

köze a kor haditaktikájához, kizárólag sportnak tekinthető.

A lovagi hadviselésről szóló fejezetben a szerző kevés újat mond. Elfogadja a ma már vitatott Delbrück-Lot féle álláspontot a középkori hadseregek rendkívül kicsiny létszámáról: 10 000 főnél nagyobb hadsereg szerinte a középkorban nem létezett. A lovasság hazájában, Franciaországban, a XII. század végén 1500 lovag élt.

A könyv negyedik része a lovagság és keresztény vallás kapcsolatait vizsgálja. Szól a lovasság szerepéről a keresztény háborúkban s a szerzetes lovagrendekről.

A befejező, ötödik rész a lovasság és a államhatalom kapcsolatait vizsgálja. A lovagi torna népszerű lett az uralkodók körében. A tornákat tiltó rendeleteket rendszerint polgári származású királyi hivatalnokok írták. Maguk a királyok szerették a tornákat, ezért nem is sikerült a betiltások: lelkes hívei voltak IX. Lajos és Szép Fülöp francia, Oroszlán-szívű Richárd és I. Edward angol királyok. Még a XVI. században is a lovagi torna kedvelője I. Miksa német—római császár, I. Ferenc francia király s lovagi tornán vesztí életét 1589-ben II. Henrik francia király.

*Borosy András*

CSANÁDI NORBERT—NAGYVÁRADI SÁNDOR—WINKLER LÁSZLÓ

### A MAGYAR REPÜLÉS TÖRTÉNETE

(Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1974. 286. o.)

Nagy örömmel vettük tudomásul, hogy olyan könyv került most az olvasók kezébe, melyet legalább egy évtizede hiába kerestünk a könyvesboltok polcain. A könyv megjelenésével régi vágyunk és óhajunk teljesült; megszületett az első összefoglaló munka a magyar repülés történetéről. E szóban forgó mű nemcsak a repülés történetével foglalkozó szakembereknek és a repülés iránt érdeklődő tízezreknek, társadalmunk minden tagjának is készült. Biztos vagyok benne, hogy nincs olyan olvasó, aki ne találná meg azt a fejezetet, amelyet nagy érdeklődéssel — legalább még egyszer, ha nem többször — újra elolvas.

A három szerző által írt könyv 286 oldalon, hét fejezetben, valamint a függelék A, B, C és D pontjain keresztül tárgyalja a magyar repülés történetét.

Az első fejezet a magyar repülés történetének kezdeti emlékeit sorolja fel, Ciprián barát próbálkozásaitól Swarz Dávid munkásságnak lezárásáig.

A második fejezetben Blériot budapesti, Üllői úti bemutatókozását ismerte-

tik. A fejezet további része részletesen tárgyalja a rákosmezei repülőök küzdelmes, kudarcokban bővelkedő, de amellett kimagasló eredményeket is hozó munkásságát. Dicséret illeti a Szerzőket az 52. és 54. oldalon levő, jól használható összefoglaló táblázatért, mely áttekinthetően foglalja össze az 1909—1914 közötti magyar konstrukciójú gépeket.

A harmadik fejezet „A” részében az első világháború repülőeseményeit írják le. Ebben a részben leszünk tanúi annak, hogy az előszóban leírtakkal ellentétben a szerzők — nagyon helyesen — igyekeztek mindent, még a legkisebb eseményt, adatot is írásban rögzíteni, nehogy valami elkallódjon.

A „B” rész „A repülőipar kialakulása 1914—1918 között” témával foglalkozik. A hazai repülőgépgyártás kialakulása négy oldalnál többet érdemelt volna. Érdekes lett volna a szerzők által nyilván részleteiben is jól ismert, 1915-ben kötött Hansa—Brandenburg—UFAG licencszerződést ismertetni, amelyről említés is történik.

A fejezet „C” részét megint csak dí-

csérni kell a lényegét jól szemléltető táblázataiért.

A Tanácsköztársaság légierijének történetével foglalkozik a negyedik fejezet. Hiteles okmányokat ismertetve, bőségesen tárgyalja kormány intézkedéseit a repülőalakulatokkal és a repülőgépgyártással kapcsolatosan. A fejezet Szamuely Tibor népbiztos és Dobos István pilóta Szovjetunióba, és onnan vissza való repülésének részletes ismertetésével záródik. Ez a rész az egyik legjobban sikerült fejezete a könyvnek.

Az ötödik fejezet a két világháború közötti időkkel foglalkozik. A fejezet „A” részének 1—7. pontjában a Tanácsköztársaság bukását követően bekövetkezett átmeneti időszak, majd a teljes repülési és repülőgépipézési tilalom után, a különböző sportrepülő egyesületek megalakulását, tevékenységét, valamint egyes repülőgéptervezők munkáját ismertetik a szerzők teljes részletességgel. A nyolcadik pont Endresz—Magyar óceánrepülésének történetét, majd a pont végén a „Gerle 13” Földközi tenger körüli útját mondja el. A kilencedik pont a 1933—1944 között történt repülésesemények, versenyek, túrák, stb. részletes leírásával foglalkozik. A tizedik és tizenegyedik pont a polgári repülőipar és a M. S. E. repülőgépipézési tevékenységét tárgyalja. A fejezet „A repülés szervezetei a két világháború között” című szakasszal végződik, amelyet a szerzők elég mostohán kezeltek.

A „B” rész a hazai vitorlázó repülés megalakulását, eredményeit, valamint az 1945-ig történt vitorlázórepülőgépipézési tevékenységet foglalja össze három pontban. A 166. és 168. oldalon levő, jól áttekinthető táblázat nagy segítséget nyújt az érdeklődőknek a vitorlázó géptípusok főbb adatait illetően.

A fejezet „C” része foglalkozik a két világháború közötti katonai repüléssel. Ezen belül külön pontokban tárgyalja a hazai repülőipar és a titkos légierő megteremtését, a katonai repülés rejtett szervezését, majd a második világháború előtti és alatti külföldi repülőgépvásárlásokat, valamint a hazai repülőgépipézését. Ide kívánczottnak volna a

magyar—német repülőgépgyártás ismertetése is.

A „D” rész három pontban tárgyalja a közforgalmi repülés megalakítását és helyzetét a két világháború között. A negyedik pont részletes leírást ad azokról a géptípusokról, amelyek hazai használatban álltak. Az ötödik pont a MALERT és gépei világháborús tragédiáját summázza.

A hatodik fejezet első pontjában a második világháborúba belesodort légierő tevékenységéről olvashatunk. A fejezet második pontja részletesen beszámol a nyugati szövetséges légierő hazánk fellett véghez vitt harci tevékenységéről, majd a harmadik pont a második világháború repülőipari termelésével foglalkozik. Ez a rész is bővebb feldolgozást érdemelt volna, mert a maga idejében — negatív hatásai figyelembevételével is — óriási horderejű volt.

Az utolsó (hetedik) fejezet a felszabálás utáni fejlődést mutatja be. Az „A” rész négy pontja a vitorlázó repülés úrraéléseivel, az 1950-es években történő kiszélesedéseivel, majd (napjainkig) a különféle nemzeti és nemzetközi versenyekkel és ezek eredményeivel foglalkozik. A „B” rész négy pontja a motoros repülés háború utáni újjászervezését, valamint az összes hazai és olyan nemzetközi repülő versenyeket ismerteti, amelyeken hazánk is szerepelt. A 242. és 243. oldalon levő táblázat növeli az áttekinthetőséget, világosan mutatja a hazai használatban levő külföldi eredetű sportrepülőgépeket és azok technikai adatait. A „C” részben a MASZOVLET, majd a MALÉV napjainkban is tartó tevékenységét részletezik a szerzők.

A mezőgazdasági repülés, a légi mentőszolgálat, a vízügyi szolgálat, a légi rendszert tevékenységét és az általuk használt géptípusokat tárgyalja a fejezet „D” része.

Az „E” jelű részben, három pontban, a felszabadulásunkat követő időszak katonai repülését követhetjük nyomon.

Az „F” és „G” részek a polgári repülés irányításával, valamint a TU—154 típusjelzésű, három sugárhajtóműves,

interkontinentális repülőgép részletes ismertetésével foglalkoznak.

A függelék „A” része az első világháború osztrák—magyar hadirepülőgépeit, a „B” része 1921—1945-ig használt repülőgépek típusait és lajstromjeleit, „C” része a magyar vitorlázó nemzetközi rekordok történeti fejlődését, a „D” rész pedig az ezüst-, arany-, és gyémántkoszorús magyar vitorlázórepülőök névsorát mutatja táblázatba szedve.

A feladat nagysága és az anyag óriási mennyisége miatt a könyvbe sajnos több hiba került — a szerzők minden igyekezte ellenére is. Ezért az elismerés és dicséret mellett beszélni kell a könyv hibáiról és hiányosságairól is, az olvasók helyes tájékoztatása érdekében. Nem történik említés például a hatodik fejezet „C” részében arról, hogy a Weiss Manfréd Repülőgép- és Motorgyár Rt. 1929 elejétől kezdődően, licenc alapján, Siemens Sh—12 típusú, 9 hengeres, 110—120 LE teljesítményű csillagmotorokat gyártott, melyekből 138 db épült. Az 1931 február—márciustól épített „Titan” motorokról szintén nem történik említés. Semmiféle részletesebb adat nincs a könyvben említett Jupiter K—9, K—14, K—14 Kirs és WM—14B motorok gyártásáról, a gyártás menetéről, az elkészült motorok darabszámáról és nem utolsósorban műszaki adatairól.

Az ötödik fejezet „A” részének 12. pontja „A repülés szervezetei a két világháború között” című szakaszában, továbbá e fejezet „C” részében teljesen hiányzik a légierő alakulatainak 1929-es, 1933-as, 1942-es és 1945-ös (január—február) szervezeti felépítése. Részletebben kellett volna szólni az 1933. tavasztól megváltoztatott repülőgép lajstromjelzésekről is.

Beszélni kell a könyvben levő ellentmondásokról is. A 184. oldalon levő „Külföldi tervezésű magyar repülőgép-típusok táblázata (Hadirepülőgépek) 1923—1945” 29. sorában az „Arad Ar—96B” típusjelzésű repülőgép részletes adatainak felsorolása után a „Megjegyzés” rovat feltünteti, hogy a légierő alakulatainak állományába tartozó ilyen típusú repülőgépek G—500 betűjelzést és számozást kaptak. A 279. oldal má-

sodik hasábjának 10. sora viszont azt állítja róluk: a „G—500 X/G és valószínűleg a Rep. Műsz. Int. gépei (X/G G. 501)”. Kérdéses már most, hogy az Ar—96B típus, vagy az X/G és a Rep. Műsz. Intézet gépei lettek G—500-as jelzescsoportba sorolva?

A másik lényeges, háromszoros ellentmondás, amely a gyanútlan olvasót már a könyv első elolvasása után kétségek között hagyja, a következő: a könyv 177. oldala első hasábjának negyedik bekezdése így szól: „1933 júniusára a W. M. a Fokker CVE gép terveit átdolgozva, furnér borítású törzzsel és NACA burkolatú, 550 LE-s K—9 motorral négy új távolfelderítő könnyűbombázó gép gyártását fejezte be, WM 16 Budapest típusnévvel (HA—SAA... SAD jelzésekkel).”

A következő bekezdés második mondata viszont így hangzik: „A WM—16 B gépek már ezzel épültek 1935-ben (HA—SAE-től SAI-ig, azaz 5 db)”. Ugyanakkor a 277. oldal második hasáb huszadik sora szerint: „HA—SAA—SAI WM—16 Budapest (550 K—9 és WM 14 mot) 9 db Bp. 9 + 5 db Bp. 14 épült” Ha a 177. oldalon levő repülőgépeket összeadjuk, akkor 4 + 5, azaz 9 db gép jön ki. Ha a 277. oldalon levő adatokat adjuk össze, 9+5, azaz 14 db gépet kapunk. De ha a betűjelzéseket vesszük figyelembe HA—SAA-tól SAI-ig, ez megint csak kilenc gép. A hiányzó öt gépnek mi volt a lajstromjelzése?

Nem beszélve a 279. oldal 14. sorában levő hiányosságról: „B 200 WM 16, Budapest (860 WM 14 motor)” — ide már nem írtak darabszámot, viszont a 25. sorban már igen: „F. 150 WM—16A, Budapest (K—9 mot) F—151—F. 159”.

Ezek a nem világos és ellentmondásos adatok nem tisztázzák a kérdést. Ezért a következőkben röviden, pár mondatban ismertetem a típus történetét az olvasók helyes tájékoztatása érdekében.

Az első WM—16 jelzésű repülőgép egy, a W. M. Repülőgép- és Motorgyár Rt-nál licenc alapján épített „Fokker CVE” volt, amelynek „Jupiter VI” motorja helyébe 1933 augusztusában egy eredeti Gnome et Rhone 14025 gyári

számú K—14 Krsd „Mistral Major”, 700—750 LE teljesítményű motort építettek be. Ez a gép lett a WM—16 prototípusa, melynek próbarepüléseit még 1933 szeptember elseje előtt megkezdték. Így elsőnek nem a K—9 motorral felszerelt WM 16 változat repült, hanem a K—14 Krsd-vel felszerelt „Budapest K—14”.

A szériagyártást is a WM—16 „Budapest K—14” nappali bombázó feladatokra szánt változattal kezdték, a 1402/14a-1934. sz. rendelet alapján. A széria kilenc gépből állt, melynek építését 1934 második felében el is kezdték. A kész gépeket 1935 május végén adták át. A gépek HA—SAA, HA—SAB, HA—SAC, HA—SAD, HA—SAE, HA—SAF, HA—SAG, HA—SAH, HA—SAI egyéni jelzéseket kaptak. 1938. szeptembertől, amikor a katonai gépek polgári lajstromjeleit megváltoztatták, ezek a típusváltozatú gépek kapták a B—200-as jelzéseket. (B—201-től B—207-ig, mert időközben a többi összetört.)

WM—16 „Budapest K—9” változat már csak azért sem repülhetett elsőnek, mert az első 500 LE teljesítményű Gnome et Rhone K—9 típusú motor csak 1933. október 19-én érkezett meg a W. M. céghez. A motor beépítését 1933. november—december hónapokban kezdték el egy WM gyártmányú Fokker CVD-be. Az új motorral felszerelt géppel a kísérleteket csak 1934. január—februárban kezdték el. Szériában ebből a változattól is kilenc gép épült, melyekkel közelfelderítési feladatokat akartak elvégezni. A széria építését 1935-ben kezdték el. Az elkészült gépek HA—SBA, HA—SBB, HA—SBC, HA—SBD, HA—SBE, HA—SBF, HA—SBG, HA—SBH és HA—SBI egyéni lajstromjelzést kaptak. A későbbiekben ezek a gépek F 151-től F 159-ig új lajstromjelzést kaptak. Világosan látható az eddig felsorolt adatok alapján, hogy a két prototípuson kívül tizennyolc darab WM—16 típusjelzésű gép épült két változatban.

A tárgyi tévedések közül is szeretnénk rámutatni pár lényegbevágóbbra.

A 182. oldal második hasábjában második bekezdésében a Heinkel He—111P típusjelzésű kétmotoros bombázógépről

van szó. A He—111P gépeket nem bombázógépeknek vásárolták, hanem távolfelderítőnek. Erről tanúskodik a Hadtörténelmi Levéltár HM.VKF. Eln. 1. 1939/4875 számú irata is. A 75 046/eln. III—1939 számú megrendelés alapján a magyar légierő részére nem 40 db-ot, hanem csupán 20 db-ot rendeltek meg. 1942. március—áprilisban — a már meglévő két géphez — még négy He—111P típusú gép érkezett, amelyeknek átalakítását a W. M. Repülőgép- és Motorgyár Rt. május végéig elvégezte. A gépeket F 703, F 704, F 705 és F 706 jelzéssel repülték be Csepelen.

Dunai Repülőgépgyárban épített Messerschmitt Me—210 Ca—1 típusról történik említés a 215. oldal első hasábjában második bekezdésében. A szerzők szerint: „Ezekből a romboló és éjjeli vadászgépekből kb. 170 db került a magyar légierő állományába”. A magyar repülőalakatokhoz pontosan 159 db ME—210 Ca—1 típusú repülőgép került. Hiteles adatok bizonyítják, hogy a Z 006 és Z 007 egyéni jelzésűek már 1943 közepén távolfelderítő gépekké lettek átalakítva.

A 276. oldal második hasábjának 27. sorában a „HA—AKX WM 21 Súlyom prototípus 1937” jelölés helytelen. A Súlyom prototípusa a HA—SAI jelű „Budapest K—14” volt, mely gépet nem lajstromozták át az átépítés után sem.

A 277. oldalon levő Ju 86 K—2 lajstromjelzések közül egy-pár vitatható. Kimaradt a HA—JBA sor a kimutatóból.

A történelmi hűség kedvéért meg kell jegyezni, hogy a 277. oldal második hasábjában 19. sorában a „HA—EJA—E JW Fokker CVE (420 Jupiter) WM gyártmány” megjegyzés nem pontos. Csak a HA—EJW és a HA—EJB volt WM gyártmány, a HA—EJA eredeti Fokker gyártmányú volt, mely vásárlás útján került hazánkba. Összesen csak 3 db CVE gép volt, mert a HA—EJW a WM-nél gyártott első mintagépet jelölte.

A Bristol Bleinheim gép jelzése a 279. oldal második hasábjában első sorában helyesen: J 104. Ugyanezen oldalon a 9. sorban a G 200 jelzescsoportnál nem

történi említés a 3 db Ju 86 K—2 típusú gyakorlógépről, melyek G 211, G 212, és G 213 jelzéssel voltak ellátva.

És végül, de nem utolsó sorban, vitába szeretnék szállni a könyv szerzőinek az előszóban írt egyik mondatával, mely így hangzik: „Az 1921-től 1945-ig terjedő időszak katonai repüléstörténetét és a második világháború hadirepülését mind ez ideig még nem dolgozták fel”. Ez a kijelentés ilyen formában vitatható. A korszakról és egyes részletkérdé-

sekről az utóbbi években a „Repülés és űrrepülés” c. folyóiratban több helyen bővebb felvilágosítást lehetett kapni.

Mindezen fogyatékoságok és hiányosságok ellenére is üdvözölni kell a könyv megjelenését, hiszen nagyban hozzájárul a magyar repülés történeti útjának feltárásához, és — bár közvetve — a honvédelmi nevelőmunkát is támogatja.

Kováts Lajos

## KÜLFÖLDI HADTÖRTÉNELMI FOLYÓIRATOK SZEMLÉJE

**Voенно-Исторический Зсurnal** (Szovjetunió), 1974. 10—12. sz.

A folyóirat e számai széles témakörök fognak össze, de a tanulmányok jelentős része a magyar olvasó előtt nem nagyon ismert északi hadműveletekkel foglalkozik.

Igen fontos kérdést tárgyal E. Bondarenko: „A KPSzSz ideológiai tevékenysége a fronton 1944-ben” c. tanulmánya 12. sz. (3—9. o.).

1944 elejére a szovjet—német fronton kialakult helyzetet a történelmi jelentőségű győzelmek határozták meg, amelyek gyökeres változást eredményeztek a Nagy Honvédő Háború és az egész világháború menetében. Gyökeresen megváltozott az ország katonai, gazdasági és politikai helyzete is. Ez 1944-re hatalmas méretű támadó hadműveletek végrehajtását tette lehetővé.

A fasiszta Németország ekkor már nem is gondolhatott támadó hadműveletekre a szovjet—német fronton. A fő törekvés arra irányult, hogy minden áron feltartóztassák a szovjet hadsereget. 236 hadosztályt és 24 dandárt összpontosítva igyekeztek szívós védelmi harcokban elvéreztetni a szovjet hadsereget, megállítani az előrenyomulást és különbékét elérni Nagy-Britanniával és az Egyesült Államokkal.

A kialakult helyzetben a Legfelsőbb Főparancsnokság úgy határozott, hogy a

legrövidebb idő alatt szét kell zúzni az ellenség hadászati csoportjait, meg kell tisztítani tőlük az egész szovjet földet, helyre kell állítani a Szovjetunió államhatárait a Fekete-tengertől a Barents-tengerig, el kell érni a fasiszta Németország határait és létre kell hozni a feltételeket teljes szétzúzásához. Ez a történelmi feladat határozta meg a párt politikai munkáját a fronton 1944-ben.

A szovjet területek felszabadítása után a harcok áttevéődtek egy sor európai, köztük a Szovjetunióval ellenséges ország területére. A szovjet hadsereg fel-szabadító küldetését várta. Ez a harcosoktól magas fokú erkölcsi-politikai magatartást, éberséget, fegyelmezettséget és szervezettséget követelt meg. A szovjet harcosnak tiszteletet és tapintatot kellett tanúsítania a helyi lakosság iránt. Ehhez széles körű propagandamunkát kellett folytatni a felszabadító küldetésről, nagy figyelmet kellett szentelni a személyi állomány internacionalista szellemben való nevelésének.

A fronton végzett ideológiai munka erősítését követelte meg az is, hogy a hadsereg 1944-ben jelentős feltöltést kapott. A feltöltés nagy része olyan egyénekből állt, akik hosszú ideig éltek német megszállás alatt.

Erre az időre változás történt a harcoló alakulatok pártszervezeteinek többségében is. Tagságuk kétharmad része fiatal kommunistákból állt, akik-