



# A MAGYAR PHÖNIX C.I-ES REPÜLŐGÉPEK TÖRTÉNETE

## I. RÉSZ

1. ÁBRA. Egy, a 121-es gyártási sorozatba tartozó Phönix C.I-es, a repüléstechnikai újdonságnak számító Sparmann-féle ferde szárnyal. A repülőgép kiválóan megfelelt tüzérségi tűzirányítói, bombázói, földi támogatói és felderítői feladatokra is [2]

**A MAGYAR KATONAI REPÜLŐGÉPEK KEVÉSBÉ ISMERT, DE FONTOS TÍPUSA AZ I. VILÁGHÁBORÚ VÉGÉNEK EGYIK LEGJOBB OSZTRÁK–MAGYAR FELDERÍTŐGÉPE [1; 4. O.], A PHÖNIX C.I-ES VOLT.** Rövid ideig alkalmazták Magyarországon (1918–1921), de az első magyar légitársaság meghatározó repülőgépeinek számított, az új szárnyformája pedig mintául szolgált több magyar tervezésű repülőgéphez is. A hiányos források miatt a gépekről néhány téves információ is bekerült a köztudatba, de a napjainkban végzett kutatások pontosítják a magyar Phönix C.I-esek történetét.

A világháború végén Magyarország részben a Phönix stadlaueri gyárából vásárolt ilyen típusú repülőgépeket (az elsőt lefoglalták), másrészt az aszódai Lloyd Repülőgyárban licenc alapján építettek hazai példányokat. 1920-tól már három különböző motorral gyártották a típust Aszódon.

### A SPARMANN SZÁRNY

Az Osztrák–Magyar Monarchia repülőgépipara a kis termelési kapacitás és

a rossz gyártási technológiák miatt nem volt képes lépést tartani az antant országok repülőgépgyártásával, sőt a központi hatalmak gyártásának is csak közel tizedét adta (a többi német volt). [3] A háború vége felé a nemzetiségi problémák és a nyersanyag hiánya miatt ez a helyzet csak tovább súlyosbodott. A mennyiségi mellett minőségi problémák is jelentkeztek, nem tudtak légi fölényt biztosító, modern repülőgépet tervezni, emiatt – néhány kivételtől eltekintve – német eredetű licenc alapján történő építésre kényszerültek áttérni. [1] [4] [5] A monarchia kevés sikeres fejlesztéseinek egyike volt a Phönix gyár kétüléses, duplafedeles felderítő repülőgépe.

1917 márciusában, az elavulófélben lévő Brandenburg C.I-es leváltására a Fliegerarsenaltól<sup>1</sup> (Flars) a wien-stadlaueri Phönix Flugzeugwerke A.G. is megkapta a megrendelést az új 96 db Brandenburg C.II-es, német licenc alapján történő megépítésére. [4] Amikor az első, a 121.01 gyári számú Brandenburg C.II-es (Ph) (a 2-es a Phönix gyárat, a két 1-es ebben az esetben

**ÖSSZEFOGLALÁS:** Az I. világháború végén, az osztrák tervezésű Phönix C.I-es kétüléses felderítő és általános célú kétfedelű repülőgép korának egyik legjobb gyorsfelderítője volt. A nagy háborút követően néhány ország légierője még tovább üzemeltette különböző változatait, így a gép aktív részese volt a háborút követő konfliktusoknak is. A Phönix C.I-esek építése Magyarországon is elkezdődött (az aszódai Magyar Lloyd Repülőgép és Motorgyár Rt. 1919 első felében kezdte meg a gyártását). A már leszállított példányokat az újonnan kikiáltott köztársaság, később a Tanácsköztársaság és a Nemzeti Hadsereg is használta hazánkban. A szerző cikksorozatában az eddig csak szűk szakmai körben publikált dokumentumok és források alapján ismerteti a Magyarországon repült Phönix C.I-esek alkalmazásának történetét.

**KULCSSZAVAK:** I. világháború, Phönix C.I, Magyar Aeroformalmi Részvénytársaság, Sparmann szárny, Phönix Flugzeugwerke, Lloyd Repülőgépgyár, Leo Kirste

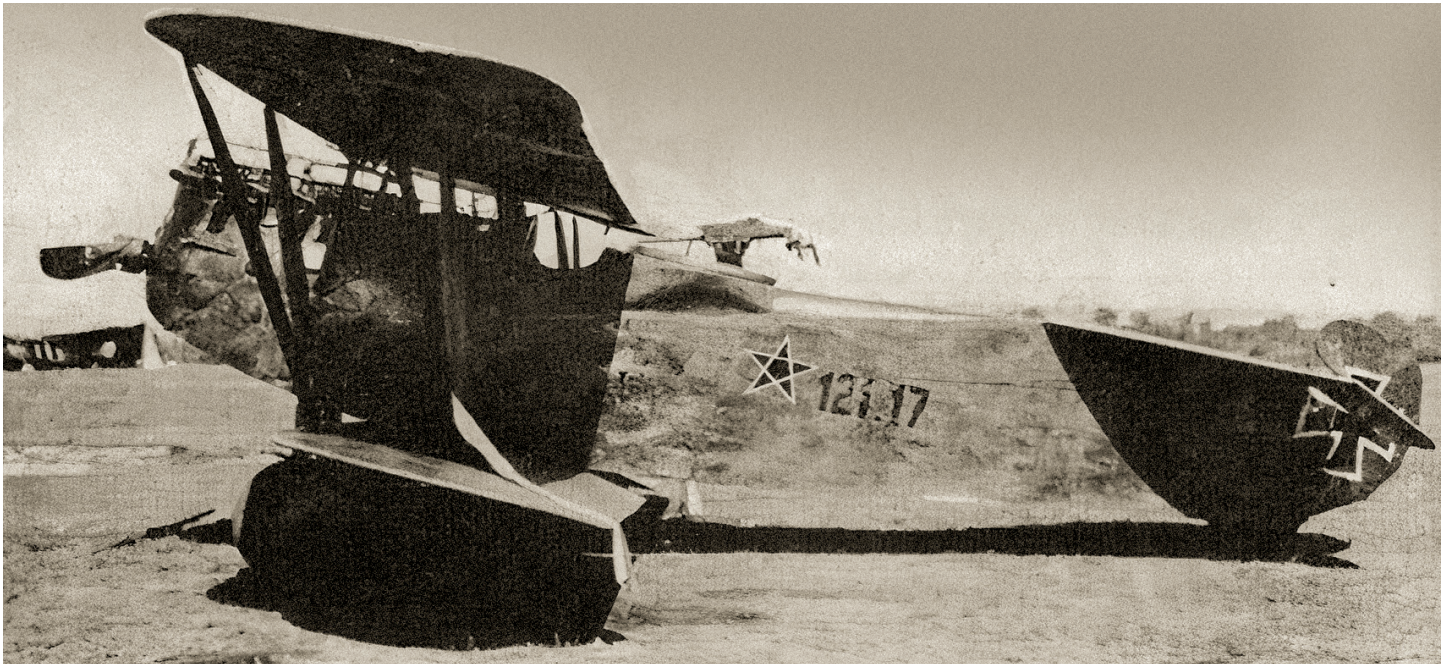
**ABSTRACT:** At the end of World War I, the Austrian-designed Phönix C.I reconnaissance and general-purpose Biplane was one of the best scout aircraft of its age. After the Great War, the air forces of some more countries continued to operate, and aircraft were also active participants in the post-war conflicts. Building the Phönix C.I.s also began in Hungary (production began at the Aszód site in the first half of 1919). The aircrafts already delivered, were also used in Hungary by the newly proclaimed republic, later by the Soviet Republic and the counter-revolutionary troops. The article describes the history of the employment of Phönix C.I.s that flew in Hungary, based on documents and sources published only in a narrow professional circle.

**KEYWORDS:** World War I, Phönix C.I, Hungarian Air Traffic Corporation, Sparmann wing, Phoenix Aircraft Works, Hungarian Lloyd Aircraft and Motor Works, Leo Kirste

\* Repüléstörténeti kutató, szakíró. ORCID: 0000-0002-8841-4173

<sup>1</sup> Repülőarsenál (Fliegerarsenal) koordinálta az osztrák–magyar légierő anyagi és személyi ellátását, utánpótlását és fejlesztését.





a 11. gyári modellt jelölte) 1917 júniusában a levegőbe emelkedett az asperni repülőtérén, komoly problémák jelentkeztek a tesztelésnél. [1] A kedvezőtlen repülési tulajdonságokon kívül rövid volt a repülőgép törzse, a felső szárny a pilóta ülése felett helyezkedett el, emiatt baleset esetén a pilóta nehezen tudott menekülni. Azonban az újabb módosítások sem javítottak a repülési képességeken. Az alsó és felső szárny – az addig standardnak tartott – egyforma téglalap formájú volt. [1] A hibák javítására Leo Kirste<sup>2</sup>, a Phönix gyár tehetséges 25 éves mérnöke, és Edmund Sparmann<sup>3</sup> a gyár berepülő mérnök-pilótája, áttervezte a repülőgépet. [1; 2–4. o.] Meghosszabbították a törzset, így a pilótaülés kikerült a felső szárny alól. Sparmann javaslatára új szárnykonstrukcióval próbálkoztak. A felső félszárnyakhoz képest az alsók keskenyebbek, rövidebbek lettek, és a szárnyvégeket ellipszis formára tervezték át. A Brandenburg bonyolult szárnymerevítőit ugyanakkor egyszerűbbekre cserélték. Ez az új szárnyforma a „Sparmann szárny” vagy „Sparmann ferde szárny”, amely ké-

sőbb „másfél szárny” néven vált ismertté. [1] Az 1917 júliusában a repülési tesztelésre az asperni repülőtérre<sup>4</sup> érkezett 121.02-es gyári számú repülőgépen még 185 LE-s Daimler motort alkalmaztak, a későbbi példányokon azonban már ezt erősebb 230 LE-s Hiero motorra cserélték. [1; 2. o.] A Flars bizalmat szavazott az új szárnykonstrukciójú repülőgépnek, és egy 24 db-os tételt rendelt [1] az immár Phönix C.I-esnek nevezett kétülékes felderítő repülőgépből. Az augusztusi tesztpéldány új törzzsel, kétrészes felsőszárnyal és dupla „V” szárnymerevítővel érkezett Aspernbe. Ezt rövidesen követte a második 24 db-os rendelés is. [1; 1–10. o.] A gép további érdekessége volt, hogy furnérborítású, keskeny, magas törzse a farokrészig terjedt, így ez a technikai megoldás pótolta a függőleges vezérsíkot, és az eszközön csupán oldalkormányfelületet alkalmaztak.

A Phönix mellett érdemes összehasonlítani a másik magyarországi Brandenburg C.II-es továbbfejlesztéssel, amit az albertfalvai Ungarische Flugzeugwerke A.G. (UFAG) készített 161-es típusjelzéssel. [6] Az UFAG-ban

is egy aránylag jól repülhető gépet terveztek, de megmaradtak a hagyományos alul-felül egyforma méretű szárnykonstrukciónál, igaz a szárnyvégeket lekerekítették. Az UFAG C.I-es (más néven U.C.I vagy UCI) is 230 LE-s Hiero motort kapott, és túljutva a teszteléseken és kisebb módosításokon, már 1918 februárjában bevetésre alkalmasnak nyilvánították. [6] Ezzel szemben a Phönix C.I-es tesztelése akadozott, felmerült a program lefújása is, sőt a Phönix gyárat 40 db UFAG C.I-es legyártására utasították (123-as széria). [1] Kezdetben az U.C.I-t azért favorizálták, mert kis magasságban stabilan repült, és kissé gyorsabb volt a Phönixes vetélytársánál. Ezen a két típuson alapult az új „gyorsfelderítő” harcelfjárás, ahol egy kétülékes repülőgép vadász kíséret nélkül repül be az ellenséges légtérbe. [4] A gyorsfelderítőket a megfigyelő körösínes M16-os, 8 mm-es géppuskáján kívül még egy, a motor bal oldalára szerelt, mereven előre tüzelő, szinkronizált M16-os géppuskával is ellátták, amely a gépet korlátozott mértékben vadász feladatokra is alkalmassá tette. [1] [4] Bombázáskor 4 db 12 kg-os

**2. ÁBRA.**  
A korai gyártású és festésű 121.17-es Phönix az olasz fronton. A törzs formája miatt elhagyták a függőleges vezérsíkot, ezért csak oldalkormányval rendelkezik a repülőgép [2]

<sup>2</sup> Kirste, Leo Emil Eduard (Bécs, 1892. március 8. – Bécs, 1965. április 22.) osztrák repülőgéptervező és egyetemi oktató. Angol, német, osztrák, francia repülőgyárakban dolgozott tervezőként.

<sup>3</sup> Sparmann, Edmund Ernst Karl (Bécs, 1888. június 16. – Stockholm, 1951. június 24.) osztrák repülőgéptervező és repüléstechnikai feltaláló. Stockholmban repülőgépgyárat alapított.

<sup>4</sup> Flughafen Aspern: 1912-ben avatták fel Aspern repülőterét Bécs külvárosában, ahol az I. világháborúban a kísérleti és a prototípus repülőgépek tesztelése folyt. Napjainkban helyén lakó és ipari övezet húzódik.



3. ÁBRA.

A 4. számú aszói Lloyd Repülőgépgyárban a Phönix C.I-es szárnyát készítik. A szárnyformája a továbbfejlesztett „kései” verzió [8]



vagy 2 db 25 kg-os bombát vihetett magával, amelyeket a megfigyelő lábainál helyeztek el, és kézzel dobtak a célterületre.

A Phönix C.I-eseket a mérnökök folyamatosan fejlesztették, részben a tesztek, másrészt a fronttapszalatok nyomán. A turbulenciák miatt 121.11-es gyáriszámtól a megfigyelő csővázas géppuska körsínjét lecserélték az oldalról zárt, áramvonalas Priesel integrált géppuska körsínre. Az első két rendelési tételben elkészültek korai gyártásának nevezik. A 121.50-es gyári számtól kezdve azonban, a kései példányoknál több jelentős módosítást végeztek. [1] A felső szárnyon nagyobb lett a pilóta feletti kivágás, az alsó szárnyból pedig a törzs mellett is vágta le a jobb kitekintés érdekében. A Priesel géppuska körsínt is lecserélték egy újabb, aerodinamikailag jobb, kutatók által kései gyártásának nevezett körsínre. A 121.49-estől lehetőség volt a megfigyelő bal lába mellé egy kamera beszerelésére, majd a 121.111-estől rádió, és kipufogóláng-rejtők alkalmazására az éjszakai küldetésekhez. A 121.08-ast felszerelték egy zsákmányolt Villar Perosa 9 mm-es duplacsöves megfigyelő-géppuskával

(valójában géppisztoly), valamint néhány példány alkalmassá vált az alsó szárnyanként 6 db 12,5 kg-os PuW<sup>5</sup> légibomba hordozására is. [1; 2–32. o.]

### AZ OLASZ FRONTON

A Phönixek végső szárnystatikai terheléstervezte 1918. március 7-én sikeresen megtörtént, és áprilisban elkezdődött a repülőgépek frontra szállítása. Az első hivatalos veszteség április 17-én történt, a 121.23-as számú gépet akkor lőtte le egy brit Shopwith Camel vadászgép. Közben az ellenfélnél jelentések érkeztek a pilótáktól az olasz parancsnokságra egy nagy magasságban repülő, gyors ellenséges gépről, amelyet képtelenek voltak elfogni. Akadt, olyan pilóta, aki azt is észlelte, hogy a repülőnek kisebbek az alsó szárnyai. [1; 3–9. o.]

A 121-es szériából csak néhány került ki az olasz frontra. [1] Az 1918. június 15–24-ig, a Piave folyónál zajló [3] szárazföldi offenzívát kísérő légi-ütközetek (a „Fekete Hét”) előestéjén az alábbi volt a Phönix C.I-esek helyzete: 5 példányt a Flars visszatartott tesztelésre, 6 db előzőleg megsérült, 4 db a szállításkor semmisült meg, és 4 példány a korábbi harcokban

vesztett oda [1]. Az olasz fronton 9 felderítőszázad (Flik<sup>6</sup>) között osztottak szét összesen 15 db Phönix gyorsfelderítőt, 1–3 db-ot alakulatonként. [1; 6. o.] [4] A „Fekete hét” [1] [3] alatt az Isonzó hadsereg repülőcsapatai súlyos veszteségeket szenvedtek, elvesztették a pilóták 22%-át, a megfigyelők 19%-át és a repülőgépek 41%-át. Három Phönix is veszteséglistára került, de ez elenyésző volt a többi típushoz képest. [1; 6. o.] A tapasztalatok azt mutatták, hogy a Phönix képes volt áttörni és visszatérni a Piave-folyó feletti antant vadászok által uralt légtéren, amely már az igáslónak számítót Brandenburg C.I-esnek szinte lehetetlen volt. [23] [4] A típus hírnevét öregbítette az is, hogy június 19-én a 121.17-es gyári számú<sup>7</sup> repülőgép megfigyelője<sup>8</sup> lelőtte [1; 6–7. o.] a 34 légi győzelemmel rendelkező olasz repülőász, Francesco Baracca SPAD VII-es vadászipülőgépét<sup>9</sup>.

A 121-es szériából a hadvezetés továbbra sem tudott nagyobb mennyiséget a frontokra küldeni. 1918. augusztus 1-jén például a típusok darabszámának aránya az UFAG C.I-esek javára 16:76 volt, és ez az arány csak tovább csökkent, október 20-án már

<sup>5</sup> P. u. W. (Prüfanstalt und Werft der Fliegertruppen – A [német] légielő tesztintézete és hajógyára). Az új bomba karcsúbb bombatesttel, irányított pörgést biztosító szárnyakkal rendelkezett. A „régebbi” cseppformájú bombákhoz képest pontosabban lehetett vele célozni.

<sup>6</sup> Flik = Fliegerkompagnie, azaz repülőszázad.

<sup>7</sup> A repülőgépek gyári számát (gyártási azonosító számát) a légielőnél lajstromszámként is használták. És a '121' szériaszámot a korabeli forrásokban a típus azonosítására is használták: a '121-es típus' vagy '121-es szériájú repülőgép' lásd [1].

<sup>8</sup> A Phönix legénysége: Max Kauer szakaszvezető pilóta és Arnold Barwig főhadnagy megfigyelő a Flik 28/D-ből.

<sup>9</sup> Az osztrák–magyar jelentésekben olvasható eset leírásával szemben, az olaszok szerint a légvédelmi tűz okozta a veszteséget. A konszenzus általában az, hogy Francesco Baracca halálának pontos körülményei máig tisztázatlanok.

csak 6:51 volt [1] [6]. Pedig a fronttapasztalatok alapján a Phönixet értékelték jobbnak, egy átlagos pilóta is ugyanolyan jól repülte, mint a Brandenburg C.I-est, az UFAG C.I-es azonban komolyabb pilótatudást kívánt, hasonlóan a Berg C.I-eshez. A legfőbb probléma az U.C.I-val az volt, hogy megterhelve, nagy magasságban instabillá vált, váratlan farnehézség lépett fel, nem is beszélve arról, hogy ezt a magasságot csak nehezen érte el. A pilóták a 4000 m feletti bevetéseknél a Phönix C.I-eseket preferálták. [1] A háború vége felé olyan tervek is születtek, hogy a Monarchia front légierejét teljesen át kell szervezni, amely 2/3 rész vadászrepülőből és 1/3 rész [1] 121-es szériájú gyorsfelderítőkből állt volna. Ezt a koncepciót támogatva, még májusban megkapta a Phönix gyár a harmadik 112 db-os rendelését, ezenkívül augusztustól bevonták a licencgyártásba az aszódai Lloyd repülőgyárat is [1] [7], és az – U.C.I típus kifutása után – az albertfalvai UFAG-ot is. A távlati tervekben 565 db Phönix C.I-es repülőgép rendelése szerepelt [1], de ebből csak a Phönix gyár 121-es szériájából 98 db-ot szállították le a háború végéig. Végül az 1918. októberi katonai vereség és a monarchia felbomlása [1] [3] megakadályozta a Phönix C.I-esek tömeggyártását.

A háború után az Osztrák–Magyar Monarchia utódállamaihoz került néhány a 121-es gyártmányból [1], ennek részletezése szétfeszítené a tanulmány kereteit. A 121.105-os példány megvétele után a Phönix C.I-es licencét is megvásárolták Svédországban, több szériában összesen 26 db-ot építettek „Dron” néven, és egészen 1935-ig [1; 12–16. o.] repülték a gépeket. Néhány repülőgépbe 250 LE-s Isatto, illetve 300 LE-s Hispano-Suiza motort [1; 1–22. o.] szereltek, amely jelezte a repülőben rejlő továbbfejlesztési lehetőségeket.

### A NÉPKÖZTÁRSASÁG ELSŐ PHÖNIX C.I REPÜLŐGÉPE

1918 novemberének elején, rögtön a fegyverszünet [3] után a Magyar Általános Gépgyár (MÁG) mátyásföldi

gyári repülőterén, a gyárban fellelt hat „papírszárnyú” Aviatik Berg D.I vadászgéppel megalakult az I. Légi Rendőrségi Osztály. November 6–16. között összesen nyolc 1-3 repülőgépes bevetést végeztek Budapest 100 km-es sugarában karhatalmi, és röpcédulaszórás feladattal. [9] [10] [11] Vidéken több helyen zavargások törtek ki [10], ahol a hangadók többnyire katonaszökevények<sup>10</sup> voltak. Bevetéseken a 6 db-ból három Berg vadászgép is kényszerleszállást hajtott végre, ezek pótlására kapták meg a „légi rendőrök” az aszódai gyárban lévő kétüléses Phönix C.I-es mintagépet. [9] [12] [5] [11] A 121.53-as lajstromszámú gyorsfelderítő az osztrák Phönix gyár tulajdonát képezte, a gyártást segítő volt a Lloydnál. Először november 9-én utalták ki az albertfalvai légi posta osztálynak, de valamiért a mátyásföldi vadászok kapták meg, ők azonban addig csak együléses repülőket használtak [9] [13]. Az albertfalvai osztály volt a másik működő repülőalakulat [22] a tervezett 13 repülőosztályból (1918. 11. 12-ei rendelet), ekkor a „légi postások” 7 db 369-es Hansa-Brandenburg C.I típusú felderítőgéppel rendelkeztek. November 16-át követően, már nem rendelkezünk a vadász egységről adatokkal. Valószínűleg tovább folytatták a bevetéseket; tudjuk például, hogy Kecskemét vezetése két repülőgépet kért karhatalmi célokra november 18-án a HM-től. [14] A légi karhatalmi bevetéseken fegyverhasználatra nem került sor. [11]

Télen, a kiképző repüléseket végző alakulat az új szervezeti rendben már I. repülőosztályként, az egyetlen magyar vadászrepülő alakulatként szerepelt. 1919. február 3-án az osztálynak kiutalt repülőik között volt három zsákmányolt német, és hét új Fokker D.VII-es, valamint három D.VI-os. Ezen a napon csak a 93.01-es D.VII-es és a 121.53-as Phönix volt bevethető. [9] [12] Március 13-án az egység hadrafoghatósága javult, a Phönix mellett az új D.VII-esek is bevethetővé váltak. [9] [11]

A Tanácsköztársaság kikiáltásával kitört a nyílt háború. [15] [3]. Utasították a gyárakat a termelés beindí-

tására, és a már kész gépeket átadták az alakulatoknak. Nyár közepére a gyártás úgy felfutott, hogy már a cinkotai szertárban kellett tárolni az új repülőgépeket. [7]

Az új szervezeti egységben a Fokker vadászokat a 8. vörös repülőszázadban vonták össze, míg az 1–7. felderítő (bombázó) repülőszázadokat 1-1 hadosztály mellé osztották be, de némelyiket még néhány Berg vadászgéppel is megerősítették. Budapest körül légi figyelő láncolatot építettek ki, miközben Mátyásföldön egy vadászrepülőgép reggeltől estig, egy másik enyhébb fokozatban állt készenlétben. [9] [14] [5] [16] Amíg a román előretörést a Székely Hadosztály egymaga képtelen volt feltartóztatni [3], az alatt a harci repülőik az új – fehér mezőben vörös csillagos – felségjellel Budapesten tartottak légi bemutatókat [17] a munkásdemonstrációk felett április 23-án és május 1-jén. Az Aviatika újság így tudósított a május 1-jei légi

1. TÁBLÁZAT.  
A Phönix C.I harcászati-műszaki adatai  
(A szerző szerkesztése [1; 32. o.] alapján)

Harcászati-műszaki jellemzők	Phönix C.I	
Szárnyfeszítávolság (felső) [m]	11	
Szárnyfeszítávolság (alsó) [m]	8,6	
Szárnyfelület [m <sup>2</sup> ]	29	
Törzshosszúság [m]	7,52	
Magasság [m]	2,95	
Üres tömeg [kg]	820	
Üzemanyag tömege: benzin (150 l + 20 l)-olaj-víz [kg]	215	
Hasznos tömeg [kg]	205	
Max. felszállótömeg [kg]	1240	
Maximális sebesség [km/h]	175	
Csúcsmagasság [m]	5400	
Repülési idő [h]	2:50	
Hatótávolság [km]	260	
Személyzet [fő]	2	
Emelkedés	1000 m	4'30"
	2000 m	10'45"
	3000 m	20'35"
	4000 m	34'50"
	5000 m	55'
Hajtómű	1 db 230 LE-s hathengeres, soros, vízűtéses Hiero 6 motor	
Fegyverzet	2 db 8 mm-es M16 Schwarzlose-géppuska	

<sup>10</sup> A monarchia egyes vidékein „zöld kádernek” nevezett katonaszökevények zöme behívó elől bujdosó volt, bandákba szerveződtek, és a birodalom felbomlásakor gyakran kirabolták a földesúri birtokokat és a zsidó tulajdonú boltokat is.





4. ÁBRA. A Rákosi 3. vörös repülőszázad által alkalmazott repülőgépek: balra a 49.02-es Phönix C.I-es, középen egy Brandenburg C.I-es, jobbra az UFAG C.I-es gyorsfelderítő (Forrás: Winkler Aero Archiv)

résztevőkről: „Legelőször Horváth szaktárs repült el a Phönix géppel. Ő érkezik meg először Budapest fölé ..., Vérmező fölött berreg Horváth propellere, egy fordulat és már a vörös Milleneumi szoborcsoport fölé kering a gépmadár. Alig hogy egyenesbe jutott, a Margitszigetnél van. Majd a Keleti Pályaudvar vöröscsillagát váltja a Nemzeti Palota, melyet azonnal a Városliget követ... 600-800 m magasból”. [17; 34–35. o.] A közhiedelemmel ellentétben ez a Phönix<sup>11</sup> nem a mátyásföldi századhoz tartozott, hanem Rákosról szállt fel Horváth Mihály pilótával és Gara Imre megfigyelővel a felvonulás fényképezésére. [18] Amiatt sorolhatták a Mátyásföldiekhez, mert ők ugyanakkor húztak át a Vérmező felett, egy 7 vadászgépes „A” alakzatban. Albertfalváról és Rákosról később szálltak fel a repülők. Májusban a románokat a Tiszánál megállították, később a csehek kezdték visszaszorítani. [9] [15] [3].

A 8. vörös harci repülőszázad jelentéseiben feltűnnek kétülékes repülőre vonatkozó bevetések, de a lajstromszámokat nem dokumentálták. Tudjuk azonban, hogy például a H.08-as jelzésű Fokker C.I-es kétülékes is felbukkant a mátyásföldi repülőtéren [9] [11], a század nem kizárólag csak a 121.53-as Phönixet használhatta. A század, május végén Mezőtárkány leszállóhelyre [19] települt, Háy László parancsnok, Horváth Ágoston pilóta június 4-én követte őket egy kétülékes repülőgéppel. Aznap még kétszer átrepültek [20] Ongára, majd egyszer vissza [19] Mezőtárkányba. Másnap

### HIVATKOZÁSOK

- [1] Varriale, Paolo. Phönix C.I [Windsock Datafile 150], Albatros Productions Ltd., Berkhamsted UK, 2011.
- [2] Forrás: <http://www.airwar.ru/enc/other1/phonixc1.html> (Letöltve: 2021. 12. 10.)
- [3] Magyarország az Első Világháborúban. Lexikon. Budapest, Petit Real Könyvkiadó, 1999.
- [4] Csanádi Norbert, Nagyvárad Sándor, Winkler László. A magyar repülés története. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1977.
- [5] Nagyvárad Sándor, M. Szabó Miklós, Winkler László. Fejezetek a magyar katonai repülés történetéből. Budapest, Műszaki Könyvkiadó, 1986.
- [6] Czírók Zoltán. Az UFAG C.I felderítőgép I., Haditechnika, 2012/4. szám, pp. 16–21.
- [7] Czírók Zoltán. „A magyar repülőcsapatok 1918–1919. évi történetéhez”, Hadtörténelmi Közlemények, 122. évf. 3. szám (2009), pp. 603–634.
- [8] [https://aszod.hu/wp-site/wp-content/uploads/2017/01/aszodi\\_tukor\\_2020\\_oktober\\_interaktiv2.pdf](https://aszod.hu/wp-site/wp-content/uploads/2017/01/aszodi_tukor_2020_oktober_interaktiv2.pdf) (Letöltve: 2021. 11. 11.)
- [9] Czírók Zoltán. „Az első légi háború Magyarországon felett – 1919”, Hadtörténelmi Közlemények, 124. évf. 2. szám (2011), pp. 335–364.
- [10] Horváth Lajos. Katonák a Rákos és a Galga mentén 1918–1919-ben. Gödöllő, Művelődési Központ, 1989.
- [11] 100 éves a Mátyásföldi repülőtér. Czigler Klára. (szerk.) Kertvárosi Helytörténelmi és Emlékezet Központ, Budapest, 2017.
- [12] Czírók Zoltán. Katonai repülők Mátyásföldön (1918–1919). Magyar Repüléstörténelmi Társaság évkönyve, 2014, pp. 54–70.
- [13] Czírók Zoltán. „Az „E-akció”, avagy kísérlet a magyar katonai aviatika megmentésére – 1920–1921”, Hadtörténelmi Közlemények, 126. évf. 3. szám (2013), pp. 791–801.
- [14] Gellért Tibor. Adalékok a magyar polgári demokratikus forradalom és a Tanácsköztársaság légierejének történetéhez, Hadtörténelmi Közlemények, 1965. 3. szám, pp. 502–523.
- [15] Hajdu Péter. A magyar Fokker D.VII-es vadászipülőgépek története II. rész, Haditechnika, 2020/4. szám. <https://doi.org/10.23713/HT.54.4.14>
- [16] Vajdáné Csizmarik Irén. A Magyar Tanácsköztársaság légiereje, Hadtörténelmi Közlemények, 1969. 2. szám, pp. 350–387.
- [17] Eperjesi László. A magyar pilóták első érdekvédelmi szervezete 2., Aero História, Budapest, Közlekedési Múzeum, 1989. december, 6. évf.
- [18] Lobogó, 1959 (1. évf.), 4. szám, 1959. 04. 29.
- [19] Czírók Zoltán. Katonai repülők Mezőtárkányon – 1919. A Heves Megyei Levéltár közleményei 19., Eger, 2010, pp. 177–190.
- [20] Czírók Zoltán. „Repülőszázadok Ongán – 1919” 2. rész, Ongai Kékdaru, 2009. december, 11. o. <http://www.okeonga.hu/documents/om/repesz.pdf> (Letöltve: 2020. 02. 12.)
- [21] Néphadsereg, 1968. 11. szám, p. 3.
- [22] Czírók Zoltán. Felderítők Albertfalván (1918–1919). Magyar Repüléstörténelmi Társaság évkönyve, 2012, pp. 17–36.
- [23] Boksay Antal. A felhők katonái. Budapest, Aquila, 2001.

Ongáról [20] felderítést végeztek Sátoraljaújhely és Kassa felett, Klein Béla pilótával és Barkász Emil megfigyelővel. Egy vadászipülőgép is kísérte őket Udvardy Nándor pilótával. Hogy a repülő kísérletet kapott, inkább a Phönixet valószínűsíti, mert azt tudjuk, hogy a más századnál repült H.02-es jelzésű Fokker C.I-est egyedül repülték, [15] és vadászként is alkalmazták. Június 7-én Háy László százados Engel József politikai biztossal visszarepült Budapestre. Engelt még másnap el is szállították Ongára, [20] majd vissza Budapestre. Mivel a századot a legérzékenyebb frontszakaszokon vetették be, idővel áthelyezték Győrbe, később Vácra, majd

Párkányánára. Július elején Mátyásföldön pihentek, azt követően a tiszai offenzívát Újszászról támogatták, és onnan vonultak vissza a Dunántúlra. [9] Kétülékes repülőgép alkalmazásáról nem sok információ maradt fenn ebből az időszakból, az egyik ilyen Berényi Sándor visszaemlékezése [21], amelyben említi, hogy Vácról ő szállította Szamuely Tibor népbiztost a fővárosba, majd még aznap visszarepültek. A Phönixet főleg futárszolgálatra és parancsnokok szállítására használták.

(Folytatjuk)

Köszönet ifj. Winkler Lászlónak, hogy hozzájárult a képek publikálásához.

<sup>11</sup> Bár magáról a 121.53 számú repülőgépről nem rendelkezünk fényképpel, de az azzal egyidőben készültokről igen (pl. 121.50, -52, -55, -57). Ezeknek a terepszín mintája hasonló volt az Aszódon gyártottakéhoz, annyi különbséggel, hogy a 121-eseknél a motorlemezeket is lemázolták. Hogy a laikusok nem tudtak különbséget tenni az aszódi Phönixek és a 121.53-as között, vélhetően azt bizonyítja, hogy a festésük hasonló lehetett. (A gyártási különbségeket a cikksorozat következő részében mutatjuk be.)