



VÖLGYESI VIKTOR*

1. ÁBRA. Bánhidi Antal tartalékos hadnagy az 1/2. „Ludas Matyi” század FIAT CR.32 típusú repülőgépében. Jobbra fent az oldalszámok összehasonlítása: az 1/1. „Íjász” század G.123-as jelű Fw 56 repülőgépe, valamint az 1/2. „Ludas Matyi” század V.122 és V.117, illetve az 1/1. „Íjász” század V.105 oldalszámú FIAT CR.32 típusú gépei (A szerző szerkesztése a Fortepan / Erky-Nagy Tibor /15604 kép alapján)

A MAGYAR KIRÁLYI HONVÉD LÉGIERŐ 1938–39. ÉVI OLDALSZÁMJELÖLÉSI RENDSZERE

BEVEZETÉS

Néhány éve, makettezőként érdeklődésem a Magyar Királyi Honvéd Légi-erő korai időszakának repülőeszközei felé fordult. Hála az információs forradalomnak egyre több forrás áll a rendelkezésére mindazoknak, akik igyekeznek minél élethűebben elkészíteni a korabeli harceszközök kicsinyített másolatait. A makett helyes megépítésén, festésén túl a korabeli jelzések reprodukálása is cél (felségjelzések, századjelvények, oldalszámok stb.). Átnézve több fényképfelvételt, felmerült bennem a kérdés, miért van az, hogy azonos típusokon bizonyos esetekben különböző stílusú oldalszámokat alkalmaznak, bizonyos esetekben pedig különböző típusok esetén

Összefoglalás: A fegyverkezési egyenjogúság 1938 augusztusában történő elismerésével véget ért a magyar katonai repülés rejtett időszaka. A már hivatalosan is katonai irányítás alatt álló szervezet repülőgépeinek azonosítását, illetve nyilvántartási rendszerét markánsan el kellett különíteni a polgári repülőgépektől. A szerző eddig csak szűk körben publikált cikkében igyekszik bemutatni az új jelzések bevezetésének körülményeit és szabályszerűségét.

Kulcsszavak: Magyar Királyi Honvéd Légierő, oldalszám

Abstract: With the recognition of armament parity in August 1938, the covert period of the Hungarian military aviation came to an end. The organization, now officially under military control, had to ensure that the identification and registration system of its aircraft was distinctly separated from that of civilian aircraft. In this article, previously published only in a limited circle, the author seeks to present the circumstances and regulations surrounding the introduction of the new markings.

Keywords: Royal Hungarian Air Force, registration system

is azonosat. Egyáltalán, mi volt az oldalszámok kiosztásának módszere, rendje? Megpróbáltam több különböző szempont szerint rendezni az általam ismert fotókat. A talált törvényszerűségekről szól ez az írás.

Az Anschlusstól az első bécsi döntésig terjedő bő fél évben jelentősen és hirtelen felgyorsultak a hazánkat is érintő külpolitikai folyamatok. Ez az időszak volt az, amikor nyilvánvalóvá vált, hogy nincsenek „kőbe vés-

* Gépeszmérnök, a Magyar Repüléstörténeti Társaság tagja. ORCID: 0009-0002-7924-8422

ve" a trianoni határok, és megfelelő érdekérvényesítéssel lehetőség kínálkozik a teljes közvélemény által oly rég áhított határrevízióra. [1] Az érdekérvényesítés diplomácián túlmutató feltétele egy közép-európai mértékkel számottevőnek nevezhető hadsereg létrehozása volt. Ezt a célt szolgálta az 1938 márciusában meghirdetett haderőfejlesztési program, melynek eredményeként 1938. október 1-vel életbe lépett a Huba (I) hadrend.

Az új hadrend felállítása az addig rejtett módon működő légierőt is érintette. 1938. szeptember 23-án a vezérkarfőnök (VKF) rendelkezett az új, ék alakú hadijelek felfestéséről az addig a Légügyi Hivatal (továbbiakban: LÜH) által jóváhagyott nemzeti színű jelzés, illetve polgári lajstromjel helyére.

A rendelet szövegében mindössze egyetlen mondat vonatkozik az oldalszám felfestésére:

„...A gép egyéni jele: a törzs két oldalán egy latin nagybetű és folytatólag arab számok. /:pl.V.201.:/” [2]

Vagyis a szöveg nem tér ki az oldalszám felfestésének módjára, színére, pontos helyzetére, az alkalmazott betűtípusra és arra sem, hogy kell-e bármilyen írásjelet alkalmazni a betű és a számok között.

Nyilvánvaló, hogy a különböző helyszíneken települt alakulatok a számukra kiadott oldalszám felfestésére vonatkozó utasítást nem voltak képesek azonos módon végrehajtani.¹ A műszaki állomány bázisrepülőterenként különböző méretű és betűtípusú oldalszámsablonokat gyártott, és ezekkel festette fel a számára előírt jelzéseket. (2. ábra) Ebből eredően a különböző oldalszám-stílusok érdekes következtetések levonására adnak lehetőséget. Előtte azonban mindenképp szükséges a hadrend vázlatos ismertetése.

A LÉGIERŐ FELÉPÍTÉSE

A Hadsereg Főparancsnokság 1938. szeptember 27-én a VKF részére harcértékjelentést küldött. Ez alapján 1938. szeptember 21-én, vagyis az oldal-



2. ÁBRA. Az oldalszám sablonnal történő felfestése a légierő FIAT CR.32 típusú vadászgépére (Fotó: Winkler archívum)

számfelfestést elrendelő utasítás kihirdetése előtt két nappal a légierő 196 db „hadihasználatban lévő hadigéppel” rendelkezett. Ezeket 1 vadász- és 2 bombázóezredbe, valamint egy távfelderítő osztályba szervezték. Ide tartoztak a különböző kiképzőalakulatok is. Hét közelfelderítő század közvetlenül volt alárendelve a területi alapon szervezett vegyes dandár-, később hadtestparancsnokságokhoz. [3]

AZ 1. REPÜLŐEZRED FELÉPÍTÉSE, AZ ALEGYSÉGEK ÁLTAL HASZNÁLT OLDALSZÁMMINTÁK

Az ezred 1936-tól két osztályból állt, mindkét osztályhoz 3-3 repülőszázad tartozott. Elméletileg minden századnak 9 db harci és 3 db harci-gyakorló FIAT CR.32 típusú vadászgéppel kellett rendelkeznie. A FIAT CR.32-ek mellett a vadászszázadok állományába tarto-

zott alakulatonként 3 db Focke-Wulf Fw 56 vadászgyakorló és 1-2 Bücker Bü 131 iskola- és futárrepülőgép is. Ez a darabszám azonban feltehetően nem állt minden esetben ténylegesen rendelkezésre. [3; 463.]

Az ezred 1./l. vadászrepülő-osztályához 1938 szeptemberében a börögöndi bázisrepülőtéren az 1./l. „Íjász” és az 1./2. „Ludas Matyi”, valamint a Veszprémben települt 1./3. „Puma” vadászrepülő-század tartozott.² [4]

A II. vadászrepülő-osztályhoz ugyanakkor az 1./4. „Teve”, 1./5. „Dongó” és 1./6. „Kőr Ász” század tartozott, a kecskeméti bázisrepülőtéren települve.

Ez alapján a CR.32 és Fw 56 típusú repülőgépekre három különböző bázisrepülőtéren kerülhetett fel oldalszám: Székesfehérvárott, Veszprémben, illetve Kecskeméten az alábbiak szerint:



3. ÁBRA. Az 1./3. „Puma” század pilótái pihenőben a G-129 jelű Fw 56-os előterében, Várpalotán 1938 őszén. Balra a század G-129-es jelű Fw 56-os valamint a V-12?, V-13?, V-131 és V-135 jelű FIAT CR.32-esi oldalszámainak összehasonlítása (A szerző szerkesztése Forrás: Dósai József gyűjteménye - www.avia-info.hu)

¹ Szeptember 24-től a hadrendben szereplő 25 repülőszázad állományában levő valamennyi hadirepülőgépre felkerült az adott repülőeszköz rendeltetésére utaló egy betűből („V”: vadász, „F”: felderítő, „G”: gyakorló stb.) és három számból álló egyedi jelzés. A három szám kezdetben jellemzően a típusra, későbbiekben már típusváltozatra, beszerzési forrásra stb. is utalt.

² Vadász-, és bombázóalakulatoknál az ezredet arab számmal jelölték, az osztályt római számmal, a századot ismét arab számmal: Pl: 1./l. jelölte az első vadászrepülő-ezred első osztályát. 1./1. jelölte az első vadászezred első századát. (Ez amúgy az 1./l. osztály része volt). A közelfelderítőknél viszont eltért a jelölés. Ott nem használták az ezred, osztály, század „hierarchikus” felépítést. Az ilyen alakulatok számozása megegyezett annak a vegyes dandárnak a számával, amelynek alárendeltségébe rendelték. Ott a századokat római számmal jelölték.

4. ÁBRA. Az 1/5. „Dongó” század FIAT CR. 32-esének sora Mátyásföldön. Az előtérben álló gépben Zajtai Károly főhadnagy. Alul az 1/4. „Teve” század V.148, az 1/5. „Dongó” század V.157, az 1/6. „Kőr Ász” század V.161 és V.169 jelű FIAT CR.32-es, és a 1/5. „Dongó” század G.142 valamint az 1/6. „Kőr Ász” század G.135 jelű Fw 56 típusú gépeire festett oldalszámok összehasonlítása (A szerző szerkesztése. Forrás: Winkler archívum)



A „SZÉKESFEHÉRVÁRI (BÖRGÖNDI/SÓSTÓI)” MINTA

Az 1920-as évektől a LűH Székesfehérvár-Sóstón építette ki az ország legszámottevőbb repülőjavító bázisát. Ehhez kapcsolódóan a környéken több repülőtér is létesült. Az egyik ilyen volt a várostól néhány kilométerre elhelyezkedő börgöndi katonai repülőtér. Itt települt az 1/1. „Íjász” és az 1/2. „Ludas Matyi” repülőszázad. [5]

Az alkalmazott betűtípusra jellemző volt a viszonylag nagy méret, a szabályos körívek és az 1-esek nagy méretű „zászlója”. A vonalvégek derékszögben voltak levágva, és a betűjel után pontot használtak. (1. ábra)

Itt kell megjegyezni, hogy a székesfehérvár-sóstói repülőtéren települt a Heinkel He 46E-2/Un típusú felszerelt II. közelfelderítő (továbbiakban: K. F.) „Lucifer” század, amely a leírttal megegyező oldalszámmintát használt.

Feltételezhető, hogy a betűtípus itt valószínűleg nem alakulathoz kötődik, hanem inkább a Sóstón települt 4. Repülőgép Javító Üzem sablonja lehetett, melyet a közelben állomásozó alakulatok használtak, illetve másoltak. (Valószínűsíti ezt, hogy a későbbiek folyamán egyéb, a javítóüzem profiljába tartozó repülőgépeken is feltűnik ez a minta, igaz, kicsit más formában.)

Ebből az időszakból „székesfehérvári” oldalszámmintával az alábbi repülőgépekről ismert fotó:

FIAT CR.32:

1/1. „Íjász”: V.101, V.102, V.103, V.104, V.105, V.106, V.107, V.108, V.110, V.112;

1/2. „Ludas Matyi”: V.114, V.115, V.117, V.120, V.122;

Fw 56:

1/1. „Íjász”: G.122, G.123;

1/2. „Ludas Matyi”: G.126.

A „VESZPRÉMI I” MINTA

Bár az előzőkkel azonos osztályba tartozott a Veszprémben állomásozó 1/3. „Puma” vadászszázad, az oldalszám felfestésének módja markánsan megkülönbözteti az 1/1. és 1/2. századoktól. Jellemzősége az előzőhöz képest kevésbé kerekded betűtípus, valamint a betű és a számsor között a kötőjel alkalmazása. (3. ábra)

Ebből az időszakból a „veszprémi I” mintával fotók alapján az alábbi oldalszámok azonosíthatók:

FIAT CR.32: V-131, V-132, V-134, V-135, V-136;

Fw 56: G-129;

Bü 131A: I-162.

A „KECSKEMÉTI” MINTA

A legtöbb CR.32-esnél megfigyelhető forma, amelyet az 1937 májusától Kecskeméten állomásozó 1/II. vadászrepülő-osztály [6] eszközein egységesen vezettek be, vagyis az 1/4. „Teve”, 1/5. „Dongó” és 1/6. „Kőr Ász” vadászszázadok repülőgépein. A stílusra jellemző a feltűnően kis méret, a betű és a számok között a pont használata.

A későbbiekben, miután álcázófestés került a gépekre, az oldalszámot egy világos színű árnyékolással emelték ki a sötét háttérből. (4. ábra)

A „kecskeméti” oldalszámmintával az alábbi repülőgépekről maradt fenn fotó:

FIAT CR.32:

1/4. „Teve”: V.142, V.143, V.144, V.145, V.147, V.148;

1/5. „Dongó”: V.150, V.151, V.154, V.156, V.157, V.158, V.159, V.160;

1/6. „Kőr Ász”: V.161, V.165, V.168, V.169, V.171, V.172;

Fw 56:

1/4. „Teve”: G.131;

1/5. „Dongó”: G.132;

1/6. „Kőr Ász”: G.135, G.137.

AZ OLDALSZÁMOK KIOSZTÁSÁNAK RENDJE

Az oldalszámok vizsgálatával érdekes következtetés levonására nyílik lehetőség. Az 1/1. és 1/2. vadászszázadok gépei fotóról azonosított módon a V.101-től a V.122-ig terjedő sorozatot ölelik fel. A „veszprémi” minta legmagasabb értékű, fotóról igazolt oldalszáma a V-135. A „kecskeméti” minta legalacsonyabb, fotóról ismert tagja a V.142. Bizonyos, hogy az 1/5. „Dongó” századhoz került legmagasabb számértékű oldalszám a V.160-as, a V.161 viszont már az 1/6. „Kőr Ász” századhoz tartozott. Ennél a századnál az ismert legmagasabb oldalszám a V.172. Ez utóbbi vélhetően a század 12. gépe.



5. ÁBRA. A 2/5. „Halál” bombázószázad B.312 oldalszámú Ju 86K-2 típusú gépére festett oldalszám összehasonlítva a nem azonosított századhoz tartozó, szombathelyi B.307 és a B.304 jelű Ju 86K-2-k oldalszámával (A szerző szerkesztése. Forrás: Winkler archívum)

Nyilvánvaló a következtetés: az oldalszámokat alakulatszám szerint növekvő sorrendben osztották ki. Vagyis az 1/1. század kapta a V.101–V.112-ig terjedő oldalszámsort, V.113–V.124-ig került a 1/2.-hez, és így folytatódva következett a V.125–V.136 stb. Ugyanez a mintázat figyelhető meg a Fw 56-osok esetében is: az első három oldalszámot G.121–G.123-ig az 1/1. „Ijász” század kapta. Igaz, ez esetben nem volt teljes a gépállomány tekintetével arra, hogy a Magyar Királyi Honvéd Légierő az oldalszám felfestésének időszakában mindössze 17 db

Fw 56-os típusal rendelkezett a szükséges 3×6, vagyis 18 db helyett.

GÉPCSERÉK, SZERVEZETI VÁLTOZÁSOK

Az írás elején a vázolt hadrend 1939 októberéig állt fenn. Az 1939 nyarának végére beérkező FIAT CR.42-esek hadrendbe állítása lehetővé tette a vadászalakulatok számának növelését. Az új hadrend szerint 2 db vadászrezd alakult 2-2 osztállyal, melyek mindegyikéhez 2-2 vadászszázad tartozott. A korábbi 6 helyett tehát 8 vadászszázad alakult. Mindkét ezrednek volt

2-2 FIAT CR.42-sel és 2-2 FIAT CR.32-sel felszerelt osztálya. A korábbi 6 század helyett tehát lett 8, ugyanakkor a FIAT CR.32-sel felszerelt századok száma 4-re csökkent, amelyek az új hadrendi számozás szerint az 1/1. „Dongó”, 1/2. „Ludas Matyi”, 2/1. „Mackó” és 2/2. „Puma” voltak. [7] Ezekhez a századokhoz bizonyíthatóan jutott anyag a megszűnt vagy átfegyverzett alakulatok gépállományából is. További állományfeltöltésre adott lehetőséget 1939 végén a volt osztrák légierő készletéből 36 db FIAT CR.32 beszerzése. [2; 475.] Ezek a gépek a „bis” szériába



6. ÁBRA. A tapolcai 3/1. „Isten Nyila” bombázószázad B.322 oldalszámú gépén látható oldalszám összehasonlítva a 3/2. „Isten Kardja” bombázószázad B.333 gépén láthatóval (A szerző szerkesztése a Fortepan / Erky-Nagy Tibor / 15580 kép alapján)

7. ÁBRA. A veszprémi 3/3. „Sárga Vihar” bombázószázad Ju 86K-2 repülőgépe. Jobb oldalon a 3/3. „Sárga Vihar” bombázószázad B.339-es, B.338-as és a nem azonosított B.3??, B.34? Ju 86K-2 gépek oldalszámainak összehasonlítása (A szerző szerkesztése. Forrás: Ungár László gyűjteményéből, www.avia-info.hu)



tartoztak [8], V.180 feletti és V.100 alatti oldalszámot kaptak. A fellelt fotódokumentumok alapján az ex-osztrák gépek a 2/1. „Mackó” és a 2/2. „Puma” század állományába kerültek. Ugyanakkor a „Puma” század korábbi gépei leginkább az 1/2. „Ludas Matyi” vadászszázadnál tűntek fel.

A 2. ÉS 3. REPÜLŐEZRED FELÉPÍTÉSE, AZ ALEGYSÉGEK ÁLTAL HASZNÁLT OLDALSZÁMMINTÁK

Az 1938. szeptemberi állapot szerint a Légierő Parancsnokság két bombázó repülőezreddel rendelkezett: a 2. és 3. számúval. Mindkét ezred egy-egy, két és három századot tartalmazó osztályból állt. A 2. ezred mindkét osztálya Szombathelyen települt.

A 2/I. jelű éjszakai bombázóosztály két századát 15 db Caproni Ca.101/3mmel szerelték fel. [9] Az osztály két századának repülőgépei századjelvény alapján fotóról nem megkülönböztethetők. Így ebben az esetben a fotóelemzésre egyelőre nincs lehetőség.

A légierő bombázóerejének gerincét 1938 szeptemberében a Junkers Ju 86K-2 alkotta. A típusból 1938 júniusáig 63 db harci változat érkezett. Ez azt jelentette, hogy a 7 db, elvileg 9 gépes század folyamatos géphiánnyal küszködött. A típuson alkalmazott W.M. K-14 motor „gyermekbetegségei” tovább súlyosbították a Ju 86-ossal felszerelt alakulatok helyzetét. [10] Az a kísérlet, hogy a géphiányt a 2/4. „Vörös Ördög” és a 3/4. „Sárkány” Caproni Ca.310-es könnyűbombázók-

kal történő felszerelésével szüntessék meg, kudarcba fulladt. [11] A fentiek miatt nem meglepő, hogy a századok gépállománya gyakran nem volt teljesen feltöltve, illetve időnként megeseett, hogy a csonka századok összehasonlításával igyekeztek ütőképes alakulatot kiállítani egy adott harci feladat ellátásához.

Egyrészt a fent vázolt okok miatt, másrészt a Ju 86 méretéből adódó sajátosságokból következően (ritka az a fotó, ahol együtt látható az oldalszám és a századjelvény), nehezebb a gépszámok és a századszámok közötti összefüggések feltérképezése. Éppen ezért megkísérlem, a vadászoknál felállított szabályt „visszafelé” alkalmazni, vagyis csoportosítva az azonos minta szerint felfestett betűtípusokat hozzárendelni egy-egy alakulatszámhoz, illetve azok bázisrepülőteréhez.

„B.301-B.314” MINTA

E sorozatba tartozó oldalszámok jellegzetessége a „kalapos” 3-as és a keskeny vonalvastagság használata. (5. ábra) Ez az oldalszámtípus található a következő Junkerseken: B.301, B.304, B.307, B.308, B.312, B.314.

A B.307 és a B.308 a szombathelyi 2/3. „Buzogány”, a B.312 a szintén szombathelyi 2/5. „Halál” bombázószázad (hivatalosan: könnyű bombázószázad) állományába tartozott. [4; 80.] Ebből következtethetünk arra, hogy a fent leírt mintát Szombathelyen alkalmazták, vagyis a 2/3. „Buzogány”, és a 2/5. „Halál” száza-

doknál. A 2/4. „Vörös Ördög” 1938 októberében még Weiss Manfréd W.M. 16 Budapest 14-gyel volt felszerelve. [12] Utóbbi típusnál méretproblémák miatt nem volt lehetséges alkalmazni a Ju 86K-2-höz készült sablont, így a W.M. 16 „Budapest 14” esetén más betűtípust alkalmaztak.

A 2/II. osztály volt a legalacsonyabb hadrendi számmal rendelkező Ju 86K-2-vel felszerelt alakulat, ugyanakkor itt osztották ki a legalacsonyabb oldalszámokat is.

A „B.320-B.334” MINTA

A 3. ezred mind az öt százada Ju 86K-2-vel rendelkezett. A 3/1. „Isten Nyila”, valamint a 3/2. „Isten Kardja” Tapolcán települt, a 3/3. „Sárga Vihar” Veszprémben, míg a 3/4. „Bomba Matyi”, valamint a 3/5. „Sárkány” Pápan állomásozott. [4; 81–82.]

A „B.322-B.334”-gyel jelölt minta a legkevésbé jellegzetes, közepes vonalvastagsággal megfestett kerek, arányos betűk jellemzik. (6. ábra) Ide tartoznak a következő gépek: B.320, B.321, B.322, B.323, B.326, B.330, B.332, B.333, B.334.

Fotóról igazolt módon azonosítható, hogy a B.320, B.321, B.322, B.323, B.326 a 3/1. „Isten Nyila”, míg a B.330, B.332, B.333 a 3/2. „Isten Kardja” bombázószázad gépe. Mindkét alakulat Tapolcán állomásozott, vagyis az egyszerűség kedvéért akár „tapolcai mintaként” is lehet rá hivatkozni.

Egy-egy század gépállománya hivatalosan 9 gép volt. Természetesen

ebben az esetben, ahogy a többiben is, a fejezetcímben jelölt számsor csak a fotóval igazolt sorozatot jelöli. A számsor elvileg a két század esetében B.319-től B.336-ig tartott. Azonban Szombathelyen 1938. június 21-én, vagyis jóval az oldalszám felfestésének időszaka előtt, a 2/5. század HA-JBB jelű Ju 86K-2-je balesetet szenvedett. [10; 45.] Ha a hiányzó gép nem kapott oldalszámot, később az oldalszám kiosztás egyet „ugrott”, azonban fotó hiányában ez csak valószínűsíthető.

A „B.338–B.339” MINTA

Talán a legritkább, ugyanakkor az egyik legmarkánsabban elkülöníthető oldalszámtípus. Jellemzője a közepes vonalvastagság, a szögletes, enyhén kerekített ívekkel, valamint az aránytalanul kis pont a betű és a szám között. (7. ábra)

Több fotón felismerhető az oldalszámtípus valamely részlete, azonban teljes egészében csak a B.338, B.339 szám azonosítható. Mindkét repülőgép a 3/3. „Sárga Vihar” századhoz tartozott. 1939. augusztus 7-én, a B.341 és a B.345 jelű, 1940. augusztus 27-én a B.337-es oldalszámú Junkers szenvedett katasztrófát. Valamennyi a veszprémi 3/3. „Sárga Vihar” századhoz tartozott. [13] Ezt figyelembe véve, a B.33x végi és a B.34x eleji számokat viselő gépek 1938 őszén valószínűleg Veszprémben állomásoztak. Mivel a vadászok esetén

már bevezettek egy ettől kissé eltérő, „veszprémi I”-nek nevezett betűtípusmintát, ezért a Ju 86-oknál alkalmazottat nevezhetjük „veszprémi II” mintának vagy „veszprémi bombázó” mintának.

A „B.346–B.363” MINTA

Jellegzetessége a kis méretű számok, a széles vonalvastagság, szabálytalan „B” és 3-as és a szögben „vágott” vonalvégek. (8. ábra) Az alábbi repülőgépekre került ilyen oldalszám: B.346, B.347, B.350, B.351, B.353, B.356, B.357, B.363.

Az orr-részre felfestett századjelvények alapján a B.346, B.350, B.353 a pápai 3/4. „Bomba Matyi” századhoz, a B.357 és B.363 a 3/5. „Sárkány” századhoz tartozott. A B.348 és B.350 a 3/4., a B.356 a 3/5. század állományában vett részt az 1938. március 24-i iglói bombázásban. [14] Mindkét alakulat Pápán állomásozott, tehát a leírt mintát „pápai”-nak is nevezhetjük.

A Ju 86-ok esetében sajnos sokkal kevesebb a biztos pont, mint a vadászoknál. A fentiekben bemutatottak alapján azonban itt is megállapítható, hogy az oldalszám kiosztás ebben az esetben is követi a hadrendi számozás sorrendiségét.

KÖZELFELDERÍTŐK

A vizsgált időszakban 7, római számmal jelölt közelfelderítő század állt hadrendben. Ezek alkalmazásuk tekintetében a területi alapon szerve-

ződő vegyes dandárokhoz tartoztak, ellátás és kiképzés terén azonban a Légierő Parancsnokságnak voltak alárendelve. Minden század állomáshelye (és számozása) általában meg egyezett a vegyes dandáréval, később a hadtestparancsnokságával az alábbiak szerint:

I. K.F. „Holló” Mátyásföld;

II. K.F. „Lucifer” Székesfehérvár-Sóstó;

III. K.F. „Somogyi Bicska” Kaposvár;

IV. K.F. „Vörös Kakas” Pécs;

V. K.F. „Paprikás Boszorkány” Szeged;

VI. K.F. „Csikós” Debrecen;

VII. K.F. „Kocsonyás Béka” Miskolc.

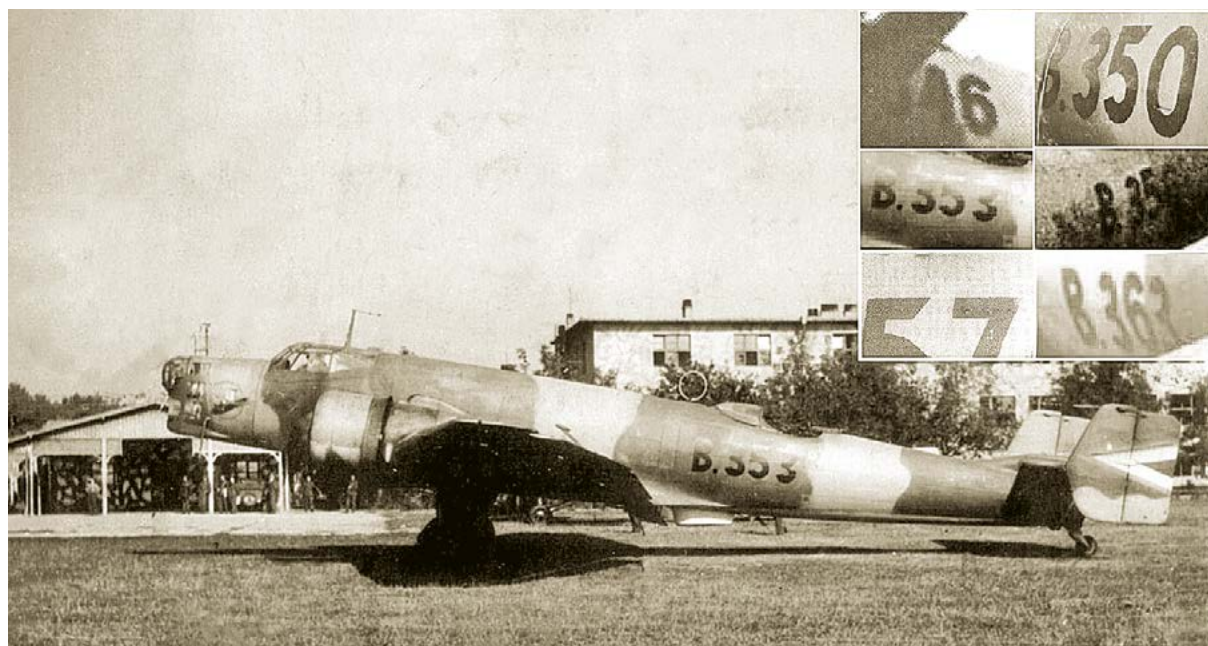
Az első 3 század 1938 tavaszától 12–12 db Heinkel He 46E–2/Un gépet kapott, a VI. K.F. 9 db W.M. 16 „Budapest 9”, a többi pedig régi Weiss Manfréd-gyártású Fokker C.V.D. (F) típusú gépekkel rendelkezett, ám gépállományuk nem volt teljesen feltöltve. [15] A He 46E–2/Un-ek fotóiról az alábbiak szerint köthetők valamely századhoz:

I. K.F. „Holló”: F.303, F.304, F.307, F.310, F.312;

II. K.F. „Lucifer”: F.314, F.315, F.316, F.317, F.318, F.319, F.320, F.321, F.322, F.323;

III. K.F. „Somogyi Bicska”: F.325, F.328, F.329, F.331, F.333, F.334.

Teljesen nyilvánvaló, hogy a közelfelderítő alakulatoknál a vadászokhoz, illetve bombázókhoz hasonlóan az oldalszámok kiosztása a hadrendi számozással volt összefüggésben. Az oldalszámok felfestésének jellegzetességei szintén megkülönböztették az alakulatokat egymástól



8. ÁBRA. A pápai 3/4. „Bomba Matyi” bombázószázad Ju 86K-2 gépe. Jobb oldalon az ugyanekhez az alakulathoz tartozó B.346, B.350, B.353, B.356, és a pápai 3/5. „Sárkány” századhoz tartozó B.357, és B.363 jelű Ju 86K-2-ek oldalszámainak összehasonlítása (A szerző szerkesztése. Forrás: Gibás Andor gyűjteményéből, www.avia-info.hu)

9. ÁBRA. A kecskeméti 1/5. „Dongo” vadászszázad FIAT CR. 32 típusú vadászgépei; a V.157, V.156 és V.160 számú gépek „kecskeméti minta” szerinti oldalszámmal. Jobbról a harmadik, a V.153 jelű repülőgép álcázófestése, felségjelzése és oldalszáma is eltérő. Ezt a repülőgépet 1939 folyamán javították a győri Magyar Waggon- és Gépgyárnál, és a gyárban alkalmazott festéssel és jelzésekkel került vissza az alakulat állományába [17] (Forrás: Fortepan / Horváth József / 265994)

A JELÖLÉSI RENDSZER VÁLTOZÁSA

A légierőnél 1938 októberétől egy igen mozgalmas időszak kezdődött. Az egyes repülőegységek több alkalommal települtek át „hadi” repülőterekre, gépeik intenzív használata során előfordultak sérülések, kisebb-nagyobb géptörések. Amennyiben a javítást nem tudták az alakulatnál megoldani, a sérült gépet az adott típus javítására jogosultsággal rendelkező repülőgépjavitó műhelyekbe vagy ipari javítókapacitással is rendelkező repülőgépgyárakba szállították. Természetesen, ha a javítás során szükségessé vált, a gép új festést (fényezést) is kapott, ami az álcázófestésen túl a felségjelzés és az oldalszám újbóli felfestését is magába foglalta. Mivel a javítóüzemekben nem álltak rendelkezésre az alakulatoknál használatos oldalszámsablonok, ezért ezek a gépek egy másfajta, már nem az adott alakulatra, hanem a gyárra jellemző betűtípussal kerültek vissza az alegységekhez. (9. ábra)

Az 1939-es év második felétől a Légügyi Hivatal már az új repülőeszközök megrendelése során intézkedett a gyártó felé az általa kiadott oldalszámsorozat felfestéséről. [16] Az ebben az időszakban érkező FIAT CR.42-esek, Focke-Wulf Fw 58Ka-2-es, Caproni Ca.135-ösök, Reggiane Re.2000-ek már a típusra, illetve a gyárra jellemző egységes oldalszámmal érkeztek a légierőhöz. Ezekkel az intézkedésekkel, illetve a korábban említett hadrend 1940-es változásával az eddigiekben vázolt összefüggések fokozatosan megszűntek.

ÖSSZEGZÉS

Az írás elején feltett kérdésekre, vagyis miért különböztek az egyes betűstílusminták, illetve milyen rendszer szerint osztották ki az egyes oldalszámokat 1938-ban, egyértelmű válasz adható.

A fennmaradt fotódokumentumok kategorizálásával igazolható egy három kapcsolatrendszer megléte az oldalszámok sorrendisége, felfestésük módja és az adott alakulat hadren-

di számozása között. Az oldalszám-minták hozzárendelhetők egy-egy alakulathoz, illetve bázisrepülőterhez, ahogy az oldalszám önmagában is meghatároz egy alakulatot, illetve mintát. Másképpen: egy oldalszám ismeretében jó eséllyel megállapítható egy-egy repülőeszköz 1938. szeptemberi állomáshelye és az, hogy milyen századjelvény volt rá felfestve, illetve (ami egy makettező számára fontos!) milyen minta szerinti oldalszámot viselt.

A fentiek alapján egyértelműen cáfolható az az eddig több helyen megjelenő feltételezés, hogy az 1938-ban megjelenő oldalszámozás, illetve a korábban a repülőeszközök jelölésére szolgáló polgári lajstromjelzés, LÜH-számozás vagy „kötelékszámolás” között bármilyen összefüggés állna fenn.

Az írás elkészítéséhez nyújtott segítséget ezúton fejezem ki köszönetemet Zámori Péternek, Horváth Balázsnak, Jándi Istvánnak, Winkler Lászlónak és dr. B. Stenge Csabának.



HIVATKOZÁSOK

- [1] Olasz Lajos: 1938 – A Revízió éve. Rubikon 2018/11–12, 38.
- [2] HM HIM Hadtörténelmi levéltár: 1938. 1. oszt. 3283/Eln. HM. 40 968/Eln. lü. 14.b.-1938 Magyar katonai repülőgépek ismertető jelei.
- [3] Kovács Lajos: Adatok a Magyar Légierő Anyagi Technikai Állapotáról 1938–1944. Hadtörténelmi Közlemények 1979/3, 462.
- [4] Csizsik Zoltán: Magyar repülőszázadok és századjelvényeik 1933–1945. Opus Kiadó, Pécs, 2006, 12–17.
- [5] Farkas Gábor – Lajtai János: Székesfehérvár repüléstörténete I. Magyar Veterán Repülők Egyesületének Heves Megyei szervezete, Székesfehérvár, 1997, 30.
- [6] Becze Csaba: „Kör Ász” – Egy vadászrepülő század története 1936–1941. Püldo Kiadó, Nagykovácsi, 2007, 6.
- [7] M. Szabó Miklós: A Magyar Királyi Honvéd Légierő 1938–1945. Zrínyi Kiadó Bp, 1999, 3. sz. melléklet.
- [8] Caliaro, Luigino: FIAT Fighters. Crécy Publishing Ltd., 2024, 37.
- [9] Lajtai János: Gianni Caproni és a „Capronik”. Aero História, 1992. október. A Hadtörténelmi Múzeum és a Közlekedési Múzeum múzeumi Kiadványa, 27.
- [10] Punka György: A Ju 86 Magyarországi története. Aero História, 12. szám: a Magyar Repüléstörténelmi Társaság választmánya (évszám nélkül), Budapest, 44.
- [11] Sisa András: A Caproni Ca-310-es és a Caproni Ca-135-ös repülőgépek a Magyar Királyi Honvéd Légierőben. Haditechnika 2001/1, 86.
- [12] Révész Tamás: Repülőter az Alpoknál – A szombathelyi katonai repülőter története. Zrínyi Kiadó, Bp., 2009, 122.
- [13] Veress D. Csaba: Egy különleges magyar katonai repülőosztály a Veszprém-jutasi hadi repülőterén (1941. június – 1944. május). Veszprémi Szemle, 2010/3–4, 54–65.
- [14] B. Stenge, Csaba: Baptism of Fire. Helion & Company Limited, Solihull, 2013, 62–64.
- [15] Kovács Ferenc: A Magyar Királyi Honvéd Légierő Heinkel He 46-os gépeinek története. Aero História, 1993. december. A Hadtörténelmi Múzeum és a Közlekedési Múzeum közös Kiadványa, 35.
- [16] Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltára MWG Iratanyag: REP-3642: „30 db. Fw.58.tip.repgép megrendelésének igazolása 34.714/le. III.-1940 számára”
- [17] Győr-Moson-Sopron Megye Győri Levéltára MWG Iratanyag: Rendiconto diritti di licenzadovuti all’Aeronautica d’Italia 1939