

Fábián András – Ozsváth Sándor

A magyar tervezésű és gyártású Levente II. kiképző repülőgép és légialkalmas másolatának megépítése **IV. rész**

HÁNY PÉLDÁNY KÉSZÜLT A LEVENTE II.-BŐL?

A Repülőgépgyár Rt. által minimum 90 db-ban legyártott Levente II. típus – a maga kategóriájában – ipartörténeti rekordnak számít. Ennél több magyar tervezésű motoros repülőgépet egyik hazai repülőgépgyár sem készített.¹⁴² Végezetül a magyar repülés történetében a Levente II. volt az a hazai motoros repülőgép, amelyre a legnagyobb megrendelés született: 140 db-os nagyszéria.

34. ábra. A Levente II. egyetlen megmaradt példánya, részben szétszerelve a Közlekedési Múzeum raktárában



A Vérmezőre 1944 decemberében szárnyfelszerelés céljából került gépek közül csak az I.637 oldalszámú Levente II.-ről tudjuk pontosan, hogy elkészült és felszállt, *azonban a többi 4 gép is elkészülhetett*, ezért elképzelhető, hogy a legnagyobb legyártott darabszám 90 darab felett van. Ezt a feltevést erősíti, hogy további két olyan Levente II.-ről is előkerült forrás, amelyek 1944 decemberében a Vérmezőn voltak. Az egyik géppel Papp Ferdinánd Szabolcs Alajos szerelővel startolt el a Vérmezőről, majd szovjet léghárító tűzbe kerültek és lezuhantak.¹⁴³ A másik Levente II.-t, Vitéz Szentiványi János látta a Vérmezőn december 27-én.¹⁴⁴

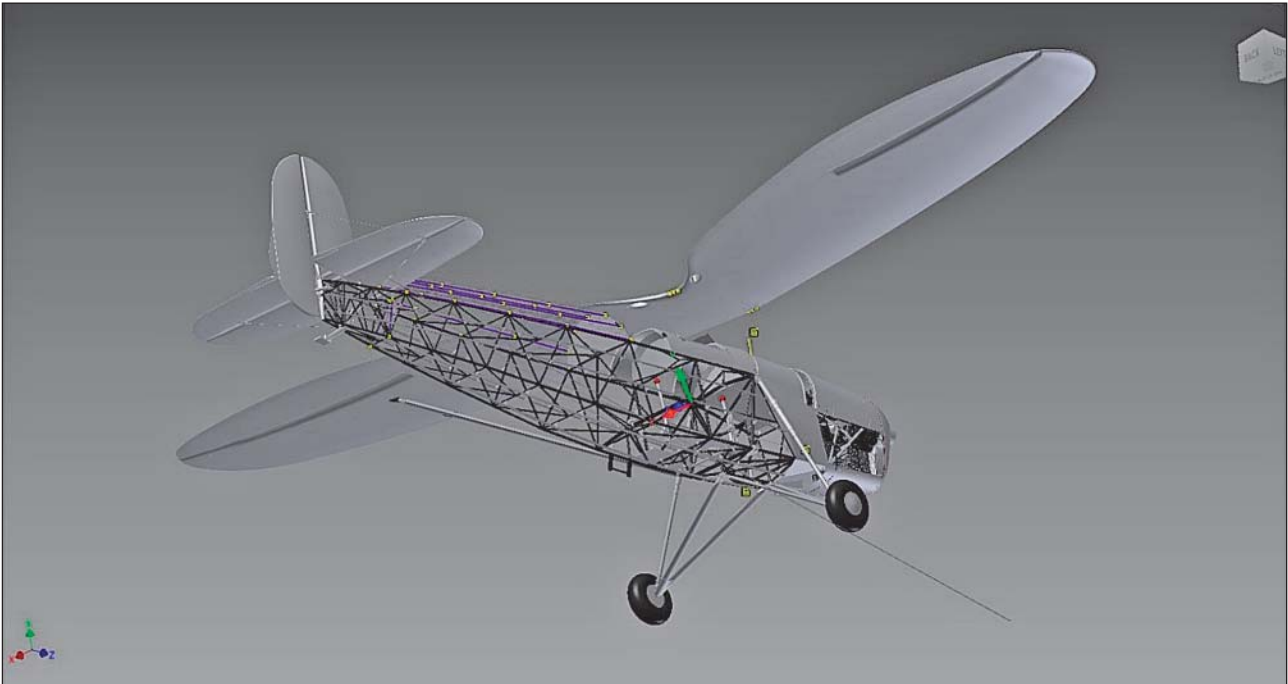
A megrendelt 140 db Levente II. mintegy 60%-a készült csak el. A II. világháború körülményeitől sújtott magyar gazdaság nehézségei közepette megépített 90 db Levente II. és a mátyásföldi repülőgépgyár létrehozása így is kiemelkedő teljesítményt jelent.

A LEVENTE II. ALKALMAZÁSA A HMNRA-NÁL ÉS A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐBEN KIKÉPZŐ- ÉS FUTÁR REPÜLŐGÉPKÉNT

A Levente II. repülőgépek egy részét feltehetően a REGVI-kben és bizonyíthatóan a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alapnál iskolázásra osztották be: a HMNRA 1943-ban a következő évi költségelőirányzatában 20 db Levente II. üzemeltetésére készült fel.¹⁴⁵ Az első 10 db-os kisseriát 1943 őszén adták át Csepelen,¹⁴⁶

5. táblázat. Legyártott Levente II. repülőgépek (1941–1944)

1941-ben elkészült a HA-NAT és HA-NAU prototípus	–	2 db
1942-ben elkészült a HA-NBQ és HA-NBR	–	2 db
1943 novemberében átadták az első kisseriát	I.551 – I.560	10 db
1944. április 7-i helyzetjelentésben már 20 db elkészült szériagép szerepel	I.561 – I.570	10 db
1944. szeptember 27-i jelentés alapján 60 db szériagép már átadásra került	I.571 – I.610	40 db
1944. október 20-i jelentés szerint újabb 10 db szériagépet átadtak	I.611 – I.620	10 db
1944. december 20-i jelentésből kiderül, hogy további 15 szériagép repült ki Mátyásföldről	I.621 – I.635	15 db
1944. december 19-én jegyzőkönyv igazolja, hogy a Vérmezőn felszállt az I.637 szériagép	I.637	1 db
A Levente II. típusból összesen elkészült 1944. december végéig minimum:		90 db



35. ábra. A Levente II. repülőgép szerkezetének számítógépes grafikája



36. ábra. 1944-ben egy futárrepülőgépként alkalmazott Levente II.-vel új leszállóhelyeket keresnek a Dunántúlon

ezeket a Magyar Szárnyak 1943. december 15-i, 24. száma szerint Ferihegyre, tehát a HMNRA-hoz tervezték átrepülni, „hogymár megkezdhesék szolgálatukat”.¹⁴⁷ A Levente II. nagyszériából 1944 áprilisáig mindössze 20 db készült el¹⁴⁸ (valószínűleg ezeket mind a HMNRA-hoz osztották be).¹⁴⁹

Az 1944 második felében fennálló háborús helyzetben a Levente II.-re már inkább mint futárgépre volt szükség. Ezt az is alátámasztja, hogy nagy mennyiségben Jungmannokat is,¹⁵⁰ sőt Bestmannokat,¹⁵¹ de még EM.29-es iskolagépeket¹⁵² is osztottak be futárszolgálatra. A Levente II. futárcélokra való beosztásáról rendelkező konkrét dokumentum nem ismert, így csak közvetett bizonyítékok alapján következtethetünk erre. Például Pintér Gyula naplójából derül ki, hogy 1945 tavaszán Pintér és Szócs hadnagy a 101/3 vadászrepülő századtól egy Levente II. futárgépet repült át Veszprémből Kenyeribe, amikor szovjet Il-2-es csatarepülőgépek támadták meg őket. Gépüket jelentős sérülés érte, de sikerült elmenekülniük az Il-2-esek elől.¹⁵³ A mai Ausztria területén az 1/II csatarepülő osztálynál használt I.626 lajstromú Levente II. futárgéppel Jankovich főhadnagy 1945. április 8–20. között többször is repült.¹⁵⁴ Szintén ilyen

célra vették igénybe azt az I.606-os oldalszámú Levente II.-t, amellyel a Magyar Szárnyak cikke szerint 1944 végén új leszállóhelyeket kerestek a légierő pilótái a Dunántúlon.¹⁵⁵ Kovács Ferenc a Mezőgazdasági Repülés 1989. évi 1. számában azt írja, hogy az I.606 az egyik Me 210 gyorsbombázó századnál volt; az I.615 a 101. éjszakai vadászszázadhoz került; az I.557, I.587, I.590, I.602 és I.620 jelzésű gépek a 101/III vadászosztálynál szolgáltak.

A LEVENTE II., MINT VONTATÓ-REPÜLŐGÉP

Winkler László „A magyar Repülés története” című könyvében a HA-NBQ és HA-NBR lajstromjelű Levente II.-ket is a HMNRA vontatógépeiként említi.¹⁵⁶ Az I. fokú kiképzés mellett szintén vontatásra is használták a Levente MWG-ben épült egyik példányát a HMNRA győri iskolájában Endes Gábor parancsnoksága alatt, még a '40-es évek elején.¹⁵⁷ Emellett Winkler forrásai szerint a Levente II.-t 1944-ben az „RKI légideszant kísérleti részlegénél (Ócsára kitelepítve), valamint a Pápán folyó katonai szállító vitorlázó kiképzésnél vontatógépek is használták.”¹⁵⁸

A Magyar Királyi Honvédség ejtőernyős zászlóaljának felállítását – és első, 1941. évi alkalmazásait – követően minőségi előrelépést a deszant-vitorlázógépek rendszerbe állítása jelentette volna a szervezetfejlesztésben. A német Gotha DFS-230-as típusú vitorlázó repülőgépek alkalmazási lehetőségei iránt élesen érdeklődött a magyar katonai vezetés is.¹⁵⁹ Szy Tibor repülő főhadnagy egy részletes tanulmányt tett közzé e témában a katonai szaksajtóban.¹⁶⁰ 1942-ben öt db 15 személyes R-21 típusú Rubik Ernő által tervezett tehervitorlázót rendelt a honvédség.¹⁶¹ Emellett Varga László és Szabó Imre megkezdte az RMI-10 típusú deszant-vitorlázó repülőgép kifejlesztését a Repülőműszaki Intézetnél. Amíg ezek a gépek gyártás alatt álltak, a pápai repülőtérén az ejtőernyős zászlóaljnál 1943 tavaszán két csoportban kezdték meg a vitorlázó-pilótaállomány képzését.¹⁶² Az alakulat szervezetén belül a képzéssel összefüggésben létrehozták a kiképző szállító-vitorlázórepülő



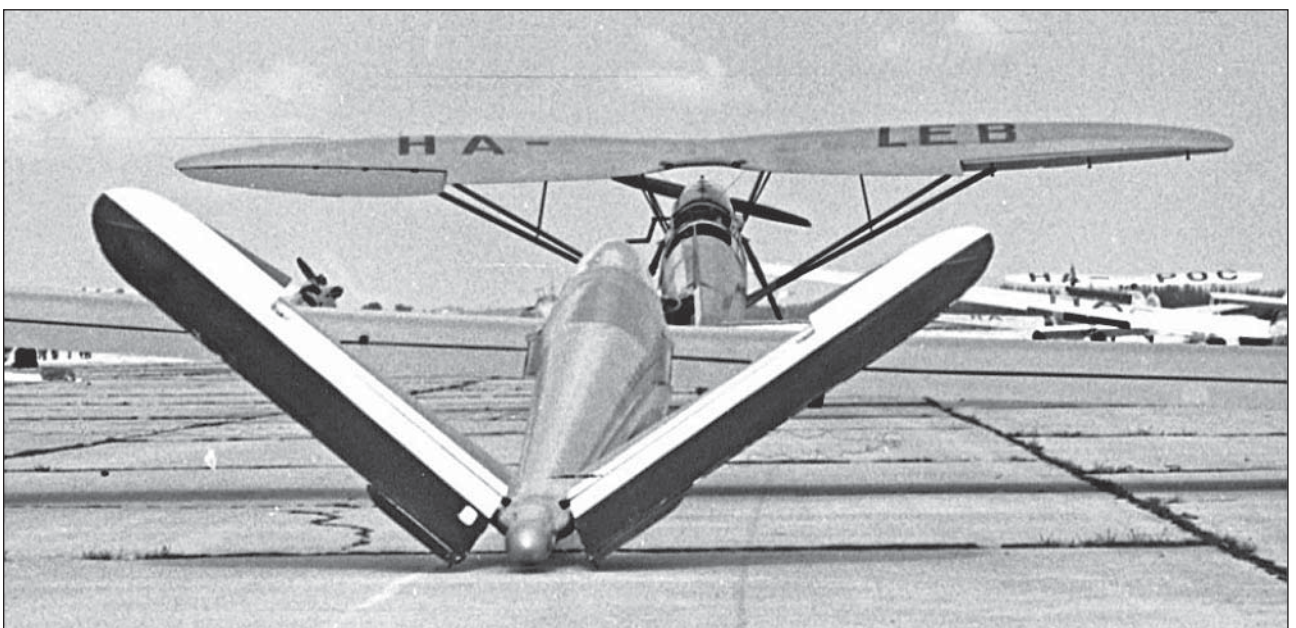


37. ábra. A Levente II. második világháború alatti vitorlázó-vontató tevékenységéről nem maradt fenn fotó, azonban ilyen tevékenység közben látható a Levente prototípusa, amelyet a háború után Petőfi néven repültek

századot.¹⁶³ Az alapfokú kiképzés végrehajtására elsősorban a pápai ejtőernyősök szállítórepülő-századát jelölték ki. Erre a célra elsősorban a kétkormányos Cimbora típusú vitorlázógépeket használták, amelynek a tömege a kor vitorlázógépeihez képest jelentősnek mondható, így a típus vontatására a Levente II. válhatott be a legjobban. A kiképzés során alkalmazott gyakorló vitorlázó repülőgépeket – 5 db Tücsök, 5 db Vöcsök, 5 db Pilis B, 2 db Rubik Móka, 10 db kétüléses Cimbora deszant-kiképző vitorlázógép, 5 db nagy teljesítményű Kevély és 2 db műrepülhető M-22 típusú vitorlázó-repülőgépet – az M-22-es kivételével – szintén Rubik tervezte és gyártotta esztergomi üzemében (Aero Ever Kft.).¹⁶⁴ Továbbá 3 db DFS Kranich deszant-vitorlázó kiképző repülőgép is beérkezett Németországból.

A pápai kiképzés 1944 késő nyaráig tartott.¹⁶⁵ Egy másik ágon, a légierő-parancsnokság részéről 1944 első felében, Németországban kapott vitorlázórepülő nappali és éjjeli vontatásos kiképzést további 3 fő, akiket később hazai területen oktatóként alkalmaztak.¹⁶⁶ Hazatértük után Ócsán folytattak deszant-vitorlázó kiképző repüléseket, ahol vélhetőleg szintén kiképeztek 10-15 főt.¹⁶⁷ 1943–44-ben Ócsán, a Repülőképzési Intézet telephelyén (illetve később Szolnokon is) folyt a vitorlázórepülőgép-vezető kiképzés.¹⁶⁸ Ócsán – Winkler adatai szerint – a Levente II. vontatott, azonban az 1944-ben a szolnoki repülőtéren a nehezebb DFS-230-as deszant-vitorlázókkal végzett haladó kiképzés során a vitorlázógépeket már Heinkel He 111-es repülőgépek vontatták – a Levente II. ennél a képzésnél nem kapott

38. ábra. Levente II. vitorlázó repülőgépet vontat a háború után Győrben





39. ábra. A Svájcba kirepült Levente II., a landolás után



40. ábra. A HB-TAC jelzéssel honosított svájci Levente II.

szerepet. Habár a Levente II. nem volt alkalmas a DFS 230-as harci deszant-vitorlázó vontatására, a sokkal kisebb tömegű DFS Krainch deszant-kiképző, illetve a Rubik kiképző vitorlázógépek – összesen 37 db különféle vitorlázó repülőgép – vontatására alkalmasnak bizonyult.

Az 1944-es év végéig a megrendelt Rubik R-21-es tehervitorlázók nem készültek el. Ugyanakkor a német szövetséges 1945 elején 15 db Gotha Go-242-es tehervitorlázót, illetve több DFS-230-as szállító-vitorlázógépet adott át a magyar szövetségeseknek, azonban bevetésüket – a je-

lenlegi források szerint, annak ellenére, hogy legalább mintegy 30 fő kiképzett magyar deszant-vitorlázó pilóta állt rendelkezésre ekkor – kizárólag német személyzettel, anyagi utánpótlás (lőszer, élelmiszer) biztosítása céljából hajtották végre Budapest légi ellátása során.

A Levente II. sokoldalú felhasználhatóságát jelzi, hogy vontatógépként is bevált. A Levente II. a vontatásos kiképzéseiben jól helytállt, mivel az erre jellemző intenzív felhasználás során (folyamatos, legalább 10-15 vontatás motorleállítás nélkül) nem kellett a csillagmotoros vontatógépekre jellemző süllyedési korlátozásokat betartani, mivel a Hirth motor visszahűlésre kevésbé volt érzékeny, mint a csillagmotorok.¹⁶⁹ Repülési tulajdonságai miatt alkalmas volt arra, hogy a háború előtt megjelenő gyorsabb szárnyprofilal rendelkező teljesítmény-vitorlázógépeket is vontathassa. A jó vontatóképesség oka, hogy kis tömege és jó gyorsulási képessége miatt vontatásban hamarabb emelkedik, és képes volt megfelelő emelkedés mellett a teljesítmény-vitorlázógépek (pl. M-22-es) számára megfelelő 100 km/h tartására.¹⁷⁰ A vitorlázó-teljesítményrepülések során gyakran előforduló terepre szállás során szintén előnyös volt a Levente II. egyedi kialakítása.¹⁷¹ Az idegen terepre történő leszállás során létfontosságú, hogy a leszállómező fölött alacsonyan, kis sebességgel végigrepüljön és feltérképezze a veszélyt jelentő akadályokat. A Levente II. parasol kialakításából adódóan nagyon jó a kilátás lefelé, így ez a feladat nagy biztonsággal végrehajtható. Terepre szállás során a repülőgép további előnye, hogy kis sebességgel is kilebegtethető, kifutási úthossza rövid, futóművének jellegéből adódóan előkészítetlen terepről is használható.

Ilyen módon a Levente II repülőgép jelentős szerephez jutott a HMNRA és a Magyar Királyi Honvéd Légierő vitorlázó képzésében (majd a háború után is sokáig alkalmazták vitorlázó-vontatóként a típust.¹⁷²) A Levente gyártójának további hozzájárulása volt a deszant-vitorlázó programhoz, hogy az Uhri cég megkapta a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület által tervezett M.22 típusú vitorlázó-repülőgép gyártási jogát is.¹⁷³

41. ábra. Siemens csillagmotorra átalakított gép Svájcban



A LEVENTE II. REPÜLŐGÉPEK ÉS A REPÜLŐGÉPGYÁR HELYZETE 1945-BEN

1945. április 12-én a szovjet hadsereg elől már Ausztriáig visszavonult, széteső félben lévő magyar alakulatok egyikének két pilótája, Környei János és Vajda Szabó Zoltán Linz repülőteréről Svájcba szöktek egy széria Levente II.-vel. Indulás előtt a gép lajstromjelét átfestették, a dübendorfi landolásuk során készült jegyzőkönyv szerint a gép törzsén F.9+ZC oldalszám állt,¹⁷⁴ mely feltehetően eredetileg I.5+70, azaz I.570 volt.¹⁷⁵ Két év múlva a grencheni Aero Unionnál alapos átvizsgálás után berepülték a gépet – itt a farokcsúszót farok-kerékre építették át. A magyar hatóságoktól beszerzett típusdokumentáció alapján, 1948-ban a svájci Levente II.-t HB-TAC jelzéssel vették lajstromba.

A Repülőgépgyár Rt. vezetése több ízben tett kísérletet a kitelepített ingóságok felkutatására, de nem jártak sikerrel.¹⁷⁶ A gyár összes gépi berendezése, anyagkészlete,



42. ábra. Levente II. repülőgép pilótakabin-része a korabeli műszerekkel

műszaki dokumentációja, a Levente II., a Bestmann és a kísérleti gépekhez készített szerszámok jelentős része odaveszett vagy eltűnt a háborúban, így a repülőgépgyártás ellehetetlenült, és a Repülőgépgyár Rt. ezután már csak névlegesen létezett tovább.¹⁷⁷

JEGYZETEK

- 142 A darabszámot tekintve a Levente II. a második helyen áll a WM-21 Sólyom után, melyből azonban három különböző magyar repülőgépgyár együttesen állított elő összesen 128 db-ot. Haditechnika. 1997, 3. szám. Winkler László: Repülőgépgyártás a győri MWG Rt. üzemében, 1. rész.
- 143 Magyar Szárnyak évkönyv. XXI. évf., 21. szám. Hungarian Aero Museum. Toronto, 1992. 249. o. Papp Ferdinánd: Vigyázzot rám a jó Isten.
- 144 Vitéz Szentiványi János: Rendhagyó karácsony. Magyar Szárnyak Évkönyv 1991-es szám, továbbá a www.blog.hu internetes oldal
- 145 HL HM 1944 Eln. 34. oszt. – A HMNRA 1944 évi költségvetése, dátum nélkül
- 146 Magyar Szárnyak. 1943. december 15., 24. szám. Figyelő: Minden ízében magyar munka gyümölcse a Levente II.
- 147 Magyar Szárnyak. 1943. december 15., 24. szám. Figyelő: Minden ízében magyar munka gyümölcse a Levente II.
- 148 MNL OL Z.516 2. cs. 25. t. – Repülőgépgyár Rt. helyzetjelentés, 1944. április 7.
- 149 HL HM 1944 Eln. 34. oszt. – A HMNRA 1944 évi költségvetése, dátum nélkül
- 150 Becze Csaba: Az arany sas nyomában (2008).
- 151 Bonhardt Attila – Sárhídei Gyula – Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete. Zrínyi Kiadó. Bp., 1992. 399. o.
- 152 Uo. 404. o.
- 153 Pintér Gyula naplójának részlete. Magyar Szárnyak Évkönyv, illetve Punka György gyűjteménye
- 154 Punka György gyűjteményéből – Jankovitsch hadnagy repülési parancsa az I.626 Levente II.-vel, 1945. április 8.
- 155 Magyar Szárnyak. 1944. október 15., 20. szám. Kováts Attila: A Honvéd Légierők harcai.
- 156 Csanádi Norbert – Nagyvárad Sándor – Winkler László: A magyar repülés története. 2., bővített kiadás. Műszaki Könyvkiadó. Bp., 1977. 351. o.
- 157 MNL GyMSMGyL XI.15 456. d. – Endes Gábor teherautót igényel a győri Aero Club-hoz tartozó Levente elszállításához, 1942. november 9. és MNL GyMSMGyL XI.15 456. d. – Endes Gábor fegyelmi ügye, 1. sz. melléklet, 1942. november 10. És Dr. Barla Ferenc (szerzői munkaközösségekben): Győr és a repülés. MHSZ. Győr, 1988. 30. o., 45. o., 56. o.
- 158 Bonhardt Attila – Sárhídei Gyula – Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete. Zrínyi Kiadó. Bp., 1992. 400. o.
- 159 Egy németországi tapasztalatszerző útra is sor került. A csoport hazatérése után rövid idővel, 1942 őszén a németek egyik áttelepülő kötelékéből a vontatókötél elszakadás miatt egy szállító vitorlázó-repülőgép kényszerleszállást hajtott végre a Pápa melletti Kéttornyulak egyik lucernaföldjén. Segítségükre, néhány katonával Szíjjártó Ferenc mérnök százados és Pávay Endre főhadnagy ment ki, akik hosszas győzködés után a repülőterre vitették a gép pilótáit, míg ők az őrzés biztosítása ürügyén tüzetesen átvizsgálták a

repülőgépet. A magyar katonai ejtőernyőzés története. Főiskolai tankönyv, ZMNE, 1999.

160 Magyar Szárnyak 1940. május 1-ei számában

161 Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A magyar légideszant-csapatok alkalmazásának, haditechnikai eszközeinek és szervezetének fejlődése (1933–1945) II. rész Katonai Logisztika 2006. évi 4. sz. 159. o.

162 Az első csoportba a szállítórepülő század 5 nagytapasztalátú repülőgép-vezetője és Tassonyi Edömér ejtőernyős százados, míg a másodikba 9 fő repülő és ejtőernyős sorkatona került, összesen 15 fő.

163 M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő a második világháborúban. Zrínyi, Budapest, 1987. 177. o.

164 Bonhardt Attila – Sárhídei Gyula – Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete. Zrínyi Kiadó. Bp., 1992. 423–427. o.

165 Vitorlázórepülőgép-vezető képzést nyert: Sági László főhadnagy, Görgényi Kálmán hadnagy, Szántai Alajos hadnagy, Sennik Dezső zászlós pilóták, Szíjjártó Ferenc műszaki mérnökszázados, Tassonyi Edömér ejtőernyős százados és 7 fő sorállományú katona.

166 Zalán Ervin főhadnagy és Béles Tibor főhadnagy, valamint Tömösváry Gábor hadnagy.

167 Ebben részt vett Skyta Romland ismert vitorlázórepülő oktató is.

168 Farkas Gábor – Lajtai János: Székesfehérvár repüléstörténete I. MVRE. Fejér megyei szervezete, Székesfehérvár, 1979. p.103. Sági László: Vitorlázórepülő kiképzés Pápan 1943–44-ben. Magyar Szárnyak 1990. Sági repülő főhadnagynak, az ejtőernyős szállító század egykori parancsnokának cikke.

169 Pl.: Siemens–Halske Sh11, vagy Svecov M11.

170 Emiatt a típust nem véletlenül választották a fém építésű (és majdnem lamináris profilú) kísérleti Győr 2 vontatására a háború után.

171 Terepvontatás során a vontatógép pilótája egy ismeretlen, általában mezőgazdasági művelés alá vont idegen terepre kénytelen leszállni, majd onnan a vontatmánnyal felszállni.

172 Az első Leventével a háború során Győrben iskoláztak és vitorlázóvontatást végeztek. Győr és a repülés. MHSZ kiadás. 1988. 30., 45. és 56. o.

173 Az Uhri cég MSrE-tel kötött szerződése M.22 vitorlázógépek gyártására és forgalmazására, 1939. augusztus 1.

174 Punka György gyűjteményéből, Bericht – Svájcba szöktetett Levente II. jegyzőkönyve, 1945. április 12.

175 Theo Wilhelm: Fremde Flugzeuge in der Schweiz. 2. kiadás. Magánkiadásban, 2006. 397. o.

176 MNL OL Z.516 2. cs. 23. t. – Elhurcolt Javak Kormánybiztosságának írt levél, 1945. október 16. És MNL OL Z.517 9. cs. 50. t. – A Külföldre Hurcolt Magyar Nemzeti Vagyon Kormánybiztosságának írt levél, 1946. március 19.

177 MNL OL Z.516 1. cs. 15. t. – Repülőgépgyár Rt. igazgatósági ülésén készült jegyzőkönyv, 1947. november 10.