

Fábián András – Ozsváth Sándor\*

# A magyar tervezésű és gyártású Levente II. kiképző repülőgép és légialkalmas másolatának megépítése

V. rész



43. ábra. A Magyar Királyi Honvéd Légierő egyetlen máig megmaradt repülőgépe a Közlekedési Múzeumban: a Levente II.

A háború után megkezdődött az ország területén visszahagyott különböző repülőgépek, illetve géproncsok felkutatása. 1946 áprilisában így találták meg a győri sportrepülők Kisbajcson, egy szénakazalban elrejtve a – még 1940-ben az MWG-ben épült – Levente prototípusgépek egyik példányát.

A Levente aránylag jó állapotban volt, néhány alkatrésze (légcsavar, kerekek, műszerek) hiányzott. A gépet HA-LEA lajstrommal látták el, és helyreállítása után, 1948-ban a győri MADISZ Aero Klub rendelkezésére bocsátották. Az akkor politikailag elfogadhatatlan Levente névről Petőfi névre keresztelték át a gépet. Rövid üzemeltetés után úgy tűnt, hogy a futómű (amely még nem a végleges szériagépkehez kialakított konstrukció volt) nem megbízható, ezért a rácsos szerkezetet áttervezték és plusz rudak beiktatásával megerősítették. Ugyanekkor a farokcsúszót kerékre cserélték. Jó emelkedőképessége miatt a Leventét főként

vitórlázógépek vontatására használták. 1949 májusától 1950 közepéig több, mint 500 felszállásból 395 vontatást hajtottak végre a géppel, amely a győri klubot nagyban hozzásegítette vitórlázó teljesítmény-eredményeihez.<sup>178</sup>

A HA-LE betűkkel kezdődő sorozatban öt további lajstromot osztottak ki 1945 után: HA-LEB, HA-LEC, HA-LED, HA-LEE és a HA-LEF. Ezek közül a HA-LED és HA-LEE gépekről semmit nem tudunk. Gibás Andor szerint felújításuk megkezdődött, de nem ment végbe.<sup>179</sup> A HA-LEC lajstromú Levente II-t Diósgyőrben hozták repülőképes állapotba, és 1949. június 15-én kapott légialkalmassági bizonyítványt.<sup>180</sup> A HA-LEF-et az Országos Magyar Repülő Egyesület budaörsi műhelyében<sup>181</sup> állították helyre, és 1949. május 31-én lett légialkalmas.<sup>182</sup>

A Levente II. 1938-ban kezdődött húsz éves története a HA-LEB lajstromú géppel ért véget. Ez volt a legtávolabbi használatban, erről maradt fenn a legtöbb fénykép, és az

\* Kratochvil Károly Honvéd Középiskola és Kollégium igazgatóhelyettes, Deputy director of Kratochvil Károly Military Technical College and Boarding School. ozsvath.sandor@mail.hu ORCID: 0000-0002-1043-7076



44. ábra. A Levente I. győri prototípusa (Fotó: Dr. B. Stenge Csaba)

idősebb pilóták közül erre a gépre még sokan emlékeznek. Gibás Andor azt írja, hogy a HA-LEB-et Mátyásfüldön, a Honvéd Javítóműhelyben építették újjá és 1949 szeptemberében helyezték üzembe.<sup>183</sup> Sportrepülésre és ezúttal is főleg vitorlázó repülőgépek vontatására használták.

Mátyásfüld repülőtere a HA-LEB felújításán túl is jelentős szerephez jutott a Repülőgépgyár Rt. tevékenységében. Az Uhry-testvérek gyárának Mátyásfüldre történő telepítése során a fővárosi helyszínek közül a háborús viszonyok között ideálisnak mondhatót sikerült kiválasztani. A mátyásfüldi repülőtér 700×800 m-es füves pályával, kiszolgáló-épületekkel, hangárokkal rendelkezett, 12,5 km-re volt Budapest városközpontjától.<sup>184</sup> Mátyásfüldön 1916-ban hozták létre a Magyar Általános Gépgyár repülőgépgyárát. Itt készültek az Osztrák–Magyar Monarchia Fokker B és D, valamint a Berg licenc alapján gyártott Aviatik C és D–VII. típusú vadászipülőgépei.<sup>185</sup> 1918-ban dr. Kármán Tódor, dr. Zurovetz Emil és Petróczy István ezredes PKZ–2 helikopterét is a MÁG gyár építette meg, majd a 36 sikeres kísérleti repülést is itt végezték.<sup>186</sup> 1918 novemberétől vadászipülő-századokat telepítettek a repülőtérre 1920-ig. 1921-től tizenöt esztendőn keresztül Mátyásfüld volt a közforgalmú repülés hazai központja. 1922-ben felállították



46. ábra. A HA-LEC lajstromú Levente II.

a mátyásfüldi repülőtér-gondnokságot, amely a rejtett haderő részét képezte (polgári lajstromjelű katonai repülőgépekkel és személyzettel). A repülőtér-gondnokságok 1924-től mint légi „csendőrkülönítmény parancsnokságok” mű-

45. ábra. Repülőgépproncsok összegyűjtése 1945 után. Jobbra egy Levente II. törzse



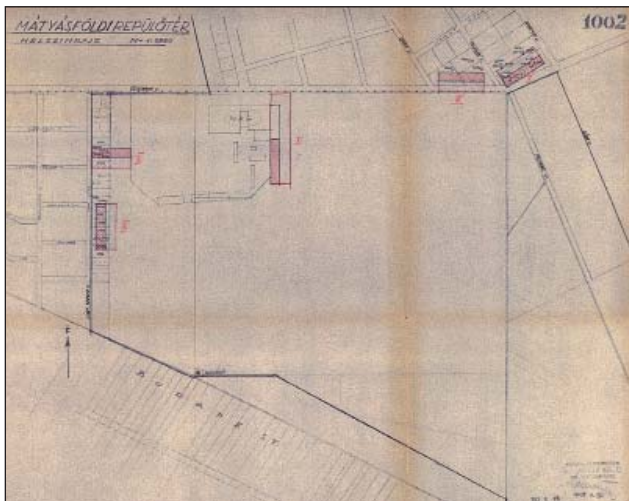


47. ábra. A HA-LEF 1949 környékén

ködték.<sup>187</sup> 1941-ben az 1. vadászpilóta ezred, az 1. közel-felderítő század és a fővezérség futárpilóta raja költözött ide. 1943-ban települtek Mátyásfüldre a Héja vadászpilóta gépek és az ejtőernyős leventecsapatok, illetve a HMNRA sorköteles korú növendékei számára a mátyásfüldi repülőtéren nyári tábor szerveztek.<sup>188</sup>

A Repülőgépgyár Rt. 1944 tavaszától fokozatosan költözött át Csepelről mátyásfüldi új telephelyére, a Margit utcába.<sup>189</sup> A gyár végszereldejét a mátyásfüldi repülőtér északnyugati részén helyezték el,<sup>190</sup> ezért a gyárból a végszerelésre szánt gépeket (leszerelt szárnyal) a főút túloldalán lévő mátyásfüldi repülőtérre juttatták át.<sup>191</sup> Itt végezték a berepüléseket (nemcsak a Levente II., de a Honvéd prototípus esetében is) és itt történtek a RÁB átvételek is. A Levente II. gyártása szempontjából ideális volt a környék ipari jellege. A terület nemcsak közúton, hanem vasúton is megközelíthető volt (Rákos Vasútállomásról közvetlen iparvágány vezetett a repülőtér déli részéhez, akár csak a főúton – mai Veress Péter út – futó HÉV sínektől a Fokker úton át). A légiveszélyt tekintve pedig a gyár végül átvészelte a háborút. Direkt bombatámadást soha nem szenvedett. A Repülőgépgyár Rt. végszereldejét a MÁG mellett állították fel a mátyásfüldi reptéren. Először fabarakkokban települtek, majd végleges épületet kezdtek felhúzni, azonban ezt 1944. júniusában leállították. 1944. decemberének végén intézkedtek a reptéri fabarakkok kitelepítéséről. A szovjet csapatok közeledésével – mivel a Ferihegyt ért támadás olyan súlyos károkat okozott – a pesti oldal légi

49. ábra. A Repülőgépgyár Rt. Honvédelmi Minisztériumnak benyújtott tervei a végszerelde épületének helyszínéről 1943 februárjából. A HM az I. számú elhelyezést választotta<sup>199</sup>



48. ábra. A HA-LEB az ötvenes évek sportrepülésében

ellátásának egyik elsődleges színtere néhány hétre Mátyásfüld lett.<sup>192</sup> Az utolsó Mátyásfüldön szerelt 5 db Levente II. 1944 decemberében szállt fel a mátyásfüldi repülőtérre, majd – Budapest szovjet hadsereg általi körülzárásakor – december 30-án a repülőtér elesett.<sup>193</sup>

A Levente II. háború utáni története szempontjából is érdekes Mátyásfüld. Az 1945 és 1990 közötti időszakban a Szovjet Déli Hadsereg Csoport és az 59. légihadsereg főparancsnoksága üzemeltette a füves repülőtér. 1945 után a HM próbálta begyűjteni azt a sérült repülőgép-anyagot, amely még megtalálható volt az országban. A mátyásfüldi repülőanyag raktárba gyűjtötték össze a különböző állapotban fellelt, elsősorban kiképző és iskola-repülőgépeket, így a Levente II. típusból is került ide sérült gép, illetve fődarabok. A II. világháború után, 1947-től itt működött az 1. honvéd repülőtér gondnokság és a honvéd repülőgép-javító műhely, valamint itt alakult meg az újjá szerveződő katonai repülés első alakulata: az 1. önálló repülőszázad is. Végül – a Levente II. kivételével – egyetlen begyűjtött repülőgépet sem javítottak ki Mátyásfüldön, ezeket valamikor 1947-ben feldarabolták.<sup>194</sup> 1948 közepén aktuálissá vált a Haditechnikai Intézet Repülő osztályának felállítása, amelynek elhelyezése Mátyásfüldön történt, Repülő Kísérleti Állomás (RKA) néven.<sup>195</sup> A műszaki munkákat itt már 1948-ban megkezdtek: gépek berepülése, motorvizsgálatok végzése, atrap-bombák készítése stb. A HA-LEB jelzésű Levente II. felújítását 1949 szeptemberére fejezték be.<sup>196</sup> 1945 után Mátyásfüldön a repülőgépgyártás ellehetetlenült. A Repülőgépgyár Rt. mátyásfüldi gyárkomplexe-

50. ábra. A HA-LEB az 1950-es években





51. ábra. Az egyetlen máig megmaradt Levente II. repülőgép: a Mátyásföldön felújított HA-LEB

mát az Uhri karosszéria gyár bérelte ki, és itt próbálta fenntartani komoly nehézségek között működését 1947-ig<sup>197</sup>, amikor is a gyár az államosított vállalatokat irányító Nehézipari Központ (NIK) kezébe került. Ezt követően a Repülőgépgyár Rt., az Uhri cég és a repülőgép- és autópáncsalkatrészeket gyártó Ikarus Gép- és Fémgyár Rt. egyesítésével a mátyásföldi telephelyen 1949. február 23-án létrehozták a jól ismert állami Ikarus Karosszéria- és Járműgyárat.<sup>198</sup>

A HA-LEB oldalszámú Levente II. repülőgépet 1949-es üzembe állításakor szintén politikai okok miatt Struccra nevezték át, de viszonylag korán, már 1956 után visszaválthatta a Levente II. nevet.<sup>200</sup>



52. ábra. A HA-LEB jelzésű Levente II. repülőgép a levegőben

1945 után a korábbi két évtized és a II. világháború repüléstörténeti emlékeinek ápolása tabu volt. A harci gépek közül egyet sem állítottak helyre, és a használatba vett sportgépeket is leselejtezés után eltűzték. Ha így nézzük, csodaszámba megy, hogy a HA-LEB üzemidejének kitöltése után, 1959-ben a Közlekedési Múzeum hármashatárhegyi raktárába,<sup>201</sup> majd innen restaurálás után a Petőfi Csarnokban található időszakos repüléstörténeti kiállítás tárlatába került.

A légierő által csak a II. világháborúban használt több, mint 2800 db különféle repülőgép<sup>202</sup> közül – bár kétségtelen, hogy a harcokban rengeteg elpusztult – a HA-LEB az egyetlen, amit elődeink az utókornak megőriztek. Mindazoknak, akik e gépet megmentették, innen is köszönetet kell mondanunk.

## JEGYZETEK

- 178 Dr. Barla Ferenc (szerzői munkaközösségben): Győr és a repülés. MHSZ. Győr, 1988. 56–58. o.; Gibás Andor az 1992-es RÜK konferenciakönyvben azt írja, hogy a gép lajstroma I.351 volt.
- 179 Repülés- és Üzemtörténeti Kör, XVII. Konferencia. 1992. Gibás Andor: Fábrián „Levente”.
- 180 Mezőgazdasági Repülés. 1989, 1. szám. Kovács Ferenc: Levente/Strucc.
- 181 Uo.
- 182 Repülés- és Üzemtörténeti Kör, XVII. Konferencia. 1992. Gibás Andor: Fábrián „Levente”.
- 183 Uo.
- 184 80 éves a Mátyásföldi Repülőtér Corvin Hírnök Bp., 1996.
- 185 Zsák Ferenc: A Mátyásföldi repülőtér története Aeromagazin 2002. szeptember, illetve Winkler László: Mátyásföldi repülőtér története Corvin Kiadó, Bp. 1996.
- 186 Hajdú Ferenc – Sárhídi Gyula: A Magyar Királyi Honvéd Haditechnikai Intézet a HM Technológiai Hivatalig. Budapest: Honvédelmi Minisztérium, 2005.
- 187 Olasz Lajos: A légi csendőrség Magyarországon. In.: Magyar Csendőrségtörténeti Tanulmányok, Budapest, SZBMRIT, 2013.
- 188 Turcsányi Károly – Hegedűs Ernő: A légideszant: 1. kötet. Debrecen: Püedlo Kiadó, 2007.
- 189 MNL OL Z.516 2. cs. 25. t. – A HM engedélyezi a gyár azonnali átköltöztetését Mátyásföldre, 1944. április 5.
- 190 HL HM 1943 ELN 17/r oszt. – A Repülőgépgyár végszereldejének elhelyezésével kapcsolatos pro domo iratok.
- 191 A repülőgépek reptérre szállítása – szárny nélkül – a mai Arany János, majd Baross Gábor utcán történt, ott keresztelték a HÉV vonalát, a mai Veress Péter utat, majd befordulva a Pílotá utcába, a repülőtér oldalkapuján át jutottak a végszereldejéhez. (Sárhídi Gyula helyszíni kutatásai alapján – Szerk.)

- 192 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.
- 193 BFL XVII.622 – Mizsér Jenő műszaki igazgató helyzetjelentése, 1944. december 20.
- 194 Sárhídi Gyula: Az utolsó Messerschmittek Magyarországon. Haditechnika, 2006. évi 4. sz. 36. o.
- 195 A létszáma 35 tiszt, 15 tiszthelyettes és 5 őrök. Az állomást az Intézet hatásköréből 1950 januárjában vonták ki (az állományt átadták a REMI-nek Tökölre) Hajdú Ferenc – Sárhídi Gyula: A Magyar Királyi Honvéd Haditechnikai Intézet a HM Technológiai Hivatalig. Budapest: Honvédelmi Minisztérium, 2005.
- 196 Repülés- és Üzemtörténeti Kör, XVII. Konferencia. 1992. Gibás Andor: Fábrián „Levente”.
- 197 MNL OL Z.517 1. cs. 5. t. – Jelentés az Uhri gyár általános helyzetéről, múltjáról, 1947. június 16. és MNL OL Z.516 1. cs. – Számos jegyzőkönyv a Repülőgépgyár Rt. igazgatósági üléseiről
- 198 Gerlei Tamás – Kukla László – dr. Lovász György: Az Ikarus évszázados története. 3., javított és bővített kiadás. Maróti Kiadó. Bp., 2007. 21. o.
- 199 HL HM 1943 ELN 17/r oszt. – A Repülőgépgyár végszereldejének elhelyezésével kapcsolatos pro domo iratok
- 200 Mezőgazdasági Repülés. 1989, 1. szám. Kovács Ferenc: Levente/Strucc.
- 201 Uo. és Becsei Miklós, az Aviátor magazin 2011. november
- 202 Bonhardt Attila – Sárhídi Gyula – Winkler László: A Magyar Királyi Honvédség fegyverzete c. könyvben összeszámolható gépek alapján, mely valójában minimális becslésnek tekinthető.