

HUSZÁR JÁNOS

A MAGYAR KATONAI EJTŐERNYŐZÉS KEZDETEI 1938—1939

Az előzmények

Kevesen tudják, hogy polgári ejtőernyőzés az 1945 előtti időkben Magyarországon nem volt. Hazánkban az ejtőernyős sport alapjait 1938—39-ben az akkori honvédség keretein belül vetette meg egy kiválóan sportoló tiszttekből és katonákból álló csoport. Ennek azonban olyan előzményei voltak, melyek ismerete nélkül lehetetlen megérteni, hogyan jutott a Magyar Királyi Honvédelmi Minisztérium arra a gondolatra, hogy ejtőernyős kiképzést kezdeményezzen. A gyökerek a *gránátos csapatok* szervezéséig nyúlnak vissza, melynek irányelveit 1937. április 22-én összegezték. Érdemes ennek egy bekezdését idézni:

„A gr. (gránátos — H. J.) csapat felállítását a vezetés azért határozta el, hogy . . . legyen egy válogatott tiszttekből és legénységből álló, magas erkölcsi tulajdonságokkal rendelkező, testileg edzett, szervezésénél és kiképzésénél fogva a legnehezebb harcfeleladatok megoldására alkalmas csapata, amelyik a gyalogság színé-javából tevődik össze, és amely fanatikus hittel tör meg minden elg. (el-lenséges — H. J.) ellenállást. Ezzel adva van a gr. csapat jellemzése.”

Az irányelvekben különösen figyelemre méltók a légi szállítással végrehajtott vállalkozásokra vonatkozó megállapítások. Ennek két fajtáját részletezik az anyag szerzői: egyes személyeknek ejtőernyővel történő kitelepítése az ellen-séges vonalak mögé, illetve a repülőgépeken történő tömeges átszállítás. Az egyes ejtőernyősök kihelyezésének célját rombolásban, felkelésre buzdításban, merényletben szabták meg.¹

Az ejtőernyős-kiképzéssel kapcsolatos első üggyirat 1936. szeptember 24-én született. A javaslatot a Magyar Királyi Légügyi Hivatal (Légügyi Hivatal, rövidítve LÜH; a Légierők Parancsnoksága, a LEPSÁG elődje — H. J.) küldte a vezérkar főnökének és a honvédelmi miniszternek. Az irat lényege már az első sorokból megállapítható:

„Jelentem, hogy az 1936/37. évben az ejtőernyős ugrás kiképzés bevezetését tervezem, úgy a LÜH személyzete, mint a honvédség különleges alakulatai (gránátosok) számára.”²

Hogy a honvédség vezetői már régebben is foglalkoztak a katonai ejtőernyőzés gondolatával, azt az a tény bizonyítja legjobban, hogy a varsói magyar katonai attasé útján már 1936-ban megszerezték egy ejtőernyős ugrótorony műszaki rajzát és leírását. A Hadtörténelmi Levéltár számos, ezzel kapcsolatos levélváltás anyagát őrzi. Pénzügyi nehézségek és a torony helyének meghatározása körüli sok vita miatt az építés éveket késett. Ennek megfelelően a magyar ejtőernyőzés elindításában, a katonák felkészítésében szerepet már nem kapott. Mire Rákoson mégis elkészült az építmény, már csak az utánpótlás nevelésére használhatták fel, ejtőernyős levették ismerkedtek ennek segítségével az ugrás egyik legdön-tőbb mozzanatával, a földetéréssel.³

¹ Hadtörténelmi Levéltár (HL) 30400 eln. szám Kik. — 1937.

² HL O. 93/eln. I. — 1936.

³ HL HM 679 — bbk. 11.

Gránátoszázadokról, gránátoskiképzésről 1938-ban már nem esett szó. A Csehszlovákiával szemben kialakult háborús feszültség nem tette lehetővé az ilyen szervezőmunkát. Még inkább közrejátszhatott a gránátoscsapatok tervének elejtésében az a tény, hogy a különböző európai országokban, mint például Lengyelországban, a Szovjetunióban, Franciaországban és Németországban az ejtőernyős-alakulatok föllállítása került előtérbe. Ezek voltaképpen azt a szerepet is betöltötték, melyet a magyar hadvezetőség a gránátoscsapatoknak szánt. Hogy mennyire számontartotta a honvédség főparancsnoksága a külföldről e tárgyban érkező híreket, azt legjobban egy 1936-ban kelt iratból vett idézettel tudjuk bizonyítani:

„Az ejtőernyő leugrás gyakorlását már az összes külföldi államokban bevezették és legnagyobb tökélyre Sovjet Oroszországban fejlődött. A Deutsche Luftwehr 1936/9. számában a rövid hírek alatt egy Fehéroroszországban végzett hadgyakorlatról számol be, ahol az ellenséges vonalak mögött 170 km. távolságban 1200 felfegyverzett katona szállott le ejtőernyővel, és utána ezen erőt légi utánszállítással 150 gp. (géppuskával — H. J.) és 18 löveggel erősítették meg.”⁴

Nem csodálhatjuk ezek után, hogy a Honvédelmi Minisztérium egyre jobban szorgalmazta, sürgette az ejtőernyőskiképzés megindítását még akkor is, ha az ugrótorony felépítése késett:

„Az ejtőernyős ugrásban való intenzív kiképzés a következő kiképzési évtől elodázhatatlanul szükségessé válik. Ugrótorony hiányában a kiképzésnek repülőgépből kell történnie... A kiképzés folyamán... ily körülmények között a balesetekkel fokozottan kell számolni.”⁵

Az ejtőernyőskeret megalakulása és első hónapjai

1937-ben a gyakorlatban semmi sem történt az ejtőernyőskiképzés érdekében. Hivatalosan 1938. szeptember 11-én jött létre Szombathelyen egy kísérleti keret Bertalan Árpád százados vezetésével, melynek az volt a feladata, hogy tapasztalatokat szerezve az ejtőernyős ugrásokról, kiképzője legyen a jövő ejtőernyős alakulat katonáinak.

Az előkészületek ennél előbb kezdődtek. 1938 nyarán a Honvédelmi Minisztérium körlevelet küldött ki a csapattestekhez jelentkezetés céljából. A felhívásra 1938. augusztus 16-án Budapesten, a Mária Terézia laktanyában találkoztak a jelentkező vállalkozó szellemű tisztek, fiatal hadnagyok, akik szinte mindannyian aktív sportolók voltak. Az alakulat első két évéről készült csapattörvényi munkában ezzel kapcsolatban a következőket találjuk:

„A felhívásra jelentkezett tisztek személy szerinti kiválasztása 1938. aug. 16-án és 17-én történt. Már előzőleg megbízták vitéz Bertalan Árpád századost a keret és a majdan felállítandó század parancsnokságával. A tisztek kiválasztását már ő végezte. Azelőtt [az] 5. ár. szd. pk-a (árkászszázad parancsnoka — H. J.) volt Móváron (Mosonmagyaróváron — H. J.). Úgy látszik, békében sem szereti a nyugodt szolgálatot... a háború után kétszer is pályázott a légierőkhöz. Nem rajta múltott, hogy nem került át. Végre egy nekivaló beosztást ka-

⁴ HL 1. sz. betétív a 1556/eln. VI — 1. — 1936 számhoz.

⁵ Uo.

pott... Összesen hét tisztre volt szükség, és az orvosi vizsgán éppen annyi felelt meg. Ez a vizsga ugyanaz volt, amin minden repülőgépvezető vagy megfigyelő átesik. Tüdőt, szívet, szemet, fület, vérnyomást, egyensúlyérzékenységet stb. tehát az egész szervezetet megvizsgálják ilyenkor. Az, aki ezen a tüzetes orvosi vizsgán keresztül megy, biztos lehet, hogyha nincs tériszonya vagy nem túl gyáva... vígan fogja bírni a nyomást. Az orvosi vizsga után a megfelelt tisztek pszicho-analitikai vizsgán estek át. Ennek csak a vizsgáló szempontjából volt gyakorlati értéke...⁶

Ki volt Bertalan Árpád százados?

Erre a kérdésre röviden így tudunk válaszolni: az első világháború egyik leg-sikeresebb magyar tartalékos tisztje, aki zászlósként egy harcias bosnyák katonából álló rohamosztaggal páratlan haditettét hajtott végre az olasz fronton. Tolmeinnél az ellenség három védővonalán küzdötte át magát kis csapatával észrevétlenül, s akkor ejtette fogságba az olasz tüzérszázados tiszteit, megbénítva az ellenséges ütegeket, mikor az osztrák-magyar csapatok támadásba lendültek. Az áttörés sikerült, a fiatalember megkapta a legnagyobb magyar katonai kitüntetést, a Mária Terézia Rend lovagkeresztjét és a Tiszti Arany Vitézségi Érmét. Ennek köszönhette, hogy a trianoni béke után, mikor tényleges tisztek ezreit bocsátották el a honvédség kötelékéből, őt megtartották. Valószínűleg ő volt a gránátoscsapatokkal kapcsolatos irányelvek egyik megalkotója, majd ő vállalta az ejtőernyős kiképző keret megszervezését. Katonai körökben nagy megbecsülésnek örvendett.⁷

A keret működését Szombathelyen, a repülőtéren kezdte meg. A fiatal tisztek ideérkezve tudták meg, hogy az ejtőernyőzésben nem ők lesznek az úttörők. A Csehszlovákiával szemben kialakult háborús feszültség arra indította a magyar hadvezetőséget, hogy nagyon gyorsan kiképezzen néhány tucat katonát esetleges ejtőernyős bevetés céljára. Úgy képzelték, hogy az iskolázott embe-
reket nagyon könnyű lesz erre a célra felhasználni, ezért kizárólag érettségizett, karpaszomány viselésére jogosult katonafiatalok jelentkezését fogadták el. Az ejtőernyős-alakulat történetében a következőket találjuk ezzel kapcsolatban:

„Eje. (ejtőernyős — H. J.) kiképzést eddig az országban két helyen végeztek. Az egyiket Pápán s ezt követőleg a másikat Szombathelyen. A feszült felvidéki helyzetre tekintettel állították fel ezt a két tanfolyamot a későbbi alkalmazás reményében. Önként jelentkezett karp.-ok (karpaszományosok — H. J.) voltak az ugrók. Pár hetes, nagyon hiányos kiképzést kaptak. Első és legnagyobb hiba mindkét helyen az volt, hogy nem állt rendelkezésre szakképzett oktató... Úgy Telbisz Imre fhdgy. (főhadnagy — H. J.) Szombathelyen, mint Mészöly fhdgy. Pápán, mindent megtettek, hogy az igen sűrűn előforduló baleseteket elkerüljék. Sajnos, ez nem sikerült. Alig jutottak túl a kezdeteken, mikor az igen gyakori balesetek miatt mindkét tanfolyamot megszüntették.”

A szombathelyi tanfolyamon még a parancsnok, Telbisz főhadnagy is súlyos bokatorést szenvedett. Ejtőernyőjén szálátscsapódás történt, így a kívána-

⁶ Makray Ferenc ejtőernyős tiszt, egykori kerettag kézirata (a továbbiakban — Makray, mely az ejtőernyős alakulat első két évének történetét tartalmazza. Készült Bertalan Árpád őrnagy parancsára, 1940 őszén. A szerző felhasználta munkájában Bertalan Árpád naplóját is, melynek helye most ismeretlen. A kézirat Makray Ferencné birtokában van, egy gépett másolat a szerzőnél, Huszár Jánosnál található, aki ennek az oldalszámaira hivatkozik. 1—2. o.

⁷ Szokolay Tamás volt ejtőernyős tiszt levele, a szerző birtokában.



1. kép
Szokolay Tamás hadnagy,
az első ejtőernyős keret tagja



2. kép
Makray Ferenc főhadnagy,
az ejtőernyős keret krónikása

tosnál jóval nagyobb sebességgel ért földet. Életét is csak annak köszönhette, hogy nagyon mély sárba esett.⁸

Mindezek nem bizonyultak jó előjelnek, de a keret tagjai nem estek pánikba. Augusztus 25-én, az orvosi vizsga napján érkeztek Szombathelyre, s már a következő napon megkezdték a szoktató repüléseket. Miután ezt mindannyian jól bírták, igyekezettel készültek az első ugrásra.

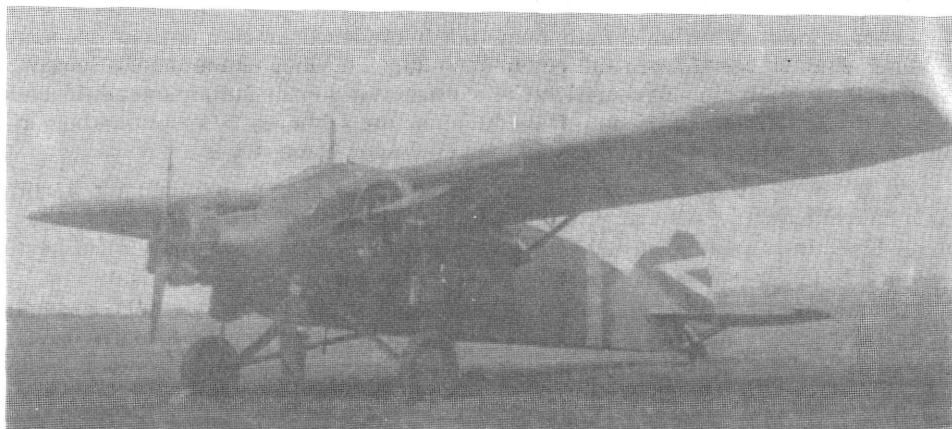
A légiernél akkor az ejtőernyőzés ismeretlen volt, a hajózók csak elméletben kaptak kiképzést az ejtőernyő használatával kapcsolatban. Bár azt repülés alkalmával mindig magukkal vitték, csak akkor ugrottak, ha a géppel való biztonságos földetérésre már nem volt semmi esély. A szombathelyi repülőtéren mindössze egy tiszt akadt, aki egy ízben ejtőernyő segítségével menekült meg, miután gépe a levegőben kigyulladt. Ezen tapasztalata alapján Czékus repülőszázadost bízták meg a fiatal ejtőernyős tisztek patronálásával.⁹

A keret tagjait fűtötte a tettvágy, a repülőtiszték azonban igyekeztek minél későbbre tenni az ugrás időpontját. Többszöri halasztás után szeptember 2-án került sor az első nagy próbatételre. Az ugrás Caproni 101-es szállítógépből tör-

⁸ Makray 3–4. o.

⁹ Szokolay Tamás emlékezése „A magyar ejtőernyősök lovagkora” címmel (a továbbiakban — Szokolay). Eredetije a Hadtörténelmi Levéltárban, egy azzal megegyező példány a szerző birtokában, 5. o.

tént. A szombathelyi repülőtéren csak ezek az öreg, 1927-ben készült olasz gyártmányú szállítógépek voltak alkalmasak ilyen célra. Bár később az ejtőernyősök és repülők felváltva becsmérelték a Ca—101-eseket, meg kell állapítanunk, hogy ezek a gépek megbízhatók, stabilak voltak, baleset alig fordult elő velük.¹⁰



3. kép

Ca—101-es hárommotoros szállító repülőgép

A nagy eseményről az első tisztek egyike, Szokolay Tamás — ma nyugdíjas főmérnök — a következőket írja néhány évvel ezelőtt készült visszaemlékezésében:

„... gyönyörű, nyárvégi napra ébredtünk... Ekkor már a repülőtéren tartózkodtak a székesfehérvári repülőgép-javítóműhely ejtőernyős részlegének szakemberei. Ők hajtották át újra az ernyőket és illesztették ránk... Hátunkra egy, az első világháborúból maradt, Heinecke-típusú, önműködően nyíló ernyő került. Biztonsági okokból kaptunk még egy hasra szerelhető kézi kioldású ernyőt is. Ezután két csoportba osztottak bennünket... Vértés, Mátray, Pataky és Majthényi hadnagy ugrott az első fordulóban. Az ernyők jól működtek. Az ugrás ezer méterről történt biztonsági okokból... Majthényi az ernyő nyitása után kivált a többiek közül, s elindult fölfelé... E jelenség oka egy úgynevezett termék-kémény volt... A többiek már a földön voltak, mikor ő még több száz méter magasan lebegett a repülőtér felett...¹¹

A gyakorlatlanság tette, az izgalom vagy a lengedező szellő, de a négy első ugró közül kettő a lábát törte, kórházba kellett őket szállítani. Természetesen búcsút mondtak az ejtőernyős életnek. Czékus százados azonnal le akarta állítani a további ugrásokat, de a hátra levő három fiatal tiszt ragaszkodott a folytatáshoz. Szokolay Tamás így írja le az eseményt:

„Az előttem álló két ugró eltűnik a mélyben, és én nagy lendülettel kidobom magamat a levegőbe. Érzem, hogy a légcsavar szele egyet fordít rajtam... erős rántást érzek, és fölöttem robbanásszerű zajjal kinyílik az ejtőernyő. Társai-

¹⁰ Makray 7. o. és Sárhidai Gyula szerkesztő levélbeli közlése.

¹¹ Szokolay 6. o.

mat keresem, ott lógnak alattam ők is a nyitott ernyőn. ... Nagyszerű érzés a gép dübörgő zaja után a hirtelen beállt csendben lassan szállni a föld felé. Az ejtőernyőm suhogott felettem, mint egy nagy madár szárnya, és én időnként hintáztam rajta, mint az óra ingája . . .”

A második csoport tehát baj nélkül földet ért. Tagjai Lédeczy, Kiss Zoltán és Szokolay Tamás hadnagyok voltak.¹²

A parancsnok, Bertalan Árpád nem tudott ott lenni az első ugrásokon, mert a keret tisztes rendfokozattal rendelkező tagjait válogatta éppen a vegyesdandárok székhelyein. Egykori tisztjei szerint rendkívüli emberismerettel rendelkezett. Az a tény, hogy az általa kiválasztott emberek a későbbiekben kitűnően beváltak, ennek a vélekedésnek az igazságát bizonyítják.

„Vitéz Bertalan szds. szept. 9-én ugrott elég mostoha körülmények között. Az a 25 km/h-es szél nem az első ugrásra való. Lábai azonban kibírták a földetérést. Egy kicsit azért meghúzhatta a bokáját, mert elrendelte, hogy ettől kezdve mindenki bokapólyát fog felcsavarni.”

Bertalan Árpád hallatlan tudatossággal gyűjtötte az első naptól kezdve a tapasztalatokat, s mindent megtett annak érdekében, hogy az ejtőernyőzéssel kapcsolatos veszélyeket a minimálisra csökkentse. Ennek is köszönhető, hogy az első évben a balesetek száma minimális volt.¹³

A parancsnok által kiválasztott 20 fő szeptember 11-én vonult be Szombathelyre, ezzel teljes lett a kísérleti keret létszáma.

Tíz nap telt el az újak ugrásra történő felkészítésével. Ez részben tornagyakorlatokat jelentett, részben elméleti képzést, melynek során megismerkedhettek a különböző fajta ejtőernyőkkel és azok működésével. Természetesen a szoktató repülésen is át kellett esnie mindenkinek. Az ugrásokra 1938. szeptember 20-án és 21-én került sor. Erről Szokolay Tamás emlékezésében a következőket írja:

„Szeptember 20-án ugrott először a keret legénysége. Most már nem a repülőtisztok, hanem mi végeztük az ugratást. Sikertől is a megfelelő helyen talajt érniük. Sajnos, ezek az ugrások sem végződtek baleset nélkül. Egy lábtörés és egy agyrázkódás történt a húsz ugrás közben. Egyik sem volt súlyos, de a sérültek már nem tértek vissza hozzánk. Az első komoly izgalmat is ezek az ugrások hozták meg. Csordás Károly szakaszvezető Heinecke-típusú háternyője nem nyílt ki. Az ernyő tokjából kijött szabályszerűen, de nem terült szét, hanem zászlóként lobogva követte a zuhanó ugrót . . . Mintegy kétszáz méternyi zuhanás után nagy megkönnyebbülésünkre kipattant a mentőernyő tokja, s ez lefékezte az ugró zuhanását.”

Nagy volt a megkönnyebbülés, az öröm, hogy az első ugrását végző katona lélekjelenléte elhárította a tragédiát, miután idejében szabályszerűen ki tudta nyitni a mentőernyőt. A parancsnok örömeiben húsz pengő jutalmat adott neki, természetesen saját pénzéből. Ez akkor egy napszámos tíz napi bére volt.¹⁴

A jelenség okára nem jöttünk rá, pedig erre a célra fából készített ember-nagyságú babával, melyet Juliskának neveztek el, számos kísérletet végeztek. A különösen viselkedő ejtőernyő mindig hibátlanul kinyílt.

¹² Uo. 8. o.

¹³ Makray 6. o.

¹⁴ Szokolay, 12. o.

Egyébként az ejtőernyővel való ellátottság az első hónapokban siralmas volt. Erről Makray Ferenc, az alakulat történetének írója, pontos adatokkal szolgál:

„... használható összesen 15 darab volt, ezek sem egytípusúak, hanem háromfélék, Irvin (angol), Schroeder (német) és Salvator (olasz), mindegyikből 5 darab. A rep. oszt. (repülőosztály — H. J.) pár darab korszerűtlen Heinecke (német) ernyőt adott kölcsön. Azonkívül tőlük kaptuk a gyakorló ugrásokhoz szükséges Salvator (olasz) hasi ernyőket... A könnyen szakadó selyemmel ezek az ernyők kiöregedettek voltak, és legalább 25% üzemképtelen ernyővel kellett állandóan számolni. A sok foltozás és kupolaszelet-csere bizony erősen hátráltatta a kiképzést.”¹⁵

Makray Ferenc, az első kerettagok egyike, a csapattörténet mellett egy értékes elméleti tanulmányt is készített az ejtőernyőzésről. A továbbiak megértése érdekében érdemes ebből a dolgozathoz az ejtőernyőkkel kapcsolatos leírást idézni:

„A nagyjából 9 m átmérőjű kupuláról lefutó zsinórok a hevederzetben találkoznak. A hevederzet az a célt szolgálja, hogy az ugró a körülményekhez képest kényelmesen és biztosan lógjon az ejtőernyőn. Úgy van kiképezve, hogy a súly arányosan a lágyékra, mellre és hónaljakra legyen elosztva. Fontos követelmény az is, hogy fel- és levétele egyszerű legyen. Anyaga selyem vagy kender. Megfelelő helyeken a méreteket változtathatóan kell megszerkeszteni, hogy az ugró alakjához állítható legyen.

Gyakorló ejtőernyős ugrást a háton elhelyezett kb. 64 m² felületű ernyővel hajtunk végre. Mivel a biztonságot 100%-osan nem lehet elérni, és mivel a gyakorló ugrások száma igen nagy, szükség van még egy ernyőre, melyet a háternyő esetleges üzemzavara esetén használunk. Ez az ernyő kisebb, mint a háternyő, és a mellkas alsó részén van a hevederekhez erősítve. Ezt mi egyszerűen has-ernyőnek hívjuk, felülete kb. 40 m².”¹⁶

1938. szeptember végén, október elején a Csehszlovákiával kialakult konfliktus bénítólag hatott az ugrókiképzésre. Szeptember 23-án repülési tilalmat rendeltek el, október 7-én pedig a repülőalakulatok áttelepültek a tábori repülőterekre. A keret tagjai ettől kezdve már csak földi kiképzéssel foglalkoztak. Ehhez, főként a robbanáshoz, a lövészethez, a kézigránáttal történő gyakorláshoz pedig anyag és eszköz kellett. Rendszeresített vagy kiutalt anyaguk nem volt. Fegyvereket, géppuskát, golyószórót, lőszert, robbanóanyagot, kézigránátot egy éven keresztül a szombathelyi katonai alakulatoktól kértek kölcsön. A kiképzés a nehézségek ellenére sikerrel folyt. Október 27-én már egy MÁV-tól kapott vashíd robbantását is szakszerűen el tudták végezni. Egy alkalommal a sárvári Rába-hidat is előkészítették robbantásra, természetesen éles robbanóanyag nélkül. Bertalan Árpád autóvezető-tanfolyamot szervezett, melynek során a keret tagjai személygépkocsira és teherautóra szereztek jogosítványt. Többen megtanulták a mozdonyvezetés alapelemeit, s azt is, hogyan kell a különböző járműveket, technikai eszközöket használhatatlanná tenni.¹⁷

Hosszú szünet után végre november 2-án nyílt alkalom újra ugrásra. Ez kötelékugrás volt, amilyenre még nem volt példa Magyarországon. Makray Ferenc büszkén emlékezik meg írásában erről az eseményről:

¹⁵ Makray, 7. o.

¹⁶ Makray Ferenc 15 oldalas gépelt tanulmánya az ejtőernyőzésről, történeti áttekintéssel. Az eredeti példányt Makray Ferencné őrzi. 5–6. o.

¹⁷ Makray, 11. o.: Gondor Benda József törzsőrmester és Ferencz Gyula zászlós szóbeli közlése.

„... egyszerre négy Ca—101-es gépből történt ugrás. Ez volt az első csoportos ugrás, melyet összesen 13 fő hajtott végre. Négy gépbe többen is befértek volna, de a még mindig fennálló ernyőhiány miatt csak 13 db állott rendelkezésre. Ez az ugrás teljesen baj nélkül, sérülésmentesen történt... Túlzás volna azt mondani, hogy 13 fő ugrása már tömegugrás. Nem is a tömegben van a hangsúly, hanem azon, hogy egyszerre négy ernyő nyílt. Ez annyira szokatlan és annyira szép volt, hogy azok, akiknek már nem jutott ernyő, valósággal újongtak örömeikben. A repülők is, mint nézők, elragadtatva nézték ezt az eddig még nem látott szép képet.”¹⁸

Aki valaha foglalkozott ejtőernyőzéssel, az tudja, milyen nagy jelentősége van az ernyő gondos hajtogatásának. Ezt a keret minden tagjának meg kellett tanulnia:

„Ha egy csoport leugrott, rögtön hozták a kibomlott ernyőket, s azokat azonnal behajtották, hogy még aznap lehessen velük ugrani. Az ernyőt a leglelkiismeretesebben kell behajtani, mert tulajdonképpen ettől függ minden biztonság. Elhamarkodni tehát nem lehetett. Tisztek és legénység egyaránt hajtogatott. Meg is tanultuk annyira, hogy soha hajtogatási hiba nem fordult elő a gyors munka ellenére se.”¹⁹

A magyar ejtőernyő születése

Novemberben napirendre került az ejtőernyők pótlásának kérdése. Vásárlásról nem lehetett szó, hiszen a külföldi ernyők 3600—3800 pengőbe kerültek. (Ez akkoriban egy kisméretű lakóház ára volt.) Kiderült, hogy Hehs Ákos repülőmérnök ennél 1600 pengővel olcsóbban tud ejtőernyőt előállítani a székesfehérvári központi repülőgépjavitó műhelyben. Szokolay Tamás így ír erről:

„Ő vállalkozott arra, hogy kikísérletez egy korszerű ernyőtípust, felhasználva az eddigi tapasztalatokat. Ehhez a munkához természetesen engedélyre és pénzügyi keretre volt szükség, melynek megszerzése ismét Bertalan feladata volt. Sikerült is ezt a feladatot is rövidesen megoldani, és így Hehs Ákos... megkezdhette ezt a munkát.”²⁰

A tapasztalatok átadásához személyes találkozásra is szükség volt. Még novemberben sor került Székesfehérváron erre a megbeszélésre nem mindennapi körülmények között:

„... Bertalan egy négyfős tisztii csoportot vitt magával, melynek én is tagja voltam. Természetesen ejtőernyővel akartunk megérkezni a székesfehérvári repülőtérré... 800 méterről ugrottunk néhány száz méter zuhanás után nyitva az ernyőt. Az egész javítóműhely kint volt a repülőtéren, mert még senki sem látott csoportos ugrást. Vállalkozásunk jól sikerült, mindenki baj nélkül ért talajt. Megbeszéltük Hehs Ákossal, hogy milyen változtatásokat szeretnénk a külföldi ernyőkkel szemben, majd visszarepültünk Szombathelyre.”²¹

A nehézségek ellenére novemberben 99 ugrásra került sor. Ekkor igazolódott be, hogy a nagyon rendszeres tornagyakorlatok mennyire előfeltételei az ejtőernyős kiképzésnek:

¹⁸ Makray, 12. o.

¹⁹ Uo.

²⁰ Szokolay, 20. o.

²¹ Uo.

„Minden reggel, még reggeli előtt, tiszték és legénység együtt, fél óráig dolgoztak, hogy testük minél alkalmasabb legyen erre a nagy fizikai megterheléssel járó szolgálatra. Az ugrások után izomláz lép fel, ha a test nincs állandóan dolgoztatva. Ezt az elég kellemetlenül nyaktájékon, vállban és derékon jelentkező izomlázat teljesen ki tudtuk küszöbölni a csuklógyakorlatok segítségével. Mivel nagy súlyt fektettünk a lábgyakorlatokra, a boka és térdrándulások csak egészen kivételesen mostoha körülmények között következtek be.”²²

Kiderült, hogy azok sem mindannyian alkalmasak ejtőernyős szolgálatra, akik már túl vannak az első ugrások megpróbáltatásain. Erről a kérdésről is írt emlékezésében Szokolay Tamás:

„... Lédeczy hadnagy bejelentette Bertalannak, úgy érzi, nem tudja megszokni az ugrással járó izgalmakat, és kérte elbocsátását. Bertalan azonnal teljesítette kérését, és visszahelyeztette eredeti csapattesttétéhez. Velünk pedig közölte, hogy a majd megírandó ejtőernyős szabályzat első pontja az lesz, hogy miután ide mindenki önként jött, bármikor szabadon távozhat is, ha úgy érzi, idegei nem bírják ezt a szolgálatot, mert gyenge idegzetű ember hamar kerülhet halálos veszedelembé. Ez a szabály jellemző volt Bertalan humánus gondolkodására.”

Az eltávozottak helyébe újak jöttek, két tisztel, egy őrmesterrel és három szakaszvezetővel szaporodott az ősz folyamán az állomány, akik fokozatosan bekapcsolódtak a munkába. Velük együtt 27 fő lett a keret létszáma.²³

November második felére a keret tagjainak többségénél annyira megnövekedett az ugrás biztonsága, hogy egyre később nyitották ernyőjüket. Stopperóra segítségével elérték, hogy kétezer méterről ugorva 32 másodperc eltelte után, ötszáz méteren nyitottak.

Mi minden történik egy ezerötszáz méteres zuhanás alatt?

Erre a kérdésre Szokolay Tamás ad választ emlékezésében:

„... A kiugrás pillanatában a csökkentett légsavarszél is fordít rajtam egyet. Két karomat oldalra kinyújtom, a forgás erre lassul, majd megszűnik, és én fejfelé lefelé zuhanok tovább.

Most a szél a hátamra fordít. Ez nem jó, mert nem látom a földet. Karjaim és lábaim mozgatásával sikerül ismét hasra fordulni. Most ránézek az órára, mert bár a föld nem közeledik, úgy érzem, hogy egy örökkévalóság múlt el, amióta elhagytam a gépet. Az óra ... 15 másodpercet mutat.

Most a testem egyre gyorsuló ventillátor-szerű forgásba kezd... Ez igen kellemetlen, sőt veszélyes is lehet, mert ha ilyenkor kell nyitni az ernyőt, összezecsavarodhat a zsinórzat... Felhúzom a lábamat, néhány erőteljes rúgás, és csillapodik a forgás.

Ránézek az órára, még öt másodperc van hátra. Megfogom a kioldófogantyút... Még várok... És meghúzom... Hatalmas durranással nyílik az ernyő, valaim fogják fel a rántást, és már lábbal lefelé lógok a zsinórokon...”²⁴

Tervezéskor a keret tagjai mindannyian úgy gondolták, hogy télen szüneteltetni kell az ugrásokat. A gyakorlatban kiderült, hogy a tél nem akadály a kiképzésnek. 1939 januárjában a jelentős mennyiségű hó ellenére 56 ugrásra került sor. Makray Ferenc egyenesen elragadtatással írt a téli ugrások szépségéről:

²² Makray, 15. o.

²³ Szokolay, 9–10. o.

²⁴ Uo. 18–19. o.

„1939 téli időszaka rendkívül alkalmas volt az eje. ugrókiképzésre. Körülbelül 30 cm hótakaró fedte a terepet, és a szél sem rakoncátlanzkodott... a hidegtől eltekintve nagyon jó ugrani, ha van hó. De a hideg nem kellemetlen, mert az ugrásig jóleső izgalom, azután pedig az ernyő becipelése fűti az ugrót. Napsütéses téli időben, mikor minden fehér, gyönyörű látvány és igen jó érzés az ugrás. Olyan csillogóan fehér minden, és annyira tiszta a levegő, hogy mikor az ember kilép a gépből, mintha mennyországba ugrana. A földetérés pedig egyenesen pompás. A jó puha hótakaró még azokat a kis egyenetlenségeket is betakarja, amik különben elég alattomosan idézik elő a rándulást vagy ficamot. Ha pedig véletlenül árokba esik az ugró, akár derékig is besüllyed. Mintha dunyhás ágyba ugrana.”²⁵

Bertalan Árpád közben szorgalmasan járt Székesfehérvárra, hogy figyelemmel kísérje a magyar ejtőernyő születését. Január második felében el is készült az első példány, sőt már tíz dobópróbát ki is állt. (Ez azt jelentette, hogy az embert próbababa, vagy homokzsák helyettesítette, a nyitás pedig, a bekötött ugrásnak megfelelően, a gép belsejében rögzített zsinór segítségével történt — H. J.) Amint ennek híre érkezett, Bertalan százados azonnal megjelent Székesfehérváron, s végignézett két próbadobást. Miután a látvány elégedettséggel töltötte el, felvette az ernyőt, s Hehs főhadnagy kétségbeesett tiltakozása ellenére előbb nyolcszáz méterről, majd ötszáz méterről ugrott vele, végül melegen gratulált a tervezőnek.²⁶

1939. január 31-én került sor a székesfehérvári repülőtéren a magyar gyártmányú ejtőernyő hivatalos bemutatására. A szombathelyi ejtőernyőskeret tagjai ekkor ugrásokat végeztek a Hehs-féle ejtőernyővel. A kipróbálásra a Honvédelmi Minisztériumból bizottság érkezett, mely kifogástalannak találta az új magyar ejtőernyőt. Összehasonlítás céljából Pataky hadnagy Salvator típusú ernyővel ugrott. Mikor 5—600 méternyi zuhanás után megtörtént a nyitás, az ernyő tíz szeletje kiszakadt. Drámai pillanatok következtek. Az ugró életét végül a hasernyő megnyitása mentette meg. Ez a kellemetlen epizód látványosan bizonyította, mennyire szükség van az ejtőernyős kiképzéshez az új ernyőkre.²⁷

A remények ellenére a döntés késlekedett, hónapokig nem történt semmi, nem indulhatott meg a sorozatgyártás. Ez összefüggött azzal, hogy a katonai vezetésben nem volt egyetértés az ejtőernyős alakulat jövőjét illetően. Egyes magasrangú tisztek túlságosan költségesnek ítélték ezt a fegyvernemet, ellene voltak a fejlesztésnek. Ennek következtében alig-alig kaptak ellátmányt, több szempontból is szükségét látták, bár Bertalan Árpád százados számos alkalommal járt személyesen ebben az ügyben a Honvédelmi Minisztériumban.²⁸

Más gondok is foglalkoztatták az 1939-es esztendő első negyedében az ejtőernyős keret tagjait. Elhelyezésük szűkösnek bizonyult, a létszám növelése lehetetlenné vált, a repülők és ejtőernyősök kiképzése kölcsönösen zavarta egymást. Új állomáshelynek Várpalotát majd Tapolcát javasolta a katonai vezetés. Mivel mindkét helyen építkezésre lett volna szükség, s ekkor nagy volt a pénzhiány, a kérdés egyelőre lekerült a napirendről.²⁹

²⁵ Makray, 17. o.

²⁶ Szokolay, 21. o.

²⁷ Makray, 17—18. o. és Szokolay, 21. o.

²⁸ Ferencz Gyula zászlós emlékezése hangszalagon a szerző birtokában.

²⁹ Makray, 18—19. o.

A válság kora

1939 februárjában a keret tervében vándorugrás szerepelt Magyaróvár környékére. Ez azt jelentette, hogy Szombathelyen felszállva ugrott volna le az ejtőernyős csoport egy számára ismeretlen terepen, harci feladat végrehajtása céljából.

Az előkészítésre Bertalan Árpád vállalkozott, aki egy Junkers Ju—86-os gépen felszállt, hogy a terepet szemügyre vegye. A repülőgép Csapod mellett az erdőben lezuhant, a pilóta meghalt, Bertalan Árpád súlyos sérüléseket szenvedett. A lábszára, térdé és számos bordája eltört. Ez súlyos csapást jelentett az ejtőernyős keret számára, melynek vezetését a rangidős tiszt, Tassonyi Edömér vette át.

Most derült ki igazán, mennyire szeretik parancsnokukat a katonák. Másnap a keret minden tagja, még a sérültek is meglátogatták Bertalan századost a szombathelyi kórházban.³⁰

1939 márciusa komoly izgalmakat hozott. A hónap közepén Németország teljes egészében megszállta az 1938-ban már szűkebb határok közé szorított Csehországot és Morvaországot. Szlovákia önálló állammá vált, Kárpátalján magyar csapatok kezdtek hadműveleteket. A vezérkar kis létszámú ejtőernyőskeret bevetését is tervbe vette.

„Harminchat óra hosszat voltunk a legszigorúbb riadókészültségben. A szállítógépek bemotorpróbázva az indítóvonalon, a csomagok előkészítve, az emberek teljes felszereléssel várták az indulásra a parancsot. A készültséget elrendelő Hughes-távirat szerint három órán belül menetkésznek kellett lenni, hogy egy később adott parancsra azonnal indulhassunk Mátyásföldre. Itt kaptunk volna tűzfegyvereket és robbanóanyagot. Másfél napi készülés után jött is egy Hughes, de ez nem az indulásra adott parancsot, hanem a készültség feloldására.”³¹

A tűzkeresztség elmaradt, de egy fontos tanulsága mégis volt ennek a próbatételnek, éspedig az, hogy egyetlen ejtőernyőegység sem nélkülözhet megfelelő számú ledobótartályt, melyben ejtőernyő segítségével a földre lehet juttatni a géppuskákat, golyószórókat, lőszert és egyéb felszerelést. Ezt a kérdést rövidesen sikerült is megoldani:

„Hehs Ákos mérnök-pilóta sietett segítségünkre. Vállalta a csomagernyők gyártásához szükséges anyag kikísérletezését. Ettől kezdve azután a keret elgondolásainak megfelelően Székesfehérváron Hehs mérnök addig kísérletezett, míg végre egységes és teljesen korszerű ledobóeszközök nem álltak rendelkezésünkre. Ez az eredmény természetesen nem napok, hanem hosszú hónapok munkájának gyümölcse volt.”³²

1939 májusában a keret tagjai még mindnyájan úgy gondolták, hogy bevetés esetén nagy magasságból fognak ugrani, s többezer méteres szabadesés után földközelpben nyitnak. Ezért a teherernyők számára egy olyan készüléket kellett szerkeszteni, mely képes megoldani a késleltetést oly módon, hogy az emberek és tartályok egyszerre érjenek földet. A tisztek közül kettőnek is sikerült

³⁰ Szokolay, 22—24. o.

³¹ Makray, 21. o.

³² Uo. 22. o.

ilyen szerkezetet előállítania. A keret tagjai számára Pataky hadnagy találma-nya volt rokonszenvesebb:

„Egy órásmeister segítségével olyan szerkezetet készített, mely megfelelően beállítva elvégezte az ernyő késleltetett nyitását. Miután az ugró előírt zuhaná-sát is másodpercekben állapítottuk meg, így a tartály is együtt zuhant az ugrók-kal, megfelelő másodpercekre állítva annak ejtőernyője is a megfelelő időben nyílt ki. Többször kipróbáltuk, mindig kifogástalanul működött. Igen jó volt a szerkezet arra is, hogy az új ernyőket a próbababával zuhanóugrásnak megfe-lelően tudtuk kipróbálni, így erősebb megterhelésnek lehetett kitenni a kipró-bálásra szánt ejtőernyőt.”³³

A bemutatkozások és remények kora

A nagyközönség előtt 1939. június 3-án szerepeltek először az ejtőernyős ke-ret tagjai. A honvédelmi nevelés érdekében a szombathelyi parancsnokság rep-ülőnapot rendezett a város lakói, elsősorban a fiatalság számára. Ennek utol-só két száma ejtőernyős bemutató volt, melyet nagy érdeklődéssel figyelt a megjelent több ezer főből álló közönség:

„... Pataky és Kiss hadnagy vezetésével három gépből csoportos ugrást mu-tattak be. A gyakorlat tárgya egy földalatti akna robbantása volt 50 kg. töltet-tel. Ez nagy tetszést aratott. Utána következett a zuhanóugrás, amit Makray Fe-renczel ketten mutattunk be. Az ugrás ezeröttszáz méterről történt ezerméte-res zuhanással. Ilyent nem látott a közönség még soha, mert ezeket a gyakor-latokat mindig lakott területtől távol végeztük.”³⁴

És itt Bertalan Árpád távollétében fogadásból egy rossz tréfát is megenged-tek maguknak a fiatal tisztnek. A próbababát magukkal vitték, s bekötött szájú ejtőernyővel ugráskor kidobták a gépből. A többi Szokolay Tamás így írja le:

„Persze a baba ernyője nem terült szét, hanem hurkában lobogott, és zuhant a babával a föld felé. A közönség soraiban kitört a pánik. A rendezők a közön-séggel birkóztak, mert mindenki oda akart menni... Mi a levegőből figyeltük a zűrzavart, és örültünk, hogy a szél kissé messzebb terel a közönségtől, főleg a parancsnoktól. Talajérés után mindenkit messze elkerülve szöktünk egye-nesen haza.”

Egészen természetes, hogy utána megkapták a magukét a repülőtér parancs-nokától. Meg is érdemelték!³⁵

Közben a fővezérségen és a Honvédelmi Minisztériumban egyre többen kezd-tek érdeklődni az ejtőernyős keret munkája, eredményei iránt. Valószínű, hogy az ejtőernyők sorozatgyártása engedélyezésének kérdése volt az, ami a fő-parancsnokot arra bírta, hogy Szombathelyen látogatást tegyen:

„Még a repülőnap előtt megszemlélte az ejtőernyős kiképzést Shvoy gyalog-sági tábornok, a honvédség főparancsnoka. Az esős, ködös idő miatt csak ala-acsonyról lehetett ugrani. Három gépből 20 fő hajtott végre csoportos ugrást harcgyakorlattal egybekötve. A főparancsnok igen elégedett volt, pénzjutalmat osztott szét a gyakorlatot végrehajtó legénység között.”³⁶

³³ Szokolay, 25. o.

³⁴ Uo., 27. o.

³⁵ Uo.

³⁶ Uo. 26. o. Shvoy gyalogsági tábornok 1936. 09. 05-ig volt a honvédség főparancsnoka. Ebben az időben (1936. 09. 05—1940. 03. 03.) Sónyi Hugó gyalogsági tábornok töltötte be ezt a beosztást!

Közben Bertalan Árpád állapota annyira javult, hogy szépen összeforrott térdével Budapestre került fürdőkórházi utókezelésre. Bár az orvosok véleménye szerint szó sem lehetett arról, hogy ejtőernyővel valaha is ugorjon, ő töretlenül hitt a teljes gyógyulásban. Rendszeresen mozgatta, gyakoroltatta sérült térdét. A szemtanúk azt vallották, ezt olyan intenzíven végezte, hogy még az ápolók sem bírták hallgatni a térdízület ropogását, ilyenkor kimenekültek a kórteremből.

Budapesti tartózkodását arra is felhasználta, hogy Csenkey Géza ezredessel, a Honvédelmi Minisztérium ejtőernyős ügyekben illetékes előadójával tárgyaljon. Sikerült is elérnie, hogy 30 fővel megemeljék a keret létszámát. Számos egyéb kívánsága azonban nem teljesült.³⁷

Július 17-én érkezett vissza Szombathelyre Bertalan Árpád, s a keret tagjainak nagy öröme átvette a parancsnokságot. Ugyanakkor Tassonyi Edémér főhadnagy egy korábbi sibaesetből adódó sérülése (májrepedés) miatt kivált a keretből, s régi csapattestéhez tért vissza.³⁸

1939 augusztusa kedvező változásokat hozott. Ezekről így ír az alakulat történetében Makray Ferenc:

„Aug. 1-én vonult be a nyáron kiválasztott legénységből összesen 30 fő, és erre az időre esik az első magyar ernyők leszállítása is. Hatalmasat lendült ezzel az eje. úgy még a mostoha rep. lehetőségek ellenére is. Eddig havonta átlag 40—50 ugrás történetett, 39 augusztusában 273.

Milyen különbség ez!

A vashernyó, hála Istennek megindult, és új reményekkel vártuk a következő időket, gondolván, hogy most már gyorsított ütemben fogjuk az eje. szolgálathoz szükséges anyagokat megkapni. Sajnos, most is csalódnunk kellett. Csak jó félév múlva kaptuk meg azt az anyagi támogatást, aminek rendes körülmények között már régen be kellett volna futnia.”³⁹

A késlekedés a szállításban az ejtőernyőkkel kapcsolatban is igaz volt. Először csak kis mennyiség érkezett, csupán hónapok múlva lehettek némileg elégedettek Szombathelyen a rendelkezésre álló készlettel.

Mit kell tudnunk a magyar ejtőernyőről?

Idézzünk ezzel kapcsolatban néhány mondatot egy nemrég megjelent haditechnikai tájékoztatóból:

„Az új 39 M Hehs-féle háternyő nagyobbreszt hazai alapanyagok felhasználásával készült... A selyemből készült kupola 24 részből állt, és ugyanennyi zsinór tartotta. Az 5 mm vastagságú zsinórok 2000 N dinamikus terhelést is elbírtak. A kupola közepén 50 cm átmérőjű ún. kéménynyílást képeztek ki. A nyitást egy rugós kisernyő tette biztosabbá. A Hehs ejtőernyőt minden ötven ugrás után szakmühelyben felülvizsgálták. A viszonylag gyorsan nyíló ernyő biztonságát jól példázza, hogy mindössze 80 méteres magasságban haladó repülőgépből is végeztek vele sikeres ugrást... A Hehs Ákos... által tervezett ejtőernyő alakja az angol Irvinéhez hasonlított. A korszerű, megbízható ejtőernyőt a honvédségnél négy változatban rendszeresítették.”⁴⁰

A megnövekedett létszám mellett a repülőgépek hiánya okozott nagy gondot. Bertalan Árpád szakadatlan utánjárással igyekezett ezen segíteni. 1939

³⁷ Makray, 25. o.

³⁸ Uo.

³⁹ Uo. 26. o.

⁴⁰ Tóth Loránd: Ejtőernyős deszant. Budapest, é. n. 36—38. o.



4. kép
Ejtőernyős katona ugrás előtt

augusztusában váratlanul ígéretet kapott arra, hogy a polgári légiforgalom a rendelkezésre álló gépekből átad 5 darab Savoia—Marchetti SM—75 típusú gépet a magyar légierőnek. Ebből egy hamarosan meg is érkezett Szombathelyre az ejtőernyősök nagy örömeire.⁴¹

Sárhidai Gyula, a Haditechnika című folyóirat szerkesztője, egyik kitűnő tanulmányában egyebek mellett a következőket írta ezekről a gépekről:

„Az olasz Savoia—Marchetti gyár SM—75 típusú utasgépe 1937-ben épült az Air Littoria légiforgalmi vállalat megrendelésére 4 fő hajózőszemélyzet és 24 utas részére... olasz hitel keretében kaptuk az öt gépet, de már magyar gyártású WM K-14 motorokkal felszerelve kerültek a MALERT légiforgalmi vál-

⁴¹ Makray, 26. o.

lalat tulajdonába. A légiforgalom nem tartotta elég biztonságosnak a nehéz típust, amely kényes és igényes volt... A MALERT lényegében 1939 február—augusztus között repülte ezt a típust, s 1939 szeptemberében az első gép már Szombathelyen állt az ejtőernyős egység rendelkezésére.”⁴²

Az öt—hat ejtőernyős befogadására alkalmas Caproni—101-es gépek mellett az új szállítógépek megvolt az az előnye, hogy négyszer annyi ejtőernyős is helyet kaphatott benne. Átalakítás nélkül azonban nem lehetett használatba venni. Ezzel kapcsolatban Szokolay Tamás a következőket írja:

„Igen nagy volt az öröm, de ezzel együtt nőttek a gondok is. Ezeket a gépeket 24 utas befogadására készítették, de csak egy ajtó volt rajtuk. Ez az utasoknak megfelelt, ha azonban az ejtőernyősök egy ajtón akartak volna ugrani, a kötelék túlságosan szétszóródott volna. Fontos feladat volt a gépen még egy ajtót nyitni. Ezt az átalakítást a szombathelyi műhely el is végezte. Kivettük az utastérből a fotelüléseket is, és helyükbe két hosszanti padot helyeztünk a gép törzsébe. Így a kiugrásnál két ember tudott egymás mellett haladni a gépen végig. Ez nagyban meggyorsította a kiugrás ütemét.”⁴³

Ez a házi átalakítás ideiglenesen használhatóvá tette ezt az egy gépet a gyakorlóugrások céljaira. Mivel azonban 1939 szeptemberében kitört a második világháború, reménytelenné vált a magyar katonai vezetésnek az a terve, hogy Junkers Ju—52-es szállítógépeket vásároljon a németektől az ejtőernyős-alkulat céljaira. Úgy kellett tehát a végleges átalakítást végrehajtani, hogy ezek a gépek alkalmasak legyenek egy esetleges ejtőernyős bevetés céljaira. Erről Sárhidai Gyula tanulmányában a következőket találjuk:

„1940 tavaszán a csepeli W. M. Művek repülőgépipítő üzemében megrendelték a gépek átépítését. Ennek során mindegyik kapott egy felső nyitott és egy alsó félig zárt géppuskaállást, megfigyelőkupolát, új rádiót és a bal oldalon is egy ajtót. Kivették az üléseket, kétoldalt vászonpadot és karabinertartó sint építettek be, valamint dudát a kiugrás jelzésére. Alul a csomagtérből csapóján át lehetőség volt 4 kaniszter (tartály) ejtőernyős ledobására kézi művelet nélkül.”⁴⁴

Ilyenformán még jó darabig meg kellett elégednie az ejtőernyős keretnek az eddig használt Caproni-gépekkel, s a házilag átalakított egy darab Savoival. Így is voltak sikereik.

1939 szeptemberében a tábornoki karnak tartottak bemutatót Mátyásföldön. A hadtest- és hadosztályparancsnokokon kívül megjelentek ezen a Honvédelmi Minisztérium tisztjei és a törzstiszti tanfolyam hallgatói. A régi kísérleti keret tagjai harcgyakorlatot mutattak be. 300 méter magasból ugorva egy feltételezett repülőteret foglaltak el. Bár mindvégig erős volt a szél, a csoport együtt tudott maradni, s teljesíteni tudta a feladatot. Majthényi és Szokolay Tamás 1500 méter magasságban hajtott végre ugrást, s 500 méter magasságban nyitott.⁴⁵

Szombathelyen is volt látogatója az ejtőernyős keretnek. Szokolay Tamás így tudósít bennünket erről az eseményről:

⁴² Sárhidai Gyula: Az 1941. április 12-i ejtőernyős deszanthadművelet. (A továbbiakban — Sárhidai) *Hadtörténelmi Közlemények*, XXIX. évf. 2. szám 244—245. o.

⁴³ Szokolay, 29. o.

⁴⁴ Sárhidai, 245. o.

⁴⁵ Szokolay, 32/b o.

„Szeptemberben megszemlélte a keretet Hány László ezredes, a légierők parancsnoka, az első világháború legendás hírű vadászrepülője. Egy tiszti és egy legénységi csoport zuhanóugrását szemlélte meg. Voltaképpen azt akartuk megmutatni ezzel, hogy a keretnél mindenki egyformán van kiképezve.

— Ti vagytok a levegő ördögei, a levegő magyar huszárjai — mondta Hány ezredes a bemutató után, és ez mindannyiunknak igen jól esett.”⁴⁶

Csodálatosképpen az ejtőernyős-kiképzésnek az első évben nem volt egyetlen halálos áldozata sem. Kisebb balesetek természetesen előfordultak. Elek szakaszvezető egyik alkalommal a betonkifutón ért földet baj nélkül. Logodi szakaszvezető és Kámi őrvezető ejtőernyőjébe a földetés után kapott bele a szél, s vonszolta őket többszáz méteren keresztül. Csordás szakaszvezetővel mindig történt valami. Egyik ugrásnál a hangár tetején kötött ki. A háternyők több alkalommal nem nyíltak ki, a bekötőzsinórral volt baj. Szerencsére ilyenkor a jól kioktatott katonák nem vesztették el a fejüket, hanem megfelelő időben kinyitották a hasernyőt, mely baj nélkül földre juttatta őket. A jó eredményekben része volt annak is, hogy Bertalan Árpád nem tűrte a könnyelműsködést, irgalom nélkül letiltotta azokat az ugrástól, akik későn nyitottak.⁴⁷

A sebészorvosok a baleset után több alkalommal közölték Bertalan Árpáddal, hogy soha többé nem ugorhat. Ő ebbe egy pillanatra se nyugodott bele. A baleset nem törte meg, erőnléte láthatóan kifogástalan volt, csupán törött térde szorult kíméletre. 1939 szeptemberében repülőruhájának ülőrészére gumipárnát szerelt, s ugrásnál az egészséges lábával fogott talajt, majd ülőhelyzetben fejezte be a leérkezést. A keret tagjai derűtséggel vegyes tisztelettel figyelték parancsnokuk nem mindennapi erőfeszítéseit. Néhány hónap múlva már sérült lábát is megfelelően tudta használni, nem volt szüksége többé a gumipárnára.⁴⁸

Az első év elteltével a keret tagjai előtt világossá vált, hogy parancsnokuk rendkívüli ember, ezért körükben őszinte tiszteletnek és megbecsülésnek örvendett. Már az maga is igen rokonszenves volt, hogy itt a katonás merevség, feszesség helyett a baráti hang uralkodott. Jelenteni a tiszték közül is csak Bertalan Árpádnak kellett, akit családiasan ilyenkor is csak kapitány úrnak szólítottak. A fiatal tiszték véleményét Szokolay Tamás fogalmazta meg:

„Mi Bertalant nemcsak parancsnokunknak, de barátunknak, mondhatnám atyai barátunknak tekintettük. Nem találkoztunk még soha ilyen természetű parancsnokkal... Mindannyian tudtuk, hogy minden tekintetben számíthatunk rá szolgálatban és azon kívül is. Ő már akkor tudta azt, amire mi csak évek múlva jöttünk rá, hogy jó parancsnok csak az lehet, aki beosztottainak minden gondját, baját ismeri, és igyekszik is ezeken segíteni. Tudott nagyon kemény lenni, de olyankor mindig igazga is volt.”⁴⁹

Szeptember 11-én az egész keret fehér asztal mellett ünnepelte meg fennállásának első évfordulóját. A jó hangulatú közös estét másnap sportversenyek követték. Érdekes módon itt nem az országos nevű sportolóként ismert tiszték egyike győzött, hanem Gondor Benda József szakaszvezető lett az összetett verseny első helyezettje.⁵⁰

46 Uo. 32. o.

47 Makray, 27—28. o.

48 Gondor Benda József törzsőrmester, kerettag emlékezése; hangszalagon a szerző birtokában.

49 Szokolay, 30. o.

50 Makray, 28. o.

Ejtőernyőskeretből ejtőernyősszázad

1939 augusztusában már minden illetékes érezte, hogy elodázhatatlan a döntés az ejtőernyőskeret ügyében. Azért is igyekezni kellett a döntéssel, mert a honvédség 1939-es hadrendjében október 1-jei határidővel ejtőernyősszázad megalakítása szerepelt. Ez világosan kiolvasható abból az ügyiratból, melyet a hadseregfőparancsnokság kiképzési osztálya küldött augusztus 7-én egy osztályközi értekezlet összehívása ügyében a Vezérkarfőnökség 1. osztályának:

„Az eje. szd.-ból mindeddig egy kísérleti, illetve kiképzőkeret működött, melynek szd.-dá (századdá — H. J.) való fejlesztéséhez szükséges alapfeltételek hiányoznak... Miután az eje. szd. tetemes költséggel járó különleges felszerelésének és szükségleteinek biztosítása mindeddig még nem történt meg, szükséges a kérdést vezetési értekezlet elé terjeszteni.”⁵¹

Ez a tényleges helyzet!

Vezetési értekezletnek kellene tehát határoznia az ejtőernyős kiképzéshez szükséges felszerelés beszerzéséről, és az egyéb szükségletek biztosításáról, de mivel ennek vannak ellenzői (a jelekből ítélve éppen a főparancsnokságon), előtte osztályközi értekezleten kellett eldönteni, szükséges-e egyáltalán ilyen költséges alakulatot felállítani és fenntartani.

Az ügyirat konkrét felhívással zárult:

„Felkérem, hogy a fenti tárgyban f. é. aug. 21-én 9 h-kor a Hfp. (hadsereg-főparancsnokság — H. J.) épület II. em. 15. sz. szobában tartandó osztályközi értekezletre osztálya álláspontja kifejtésére hivatott meghatalmazottját elküldeni szíveskedjék. Az értekezleten való elnöklésre a Vkf-e 1. helyettesét (a vezérkar főnöke első helyettesét — H. J.) felkértem.”⁵²

Az irathoz melléklet is tartozik tájékoztatás céljából, mely négy pontba rendezve adatokat és megállapításokat tartalmaz az ejtőernyős keret 10 hónapos kiképzésével kapcsolatban.

1. Az anyagi felkészültség teljes hiánya a kiképzést, illetve a kísérleteket nagyban hátráltatta.
2. Ennek dacára a kik. keret 600 ugrást hajtott végre.
3. ... a szoktató repülésen és az ugrásokon kívül az eje. keret gyalogsági lőkik-ben, gk. vez-ben és főleg térképolvasásban lett kiképezve.
4. A tökéletes kik-hez elengedhetetlen a jó elhelyezés (gyak. tér, rep. tér stb.). A tervezett elhelyezés Várpalotán nem megfelelő inkább Tapolcán.”⁵³

A Vezérkarfőnökségen négy nappal később ugyancsak irat született. Ebből kiderül, hogy ez a testület szilárdan az ejtőernyős kiképzés folytatása mellett van, az ejtőernyősszázad felállítását szorgalmazza, sőt a következő évben négy ejtőernyősszázad létrehozását tartja szükségesnek. Érdekes a megfogalmazás is: „... az eje. századok szükségessége tekintetében vitának helye nincs!”

A vezérkar a kiképzés magas színvonalához is ragaszkodott:

„A kiképzés költségeinek csökkentése a kik. rovására nem történhetik.”

A repülőgépekkel kapcsolatban a következő elképzelést rögzítették:

51 HL 740. sz. bbk. Kik. 1939.

52 Uo.

53 HL 33.343/eln. Hfp. kik. — 1939.

„A kiképzéshez szükséges repülőgépeket és rep. személyzetet a légierők tartósan vezényeljék az eje. szd.-hoz és pedig:

rep. gépek: A bombázó gépek eje. célra nem alkalmazhatók. Csak utasgépek, megfelelő átalakítás után. Ezeket pedig bombázó célra nem lehet alkalmazni. Az eje. szd. tehát utasgépeket kap, és pedig

2 db Savoya 75. eje. célra átalakítva,

3 db Ca 101. NB. (nappali bombázó — H. J.), amelyet a légierők bocsátánának rendelkezésre . . .”

Az elhelyezéssel kapcsolatban a javaslat a következő volt:

„Az eje. szd. elhelyezésére legcélszerűbb Tapolcát kijelölni, mert ott rep. alakulat, rep. tér van, a közelben pedig III. hdt. (hadtest — H. J.) gyakorló terület a rendelkezésre áll.”⁵⁴

Az osztályközi értekezlet az ejtőernyős-kiképzés folytatása, és az ejtőernyősszázad felállítása mellett döntött. Ebben bizonyára része volt a Vezérkarfőnökség nagyon határozott fellépésének is. A szeptember 15-én tíz órára összehívott vezetői értekezlet már csupán az ejtőernyősszázad felállításával kapcsolatos konkrét kérdésekről tárgyalt. Ez a honvédség főparancsnokságának kiképzési osztálya által kiküldött meghívó szövegezéséből is megállapítható:

„A III. Csf. Ur Őnagysága elnöklete alatt f. hó 15-én 10 h-kor a III. Csf. Ur hivatali helyiségében az eje. szd. ügyeinek végleges rendezése tárgyában értekezlet lesz, melyre végleges állásfoglalásra feljogosított meghatalmazottját szíveskedjék kirendelni.”⁵⁵

Az értekezlet előkészítése során szeptember 5-én kimutatás készült az ejtőernyőskeret harcértékéről. Ebből kiderül, hogy a tisztek száma hat fő, a légnység létszáma 41 fő. Az alegység puskával, géppisztollyal, nehézpuskával és golyószóróval volt felszerelve. A géppisztolyok kivételével lőszer is volt a fegyverekhez. Kézigránátból közel 2000 db-ot találhattak a raktárakban. Az ejtőernyők száma 33, de ebből 11 darabot javításra kellett küldeni. Rendelkezésükre állt még egy átalakított SM—75-ös repülőgép és 4 ledobótartály.⁵⁶

Az értekezlet döntött a századdá alakuló keret végleges állomáshelyéről is. Az ejtőernyős alegységet Pápára, az üres lovassági laktanyába helyezte. Ez tűnt a legcélszerűbb megoldásnak, miután a pápai huszárok állomáshelye, állandó békehelyőrsége Munkács lett. Így a Tapolcára tervezett laktanyaépítés elmaradt, a Honvédelmi Minisztérium 800 000 pengő építési költséget megtakarított.

A határozatokból érdemes idézni:

„A m. kir. honv. ejtőernyős szd-ot . . . Pápára helyezem át. Ezzel kapcsolatban a szd-ot:

állományügyekben és gazdasági-közigazgatási szempontból a pápai repülő-tér-gondnokságnak,

rep. szakügyekben a 3./II. KB. rep. (könnyűbombázó repülő — H. J.) osztálynak,

kiképzés, valamint a hdt. pk. (hadtestparancsnok — H. J.) területi hatásköréből folyó ügyekben a III. hdt. pságnak (parancsnokságnak — H. J.) rendelem alá.”

⁵⁴ HL 4415 eln. I. vkf.

⁵⁵ HL 858 sz. bk. 1939.

⁵⁶ Uo.

Az alárendelésnek ez a bonyolult volta rendkívül sok gondot okozott a következőkben mindaddig, míg a légielő egy év múlva teljes egészében át nem vette az alakulatot.⁵⁷

A repülőgépekkel kapcsolatos intézkedések számos érdekességet tartalmaznak:

„Az eje. század részére kiképzési célra 3 db Caproni és 2 db Savoya rep. gép fog rendelkezésre állni. Tekintettel arra, hogy a pápai 200 kat. hold nagyságú repülőtéren még külön 10 kat. holdnyi terület építkezésre rendelkezésre áll, itt a hangárok építése lehetséges. Mivel azonban a Savoya gépek óriási méretű hangárokat igényelnek, azok továbbra is Szombathelyen, illetve Váton maradnának elhelyezve, ahol megfelelő hangár rendelkezésükre áll. Így tehát csak a 3 Caproni gép részére épülne hangár... Addig, míg eme 3 hangár elkészül, a LE pság. (Légielőparancsnokság — H. J.) hangársátorokat bocsát e három Caproni gép rendelkezésére.”

Mivel a gépekhez személyzet is kellett, gépenként 1 pilótát és 3 szerelőt, tehát összesen 20 főt vezényeltek Pápara az ejtőernyősszázadhoz.

Az értekezlet résztvevői intézkedtek a kiképzéshez szükséges üzemanyag árának megtérítéséről is, mely évente 240 140 pengőt jelentett. Ezt a költséget a Honvédelmi Minisztérium kiképzési osztálya vállalta.

A század létszámát átlagban 200 főben állapították meg, ennek megfelelően 200 készlet teljes ágyneműgarnitúráról a HM 2/é. osztályának kellett gondoskodnia.⁵⁸

Szó volt arról is, hogy Pápan a kaszárnya mintegy négy kilométer távolságra van a repülőterétől, így a kiképzés biztosítása céljából az alakulatnak gépkocsikra van szüksége. Ezzel kapcsolatban is történt intézkedés:

„Az eje. század földi gépjárműszükséglete 1 személygépkocsi (parancsnoki), 3 tehergépkocsi és 1 sebesültszállító gépkocsi. Emme gépjárműveket az eje. század a Botond rendelések lefutásával kapcsolatosan megkapja. Addig legalább 2 tehergépkocsit a területileg illetékes III. hdt. pság. vezényel az eje. század részére.”⁵⁹

Ezzel az alakulat sorsa eldőlt. A Pápara költözésnek először senki sem örült az ejtőernyős keretnél. Makray hadnagy egyebek mellett a következőket írta:

„... a sok rossz megoldás közül az egyik legrosszabbat választották, mikor Pápát jelölték ki az eje. szd. új helyőrségének.

Pápan egy üresen álló huszárlaktanya volt, melyből még '39 telén mentek el a huszárok. Lovardák, istállók és elhelyezési körletek álltak kihasználatlanul, tehát ide helyezték az eje. szd-ot. Hogy mit kezdenek a fedeles lovardával, istállókkal, beteglő istállókkal, nem volt lényeges. Okszerű helykihasználás!

Az elemi lőtér 8 km-re a laktanyától, céltábla anyag nélkül, teljesen elhanyagolva, a harcserű lőtér 15 km-re a laktanyától, szintén anyag nélkül sőt kibérelés nélkül várta a szd-ot. Gyak. (gyakorló — H. J.) térben is szegény Pápa...⁶⁰

Szokolay Tamás hadnagy megértőbb volt, de ő sem örült a döntésnek:

„Mi, fiatal tisztek nagyon nehezen váltunk meg Szombathelytől... Sajnál-

57 HL 47605 sz. eln. I. a. 1939.

58 HL 47726 sz. eln. III. Csfség.

59 Uo.

60 Makray, 29—30. o.

tuk otthagyni a sok jó repülőbajtársat, akikkel nagyon összebarátkoztunk... Sajnálunk otthagyni azt a pezsgő, élénk társadalmi életet, melyből ugyancsak kivettük részünket. Pápa Szombathely mellett kihalt kis vidéki városnak látszott. Idővel mégis megszerettük, és megtaláltuk helyünket a város kissé zárkózott társadalmában is. A tisztek közül többen onnan nősültek.”⁶¹

Az átköltözésről Makray Ferenc így írt tömören, szemléletesen:

„A század tehát Pápara került október 1-vel. Tehergépkocsikon, a selejteség határán mozgó ruházatban 1-én, vasárnap délelőtt 10 h-kor érkezett meg a század. A laktanyában a kat. pság. (katonai parancsnokság — H. J.) és a város vezetősége ünnepélyesen fogadta.

Rossz külsővel, de annál nagyobb belső értékkel, akarással és munkakedvvel jöttünk Pápara, hogy az első év munkáját folytassuk.”⁶²

Az új állomáshelyen

Pápara érkezve újabb fogyatékoságok derültek ki:

„A szobák négy falán kívül a laktanyában nem volt semmi. A legszükségesebb berendezési tárgyakat, így az ágyakat, szalmazsákokat, kályhákat stb. sok utánjárással ugyan kiutalta a III. hdt. pság, de asztalokat, fogasokat, irodaberendezéseket már csak egy év múlva kapott az szd. Különösen a legénységi szobákban voltak érezhetőek ezek a hiányok. Az egyik legjobb fegyelmező eszköz a belrend, és éppen ezt nem lehetett 100%-osan megkövetelni, mert polcok és fogasok hiányában csak a földre vagy szegre teheték a ruházatot és felszerelést...

Hat hétig orvos és gyengélkedő szoba felszerelés nélkül, hat hónapig pedig cipész- és szabóműhely nélkül álltunk.”⁶³

De ezekben a napokban nem érték rá a nehézségeken töprengeni. Fel kellett készülni az újoncok fogadására.

A júliusban kibocsátott felhívásra az ország különböző alakulataiból ide jelentkező katonák 400 főből álló csoportja október 4-én érkezett meg Pápara. Ők már mindannyian átettek egy meglehetősen alapos orvosi vizsgálaton, s azon meg is feleltek.

Bertalan Árpád százados ragaszkodott ahhoz, hogy csak igen bátor, elszánt emberek legyenek ejtőernyősök, ezért alaposan megrostálta őket. Levetkőztetve mindannyiunkat végignézte, s akiket alkalmatlannak minősített, azokat nyomban visszaküldte eredeti alakulatukhoz. Ezután bemutatót rendezett számukra. A keret két tisztje ugrott, s bekötött szájú ejtőernyővel ledobták azt az embernagyságú fababát is, melyet az ejtőernyők kipróbálására használtak. A bábú természetesen lezuhant, a tisztek azonban baj nélkül földet értek. A továbbiakat Szokolay hadnagy így írta le:

„Bertalan az újoncok között állva nézte az ugrást, és azzal vigasztalta a rémuldözőket, hogy háromból csak egy zuhant le, és ez nem is rossz arány. Ezután ebédelni küldte a katonákat. Délután ismét összehívta az újoncokat, és megkérdezte, hogy a mai napon tapasztaltak után ki óhajjt ittmaradni. Mert aki-

61 Szokolay, 34. o.

62 Makray, 30. o.

63 Uo. 30–31. o.

nek ez a szolgálat nem tetszik, az máris mehet vissza csapattestéhez. Nem kellett sokáig várni a válaszra, a 400 emberből 150 állta a sarat. Ez elég is volt egyelőre...⁶⁴

Az ezután megkezdődő kiképzésről a következőket tudtuk meg:

„Az újoncok kiképzéséhez most már módszeresebben fogtunk hozzá az eddigi tapasztalatok alapján. Cél gimnasztikát dolgoztunk ki a lábak erősítésére. Készítettünk 3—4—5 m magas állványokat, és ezekről gyakoroltattuk a leugrást vastagon terített homokba. Készítettünk egy 10 méteres állványt, hasonlót mint a gyermekhinták állványai. Erre húztuk fel a kötélhurokba ültetett embert. A kötéltúlsó végén olyan ellensúly volt, ami az ejtőernyő süllyedési sebességére fékezte a lebecsátott embert. Az ernyő hintázó mozgását is meg lehetett itt szokni, ha az embert a felhúzáskor meghintáztattuk.”⁶⁵

Ezt a szerkezetet tréfásan hol bitónak, hol akasztófának nevezték a katonák. Később még hármat állítottak mellé, egy nyolcmétereset, egy tizenkét- és egy tizennégymétereset a fokozatosság biztosítására. Az ugrási előgyakorlatok közül az ezeken az állványokon történt edzésnek volt a legnagyobb jelentősége, hiszen a földetés veszélyes műveletét itt lehetett megtanulni. A felkészítést szolgálta még a reggeli torna is, mely valóban komoly, egyórás gimnasztikát jelentett, hosszú futásokkal és ugrásokkal vegyítve. A szertorna a napi foglalkozások anyagába volt beépítve.⁶⁶

Egy hónappal a Pápára érkezés után jelentős esemény következett be az alakulat életében:

„1939. november 1-én Bertalan Árpádot őrnaggyá léptették elő. Ezt az eseményt baráti körben ünnepeltük meg, hiszen barátok voltunk már mindannyian, és Bertalan is barátainak tekintett minket. Szerettük és tiszteltük parancsnokunkat. Szerettük, mert vidám, jó barát volt, és tiszteltük, mert előrelátó, eszes és gondoskodó parancsnok volt, aki nem tett különbséget ember és ember között.”⁶⁷

Hasonló szellemben nyilatkoznak ma is a volt katonák mindannyian. Szinte legendagyűjteményt lehetne összeállítani a róla szóló történetkékből, melyekből egy hivatásának élő, demokratikusan gondoskodó katonatiszt portréja bontakozik ki. Varga János törzsőrmester a következőket mondta el róla:

„Nem egy esetben voltam én éjszakai ügyeletes tiszthelyettesi szolgálatban, mikor jött Bertalan őrnagy ur... Ha ő belépett az épületbe, a szolgálatosnak a helyéről felkelni, jelenteni, tisztelegni tilos volt. Azt mondta,

— Ezzel zavarjátok a legénység nyugalmát.

Bement a legénységi szobába, villanyt nem gyűjthetett senki... ő lehajolva ment az ágyak végénél, s amelyik legénynek, illetve katonának a lába a pokróc alól kint volt, azt gyönyörűen betakarta. Így ment végig minden szobán...⁶⁸

Bertalan Árpád rendkívüli pedagógiai érzékkel rendelkezett. Erre szükség is volt, hiszen nem kis számban kerültek az alakulathoz bátor, de nehezen kezelhető emberek. Ő ezekből fegyelmezett, kemény katonákat nevelt, akik év-

⁶⁴ Szokolay, 35. o.

⁶⁵ Uo. 36—37. o.

⁶⁶ Ferencz Gyula zászlós és Domonkos József százados emlékezése; hangszalagon a szerző birtokában.

⁶⁷ Szokolay, 36. o.

⁶⁸ Varga János törzsőrmester emlékezése, hangszalagon a szerző birtokában.

tizelek múlva is rajongással beszéltek volt parancsnokukról, arcképét szobájuk falán helyezték el.⁶⁹

A Honvédelmi Minisztérium, ígéretének megfelelően, Pápára vezényelt három Caproni-gépet megfelelő személyzettel Gelencsér Ferenc repülő hadnagy parancsnoksága alatt. Feladatukat nagy igyekezettel látták el, végezték az ugrásokkal kapcsolatos repüléseket, s szoktatták az újonnan bevonult legénységet. Októberben sok volt a műszaki hiba, a gépek gyakran nem tudtak felszállni. A helyzet csak akkor változott meg gyökeresen, mikor Bertalan Árpád sok utánjárással elérte, hogy Szombathelyről Rigó őrmester, a kiváló főszereplő Pápára kerüljön. Ő itt kitűnő műhelyt, javítóbázist hozott létre. Ettől kezdve sokat javult a gépek állapota, a repülőrészleg eleget tudott tenni a feladatoknak.⁷⁰

Nagy esemény volt 1939. november 3-án Kassán a Horthy Miklós Repülő Akadémia ünnepélyes megnyitása. Pápán, az ejtőernyős alakulatnál október 29-én tudták meg, hogy ez alkalommal repülőnap lesz, melyen a műsorszámok között ejtőernyős bemutató is szerepel. Nagy lett az izgalom, miután ekkor még gyakran gyengélkedett a három öreg Caproni. A csapattörténet így örökíti meg a felkészülést:

„Miskolcon kellett a légierők egy részének gyülekeznie. A díszszemlére nekünk is onnan kellett indulnunk. Nagyon jogos volt az aggodalmunk, mert mikor az áttelepülésre került sor, csak egy Caproni volt üzemképes... Makray hadnagy és hat fő a régi keretből át is repült elsején. Szorongva vártuk, hogy a másik kettővel el tud-e a többi jönni. A Miskolcon gyülekező vadászrepülőök között olyan volt a mi jó öreg Capronink, mint az angol telivérek között az elefánt. Bosszantottak is bennüket a „láda” miatt eleget. Még elsején estefelélé bedöcögött második masinánk. Nagy örömmel fogadtuk. Már két gépünk volt 14 emberrel. Ha a harmadik nem is tud eljönni, ezzel a kettővel már mi is felvonulhatunk. Közben Pápán... Gelencsér hadnagy dühösen vagdalta földhöz a sapkáját, mert... kijavították a harmadik gépet, de az időjárás miatt nem tudtak 2-án délelőtt elindulni. Délutánra sem javult semmit az idő... Gelencsér hadnagy mégis elrajtolt. Szerencsésen meg is érkezett.”⁷¹

A nagy nap, mely a magyar vadászrepülő-, szállító-, bombázó-, közel- és távolfelderítő-egységek első nagy seregszemléje volt, így kezdődött:

„3-án reggel olyan volt a Miskolctól É-ra levő légtér, mint ősszel varjúvonalaskor. Zúgtak a motorok. A magyar légierők díszelgésre kirendelt része gyülekezett. A mi Capronijainknak persze jóval előbb kellett indulniuk, mert lényegesen lassúbbak voltak, mint a többiek. Kassától D-re kb. 6 km-re értek utol bennünket.”⁷²

Az ejtőernyősök szerepléséről Szokolay Tamás ír színesen, szemléletesen:

„Az ejtőernyős bemutató volt az utolsó szám. Ekkor 180 méter volt a felhőmagasság. Makray Ferenc, az ugrás vezetője úgy határozott, hogy tekintettel a jelentős ünnepségre és bízva emberei ügyességében, végrehajtja ezt a rendkívül alacsony ugrást. Szabályzatunk 300 métert írt elő mint megengedett legkisebb magasságot.

69 *Becsei Imre és Bakó István* szakaszvezető, *Hauer János* őrmester emlékezése. Hangszalagon a szerző birtokában.

70 *Makray*, 31–32. o.

71 *Uo.* 32–33. o.

72 *Uo.* 33. o.



5. kép
Az ejtőernyős keret Szombathelyen

Gyakorlott, ügyes embereink igen jól oldották meg ezt a kényes feladatot. Mint a szemtanúk elmondták, nagyszerű látvány volt a szinte egyszerre ki-robbanó 21 ejtőernyő, mely néhány másodperc múlva már földet is ért. Nem történt semmi baj...”

Valóban nem, de a bemutatóért felelős két tiszt: Kiss Zoltán és Makray Ferenc alapos fejmosást kapott otthon Bertalan Árpád őrnagytól a veszélyes ugrásért.⁷³

Novemberben és decemberben folyt az újoncok ugrókiképzése. A három Caproni kevésnek bizonyult, ezekből 6–6 fő ugorhatott egyszerre. A rendelkezésre álló egy Savoyát csak akkor tudták használni, ha volt rá pilóta. Ezt a nehéz gépet csak azok a tisztek vezethették, akik előzőleg a polgári repülésben dolgoztak, a MALERT-nél szolgáltak. Akkor oldódott meg a kérdés, mikor 1939 novemberében Segesvári repülő főhadnagyot, aki a légi forgalomban Savoyagépekkel már repült, Pápára vezényelték. Így felgyorsult mind a szoktatórepülések, mind az ugrások tempója. A Savoya egy alkalommal annyi ejtőernyőst tudott magával vinni, mint a Caproni négy felszállással.⁷⁴

Sikerült elérni, hogy a tervezett négy ugrást mind a 150 fő teljesítse december közepéig. Így ők már mindannyian képzett ejtőernyősként térhettek haza karácsonyi szabadságra.⁷⁵

⁷³ Szokolay, 36/b o.

⁷⁴ Uo. 34–35. o.

⁷⁵ Uo. 37. o.

Ezzel a terveknek megfelelően létrejött Magyarországon egy teljes létszámú ejtőernyősszázad mintegy 200 főnyi légénységgel. Remény volt most már arra, hogy zászlóaljja, később ezredé fejlődve modern elitalakulatává válik a magyar fegyveres erőnek.

Elmondhatjuk ugyanakkor azt is, hogy Európa más országaihoz hasonlóan hazánkban is megszületett az ejtőernyőzés, a bátor emberek sportja, s alig több, mint egy év alatt komoly eredményeket ért el.