

Magyar Repüléstörténeti Társaság

Képek a magyar katonai légimentő repülés történetéből I.

A Fokker sebesültszállító – a rejtett légierő felállítása és időszaka

Kovács Béla Károly

Kulcsszavak: trianoni békediktátum feloldása, holland Fokker repülőgép gyár, légimentő felszerelés, katonai lajstromozás

Az 1921-ben ratifikált trianoni békediktátumok betiltották a magyar katonai repülést. A diktátum számos rendelkezését 1927 után feloldották, így lehetővé vált fejlettebb nyugati repülőtechnika beszerzése. Repülőgépeket, repülőgép motorokat és ezek gyártási technológiáit is megvásárolhattuk. A holland Fokker repülőgép gyártól vásárolt első két polgári utasszállító egyikét, a HA-FKB lajstromú gépet légimentő felszereléssel látták el és ennek céljából a sárkányszerkezetében is átalakításokat hajtottak végre. Ez a gép részt vett a Budapesten 1937-ben rendezett Nemzetközi Légimentési konferencián, ahol bemutatókat hajtott végre. A sebesültszállító repülőgépet a rejtett légierő pilótái repülték és a Fokker F.VII típusú repülőgép a rejtett légierőben katonai lajstromozást is kapott.

A Trianoni Békeszerződést 1921. július 26-án ratifikálta az Országgyűlés. Ezzel életbe lépett hazánkban a teljes repülési és repülőgép-építési tilalom. Ez 6 hónapra szólt, de 1922 végéig meghosszabbították. Az Antant Légügyi Ellenőrzési Bizottsága *Barnes* francia ezredes vezetésével 119 db kész katonai repülőgépet szétfűrészeltetett, 77 db repülőgépmotort és mintegy 200 légcavart pusztított el, sőt, a repülőgépgyárak speciális szerszámgepeit, szerszámaikat is, pedig ezekre a szerződés nem tért ki... A rendelkezések kijátszására létrehozott légiforgalmi vállalatot, a MAEOFORT-ot is felszámolták. Közben 1922. február 26-án lejárt repülé-

si tilalmat egy évvel meghosszabbították és a hazánkban ekkor még működő 4 repülőgépgyár is megszűnt vagy beleolvadt más cégbe.

A titkos légierő megszervezése a következőképpen történt. A Kereskedelmi Minisztérium II. osztályának repülési tevékenysége 1921. augusztusában átalakult, létrejött a XI. Légiforgalmi szakosztály. Mind a II. osztály, mind a XI. szakosztály tevékenységét *Petróczy István* ezredes vezette, a Monarchia Légjáró Csapatának egyik korábbi vezetője, a magyar helikopterrepülés egyik úttörője. *Kármán Tódor*, *Petróczy István* és *Zsurovecz Vilmos* (utóbbi cseh származású) tervez-

te, illetve építette a PKZ-1, majd PKZ-2 helikoptert, amelyekhez *Asbóth Oszkár* tervezte, valamint gyártotta a légcsavart. *Petróczy* a nem tiltott polgári „légjársást” javasolta német tapasztalatok alapján, valamint a polgári légiforgalom megszervezését, ezzel fenn lehetett tartani az alap- és középfokú repülési kiképzéseket, továbbá megmenthető volt az egykori katonai személyi állomány. Így Szegeden 1922-ben már *Háry László* százados vezetésével (egykori I. világháborús sikeres vadászrepülő) megkezdődhetett a rendszeres pilótakiképzés. A nagy lépés 1924-ben történt, amikor a Kereskedelemügyi Minisztériumban a kormány hozzájárulásával felállították a Légügyi Hivatalt, rövidített nevén LÜH. Elnöke *Vassel Károly* vezérkari alezredes lett.

A következő változás 1927. márciusában történt, amikor a Nagykövetek Tanácsa bejelentette, hogy megszüntetik a Szövetségek Katonai Ellenőrző Bizottság tevékenységét és az ellenőrzés betartását a magyar kormányra ruházzák. Ugyanekkor az ún. londoni ultimátumként ismeretes repülőipari tiltó szankciók alól megszabadultunk, amikor Párizsban négy szövetséges állam: Nagy-Britannia, Franciaország, Olaszország és Japán légügyi egyezményt kötött Magyarországgal. Innentől lehetőség nyílt polgári célokra repülőgépek és repülőipari licenzek vásárlására.

Az 1920-27 közötti időben is szereztek be repülőgépeket és gyártási licenzeket, de ezek nem a kor legfejlettebb eszközei voltak.

A külpolitikai helyzet változásával hazánk – Olaszország és Németország felé való orientációval – ki tudott törni elszigeteltségéből. *Csáky Károly* honvédelmi miniszter az 1927-es koronatanácson válaszolt a honvédség magvának átmentését jobb időkre. Gróf *Bethlen István* mi-

niszterelnök 1928-as olaszországi látogatásán *Mussolinin* 400 db repülőgép leszállítását kérte és a légierő létszámát 1929-re 1181 főre kívánták emelni. *Vassel* altábornagyot a légierő szemlélőjévé nevezték ki (ez a pozíció papíron nem is létezett) 1928. decemberében, a LÜH vezetését pedig *dr. Rákosi György* vezérkari ezredesre bízták, aki nagyon agilis ember volt. Ekkor szervezték meg a Repülőorvosi Vizsgáló Intézetet, a Repülőgép- és Motorszerelő Iskolát, valamint a Repülő Időjelző Szolgálatot. A rejtett légerő időszakát tehát 1928-tól számítjuk, az 1938-as nyílt légierő szervezéséig. A légierő 1938-ban lett önálló fegyvernem. A mai magyar légierőt is ettől az időponttól számítjuk... A holland Fokker gyárral 1927-ben indultak meg a kiterjedt kapcsolatok, egész sor katonai és polgári repülőgépet vásároltunk, illetve ezek gyártási licenzzeit is megvettük. Csepelen beindult az angol Bristol Jupiter 420 LE-s csillagmotor gyártása.

A következőkben bemutatott magyar katonai mentőgép, a polgári repülőgépként, utasszállítóként vásárolt Fokker F.VII is ennek a folyamatnak a terméke. Ez a típus a rejtett légierő időszakában került megvásárlásra és alkalmazásra. A gépbe szerelt motor már az ebben az időben megszerzett gyártási licenc alapján lett hazai gyárban előállítva.

A típus magyarországi története

Hazánkkal a holland *Anthony Fokker*nek különösen jó kapcsolata volt. A magyar repülés szülőföldjén, a pesti Rákosmezőn a honi aeronautika egyik úttörőjénél, *Zsélyi Aladár* mérnöknel segédkezett. Itt tanulta meg az acélcső szerkezetek alkalmazását repülőgépen. Az I. világháború alatt már repülőgéptervezőként és gyá-

rosként dolgozott a császári Németországban. Az 1917-ben létrejött mátyásföldi repülőgép és motorgyár, a 3 magyar repülőgépgyár egyike, a MÁG is gyártott licenzben Fokker repülőgépeket, köztük a háború egyik legjobb vadászgépét, a Fokker D.VII kétfedelűt. A Trianon utáni Magyarország a holland Fokker gyártól vásárolt repülőgépeket és repülőgép gyártási licenzeket. A Fokker gyártól 1928-ban 2 db Fokker F.VII nyolcszemélyes utasszállítógép került beszerzésre motor nélkül A motorokat Csepelen, a Weiss Manfréd gyárban szerelték be, ahol az angol csillagmotorokat licenzben gyártották. A gépeket – a rejtett magyar légierő irányítása alatt – utasforgalomba állították katonai pilótákkal. A gépeket a LÜH Légiforgalmi Alcsoport kezelte. A vezető pilóta általában első világháborús tapasztalattal rendelkezett, a másodpilóta, mint tanuló mellette ült és itt képezték ki bombázó vagy távolfelderítő hajózárnak. Ezen eszközöket 1936-ban kivonták az utasforgalomból, majd átépítették sebesültszállító változáttá. A két gép oldaljelzése, polgári lajstroma HA-FKA és HA-FKB. LÜH (katonai) jelzésük kis betűkkel a függőleges vezérsíkra felfestve 40.01 és 40.02 volt. A HA-FKB oldalára és a szárnyaira felfestették a nemzetközi vöröskereszt jelzéseit. Ez a gép vett részt 1937. júliusában a budapesti Nemzetközi Légimentési Kongresszuson az erre a célra kiképzett személyzetekkel. A két gépet 1938-ban kivonták a forgalomból. Egészen pontosan: a HA-FKB 1938. 05. 23-án Zirc közelében balesetet szenvedett, a gép összetört.

Megjegyzések

1. A hazai repüléstörténeti szakirodalomban az F.VII mindkét változatát említik, mint sebesültszállító gépet.

A rendelkezésre álló fotók alapján nem található olyan adatok, amelyek szerint a HA-FKA-t átalakították volna úgy, ahogy azt a HA-FKB géppel tették, alkalmassá téve sebesültszállításra.

2. A hazai repüléstörténeti irodalom szerint a Magyarországon a csepeli Weiss Manfréd gyár által licenzben gyártott 4 db Fokker F.VIII kétmotoros utasszállító repülőgép HA-FNC és HA-FND lajstromjelű példányait is sebesültszállítóként használták. A hazai források a két gép katonai lajstromjeleként 40.51, 40.52 LÜH számokat adják meg. A rendelkezésre álló fényképeken nem látni átalakításra utaló nyomokat, ráadásul a HA-FNC gép két fotóján is megtalálható a LÜH szám, a 40.11., ami nem felel meg az egyes helyeken leközölteknek, tehát téves az irodalmi adat. A 40.11. ráadásul logikus is az F.VII változat 40.01-40.02 számai után: a „40” a Fokker gyárat jelenti, a „0” a típust, az „1” a típus első gépét, a „2” a másodikat. Az F.VIII esetében a 40 szintén a Fokkert, az „1” a típusváltozatot és a második „1” a típus első példányát. Ezek szerint a másik katonai lajstromos gép, a HA-FND LÜH száma a 40.12 volt.

A fenti tényekből megállapítható, hogy a Fokker F.VII a típus HA-FKB lajstromú példányával kezdődött a magyar katonai légi sebesültszállítás.

Az alábbiakban közlésre kerülnek azok a műszaki-technikai adatok, fényképek, amelyek azt bizonyítják, hogy a magyar katonai vezetés és a honvéd egészségügy irányítói a múlt század harmincas évtizedének második felében elkezdték megvalósítani a sebesültszállítás új struktúráját, amelyben jelentős szerepet szántak a légi úton történő beteg/sérült kiürítésnek.

Fokker F.VII. repülőgép főbb adatai

Típusjelölés:

Fokker F.VIIa, az F.VII alváltozata

Holland gyáriszáma: 5081

Műszaki adatok:

Hossza: 19,3 m

A szárnyak fesztávolsága: 14,6 m

Magasság: 3,4 m

Felszállótömege: 3300 kg

Maximális sebessége: 175 km/ó

Hatótávolsága: 700 km

Repülési magassága: 3000 m

A légieszközt 1 db, a csepeli Weiss Manfréd repülőgép és motorgyár által licenzben gyártott 420 lóerős 9 hengeres, léghűtéses csillagmotor hajtotta. A két-ágú fém légcsavarját csak a földön lehetett állítani. A gép kabinja kétkormányos kialakítású volt és eredetileg az utasváltozat nyolc utasüléssel rendelkezett.

A sebesültszállító változatot kétfős (katonai) személyzet vezette. A gép utasterében 4 fő fekvő és 2 fő ülő sebesült részére volt hely kialakítva, megfelelő ambulanciás berendezéssel.



1. ábra. A későbbi sebesültszállító itt még a Fokker gépek jellegzetes Fokker-barna (olajdrapp) színében és a korábbi magyar lajstromozással: H-MFKB



2. ábra. Fokker F.VII összekötő, sebesültszállító repülőgép. A háttérben Mátyásföld repülőtér épületei látszanak



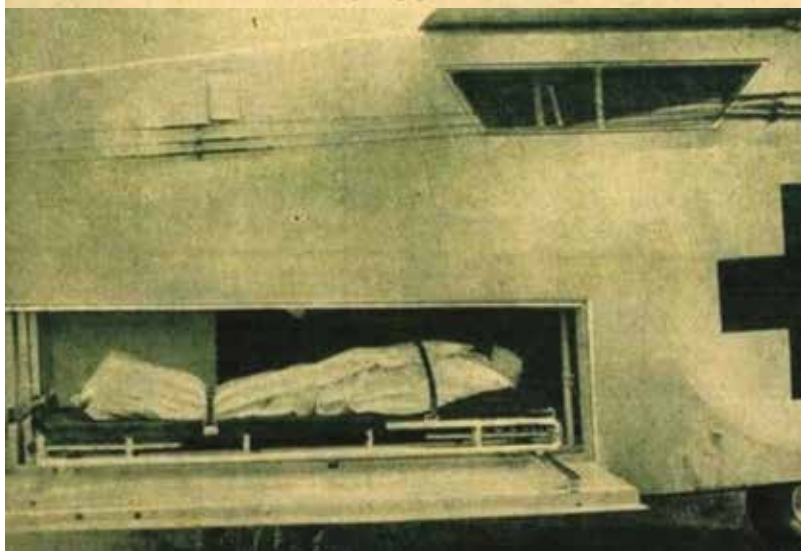
3. ábra. A HA-FKB polgári lajstromú, 40.02 katonai LÜH számú Fokker a Mátyásföldi reptéren. A gép előtt két fehér ruhás személy, a légi mentőcsapat tagjai. A gép függőleges vezérsíkján, a merev részen, a háromosztatú nemzeti színű oldalkormány előtt látszik kisméretű számokkal felfestve a „40.02” katonai LÜH szám (LÜH: Légügyi Hivatal, a katonai repülés fedőszerve a rejtett légierő időszakában, Trianon után)



4. ábra. Egy jóminőségű fotó a HA-FKB (LÜH sz. 40.02) összekötő és mentőgépről. A vöröskeresztes jel mögött a törzsön a vízszintes téglalap alakú, a törzs síkjából kiemelkedő felület a betegszállító rekesz fedele.



Az első magyar vöröskeresztes betegszállító repülőgép, amely a Magyar Vörös Kereszt június 12-iki nemzetközi repülőnapján a légi mentést és betegszállítást fogja bemutatni. Alsó kép: a repülőgép oldal-ajtaja amelyen keresztül a betegszállító hordágyat a gépbe helyezik. A pilótán kísérő orvoson és ápolónőkön kívül négy beteg szállítására van a mentőrepülőgép berendezve.



5. ábra. Az 1937. június 12-én Mátyásföldön rendezett repülőnapon, a Vöröskereszt nemzetközi napján, légibemutatót tartottak. A korabeli újság riportjában bemutatta hogyan helyezték el a Fokker F.VII repülőgép törzsében a hordágyat a beteggel.



6. ábra. A mentőcsapat egyik tagja ejtőernyővel ugrik ki a gépből



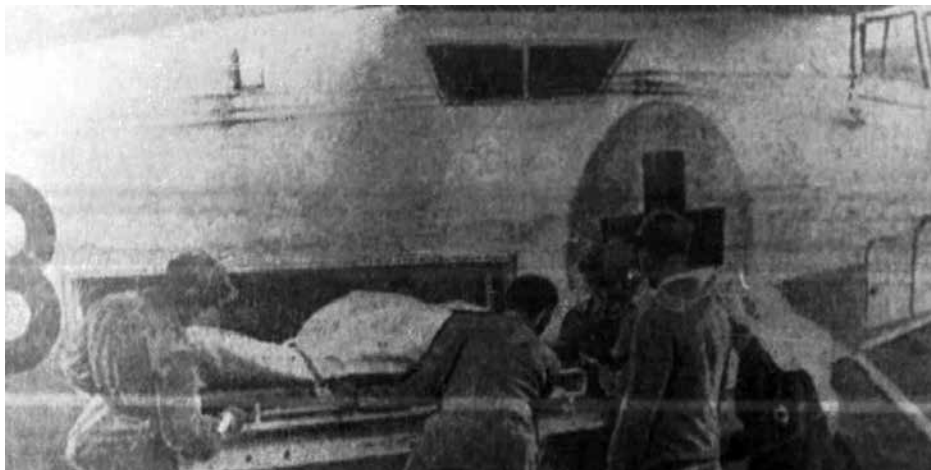
7. ábra. A fehérre festett HA-FKB Fokker F.VII mentőgép a Budaörsi repülőtéren



8. ábra. Korabeli riportban bemutatták az ejtőernyős mentőcsapatot. A csapat egyik hölgytagja, Medveczky Gabriella ápolónő volt egyébként az első magyar nő, aki ejtőernyővel ugrott ki repülőgépből. A fehérruhás ejtőernyős mentőszemélyzet két oldalán a rejtett légierő katonai hajózó egyenruháját és rangjelzéseit viselő pilótákkal. (A rejtett légierő idejében vagyunk! [4])



9. ábra. A repülőnap főpróbáján az előtérben látható mentőszemélyzetek előkészítik a hordágyakat és gyakorolják a betegek rögzítését a légi szállításhoz



10. ábra. A sebesültet a hordággal együtt behelyezik a Fokkerben erre a célra kialakított térbe. A hordágy az utasgép padlójához van rögzítve, a gép oldalán utólag kialakított nyíláson helyezik be és rögzítik megfelelő pozícióba. Ezután a nyílás fedelét felszerelik.



11. ábra. Terepszínű hadifestést kapott a Fokker 1938-ban, a Kisantanttal kötött Bledi Szerződés után, amikor elismerték Magyarország egyenrangú fegyverkezési jogát. A gép szárnyának alsó felületén látszik a vöröskeresztes jel mellett a 1938–1942 között alkalmazott magyar katonai hadijel, a nemzeti színekből összeállított ékjel. A gép belső terei, az egészségügyi előírások szerint fehér színre vannak festve, ez jól látszik a kinyitott utasajtón [5].



12. ábra. Árvíz esetén a bajbajutottak ellátására Klemm 35 típusú kétszemélyes, a mentésre kiképzett személyzettel ellátott, egyébként egyesületi tulajdonban lévő sportgépet is lehetett bevetni. A gépből kidobható volt gyógyszer vagy élelmiszercsomag, esetleg az erre kiképzett orvos ejtőernyővel elhagyhatta a fedélzetet.

400/eln.1.v.-937.II.5. Nemzetközi Levegőmentési Kongresszus³ Budapest
 Az első a világon. 1937. VI. 8
 Légi segélynyújtó rep.nap rendezés 1937.vi.6.-án
 A Lüh a versenyre az F VII.vör.ker.rep.gep. és egy betegszállításra
 alkalmazható sportgéppel fog résztvenni. A rep.technikai szakirányi-
 tással Csicsery Gyula főf.-t bizza meg. Erről a Magyar Vöröskereszt
 Egylet értesítést kapl
 10 polgári orvos kérte, hogy a dr Scholtz által vezetett kiképzést
 ők is elnyerhessék. Lüh ezt /rep.nélkül/ 1937.okt.-re tervezi.
 A rep.napra /VI.12./ olasz eu.rep.raj megjelenését is kérte a MORE.
 Svédországból "autógiro" repgép fog érkezni, jelentkezett még dr.
 Crochet francia orvos repgépevel, az angol VK egy repgéppel
 /11.444/eln.12.-937.V.18./

1./ program /12965/eln.12.-937.IV.3./ a betegszállításra kiképzett
 repgépek értékelése és betegszállítás.

2./ Árvíz miatt külvilágtól elzárt terület ellátása gyógyszerrel és
 élelemmel.

3./ Zátonyra jutott hajónak kötél ledobása /a part és a hajó között
 kifeszíthető/
 Még Costa-Rico is képviselteti magát.

IV.20.-ig 15 állam 49 résztvevőt jelentett be.
 6 " 18 repgépét nevezett /Anglia, Francia, Lengyel,
 WINKLER ARCHÍV Magyar, Olasz, Svéd/

12. ábra. Korabeli dokumentum az 1937-es Légimentési Kongresszusról. A dokumentum néhai Winkler László gépészmérnök, a Közlekedési Múzeum volt munkatársa, a magyar repüléstörténeti kutatók doayenje archívumából származik.

A dokumentumban szereplő „Csicsery Gyula főf.” – főfelügyelő – megfelel az őrnagyi rangnak a rejtett légierőben.

Irodalom

- [1]Fotók: Kovács B. Archív
- [2]Bonhard Attila, Sárhidai Gyula, Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete, Zrínyi Kiadó
- [3]Punka Gy., Sárhidai Gy.: A Magyar Királyi Honvéd légierő 1920-1945 K. u. K. Kiadó, Budapest
- [4]A rejtett légierő története 1927–1940. Hadtörténeti Intézet és Múzeum: Digitális hadtörténelem... URL: <https://m.militaria.hu/digitalis-hadtortenelem-hadtorteneti-oktatasi-csomagok-iskolak-szamara/a-horthy-korszak-hadereje/a-horthy-korszak-hadereje-hadszervezet/a-rejtett-legiero-tortenete-1927-1940>
- [5]Kenyeres D.: A magyar Légierő elmúlt száz évéről. Honvédségi Szemle. 2019. 4. 1–4.

their manufacturing technologies. One of the first two civilian carriers purchased from the Dutch Fokker aircraft factory, the HA-FKB-registered aircraft, was equipped with air ambulance equipment and for this purpose its kite structure was also modified. This plane took part in the International Air Rescue Congress held in Budapest, where it carried out demonstrations. The aircraft was flown by Hidden Air Force pilots and the Fokker F.VII aircraft was also registered in the Hidden Air Force by military registration.

Key-words: *the Trianon Peace Dictate, the Dutch Fokker aircraft factory, air ambulance equipment, military registration*

*Kovács Béla Károly
Magyar Repüléstörténeti Társaság*

B. K. Kovács ing.

Pictures from the history of the Hungarian military air ambulance flight I.

Fokker airliner as an air ambulance formation in the period of Hidden Air Force

The Trianon Peace Dictate, ratified in 1921, banned Hungary from military aviation. Many provisions of the dictate were lifted after 1927, making it possible to acquire more advanced Western aeronautical technology. We were also able to purchase aircraft, aircraft engines and