

HORVÁTH ÁRPÁD:
A HADIREPÜLÉS ÉVSZÁZADA

(Budapest, Zrínyi Katonai Kiadó, 1968. 230 o.)



A könyv címe egy pillanatra elgondolkodtat! Vajon az évszázad szó száz eltelt esztendő, vagy századunkat — a XX. századot — jelenti-e?

A tucatnyi technikatörténeti könyv írója ebben a munkájában a korszerű háború egyik kiemelkedő jelentőségű tényezőjének — a hadirepülésnek — regényes történetét tárja az olvasó elé.

Ha a néhány igen régi, a történelem

homályába vesző eredménytelen kísérlettől eltekintünk, kerekén száz éve annak, hogy a katonai tevékenységek során, a fegyverekkel vívott küzdelemben — a háborúban — a szemben álló felek igyekeztek a harcok-hadműveletek klasszikus színtereinek, a szárazföldeknek és a tengereknek a korlátait áttörni, és a hadviselés eszközei — a léggömbök — első ízben jelentek meg a „harmadik dimenzióban”, a levegőben.

De azzal a koncepcióval is egyetértünk, hogy a légtér századunkban, a XX. század háborúi során vált a fegyveres küzdelem színterévé.

A repülés — benne a hadirepülés — története lélegzetelállítóan érdekes téma.

A mítoszok világából ismert legendás kísérletek hősei, Leonardo da Vinci, Bleirot, Zeppelin, Lindbergh, Ciolkovszkij és Gagarin — csak a legnevesebbek — által megjárt utat kísérletek és eredmények, sikerek és balsikerek, de mindenkor hősi vállalkozások jelzik.

A szerző könyvében a legrégebb időkbe visszanyúló fantasztikus elképzelések és próbálkozások történetéből kiindulva végigvezeti az olvasót a hadirepülésnek a hadtörténelemben feljegyzett legérdekesebb eseményein.

A kezdet, az első katonai célú ballon-felszállás a XVIII. századba nyúlik vissza.

Francesco Lana de Terzi, a XVII. század tudományának kiemelkedően érdekes alakja 1670-ben könyvet írt a léghajóról. Tudta, hogy a levegőnek sú-

lya van és úgy gondolta; ha egy üre-
ges testből a levegőt kiszivattyúzzák,
az a levegőbe emelkedik. Bár elgondolá-
sa nem volt realizálható, de hitt a
repülés létrejöttében. És ami még ér-
dekesebb, megérezte a repülés katonai
jelentőségét. Az általa megálmodott
léggömbökről írja 1670-ben: „...egyet-
len város sem lehet biztonságban a
meglepetésszerű támadás ellen...” A
XVII. században leírt baljóslatú sza-
vak két és fél évszázad múltával való-
sággá váltak.

Az első sikeres és világhírűvé vált
léggömbkísérletet a Montgolfier-testvé-
rek 1783-ban Franciországban hajto-
ták végre, és 1794-ben, az első francia
köztársaság hadműveleteiben a léghajós
osztagok — mint megfigyelők — már
részt vesznek. Érdekes, hogy Napoleon,
aki pedig nagyon érdeklődött a tech-
nikai újítások iránt, a léghajóval szem-
ben bizalmatlan maradt.

Az észak-amerikai polgárháborúban
— 1861—1865 — a léggömbök már szá-
mottevő szerephez jutottak, és az 1870—
71-es porosz—francia háború idején a
körülzárt Párizs számára a külvilággal
való összeköttetést a léggömbök bizto-
sították.

Kevesen tudják, hogy az osztrákok
1849-ben, Velence ellen viselt hadjárat-
tuk során a várost papír léggömbökre
függesztett bombákkal támadták. A lég-
gömböket egy hadigőzös fedélzetéről
indították el.

A gázzal töltött léggömb, akár kö-
tött léggömbként megfigyelésre alkalmaz-
ták, akár a szél által hajtva nagy
távolságot repült be, rendkívül bille-
nékeny, hánykolódó repülő eszköznek
bizonyult. Stabilitásának megjavítása
érdekében a gömbalakot hosszúkás zsák-
alakra változtatták. A sárkányballon-
nak a nevezett új hadieszköz feltalálása
Parseval nevű bajor mérnökötiszt ne-
véhez fűződik. Kedvező tulajdonságait
mi sem jellemzi jobban, mint az a tény,
hogy az első világháború jelentős hadi-
technikai eszközévé lett és a keleti
síkságok, a nyugati arcvonal és az olasz
hadszintér harctereinek képéhez a ma-
gasban lebegő, különös alakú kötött
sárkányballon szinte hozzá tartozott.
Megjelenése mégsem jelentett számot-
tevő előrelépést a repüléstechnikában.
A légtérben lebegő léggömböket hajtó-
motorral akarták mozgatni. Ez már a
léghajózás kifejlődésének útja.

A kormányozható — merevtestű —
hadilég-hajó létrehozásán sokat és so-
kan fáradoztak. Megvalósulását még-
sem lehet egyetlen feltaláló, vagy tu-
dós nevéhez kötni. Ferdinand Zeppel-
linnek, a porosz hadsereg dragonyos
kapitányának és az ő munkásságát kez-
detben újságíróként nyomon követő
Hugo Eckenernek neve világszerte is-
mert. A merevtestű kormányozható
léghajók is „Zeppelin” néven ismere-
tesek a technikatörténetben. Mindket-
tőjük korszakalkotó tevékenysége a re-
püléstechnikában elvitathatatlan. De a
megvalósuláshoz vezető utat többen
törték, tették járhatóvá. A már említett
Parseval neve mellé oda kívánczik a
francia Giffard és Ognyeszlav Sztjepa-
novics Kosztovics orosz feltaláló neve.
Utóbbinak az általa „arborit”-nak neve-
zett anyagból készítenendő léghajóépí-
tési tervét nem kisebb tudós, mint
Mengelejev támogatta.

A kormányozható hadilég-hajók — a
zeppelinek — a hadirepülésben új fe-
jezetet nyitnak. Az első világháború
kitörésekor, elsősorban a németek fi-
gyelemre méltó mennyiségű léghajó-
val rendelkeztek és a háború során en-
nek többszörösét gyártották. A zeppeli-
nek háborús szerepléséről — kalandba
illő vállalkozásaiokról — sok érdekeset
olvasunk a könyvnek ebben a fejeze-
tében.

A hadirepülésnek eddigi viszonylag
lassú fejlődése az első világháború ide-
jén meggyorsul. Véget ér a hadirepülés
„előtörténete”. A háború gépi korszak-
ának első háborújában a fegyveres
küzdelem a légtérben is fellángol és a
vezető szerepet a léghajóktól egyre in-
kább a repülőgépek veszik át. Ekkor
kezdenek új fegyvernemről, a katonai
légierőről beszélni. A világháborúban
résztevő országok fegyverzetében he-
lyet kapnak, majd egyre nagyobb ter-
ret hódítanak a hadirepülőgépek: a
felderítő, a vadász és a bombázó re-
pülők. Az első világháború a hadire-
pülés „lovagkora”.

A könyv e részének mintegy bevezet-
őjeként a szerző áttekinti a géprepü-
lés úttörőinek sorát, munkásságát. Azo-
két, akiknek zsenialitása, fáradhatatlan
munkája eredményeként „a légszavár
forogni kezdett”. Lomonosov, George
Cayley, Mozsajszkij, Penaud, „a tu-
dós francia”, Lilienthal, Zsukovszkij,
Ciolkovszkij, a Wright-testvérek, a ma-

gyar Asbóth Oszkár — és lehetne még a sort folytatni.

A katonai célú géprepülés első felvonásai az 1910—12-es években játszódnak. A tripoliszi háborúból, majd a Balkán-háborúból bombázásokról vannak feljegyzések.

Az első világháború legelső légi bombáját — úgy tudjuk — egy német pilóta 1914. augusztus 30-án dobta le „Taube” géperől.

A felderítő gépek után már 1915-ben megjelentek a vadászok, majd a háború későbbi szakaszában a bombázók a légierő legfontosabb gépeivé váltak. A haditengerészet torpedóvető repülőgépei ugyancsak bizonyítják, hogy a háború a maga borzalmaival a légtérre is kiterjedt.

A hadirepülés technikája, a gépek fegyverzete, felszerelése, műszerezése nagy ütemű fejlődésnek indul. Az első világháborúban résztvevő államok légieroje már számottevő; sok izgalmas haditett, légi csata eseménye, emléke fűződik pilótái nevéhez. A szerző az eseményeket az élmény erejével tárja az olvasó elé. Könyvének ebben a részében a Magyar Tanácsköztársaság repülőinek tettei kiemelkedő helyet kapnak.

A két világháború között eltelt idő az ugrásszerű fejlődés időszaka, melyet a technika rohamos előrelépése és az új háborúra való felkészülés serkent. A fejlődés élén már ekkor a Szovjetunió légieroje halad.

Az ebben az időben születő nagy vállalkozások, a távolsági, a magassági és a sebességi rekordok, viszonylag rövid idővel előbb létrejött, megdönthetetlennek tűnő csúcseredményeket döntenek meg.

Lindbergh átrepüli az Atlanti-óceánt, Cskalov, Bajdukov és Beljakov az Északi-sarkon át repül Amerikába.

De az új háború már előreveti árnyékát. A hadirepülés új elméletei születnek. A „douhetisták” és más szélsőséges teóriák hirdetői esküsznek a légierő háború eldöntő szerepére. A szovjet katonai szakemberek tudatában vannak a légierő egyre nagyobb szerepének, de azt is biztosan tudják, hogy a harcok, csaták, ütközetek és az egész háború kimenetelét valamennyi fegyvernem együttes és összehangolt erőfeszítése határozza meg. És ebben a légierőnek is meg van a maga helye

és szerepe. A Nagy Honvédő Háború a tétel helyességét igazolta.

A második világháború hatalmas légi csatái, városokat elsöprő légi bombázásai már a hadirepülés „újkorát” jelzik.

A szerző könyvének ebben a részében szemléletes módon tárja az olvasó elé azt a hatalmas technikai és hadművészeti fejlődést, amely a második világháború légi tevékenységét jellemzi.

Ismertetőnk keretébe a hatalmas anyag nem fér bele. Itt csupán arra hívjuk fel az olvasó figyelmét, hogy a háború kiemelkedő jelentőségű légi tevékenységei — mint az angliai csata, Sztalingrád, Leningrád és Berlin megvédéséért, illetve megvívásáért folytatott légi csaták — jól szemléltetik a folyamatot, amelynek során a szövetségesek fölénye, élén a szovjet légierővel, a Luftwaffe bukását eredményezi.

„Az atomkorszak nyitányát” az Enola Gay fedélzetéről Hirosimára dobott atombomba jelzi.

A második világháború befejezése óta csaknem negyedszázad telt el. A repüléstechnika — nem utolsósorban a háborús tapasztalatokat felhasználva — hatalmasat fejlődött.

A sugár- és a rakétahajtóművek nem sejtett távlatokat nyitnak a hadirepülés számára is.

A hatvanas években a tusinói és a domogyevoi repülőtéren tartott légiparádék elkápráztatták a nézőket. Barátot, ellenséget egyaránt.

Mikojan, Tupoljev, Jakovlev, Berjev konstrukciói az egész világon az élen járnak. Persze a „másik oldalon” is vannak jó repülőgépek. De ott mást akarnak, másra készülnek. Sőt repülőgépeiket ki is próbálják Vietnámban.

Alexej Mareszjev, a Szovjetunió Hőse, „Az igaz ember” mondotta egy békegyűlésen Párizsban: „...mi mindenkor a béke őrei voltunk és a jövőben is azok leszünk”.

Erről szól a könyv.

A szerző nem tűzte céljául a hadirepülés történetének enciklopedikus módon való feldolgozását, nem is szánja tudományos forrásmunkának. Művében igyekezett a hadirepülés hallatlanul érdekes, színes fejlődéstörténetét regényesen bemutatni.

Igy ajánljuk a 116 képpel illusztrált könyvet az olvasó figyelmébe.

Szabó Sándor