viseljenek, a gépek felségjelzését pedig ötágú vörös csillagra változtatták. Májusban felállították a 9. vízi repülőszázadot, majd június 21-én Rákoson megalakult a 10. harci repülőszázad, amely átvette Budapest térségének légi védelmét.¹⁸

A Tanácsköztársaság kikiáltását követően a korábbi rendvédelmi szervek (köztük a csendőrség is) beolvadtak a Vörös Őrségbe. Május elején, az előző hetekben a Duna-Tisza közén sorra kerülő kormányellenes megmozdulások hatására felmerült a Vörös Őrség repülőgépekkel való ellátásának kérdése. Egy önálló karhatalmi repülőszázad felállítására azonban kellő gépanyag nem állt rendelkezésre. Mivel a Vörös Őrség maga is a Vörös Hadsereg Főparancsnoksága alárendeltségébe tartozott, külön légi rendvédelem felállítását a katonai vezetés nem támogatta. Kritikus helyzetben, például júniusban a Duna melléki rendszerellenes megmozdulások, illetve a budapesti ellenforradalmi kísérlet időszakában a katonai repülő egységeket alkalmazták a belső rend helyreállítására. A 2. és 9. vízi repülőszázad több karhatalmi bevetést végzett, amely során fegyverhasználatra is sor került. Hasonló volt a helyzet július 30-án Győr térségében, ahol a 4. repülőszázad gépei 3 alkalommal is bevetésre kerültek a csoportos rendbontások megfékezésére.¹⁹

Tervek a légi csendőrség felállítására a két világháború között

A Tanácsköztársaság leverését követően, augusztus 19-én újjáalakult a HÜM 37. osztálya. Az osztály élére PETRÓCZY István alezredest nevezték ki, helyettese KENESSE Waldemár százados volt. Az ország nagy részének (beleértve Budapestet is) román megszállása miatt azonban a légügyi irányítás csak minimális repülő erő felett rendelkezett. Augusztus 24-én 21 pilóta és 24 megfigyelő állt a Nemzeti Hadsereg rendelkezésére, mintegy 30 repülőképes géppel. A repülő csapatok szervezési, anyagi, személyi ügyeit a HÜM I. csoportfőnökség alárendeltségében működő Szervezési főosztály légügyi

előadója intézte (PÁLLFY százados), a gépek alkalmazására vonatkozóan viszont a Hadművelési főosztály 3. Hírszerző osztályának vezetője, OTTRUBAY őrnagy intézkedett.²⁰

Szeptember 10-én nyilvánosságra kerültek az osztrák békeszerződés előírásai, melyek megtiltották Ausztriának a légierő fenntartását. Az osztrák kormány, az antant követelésére felszámolta katonai repülő csapatait, az ország légtérének védelme és a légierő magjának átmentése érdekében azonban légi rendőrséget állított fel. A szervezet 3 repülőosztályból állt (Wiener Neustadt, Fischamend, Graz), és mintegy 40 repülőgéppel rendelkezett.²¹ Az osztrák eset után várható volt, hogy a békeszerződés Magyarország számára is megtiltja a katonai repülést. A HÜM 37. osztálya szeptember 28-án javaslatot terjesztett elő, amely a magyar légierő egy részének a polgári aviatika keretei közé való átmentését tartalmazta. A cél legalább egy kis létszámú (2–4 századnyi) repülő erő megőrzése és üzemben tartása volt, valamint annyi tiszt és repülő szakember alkalmazása, ami egy háborús konfliktus esetén kellő személyi keretet biztosíthat újabb légi egységek felállításához.²²

Október 3-án a HÜM 37. osztálya olyan tervezetet terjesztett a fővezérség elé, amely ismét számolt a légi rendőrség felállításával. Az elképzelések szerint a hivatalosan megszűnő 37. osztály helyét és feladatkörét a Kereskedelemügyi Minisztériumban felállításra kerülő Légügyi osztály vette volna át, élén BOGYAY Artúr főfelügyelővel. Az alárendeltségébe tartozó közlekedési alosztály illetékességi körébe sorolták: a légi rendészet, a légi postaszolgálat, pilótakiképző iskola és a repülő anyagszertár irányítását. A légi rendészet felállításában és alkalmazásában az illetékes belügyi szervek közreműködésére is számítottak. A tervezet elsősorban a katonai repülő csapatok rejtését szolgálta, hiszen a légi rendőrség (esetleg csendőrség) a vadászrepülő, a légi postaszolgálat pedig a felderítők és bombázók „polgárisítását” célozta.²³

A katonai vezetés, elsősorban a Fővezérség hadművelési osztálya azonban ellenezte a rendelkezésre álló kevés erő széttagolását, és inkább olyan lehetőséget keresett, amellyel a légierő minden része, a vadász és felderítő gépek, műhelyek, légi bázisok és viszonylag nagyobb számú hajózó állomány egyetlen fedő szervezet keretei között megőrizhető. Tartottak attól, hogy az antant, légi rendvédelem címén sem fogja engedélyezni felfegyverzett repülőgépek szolgálatban tartását. Az óvatosság indokoltnak bizonyult. A nagyhatalmak követelésére az osztrák kormány 1920 nyarán kénytelen volt felszámolni a légi rendőrséget.

November 8-án a HM 37. osztálya egy memorandumot készített a kormány számára, amivel az ország a Nagykövetek Tanácsához kívánt fordulni, hogy a repülő csapatok engedélyezését kérje. Ebben hangsúlyozták, hogy a háborús vereség, a forradalmak és a román megszállás súlyos károkat okozott a közrend és a közbiztonság fenntartásában is. Ezért, rendvédelmi szempontból feltétlenül szükség lenne egy kisebb karhatalmi repülő egység tevékenységére. Az emlékirat hangsúlyozta, hogy a kialakult kelet-európai helyzetben Magyarország ütközőpontot vagy határvonalat képez Nyugat és Kelet (a háborúban álló Szovjet-Oroszország) között, ezért a nagyhatalmaknak is elemi érdeke, a belső rend, a társadalmi stabilitás biztosítása, amelyhez viszont feltétlenül szükség lenne a polgári légi rendészet tevékenységére.²⁴

November 12-én új szervezési rendeletet adtak ki a Nemzeti Hadsereg egységes szervezetbe foglalására. Megalakult az Önálló Repülő Csapat Parancsnokság, melynek feladatkörét ideiglenesen a Fővezérség I. b. (légügyi) osztálya látta el. Az osztály élén BOGYAY Artúr őrnagy állt, helyettese PÁL Andor százados volt. A repülő csapatok ekkor mindössze 10 bevethető harci géppel és 266 fő személyi állománnyal rendelkeztek. A román megszállás súlyos károkat okozott a magyar repülésügynek. A megszállók 353 vagon repülőanyagot szállítottak el az országból, közte 305 gépet, nagy mennyiségű egyéb felszerelést, repülőszárkányt, motort, műszaki berendezéseket. A légierő és a repülőipar kára meghaladta a 95 millió koronát.²⁵

November 16-án a Nemzeti Hadsereg, HORTHY Miklós fővezérrel az élén bevonult Budapestre. A bevonulás légi biztosítására, a munkásnegyedekben esetleg várható megmozdulások felszámolására, illetve propagandaröplapok szórására gyakorlatilag minden rendelkezésre álló hadigép bevetésre került. A szombathelyi repülőszázad 6 gépe, 1 Fokker D VI. és 3 Fokker D VII. vadász, illetve 2 UFAG C I. felderítő, valamint a siófoki különítmény 1 Brandenburg C I. és 1 UFAG C I. gépe vett részt az akcióban.²⁶

A légierő rejtése érdekében a HÜM 37. (légügyi) osztályát hivatalosan feloszlatták. Helyette azonban 1920. I. 1-jén megalakult a Kereskedelemügyi Minisztérium II. (légiforgalmi) szakosztálya, amely a gyakorlatban átvette a 37. osztály feladatkörét és állományának jelentős részét. A szakosztály élére PETRÓCZY István nevezték ki, légiforgalmi aligazgató (majd január 29-től légiforgalmi igazgató – ezredes) beosztásban. A polgári jelleg igazolása érdekében a szakosztálynál alkalmazott tisztakat február 2-án szolgálaton kívüli viszonyba helyezték. Az osztály ténylegesen továbbra is a hadügyi tárca irányítása alatt állt, melynek nevét március 15-én Honvédelmi Minisztériumra (HM) változtatták.²⁷

1920. II. 11-én a katonai vezetés kezdeményezésére KÁROLYI László elnökletével megalakult a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT). A vállalat formálisan polgári légitársaságként működött, valójában azonban állami tulajdonban lévő szervezet volt, amely a légi közlekedés és a légi postaszolgálat megindítása mellett a katonai repülő csapatok rejtésére szolgált. A MAEFORT két harci repülőegység, egy együléses (vadász) és egy kétüléses (felderítő – bombázó) század, valamint egy kiképző keret és egy anyagszertár fenntartását biztosította. A vállalat 1920. X. 11-én 22 hadi és 20 kiképzőgéppel rendelkezett, és további 60 javításra szoruló gép került a birtokába. Személyzete 689 fő (köztük 130 repülőtiszt) volt.²⁸

A magyar kormány képviselői 1920. VI. 4-én aláírták a trianoni békediktátumot, amely Magyarország számára mindössze 35 000 főnyi hivatásos hadsereget engedélyezett, katonai repülőgépek tartását pedig megtiltotta. A légierő állományát, a békeszerződés érvénybe lépését követően 2 hónapon belül le kellett szerelni, a katonai repülőanyagot át kellett adni a Szövetségekőzi Ellenőrző Bizottság (SZKEB) légügyi szerveinek. Magyarország 6 hónapig sem katonai, sem polgári repülőgépet nem építhetett, és nem hozhatott be külföldről. A meglévő gépek számára 6 hónapra teljes repülési tilalmat rendeltek el. Ezzel nemcsak a honvédelmi szempontból meghatározó légi és légvédelmi erejéről fosztották meg az országot, hanem szinte minden eszközét elvették, amivel légtere polgári célú ellenőrzését, a különböző légi rendészeti feladatok ellátását biztosíthatta volna.²⁹

1920 őszén egy újabb kezdeményezés történt a légi rendvédelem megszervezésére. A hivatalosan a Belügyminisztérium hatáskörébe tartozó folyamrendészet egyik vezető tisztviselője, GROSSCHMID István, 1920. XI. 13-án tervzetet nyújtott be, hogy más európai országok példáihoz hasonlóan, a folyamország keretében állítsanak fel egy vízi repülőszázadot. GROSSCHMID világháborús katonai repülő volt, majd a 9. vízi repülőszázad tisztje. A javaslat szerint a megmaradt néhány repülőcsónak kijavításával, valamint az albertfalvai MARE gyárban rendelkezésre álló tervdokumentáció alapján megépíthető újabb gépekkel az egységet viszonylag rövid idő alatt — még a békeszerződés érvénybe lépése (1921. VII. 26.) előtt — fel lehetne állítani. A katonai jelleg rejtését a tényleges folyamrendészeti feladatok ellátása, illetve a légi postaszolgálat megszervezése biztosította volna. A katonai vezetés azonban továbbra is arra koncentrált, hogy a légierő magját a MAEFORT keretében őrizze meg. A békeszerződés előírásainak megfelelően, az antant hatalmak gyanakvásának eloszlatása érdekében minden más katonai vagy kormányzati repülő szervezetet felszámolt.³⁰

A légierő vezető szerveinek jobb rejtése érdekében 1921. VIII. 1-jén átszervezéseket hajtottak végre a Kereskedelemügyi Minisztériumban. A polgári (és katonai) repülésügy irányítását a II. szakosztálytól az újonnan felállított XI. (légiforgalmi) szakosztály vette át, amely titokban a légierő törzsének feladatkörét is ellátta. A szervezet élén továbbra is PETRÓCZY István állt. Az osztály keretében, illetve más minisztériumokban és kormányhatóságoknál, több mint száz repülőtisztet foglalkoztattak.

A békeszerződés érvénybe lépését követően, 1921 őszén a SZKEB Légügyi Ellenőrző Bizottsága megkezdte a Magyarországon található repülőanyag megsemmisítését, illetve elszállítását. Az év végéig 119 gépet és 77 motort semmisítettek meg, jelentős mennyiségű szakfelszereléssel és gyártóberendezéssel együtt. Lebontattak 7 hangárt és számos más reptéri létesítményt. Az antant ellenőrei hamarosan feltárták a MAEFORT katonai fedőjellegét is, és követelésük nyomán a társaságot 1921. XII. 6-án feloszlatták. A Nagykövetek Tanácsa az 1922. I. 26-án lejáró repülési és repülőépítési tilalmat, minden különösebb indok nélkül újabb félévre meghosszabbította, messze túllépve ezzel a békeszerződés konkrét előírásain.³¹

A légierő területi kereteinek és reptéri szolgálatának rejtett fenntartása érdekében 1922. III. 1-jén reptérgondnokságokat állítottak fel 5 repülőtéren (Mátyásföld, Székesfehérvár, Szombathely, Szeged, Miskolc). Ezt hivatalosan a nemzetközi légi forgalom kiszolgálásának biztosításával indokolták. Hatáskörükbe tartozott a repülőterek üzemeltetése, rádiószolgálat fenntartása, útlevel és vámügyek intézése.

1922. XI. 17-én megszűnt Magyarország közvetlen légügyi ellenőrzése. A Nagykövetek Tanácsa feloldotta a polgári repülési és repülőgép-építési tilalmat, de szigorúan szabályozta a vesztes államok polgári repülőgépeinek technikai és teljesítményi mutatóit. Korlátozta a motorok teljesítményét, az elérhető maximális sebességet, repülési magasságot és távolságot, a hasznos terhelést stb.), megakadályozva ezzel korszerű repülőgépek tartását. A lehetőségekkel élve két új légiforgalmi vállalat alakult, a Magyar Légiforgalmi Rt. (MALERT) és az Aeroexpress Rt., melyek a légi forgalom fenntartása mellett burkoltan katonai célokat is szolgáltak (hajózó és műszaki személyzet alkalmazása, repterek fenntartása, katonai gépek és felszerelés raktározása, karbantartása).³²

Magyarország légügyi szuverenitása 1923. I. 1-jén helyreállt. A légi felségjog érvényesítése érdekében kormányrendeletet adtak ki az ország feletti légi közlekedés szabályozására. 1923. I. 1-jén megalakult a Magyar Királyi Csendőrség szervezetében a repülőtéri csendőrség. Az 5 működő légi bázison

(Mátyásföld, Székesfehérvár, Szombathely, Szeged, Miskolc) repülőterei csendőr különítményeket állítottak fel, melyek légügyi igazgatási, légiforgalmi irányítási és légi rendészeti feladatokat láttak el. Hatáskörükbe tartoztak a repülőterek, a gépek és a szállítmányok őrzése, a fel- és leszállás engedélyezése, a pilóták és az utasok ellenőrzése.³³ A Magyar Királyi Csendőrség 1921. VI. 3-tól hivatalosan már a belügyi tárca irányítása alatt állt. A reptéri csendőr különítmények a Vezényelt Csendőrsztag alárendeltségébe tartoztak. Bár ez az egység is a BM költségvetéséből gazdálkodott, és személyi állománya csendőr egyenruhát hordott, valójában rejtett katonai alakulat volt, és a HM Katonai Csoportfőnöke rendelkezett felette. A személyi állomány a hadsereg soraiból került ki, de a csendőrségi státusz miatt nem számított bele a honvédség Trianonban megszabott szűkös létszámkeretébe. A két világháború között, a HM, ha rejtett formában is, de végig részt vett a Magyar Királyi Csendőrség irányításában.³⁴

A légi forgalom és a légtérhasználat felügyeletére 1923. II. 1-jén légi ellenőrző szolgálatot állítottak fel. A feladat ellátásába bevonták a katonai helyőrségeket, a pályaudvar- és hídőrségeket, a folyamőrség, vámőrség és csendőrség egységeit is. A légtér ellenőrzését a kijelölt szervek egyelőre csak a földről végezték. A békeszerződés előírásai miatt repülőgépeket nem vonhattak be ebbe a tevékenységbe. A kisantant államok gépeinek rendszeres légi határsértései miatt azonban a magyar kormány kereste a lehetőséget a légi felségjog hatásosabb érvényesítésére. Így merült fel ismét egy repülőgépekkel felszerelt légi rendészeti szervezet felállításának gondolata, amely a magyar légtér jogosulatlanul használó, illetve az ország területén leszálló gépekkel szemben intézkedhetne. A rendvédelem ilyen irányú fejlesztését indokolta az 1920-as évek első felében jelentősen megnövekvő illegális migráció és az elharapódzó csempészet elleni fellépés igénye is.

A magyar kormány 1923 februárjában hivatalos kérelemmel fordult a Nagykövetek Tanácsához, hogy engedélyezzék egy mindössze két (4-5 gépes) repülőosztagból álló, kizárólag polgári rendvédelmi feladatokat ellátó légi csendőrség megszervezését. Újabb javaslat született a Folyam Felügyelőség repülőgépekkel való felszerelésére is. A tervezett repülő osztag a hajóforgalom ellenőrzését és az árvízvédelemmel kapcsolatos feladatok ellátását végezte volna. A csempészés visszaszorításának, illetve a légi közlekedés és a folyamhajózás zavartalanságának biztosítása érdekében az antant hatalmak elvileg nem zárkoztak el valamilyen hasonló megoldástól, felfegyverzett repülőgépek üzemben tartását azonban semmilyen címszó alatt nem engedélyezték. Ezzel az ügy ismét lekerült a napirendről, hiszen a kezdeményezés elsődleges célja a katonai repülő egységek legalizálása volt, és csak másodsorban jött számításba ezek polgári célokra történő felhasználása.³⁵

A magyar katonai és polgári légi ügyek irányítására 1924. IV. 10-én egy új vezető testületet állítottak fel, a Magyar Királyi Légügyi Hivatalt (LÜH). A LÜH volt az elsőfokú (polgári) légügyi hatóság, de egyben a titkos légierő parancsnokságának feladatait is ellátta. A szervezet élére VASSEL Károly légiforgalmi igazgatót (valójában vezérkari szolgálatot teljesítő ezredest) nevezték ki, aki PETRÓCZY István nyugállományba vonulása után, 1923. V. 18-tól a KEM XI. szakosztályát is vezette.

1924. XII. 13-án újra szabályozták a titkos légierő területi szerveiként működő reptérgondnokságok, illetve a repülőterei csendőr különítmények szervezését és feladatait. Hét reptérgondnokságot szerveztek (1. Budapest, 2. Székesfehérvár, 3. Szombathely, 4. Pécs, 5. Szeged, 6. Debrecen, 7. Miskolc). **(I.sz. melléklet)** Ezek működési területe megfelelt a 7 csendőrkerületének, és székhelyük is megegyezett azok központjával. A reptéri csendőrség azonban alkalmazás szempontjából nem a csendőrkerületi parancsnokságok, hanem a LÜH (vagyis a légierő) közvetlen alárendeltségébe tartozott. Hatásköre, a csendőrség egyéb alakulataival szemben, kiterjedt a városokra is. A repülőtereken felállított csendőr különítmények központi parancsnoksága és hírközpontja Mátyásföldön működött. A repülőterei csendőr különítmények állományát döntő többségében katonai pilóták alkották (15–20 tiszt, és 40 altiszt), akik rendszeres repülő utánpótlás és gyakorlatokon vettek részt. 1925-től kezdve, a légi forgalom megnövekedése nyomán, és a polgári légügyi feladatok ellátása érdekében nagyobb számban vezényeltek a repülőterei különítményekbe tényleges csendőr altiszteket és legénységet is.³⁶

(II.sz. melléklet)

A LÜH főnöke a légierő 1925. évi helyzetét értékelő összefoglaló jelentésben a kiképzés és a harci tevékenységre való felkészülés elemzése mellett kitért a repülőkarhatalmi szerepkörben történő alkalmazásának kérdésére is. Megállapította, hogy a rendelkezésre álló készletből szükség esetén néhány gép felhasználható lenne polgári rendészeti feladatok ellátására is.³⁷

1927. III. 31-én megszűnt Magyarország közvetlen nagyhatalmi ellenőrzése. Az ún. párizsi egyezmény megkötése, a polgári repülést sújtó korlátozások enyhítése nyomán, nagyobb mozgástér nyílt a katonai repülés rejtett fejlesztése előtt is.

A rendszeresen ismétlődő csehszlovák légtérsértések miatt 1928 májusában a 3. (szombathelyi) vegyesdandár parancsnoka repülőgépek bevonását kezdeményezte a légi ellenőrző szolgálat ellátásá-

ba. Az elképzelések szerint idegen gép berepülése esetén a Szombathelyen működő repülőgép-vezető iskola készülségben álló Fokker C V/D gépeit riasztották, melyek fegyverzet nélkül, de elfogó manőverrel megközelítették a légtérsértő repülőt. Ez lehetővé tette az idegen gép pontos megfigyelését, jelzéseinek leolvasását, és ezzel fontos adatokat biztosított a berepülések miatti későbbi diplomáciai fellépéshez, tiltakozáshoz. A magyar repülőgépek megjelenése és határozott fellépése azonban már önmagában is komoly elriasztó hatást gyakorolt. A kezdeményezést a LÜH vezetése is támogatta. A kiképző gépek légtérellenőrző szerepkörben való alkalmazása már az első hónap után érzékelhető eredményt hozott, számottevő mértékben csökkent az illetéktelen berepülések száma az ország északnyugati körzetében. Önálló csendőrségi repülőalakulat felállítására azonban a gép- és pilótahiány miatt egyelőre nem történtek lépések. A titkos légierőnek a csendőrség keretében rejtve fenntartott állománya egyébként 1929-ben 548 fő volt.³⁸

A légierő Szombathelyen, Szegeden és Székesfehérváron működő kiképző és kísérleti repülő alakulatai mellett 1930 folyamán 3 további harci repülőszázad felállítását tervezték. Az 1931-es hadrend szerint Székesfehérváron egy felderítő egység alakul „Légi-térképészeti kirendeltség” fedőnévvel, 9 Fokker C V/D géppel, SCHWETZ Zoltán százados vezetésével. A kiépítés alatt álló csákvári reptéren kívántak elhelyezni egy bombázó századot, 6 géppel „MATERT kirendeltség” néven, BATÁRI Pál főhadnagy parancsnoksága alatt. Oda települt volna egy vadászrepülő század is WILHEM Károly főhadnagy irányítása alatt „Légi csendőrség” elnevezéssel, 9 vadászgéppel. Az utóbbi két századot a csákvári repülőter kiépítésének befejezéséig Kaposváron, illetve Nyíregyházán kívánták felállítani.

Az 1931-es hadrendben szereplő „légi csendőr” elnevezés tehát csupán egy harci alakulat rejtésére szolgált, rendvédelmi feladatkörben való alkalmazását nem tervezték. A vadászrepülők számára Olaszországtól megrendelt Fiat CR–20 első, bemutató példányát, még 1930-ban WILHEM Károly repülte át Magyarországra. A CR–20bis széria gépek leszállítására azonban csak 1932-ben került sor. Ezért egyelőre csak egy „Légi csendőr” (vadászrepülő) raj alakult meg, a székesfehérvári repülőkísérleti telepen, Fokker D XVI gépekkel, WILHEM főhadnagy vezetésével. A század keretének teljes felállítására (81 fő) 1931 nyarán, Nyíregyházán került sor. Mivel WILHEM főhadnagy 1931. VI. 21-én repülőbaleset áldozata lett, a „légi csendőr” század vezetését HEPPEK Miklós főhadnagy vette át. A várt új repülőgépek azonban nem érkeztek meg, ezért az egységet feloszlatták. A többi alakulat felállítására sem került sor. Az elmélyülő gazdasági válság nyomán a kormány radikális kiadáscsökkentő intézkedéseket tett, többek között törölték a HM repülőgép-beszerzésre szánt rendkívüli hiteligényét is.³⁹

A csehszlovák és jugoszláv légtérsértések által leginkább érintett területek katonai szervei, 3. (szombathelyi), 5. (szegedi) és 7. (miskolci) vegyesdandár parancsnoka 1931 nyarán ismételtén kérte, hogy a minden kétséget kizáróan idegen katonai gépekkel szemben fegyveresen is felléphessen, bevethesse a légvédelmi tüzérséget, vagy a repülőket. Hangsúlyozták, hogy ennek hiányában a szomszédos országok pilótái a magyar légtérrel a „senki földjének” tekintik, ahol minden korlátozás nélkül, szabadon repülhetnek. A tapasztalatok azt mutatták, hogy magyar repülőgépek felbukkanása a légtérben, még fegyverhasználat nélkül is távozásra készteti a beható idegen gépeket. A légi ellenőrző szolgálat 1931. VII. 7-én egy jugoszláv Br—19-es gép berepülését jelezte Szeged körzetében, amely fényképező felderítést folytatott. A szegedi „Időjelző repülő alcsoport” egyik tisztje, SCHWAGER János százados egy fegyvertelen Fokker C V/D géppel felszállt a reptérről, és egy agresszív manőverrel (vadászrepülő támadást színlelve) megközelítette a jugoszláv felderítőt, amely erre azonnal elhagyta a magyar légtérrel.⁴⁰

A légi felségjog érvényesítése, a jogosulatlan berepülések visszaszorítása érdekében 1931. IX. 24-én a LÜH javaslatot terjesztett a HM elé, hogy állítsanak fel Mátyásföldön egy légi csendőr repülőszázadot (4–5 harci repülőgéppel). A felfegyverzett, de polgári jelzéseket viselő gépek feladata egyrészt a légtér biztosítása lett volna, főként a veszélyeztetett határszakaszok mentén, másrészt a polgári légi közlekedés ellenőrzése. Emellett a légi csendőrséget belső karhatalmi feladatok ellátására is szánták, ami alig néhány nappal a biatorbágyi vasúti híd felrobbantása és a statárium bevezetése után szintén fontos szempontnak számított. A légi csendőrség parancsnoki posztjára SPYERS-DURAN Alfréd századost jelölték ki. Az egységet az új beszerzésének megghiúsulása miatt egyelőre a meglévő gépanyaggal kívánták felszerelni (2–3 Fokker D XVI, 2 Curtis P 1). A VKF azonban kezdettől ellenezte, hogy a rendelkezésre álló kevés hadigépet ilyen célokra vegyék igénybe. A légierő rejtett fejlesztését sem akarták kockáztatni annak felfedésével, hogy az ország már rendelkezik katonai gépekkel és pilótákkal, mert az, nemzetközi diplomáciai konfliktushoz vezethetett volna. Így a légi csendőrség felállítása egy időre ismét lekerült a napirendről.⁴¹

A légi csendőrség megszervezése és szolgálatba állítása

A honi légvédelem irányítására újonnan felállított Országos Légvédelmi Parancsnokság (OLP) 1935 elején elrendelte, hogy a Tisza-Sajó szöge és a diósgyőri iparvidék felett ismétlődő csehszlovák légtérsértő

sek csökkentése érdekében erősítsék meg a légi ellenőrző szolgálatot. A miskolci tüzérlaktanyában kézenlétbe állítottak egy 8 cm-es 29M. légvédelmi löveget, amely idegen gép berepülése esetén a laktanya ügyeletes tisztjének utasítására tüzet nyitott. Nem éles, hanem világító lőszerrel leszállásra felszólító jelzést lött fel, amely messziről látható volt a körzetben megjelelő repülőgépek számára. Hasonló megoldásra kért engedélyt a 3. vegyesdandár parancsnoka is a Mosonmagyaróvár-Győr körzetébe rendszeresen berepülő csehszlovák gépek távoltartására. A figyelmeztető lövés nemcsak azt jelezte a berepülő gépeknek, hogy a magyar hatóságok felfedezték őket és megállapították a jogosulatlan légtérhasználat tényét, hanem azt is, hogy Magyarországnak vannak eszközei (légvédelmi tüzérsége), amelyet szükség esetén be fog vetni ellenük. A földi figyelmeztetés mellett azonban nyilvánvalóan szükség lett volna repülő egységekre is, amelyek érvényt tudnak szerezni a leszállásra vonatkozó felszólításnak.⁴²

A főként Győr, illetve Miskolc térségében megszorodó csehszlovák berepülések megakadályozása érdekében július 25-én a LÜH újabb előterjesztést tett a légi csendőrség felállítására. A légtér polgári rendvédelmi szervezet révén történő ellenőrzésére már számos külföldi példa is akadt. A szomszédos Ausztriában a jogosulatlan légtérhasználat megakadályozására és más rendészeti feladatok ellátására 1933-ban légi rendőrséget hoztak létre, és felállítottak egy 5 gépes karhatalmi repülőszázadot. Az osztrák intézkedés komolyabb nemzetközi fellépést nem váltott ki.⁴³ Légi csendőrség megszervezése mellett döntött 1935-ben Csehszlovákia is (čtenické letecké hlídky). A kezdetben 5 (majd 1939-ben már 15) csendőr repülőosztágot katonai gépekkel szerelték fel, és elsősorban határellenőrzési és légi rendészeti feladatokra alkalmazták. 1939-ben már 15 csendőr repülőosztág működött, 66 géppel.

A Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium Elnöksége, október 30-án értekezletet tartott az érintett szervek részvételével a lehetőségek megtárgyalására. A légi csendőrség felállítását az OLP képviselői is támogatták. Véleményük szerint így hathatós lépést történhet a légi szuverenitás biztosítására, anélkül, hogy a katonai repülő csapatok tartását tiltó békeszerződés előírásait nyíltan megsértenék. A honvédelmi tárca azonban a légi csendőrség megszervezését még nem tartotta időszerűnek. Túl költségesnek ítélte egy új repülő egység felállítását, a szükséges műszaki háttér megteremtését, az országos légtérfigyelő rendszer és a híradóhálózat kiépítését. A nemzetközi bonyodalmak elkerülése érdekében pedig hosszabb diplomáciai előkészítést tartott szükségesnek.⁴⁴

Az OLP kezdeményezésére 1936 áprilisában újabb megbeszélésre került sor, a légi csendőrség kérdéséről. A jelenlevő szakemberek többsége azon a véleményem volt, hogy feltétlenül szükség lenne a légi rendészet megszervezésére, és egy kis létszámú, kifejezetten polgári jellegű rendvédelmi szervezet felállítása már valószínűleg nem váltana ki komolyabb nemzetközi tiltakozást. A Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium megbízta a LÜH és az OLP illetékeseit, hogy dolgozzanak ki részletes tervezetet légi csendőrség felállítására. Az OLP 1936. IX. 29-én terjesztette a honvédelmi tárca elé az elkészült javaslatot. Ebben az szerepelt, hogy a légi csendőrség megszervezése két lépésben történne. Először csak az ország legveszélyeztetettebb körzeteiben állítanának fel egy külsőségeiben polgári jellegű, de felfegyverzett repülőgépekkel rendelkező rendvédelmi egységet, döntően határellenőrzési feladatokkal, a szomszédos államok légi felderítő tevékenységének megakadályozására. A szervezetet később országossá bővítenék, és feladatkörét kiterjesztenék más jellegű rendvédelmi tevékenységekre is. A Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium végül úgy határozott, hogy a Tisza-Sajó szöge, valamint Ózd és Diósgyőr térségének légi ellenőrzése érdekében vadászrepülőgépekkel felszerelt „leszállást elrendelő szolgálatot” állít fel. Ennek tapasztalatai alapján kívánták megszervezni az országos hatáskörű légi csendőrséget. Elhúzó előkészítés után a szolgálat végül 1937. VII. 1-jén kezdte meg a működését.⁴⁵

A versaillesi békerendszer összeomlását jelző Anschluss, az egész Európában felgyorsuló katonai készülődés és a szomszédos államok részéről jelentősen megélenkülő légi felderítés nyomán, a hazai és külföldi tapasztalatok alapján a katonai elhárítás, a vezérkar főnökség 2. D osztálya sürgős intézkedéseket kért az ország légtérének fokozottabb felügyelete érdekében. Az témával foglalkozó, 1938. IV. 26-án megtartott értekezleten a katonai szervezetek mellett jelen voltak a belügyi- és a pénzügyi tárca, továbbá az országos rendvédelmi testületek közül a csendőrség, a rendőrség, a folyamórség és a pénzügyőrség képviselői. A légtér ellenőrzésének fokozására a HM 14. b. osztálya az egyik legfontosabb lépésként a régóta vajdó légi csendőrség felállítását javasolta. Az előterjesztés az új szervezet országos belüli rendvédelmi tevékenységének is nagy hangsúlyt adott.⁴⁶

A nyár folyamán azonban jelentős változás állt be a magyar fegyveres erők helyzetében. Az augusztus 20–29. között Bledben zajló tárgyalások eredményeként a kisantant államok elismerték Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát. Ez lehetővé tette a Magyar Királyi Honvédség, és ezen belül a légierő nyílt fejlesztését. Nem volt tehát már szükség a katonai repülő csapatok rejtésére. Szeptember 1-jén új ideiglenes hadrend lépett érvénybe, elrendelték a repülőgépek katonai jelzésekkel történő ellátását. A szárnyakra és a vezérsíkra felfestették a nemzeti színű, ék alakú hadijelket.⁴⁷ 1939. I. 1-

jén a honvédség keretéből kiemelve a „Magyar Királyi Honvéd Légierők” önálló szervezetté vált. A Csehszlovákiával szembeni mozgósítás, majd 1939 márciusában a Kárpátalja visszacsatolására végrehajtott katonai akció során a magyar légtér ellenőrzése és védelme a légierőre hárult. A rendelkezésre álló repülőtechnika jelentős része elavult volt, ráadásul a minimálisan szükséges 295 hadigépből 35, az 552 fős hajózó állományból 92 fő hiányzott. Ilyen körülmények között, a légi csendőrség felállítása ismét halasztást szenvedett.

A nemzetközi feszültségek 1939 nyarán tovább éleződtek. A magyar kormány azonban igyekezett megőrizni semleges magatartását. Ez a helyzet újabb lökést adott a légi csendőrség megszervezésének. A légierő gépeinek légtér ellenőrző szerepkörben való folyamatos alkalmazása békeidőben komoly konfliktusforrás lehetett a szomszédos országokkal, és jelentős erőket vont el a katonai kiképzéstől. A határok mentén járőröző katonai gépek tevékenységét a szomszéd államok könnyen provokációként értelmezheték. Egy-egy véletlen átrepülés pedig (amelyet nem lehetett teljesen kizárni) kínos nemzetközi bonyodalmakhoz vezethetett. Egy önálló polgári légi rendészeti szerv felállítása és alkalmazása azonban megfelelt a nemzetközi gyakorlatnak, tevékenységét nem lehetett provokatív lépésként beállítani. Mentésítette a harci egységeket a légtérbiztosítás feladata alól, és a légi ellenőrzés mellett más rendészeti feladatok ellátására is igénybe lehetett venni.⁴⁸

A Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium megbízásából, a belügyi tárcával történő egyeztetés alapján a légierő vezetése 1939 júniusában részletes tervezetet készített a légi csendőrség felállítására. Kidolgozta a szervezeti kereteket, a hatáskörre, a tevékenységi formákra vonatkozó legfontosabb alapelveket. A tervezet szerint az új rendészeti szerv feladata elsősorban a jogosulatlanul berepülő idegen gépek visszafordulásra vagy leszállásra kényszerítése, az ellenséges propagandaanyagok terjesztésének, a kémtevékenységnek, illetve a szabotázs cselekmények végrehajtásának megakadályozása volt. Tevékenységi körébe tartozott azonban a légi közlekedés ellenőrzése, szabályainak betartatása, különböző közbiztonsági feladatok ellátása, az illegális migráció és a csempészés elleni fellépés is.

A Honvéd Vezérkar Főnöke (VKF) 1939. XI. 14-én utasította a légierők parancsnokságát, hogy tegye meg a szükséges gyakorlati lépéseket is a légi csendőrség felállítására. Ennek során azonban tartás szem előtt a katonai szempontokat, hogy bizonyos számú repülőgép és pilóta rendészeti célra történő kijelölése ne okozzon komolyabb hiányt a repülő csapatoknál. A VKF azt javasolta, hogy a szervezet kiépítésére egyelőre csak a leginkább veszélyeztetett északi és keleti országrészekben kerüljön sor.⁴⁹

Hosszabb egyeztetés után, a légierő részéről 1940. IV. 17-én terjesztették a honvédelmi és a belügyi vezetés elé a légi csendőrség felállítására vonatkozó konkrét javaslatokat. A légi rendvédelem mielőbbi megteremtésének szükségességét jól mutatta, hogy 1940 tavaszán a gyakori szlovák berepülések miatt az ország északkeleti körzeteinek biztosítása érdekében a katonai vezetés rendkívüli intézkedésekre kényszerült. Az ismétlődő szlovák légtérsértések miatt a VKF május 5-én elrendelte egy vadászpilóta raj Kassára telepítését. A feladatot a mátyásföldi 1/3. vadászpilóta század CR-42-es gépei hajtották végre. A század egyes rajai hetente váltották egymást Kassán. A határ mentén járőröző vadászgépek felbukkanása nyomán a berepülések száma jelentősen csökkent. Ezért június 27-én a VKF visszarendelte a gépeket Mátyásföldre. Az ilyen és hasonló esetek is egy állandó szolgálatot ellátó rendvédelmi repülő egység felállítását indokolták, amely alkalmazása révén nem kell a légierő gépeit igénybe venni, és elvonni a katonai feladatoktól. Május 6-án a VKF sürgette a légierő vezetését, hogy minél előbb teremtsen meg a feltételeket a légi csendőrség szolgálatba állításához.⁵⁰

A Magyar Királyi Csendőrség új szakszolgálati ága légi csendőrség (rövidítve: lé. cső.) elnevezéssel 1940. VI. 1-jével kezdte meg a működését, SPYERS-DURAN Alfréd őrnagy vezetésével. A parancsnokság székhelye Budaörs volt. A légi csendőrség többszörös alárendeltségben tevékenykedett. Anyagi, igazgatási, személyi, fegyelmi stb. területen a HM XX. és a BM VI. b. csendőrségi osztálya volt illetékes felette, operatív irányítását azonban a Légerők Parancsnoksága látta el.

A légi csendőrség szervezete földi és légi részlegből állt. A földi részleget az ország 22 állandó repterén felállított repülőterei csendőr egységek, 6-15 főből álló őrsök vagy 3-5 fős különítmények alkották, melyeket a korábbiakhoz képest újjászerveztek.⁵¹

Az ország területét 4 légi csendőr körzetre osztották. A körzetek határvonalait jól azonosítható reptárgyak, folyók, utak, vasutak jelölték. A légi csendőrség repülő részlege 5 osztágból (rajból) állt.⁵²

(III.sz. melléklet)

A légi csendőrség felállítását szabályozó rendelet nagy súlyt szentelt a szervezet polgári rendvédelmi jellegének hangsúlyozására. Az előírások értelmében a repülő osztagok gépeit világoszöld színűre kellett festeni. A szárnyakra, alul és felül, valamint a törzsközépen mindkét oldalára vörös szegélyű fehér körben egy nagy vörös G betű került (Gendarmerie - Csendőrség). Az oldalkormányt pedig, a polgári gépekhez hasonlóan a nemzeti színekkel látták el. Ez a festés és jelzésrendszer a nemzetközi gyakorlatot

követte. A volt csehszlovák légi csendőrség gépei világos vagy közép zöld festést viseltek. Polgári lajstromjelzésük vörös színű volt és általában vörösre festették a szárnyéleket és a légcsavarkúpot (vagy az egész motorburkolatot) is. A német légi rendőrség (Luftpolizei) gépei élénk zöld színt viseltek, a szárnyakon és a törzsön fehér polgári lajstromjelzéssel, és fehérre festették az egész motorburkolatot is.

Mivel a szervezet felállításakor a Magyar Királyi Csendőrség sem saját hadi gépekkel, sem kiképzett pilótákkal nem rendelkezett, ezért az 5 repülőosztág feladatait ideiglenesen a légierő kijelölt egységei látták el. Az 1. és 2. csendőr repülőosztágként a gyakorlatban a szolnoki 2/3. és 2/4. vadászrepülő század (1941-től az 1/1. és 1/2. század) egy-egy raja szerepelt, 3. repülőosztág feladatait a nyíregyházi 2/2., a 4. osztágét a budaörsi 1/1. vadászrepülő század (1941-től az 1/3. század) egy-egy raja látta el. Az 5. csendőr repülőosztágot a légierő törzsszázadának állományából állították fel.⁵³ **(IV.sz. melléklet)**

Ez a megoldás a rendelkezésre álló erők és eszközök takarékos felhasználása szempontjából igen praktikusnak látszott, a későbbiek során azonban komoly nehézségeket okozott a szervezet működésében. Különösen sok gond jelentkezett a légierő mozgósításakor (1940. augusztus, 1941. április), majd pedig az 1941 júniusától állandósuló légvédelmi készültség időszakában. A mozgósítás nyomán a légtér biztosítását, a légi határellenőrzést átvették a katonai repülő alakulatok, a belső polgári rendvédelmi feladatok ellátására azonban alig maradt igénybe vehető hadi repülőgép és pilóta.

A légi csendőrség széles feladatkörrel rendelkezett. Ebben első helyen 1941 nyaráig a szomszéd államok területéről illetéktelenül berepülő gépekkel szembeni fellépés volt, járőrszolgálat ellátása, a határsértő gépek elfogása. Ezzel mentesítette a katonai repülő egységeket a folyamatos határellenőrzés alól, és elősegítette, hogy a légierő felszereltségére, bázisaira vonatkozó információk ne váljanak közismertté a szomszédos országok előtt. A szervezet bekapcsolódott a háborús viszonyok nyomán megszorodó illegális migráció és a csempészés visszaszorításába, a területi visszacsatolások folytán jelentős mértékben megnövekedett határvonal mentén zajló események megfigyelésébe. Közreműködött a folyók és a közutak forgalmának ellenőrzésében, a légi közlekedéssel kapcsolatos rendészeti feladatok ellátásában, a polgári légi forgalom és a sportrepülés szabályainak betartatásában, repülő versenyek, bemutatók felügyeletében, repülőbalesetek kivizsgálásában és a légi mentésben. Részt vett a kiemelt társadalmi, politikai rendezvények légi biztosításában és hivatali futárszolgálat ellátásában is.⁵⁴

A magyar hadba lépést követően a légi csendőrségre újabb feladatok vártak. Szerepet szántak neki a légvédelmi készültség előírásainak betartatásában, ellenséges kémek, szabotőr csoportok bejutásának megakadályozásában, az ország területén leszálló vagy lezuhanó idegen repülőgépek, illetve szovjet vagy angol propaganda- és gyűjtőballonok felderítésében, begyűjtésében, valamint a déli határ mentén zajló szerb és horvát partizán-tevékenység megfigyelésében.

1941 őszen azonban a légierőnél jelentős átszervezésekre került sor. Nyíregyházáról kivonták a vadászrepülőket, és Szolnokon is csak egy kiképző repülőosztály maradt. A harci századokat nagymértékben igénybe vette a frontszolgálat. A repülőgépanyag egy része elöregedett, elhasználódott, a korszerűbb típusokat a fronton harcoló alakulatok, illetve a honi légvédelem nem tudta nélkülözni. A csendőr repülő osztágok működése így komoly akadályokba ütközött. A légierő nem tudta biztosítani, hogy rendvédelmi célokra harci gépeket és pilótákat különítsen el és tartson folyamatos készenlétben. A hazai repülőgyártás lassú felfutása miatt egyelőre megoldhatatlan volt, hogy a csendőrséget saját repülőgépekkel lássák el, és a légi csendőrség repülő részlege is önálló szervezetként megalakuljon.⁵⁵

1942-ben még elkészült egy tervezet, amely a légi csendőrség szervezetének bővítését javasolta. Kezdeményezték egy V. légi csendőr körzet felállítása Észak-Erdélyben, Kolozsvár központtal. A gyér közlekedési hálózattal rendelkező területen nagy szükség mutatkozott a repülőgépekkel felszerelt rendvédelem megszervezésére. Erre vonatkozóan 1942 nyarán megtörténtek az első lépések. A körzet csendőr repülőosztágát a kolozsvári 2. vadászgyakorló osztály állította ki. Ugyancsak szóba került a VI. légi csendőr körzet megszervezése is Kaposvár központtal, a Baja-Kaposvár-Szentgotthárd vonal által határolt délnyugati országrész biztosítására, amit a horvát-magyar határ mentén megélénkülő partizán-tevékenység is sürgetett. Kaposváron azonban nem állomásozott repülő egység. A térség folyamatos ellenőrzését a Zomborban vagy Tapolcán működő vadászrepülő kiképző keretek pedig nem tudták biztosítani. Az új légi csendőr körzet felállítására ezek után már nem került sor.⁵⁶

Az 1942-1943-as időszakban a légi csendőrség tevékenysége döntően a földi részleg örsein keresztül valósult meg. A repülőosztágok közül az 5. budaörsi egység működött viszonylag aktívan. A gépek bevetésre kerültek a Duna forgalmának ellenőrzésére, az árvízi helyzet megfigyelésére, kivizsgáló személyeket szállítottak polgári légi balesetek, kényszerleszállások helyszínére. A többi osztág folyamatos tevékenységet nem folytatott. Inkább az volt a jellemző, hogy egy-egy közbiztonságot érintő esemény kapcsán a légi csendőrség parancsnokságának kérésére a légierő valamelyik egysége gépet és pilótát biztosított csendőrségi vagy rendőrségi közegek számára.

Az egyik ilyen akció súlyos tragédiával végződött. 1942. IX. 17-én a szegedi rendőrségre bejelentés érkezett, hogy a város külterületén lévő nagyfai szivattyútelep közelében idegen repülőgép zuhant le. Az ügy kivizsgálásával megbízott rendőrfogalmazó a csendőrséggel együttműködve bejárta a terepet és egy szovjet gyűjtőballon darabjait találta meg. A város tágabb körzetének az átvizsgálásához azonban repülőgépre volt szükség. A rendőrség a helyi légi csendőr kirendeltséghez fordult. Mivel a szegedi reptéren állomásozó néhány gépet a katonai kiképzés kötötte le, a légi csendőrség a közeli algyői repülőtér parancsnokától kért gépet és pilótát. A megbízott rendőrfogalmazó szeptember 21-én szállt fel az algyői reptérről hogy a levegőből is átvizsgálhassa a körzetet. A felszállást követően azonban a Bü-131-es gép dugóhúzóba esett és lezuhant. TAMÁS András rendőrfogalmazó és TÓTH Mátyás oktató pilóta életét veszítette.⁵⁷

A légi csendőrséget 1943 végén átszervezték. A mindvégig csak keretként létező csendőr repülőosztásokat felszámolták. Az erre a tevékenységre korábban kijelölt repülő egységek visszatértek katonai feladatkörükhöz. A földi részleg repülőterei őrsői ismét a Csendőr Felügyelőség alárendeltségébe kerültek, a Központi Közlekedési Parancsnokság repülőterei szárnyának irányítása alá. A szárny parancsnoka BOCSÁNCZY László csendőr százados volt, állományába 3 szakasz (19 őr) keretében 2 tiszttel és 212 fő legénységgel tartozott.⁵⁸

A légi csendőrség tevékenysége 1918 és 1945 között a nemzetközi korlátozó rendelkezések, illetve a repülőgép és pilóta hiány miatt csak epizód jellegű maradt. Több esetben is sor került rendvédelmi feladatok repülőgépekről történő ellátására, a légi csendőrség önálló szervezetként történő felállítása azonban 1940-ig húzódott. A testület bővítése és tevékenysége kiszélesítése ekkor már háttérbe szorult a honvédelmi szempontok mögött. Mindennek ellenére komoly eredménynek tekinthető, hogy a légi rendvédelem jelentőségét Magyarországon korán felismerték, és a hazai repülés fejlesztésének nehézségei ellenére, lépéseket tettek a kiépítésére. A légi csendőrség rövid ideig tartó működése is hasznos tapasztalatokkal szolgált a szervezés, a felkészítés és az alkalmazás terén.

Jegyzetek:

¹ KAISER: 18. p.

² REKTOR: 149. p.

³ HIM.HL. PDF.HÜM.Eln. 37. 1/1918. ; HIM.HL. HM.Eln.D. 4700/0921.

⁴ NAGYVÁRADI — M. SZABÓ — WINKLER: 110-111.p. ; HIM.HL. HM.Eln. 37. 2111/1919.

⁵ HIM.HL. PDF.HÜM.Eln.Bk. 59/1918. ; EPERJESI: 44.p.

⁶ MOL. K.26. ME.Res. 9221/1918. ; HIM.HL. PDF.HÜM.Eln. 1.a. 29 601/1918.

⁷ Kiképző repülő pótszázadok működtek: 1. Újvidéken, 4. Szombathelyen, 5. Szegeden, 7. Parndorfon, 9. és 15. Aradon, 13. Lugoson, 18. Kolozsváron. Légihajós század és pótszázad működtek: Szentendrason, Székesfehérváron. Vízi repülő pótszázad működött: Csepelen. Anyagszertárak működtek: Cinkotán, Székesfehérváron. Repülőgép-javító műhely működött: Szegeden. Hadtáptelek működtek: Brassón, Máramaroszigeten. Leszerelő állomások működtek: Zalaegerszezen, Csóton. HIM.HL. HM.Eln. I. 4013/1921.

⁸ NAGYVÁRADI — M. SZABÓ — WINKLER: op.cit. 115.p.

⁹ HIM.HL. PDF.HÜM.Eln. 37. 76/1918., 87/1918., 167/1918.

¹⁰ HIM.HL. PDF.HÜM.Eln. 1.a.29 601/1918.

¹¹ HIM.HL. PDF.HÜM.Eln.Bk. 59/1918., 94/1918.

¹² KAISER: op.cit. 18.p.

¹³ NAGYVÁRADI — M. SZABÓ — WINKLER: op.cit. 115.p. ; HIM.HL. PDF.HÜM.Eln.Bk. 30/1918.

¹⁴ CZIRÓK: 605-606.p. ; HIM.HL. PDF.HÜM.Eln. 37. 122/1918.

¹⁵ NAGYVÁRADI — M. SZABÓ — WINKLER: op.cit. 122.p.

¹⁶ CZIRÓK: op.cit. 606.p.

¹⁷ HIM.HL. TGy. 3246.

¹⁸ HIM.HL. MTK.HNB.Eln. Bk. 531/1919. ; HIM.HL. MTK.HNB.Eln. 37. 10 756/1919.

¹⁹ HIM.HL. MTK.HNB.Hdm. Repülések nyilvántartása, 1919.

²⁰ HIM.HL. TGy.2787. I. rész, 23-24.p.

²¹ HIM.HL. TGy. 3715. 130-131.p. ; PETER: 265.p. ; HAUBNER: 14.p.

²² HIM.HL. HM.Eln. 37. 16 059/1919.

²³ HIM.HL. TGy. 2787. I. rész, 29.p. ; 3715. 131.p.

²⁴ HIM.HL. HM.Eln. 37. 2134/1919.

²⁵ HIM.HL. HM.Eln.D. 7486/1922.

²⁶ CSANÁDI — NAGYVÁRADI — WINKLER: 123.p.

²⁷ HIM.HL. HM.Eln. 37. 2137/1919. ; HIM.HL. HM.Eln. I. 21 688/1920.

²⁸ HIM.HL. HM.Eln.D. 4700/1921., 8069/1921., 11 334/1921. ; RÉVÉSZ: 143.p.

²⁹ ALKÉR — AMBRÓZY: 54.p., 60.p., 63.p.

³⁰ HIM.HL. TGy. 2787. I. rész, 42.p., 63.p.

³¹ M. SZABÓ: 9.p. ; HIM.HL. HM.Eln.D. 5695/1922. ; HIM.HL. Personalia VII. 87. C-1.

³² HIM.HL. HM.Eln.D. 19 670/1922., 18 137/1923.

³³ HIM.HL. VKF.Eln. I. 6117/1924. ; HADNAGY: 115.p. ; KUNÁR — MOYS: 42.p.

³⁴ PARÁDI: 62.p.

³⁵ HIM.HL. VKF.Eln. I. 6089/1924., 6166/1924.

³⁶ KAISER: op.cit. 59.p., 164.p. ; MOYS: 109-118.p.

³⁷ HIM.HL. VKF.Eln. I. a. 10 879/1925.

³⁸ HIM.HL. VKF.Eln. I. 105 804/1929. ; HIM.HL.VKF.Eln.Hr. 1999/1929.

³⁹ HIM.HL. VKF.Eln. 1. 105 860/1930. ; JÁNKFALVI: 28.p.

⁴⁰ HIM.HL. HM.Eln. B. 7587/1931.

⁴¹ HIM.HL. HM.Eln. B. 7410/1931., 7587/1931., 7826/1931., 7903/1931.

⁴² HIM.HL. VKF.Eln. 1. 1577/1935.

⁴³ HIM.HL. HM.Eln. I. 124 270/1935.

⁴⁴ HIM.HL. TGy. 2787. IV. rész, 203.p.

⁴⁵ HIM.HL. VKF.Eln. 1. 1577/1936., 1325/1937.

⁴⁶ HIM.HL. VKF.Eln. 1. 2385/1938., 2581/1938. ; HIM.HL HM.Eln. 14. b. 23 082/1938.

⁴⁷ MOL. K.150. BM. V. 122 872/1938. ; PATAKY — ROZSOS — SÁRHIDAI: 20.p.

⁴⁸ HIM.HL. VKF.Eln. 2. 17 696/1939.

⁴⁹ HIM.HL. VKF.Eln. 1. 4611/1939., 4672/1939.

⁵⁰ HIM.HL. VKF.Eln. 1. 3734/1940., 4021/1940. ; BECZE: 14.p.

⁵¹ Június 1-jén már működött a központi parancsnokság, valamint 9 őr, illetve különítmény (Budaörs, Csepel, Mátyásföld, Ferihegy, Győr, Pécs, Kassa, Ungvár, Aknaszlatina). A székesfehérvári, szombathelyi, tapolcai, kecskeméti, szolnoki és debreceni repülőtéren augusztus 1-jére fejezték be a szervezést, míg Veszprém, Pápa, Börgönd, Miskolc, Nyíregyháza, Szeged és Kaposvár repterén november 1-jén léptek szolgálatba a csendőregységek az új rendszer szerint. A Légi Csendőrség földi részlegének személyi állományát 5 tiszt és 156 fő legénység alkotta. A két nemzetközi repülőtéren, Budaörsön és Csepelen, majd az ősz folyamán a visszacsatolt Észak-Erdélyben: Nagyváradon, Kolozsváron és Marosvásárhelyen külön repülőtéri csendőr egységeket szerveztek, melyek a Csendőr Felügyelőség Közlekedési és Híradó Osztálya repülőtéri szárnyának alárendeltségében működtek. A szárny-parancsnokság székhelye 1940 augusztusáig Mátyásföld, majd szeptembertől Budaörs volt, a parancsnoki posztot SZIRTES Ferenc, majd 1940. decemberi nyugállományba vonulása után, SIMONYI József csendőr őrnagy töltötte be. A magyar kir. csendőrség elhelyezése 1942. 110.p.

⁵² Az I. körzetbe a Szolnok-Kiskunfélegyháza-Baja és a Szolnok-Mezőtúr-Békéscsaba-Lökösháza vonalakkal határolt délalföldi régió tartozott. Ettől keletre, a Szolnok-Tokaj-Nyíregyháza-Nyírbátor-Csenger vonalig terjedő tiszántúli terület képezte a II. körzetet. A III. körzet az ország északkeleti szögletét és Kárpátját foglalta magába, a Csenger-Tokaj-Kassa által határolt vonal mentén. Észak-Magyarország többi része, Budapest térsége és az egész Dunántúl a IV. légi csendőr körzetbe tartozott.

Az I. repülőosztág működési területe az I. légi csendőr körzet (döntően a Duna-Tisza köze) a 2. repülőosztágé a II. körzet (a délkeleti országrész) volt. Mindkét egység Szolnokon állomásozott. A III. légi csendőr körzetben (az északkeleti országrészben) tevékenykedő 3. repülőosztág bázisa Nyíregyháza volt. A 4. repülőosztág Budaörsről működött. Elsődleges feladata a légi forgalom ellenőrzése volt, illetve határellenőrző repüléseket végzett a IV. légi csendőr körzet területén. Az 5. osztág szintén Budaörsön állomásozott és központi tartalékként szolgált, illetve szükség esetén közbiztonsági feladatokra lehetett igénybe venni. Az 1-4. osztág 3-3 együléses Fiat CR-32 vadászgéppel, az 5. osztág 2 kétüléses Romeo Ro-37bis felderítőgéppel volt felszerelve. A repülő egységek személyi állományába 8 tiszt és 42 fő legénység tartozott.

HIM.HL. VKF.Eln. 1. 3655/1940.

⁵³ HIM.HL. TGy. 2787. V. rész, 25.p.

⁵⁴ HIM.HL. VKF.Eln. 1. 3655/1940.

⁵⁵ HIM.HL. HM.Eln. 1. a. 41 000/1941. ; HIM.HL. VKF.Eln. Hdm. Csf. 662/1941.

⁵⁶ HIM.HL. HM.Eln. I. 50 445/1942.

⁵⁷ PUSZTAI: 63-64.p.

⁵⁸ A magyar kir. csendőrség elhelyezése 1944. 127-130.p.

Jegyzetekben alkalmazott rövidítések:

MONOGRÁFIÁK

- BECZE — BECZE Csaba: „*Kőr Ász*”. *Egy vadászrepülő század története (1936–1941)*. Budapest, 2007, Püedlo Kiadó. 167 p. HU-ISBN 978 963 96 7385 4.
- CSANÁDI – NAGYVÁRADAI – WINKLER — CSANÁDI Norbert – NAGYVÁRADAI Sándor – WINKLER László: *A magyar repülés története*. Budapest, 1977, Műszaki Könyvkiadó. 387 p. HU-ISBN 963 10 1767 2.
- HAUBNER — HAUBNER, Fred: *Die Flugzeuge der Österreichischen Luftstreitkräfte vor 1938*. [Az osztrák légierő repülőgépei 1938 előtt.] Teil 1. Graz, 1982, H. Weishaupt Verlag. 245 p. A-ISBN 978 390 03 1006 6.
- JÁNKFALVI — JÁNKFALVI Zoltán: *Gépmadarak a szabolcsi égen. A nyíregyházi repülőter és Szabolcs-Szatmár repüléstörténete a kezdetektől 1945-ig*. Budapest, 2005, T. M. Repüléstechnika. 328 p. HU-ISBN 963 46 0625 3.
- KAISER — KAISER Ferenc: *A Magyar Királyi Csendőrség története a két világháború között*. Pécs, 2002, Pro Pannónia Kiadó Alapítvány. 175 p. HU-ISBN 963 90 7982 0. /Pannónia Könyvek/ HU-ISSN 0237-4277.
- M. SZABÓ — M. SZABÓ Miklós: *A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1938–1945. Elméleti – technikai – szervezeti fejlődése és háborús alkalmazása*. Budapest, 1999, Zrínyi Kiadó. 341 p. HU-ISBN 963 32 7334 X.
- NAGYVÁRADAI — M. SZABÓ Miklós — WINKLER — NAGYVÁRADAI Sándor — M. SZABÓ Miklós — WINKLER László: *Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből*. Budapest, 1986, Műszaki Kiadó. 305 p. HU-ISBN 963 10 6695 9.
- PARÁDI — PARÁDI József: *A Magyar Királyi Csendőrség. Az első magyar polgári, központosított, közbiztonsági őrtisztület 1881-1945*. Budapest, 2012, Szemere Bertalan Magyar Rendvédelem-történeti Tudományos Társaság. 281 p. HU-ISBN 978 963 08 4794 0./A magyar rendvédelem-történet öröksége, 2./ HU-ISSN 2062-8447.

- PATAKY – ROZSOS – SÁRHIDAI — PATAKY Iván – ROZSOS László – SÁRHIDAI Gyula: *Légi háború Magyarország felett*. I. köt. Budapest, 1992, Zrínyi Kiadó. 271 p. HU-ISBN 963 32 7154 1.
- PETER — PETER, Ernst: *Die k.u.k. Luftschiiffer- und Fliegertruppe Österreich-Ungarns 1794–1919*. [Ausztria-Magyarország léghajós és repülőcsapatai 1794-1919.] Stuttgart, 1981, Motorbuch Verlag. 300 p. DE-ISBN 978 387 94 3743 6.
- PUSZTAI — PUSZTAI János: *Az algyői repülőtér története 1931–1932, ... 1938–1968*. Algyő, 2008, Algyői Faluház, Könyvtár és Tájé. 167 p. HU-ISBN 978 963 06 4564 5.
- REKTOR — REKTOR Béla: *A Magyar Királyi Csendőrség oknyomozó története*. Cleveland, Ohio, USA, 1980, Árpád Könyvkiadó Vállalat. 552 p. USA-ISBN 0 934214 01 8.
- RÉVÉSZ — RÉVÉSZ Tamás: *A léggáró. Petróczy István, az első magyar katonai repülő élete*. Budapest, 2013, Zrínyi Kiadó. 320 p. HU-ISBN 978 963 32 7582 5.

TANULMÁNYOK

- CZIRÓK — CZIRÓK Zoltán: A magyar repülőcsapatok 1918–1919. évi történetéhez. *Hadtörténelmi Közlemények*, CXXII.évf. (2009) 3.sz. 603-634.p. HU-ISSN 0017-6540.
- ÉPERJESI — ÉPERJESI László: A magyar pilóták első érdekvédelmi szervezete 1918-1919. *Aero História*, III. évf. (1989) 5.sz. 43-52.p.
- HADNAGY — HADNAGY Imre József: A hazai légi kutató-mentő rendszer megújításának szükségessége. *Hadtudomány*, XVI.évf. (2006) 1-2.sz. 111-124.p. HU-ISSN 1215-4121.
- KUNÁR — MOYS — KUNÁR György — MOYS Péter: Repülőterei csendőrség a két világháború között. *Magyar Repüléstörténeti Konferencia Közleményei*, XXXV.évf. (2010) 35.sz. 41-48.p. HU-ISSN 1416-5287.
- MOYS — MOYS Péter: Légiforgalmi irányításunk története. I. rész. *Magyar Repüléstörténeti Konferencia Közleményei*, XXVI.évf. (2001) 26.sz. 109-118.p. HU-ISSN 1416-5287.

CIKKEK

- A magyar kir. csendőrség elhelyezése 1942. — A magyar kir. csendőrség elhelyezése 1942. Központi vezetés és központi szervek. *A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve*, L.évf. (1942) 101-111.p.
- A magyar kir. csendőrség elhelyezése 1944. — A magyar kir. csendőrség elhelyezése 1944. Központi vezetés és központi szervek. *A Magyar Királyi Csendőrség Zsebkönyve*, LII.évf. (1944) 119-133.p.

DOKUMENTUMKIADVÁNYOK

- ALKÉR — AMBRÓZY — ALKÉR Kálmán — AMBRÓZY Gyula (szerk.): *A Magyar Békeszerződés, és a beikkelyező törvény szövege és magyarázata*. Budapest, 1921, „Ordo” Törvény- és Rendelet. 333 p. /Az Ordo törvénytára, 4./

LEVÉL-, IRAT- ÉS DOKUMENTUMTÁRI GYŰJTEMÉNYEK

- HIM.HL. HM.Eln.D. — Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár Honvédelmi Minisztérium Elnökségi Dokumentumok.
- HIM.HL.MTK HNB. — Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár Magyar Tanácsköztársaság, Hadügyi Népbiztosság iratai.
- HIM.HL. PDF HÜM. — Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár Polgári Demokratikus Forradalom, Hadügyminisztérium iratai.
- HIM.HL.HL Personalia. — Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár Personalia Személyekhez kötődő iratok gyűjteménye.
- HIM.HL. TGy. — Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár Tanulmánygyűjtemény.
- HIM.HL VKF. — Hadtörténelmi Intézet és Múzeum Hadtörténelmi Levéltár Honvéd Vezérkar Főnöke iratai
- MOL. ME.Res. — Magyar Országos Levéltár Miniszterelnökség, Reselvált iratai.
- MOL. BM. — Magyar Országos Levéltár Belügyminisztérium iratai.

Mellékletek jegyzéke:

I.sz. melléklet.

A Magyar Királyi Csendőrség repülőterei csendőr különítményei 1924.

II.sz. melléklet.

A Magyar Királyi Csendőrség repülőterei csendőr különítményeinek irányítása 1924.

III.sz. melléklet.
 A magyar légi csendőrség működési körzetei 1940.
 IV.sz. melléklet.
 A magyar légi csendőrség szervezete 1940.

I.sz. melléklet.

A Magyar Királyi Csendőrség repülőtéri csendőr különítményei 1924.



Forrás ! - KUNÁR György — MOYS Péter: Repülőtéri csendőrség a két világháború között. *Magyar Repüléstörténeli Konferencia Közleményei*, XXXV.évf. (2010) 35.sz. 41-48.p. HU-ISSN 1416-5287.
 - MOYS Péter: Légiforgalmi irányításunk története. I. rész. *A Repüléstörténeli Konferencia Közleményei*, XXVI.évf. (2001) 26.sz. 109-118.p. HU-ISSN 1416-5287.

II.sz. melléklet.

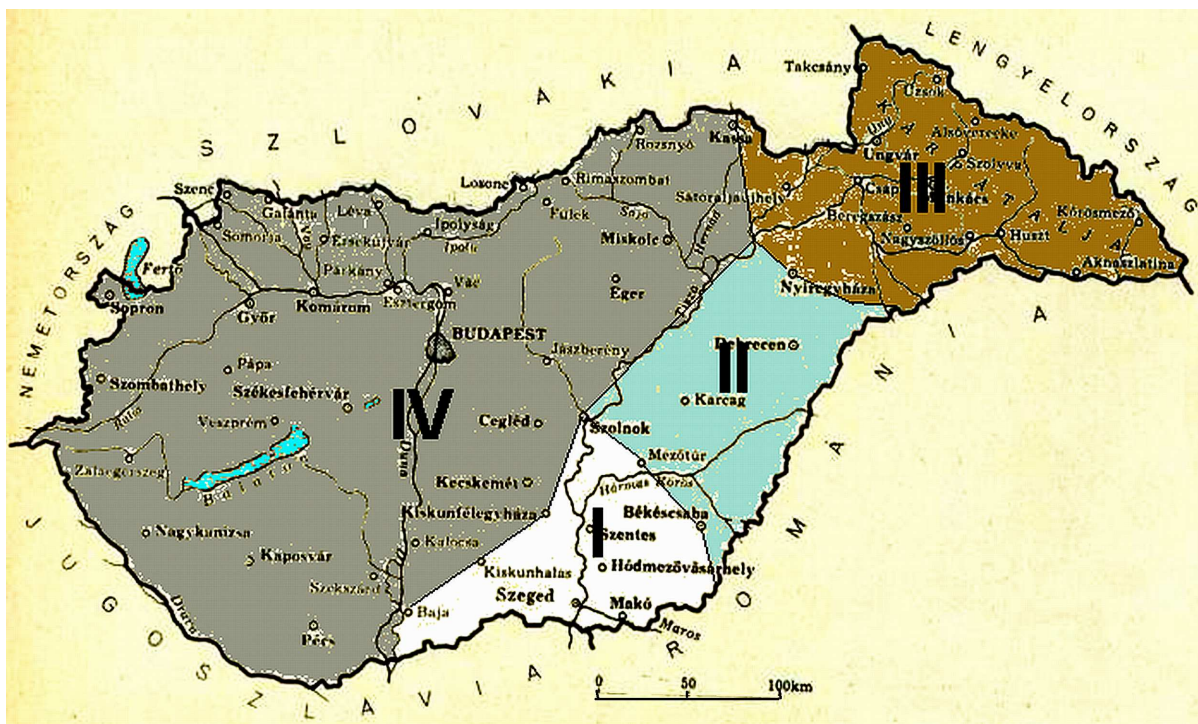
A Magyar Királyi Csendőrség repülőtéri csendőr különítményeinek irányítása 1924.



Forrás ! - KUNÁR György — MOYS Péter: Repülőtéri csendőrség a két világháború között. *Magyar Repüléstörténeli Konferencia Közleményei*, XXXV.évf. (2010) 35.sz. 41-48.p. HU-ISSN 1416-5287.
 - MOYS Péter: Légiforgalmi irányításunk története. I. rész. *A Repüléstörténeli Konferencia Közleményei*, XXVI.évf. (2001) 26.sz. 109-118.p. HU-ISSN 1416-5287.

III.sz. melléklet.

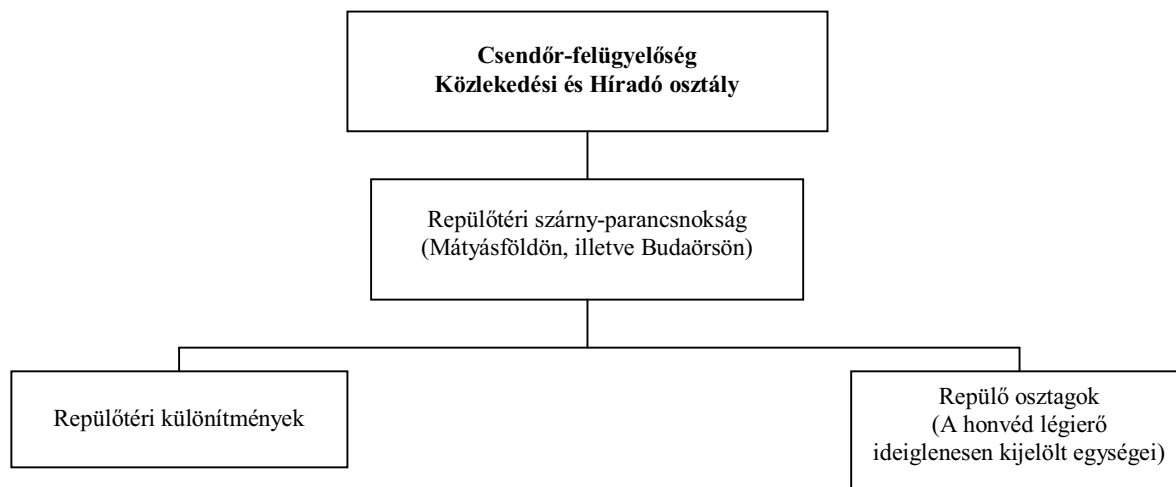
A magyar légi csendőrség működési körzetei 1940.



Forrás ! HIM.HL. VKF.Eln. 1. 3655/1940.

IV.sz. melléklet.

A magyar légi csendőrség szervezete 1940.



Forrás ! HIM.HL. TGy. 2787. V. rész. 25.p.