

Bihary Gyula:
A Szovjet Légierő genezise

1. A Légierő az első világháborúban

A Wright fivérek első motoros repülése után a repülés gyors fejlődésnek indult és elkezdték keresni a felhasználás módjait. Először csak sport, később katonai célokra is. Ebben az időben még nem volt igazi feladat a repülőgép számára, ez a kitörő világégésben változott meg.¹

A mélyen sáncaikba szorított katonák át akarták látni a másik fél állásait, milyen mélyek, merre húzódnak, hányan védik stb. Megvolt hát a feladat és megszületett a felderítő repülőgép, melyet mindkét fél rövidesen nagy számban alkalmazott.² Megpróbálták egymást akadályozni feladataik végrehajtása közben, lőttek az ellenfélre puskákkal, pisztolyokkal, később géppuskákkal is. Ez azonban elvonta a figyelmet, így kellett egy olyan gép, amely alkalmasabb eme akadályozó szerepre. Megszületett a vadászgép, gyorsabbá, fordulékonyabbá tették, géppuskát szereltek rá. Először ezt egy géppuskás kezelte, de ez bonyolultnak bizonyult, emiatt Roland Garosse kitalálta, hogyan lehet azt mereven a gép orrára építeni. Megjelent az igény, hogy bombákat kellene dobni az ellenségre fentről, ahonnan jól látszik a cél, erre válaszul megjelent a bombázó repülőgép. Először kézzel dobálták a bombákat, majd a nagyobb mennyiségek érdekében a gép aljára rögzítették egy horoggal, amit a cél felett oldottak. A repülőgépek gyorsan fejlődtek, de avultak is el. A vadászgépek – és más feladatú társaik is – egyre erősebbek lettek³. A kétfedelű, csillagmotoros építés volt az uralkodó, de voltak sikeres ellenpéldák. Egyszerűbb volt fa-vászon szerkezetűeket előállítani, mint a maiakét, ezért nagy mennyiségben kerültek a frontokra, ahol ott vetették be őket, ahol a földön nem sikerült áttörést elérni.

2. A cári orosz légiflotta

Alapvetően a fent vázoltaknak megfelelő folyamatok játszódtak le orosz földön is, kis csúszásokkal. A repülőgép és a motorgyártás azonban nagyon vontatottan indult be és futott fel. A hét repülőgépgyárból álló orosz repülőgépipar 1914-ben havonta csak átlag 37 darab repülőgépet gyártott.⁴ A nyugati típusok behozatalát ezért meg kellett gyorsítani, vo-

¹ BEBESI GYÖRGY: *A második ipari forradalom és társadalmi hatása*. In: BEBESI 2005. 41.

² BEBESI-TURI, 2000. 71.

³ REPÜLŐGÉP ENCIKLOPÉDIA, 1991. 62.

⁴ GROEHLER, 1981. 69.

lumenét pedig növelni. Az alkalmazás terén, a nyugati fejlődésen ment át az orosz légierő is, csak a háttér hiánya miatt alacsonyabb hatékonysággal. Az orosz légi armada 1917. június-júliusában összesen 128 repülőosztaggal rendelkezett, amelyekből 91 a szárazföldi légierőnél, 32 pedig a tengerészetnél tejesített szolgálatot. Volt még 5 nehézbombázó osztaguk is, melyek az akkor korszerű Ilja Muromecekkal repültek⁵. A szervezés alapja a körzetesítés volt, innen töltötték fel személyi állományukat is amin – a repülők bonyolultsága miatt – megfigyelhetünk egyfajta elit jelleget. Az 1917-es elvi állomány 840, de ebből bevethető állapotban csak 340 darab volt, ezek is 30 különböző típusból, ami alkatrész-ellátási rémálmot jelentett.

1917-ig összesen 7407 repülőgéppel rendelkeztek, ami az angolok 1918-as termelésének 1/5-e! A saját és/vagy a nyugatiak másolataiból 5607 gépet gyártottak. A gyártáshoz szükséges nyersanyag-alkatrész ellátás még alapvetően a nyugattól függött⁶. Különösen a repülőgép motorok esetében igaz ez.

3. A vörös légierő felállítása

A légierő hasznosságát illetően komoly vita bontakozott ki a Szovjetek oroszországi Népgazdasági Tanácsában, ahol egyesek – például Larin – szerint a burzsoázia játékszere, és a népgazdaságnak semmi haszna sincs belőle. Lenin és a józan gondolkodásúak azonban máshogy vélték. Fontosnak tartották, hogy a repülőgépipar anyagi bázisát – amennyire csak lehet – fenntartsák, hogy a termelést újraindíthassák. A Forradalmi Katona Tanács mellett 1917. október 28-án létrehozott Légi Közlekedési és Aerodinamikai Népbiztosi Hivatal első feladatainak egyike volt ez.⁷ A moszkvai katonai körzetben létre hozták a Katonai Repülési Bizottságot, amely vörös alakulatok szervezésébe kezdett. A légierő gyors megszervezésének másutt is hátráltatói voltak az alábbiak:

1. Akkoriban a szovjethatalom csupán Oroszország európai részének 64,5 millió lakost számláló huszonnyolc kormányzóságára terjedt ki.⁸
2. A szovjet rendszert – és Pétervárt is – folyamatos térnyerésükkel veszélyeztető németek, akik már Ukrajnában voltak.
3. A cári légierő csak kevesebb, mint fele állt közvetlen az új főváros Moszkva irányítása alatt

⁵ GROEHLER, 1981. 69.

⁶ GROEHLER, 1981. 70.

⁷ GROEHLER, 1981. 70.

⁸ GOSZTONYI, 1993. 33.

4. A parancsnokok választásának rendszere: A parancsnok nem előljáró volt, hanem játékszer a katonák kezében.⁹Ebből fakadóan a fejelem hiánya is.

5. A hadsereget, így a légi csapatokat is már részben leszerelték.

A fenti problémákon csak fokozatosan tudtak úrrá lenni. Az első lépés a felső vezetés racionalizálása. 1918. január 20-án a köztársaság légigiflottájának légi hadműveleteinek szervezését irányító Összoroszországi Kollégiumot alakítottak: a repülőgépezemek és a légierő háromhárom, a szárazföldi hadsereg és a haditengerészet egy-egy képviselőjéből állt, és egy fő a Pétervári Szovjet és egy fő Szakszervezetek Központi Bizottságából lettek delegálva.¹⁰A németek nyugati térnyerésére és Pétervár fenyegettségére válaszul a Hadsereg és a Haditengerészet 1918. január 25-én kiadta a 84. számú parancsát:¹¹a repülőcsapatok és iskolák államosításáról és a cári légierő felszerelésének, valamint állományának reaktivizálásáról. A németekkel 1918. március 3-án Breszt-Litovszkban aláírták a békeszerződést.¹²A szovjet rendszert közvetlenül veszélyeztető első veszély elhárult. Az így időt nyert Munkás-Paraszt Vörös Légierő – amit egyre inkább csak simán Vörös Légierőnek neveztek – bevethető alakulatai: *1. szocialista repülőszázad- Pétervár, 2. szoc. rep. Század - Északi Front, 3. szoc. rep. század - Kronstadt, 4. szoc. rep. század- Carszkoje Szelo, 5. szoc. rep. Század - Pszkov központtal.* Hozzá láttak a belső tisztításhoz is. Eltörölték a parancsnokok választhatóságát. Már korábban sorozás lépett életbe Lenin levelei nyomán. 1918. február 23-át, a dolgozó nép mozgósításának napját, azóta is a Vörös Hadsereg hivatalos születésnapjaként ünneplik.¹³Tanfolyamok indultak és visszahívták a megbízható tiszteket is. Az egységeket egy tanács irányította, amely többnyire 3 főből állt: egy katonai szakértőből és két politikai tisztből (komisszárból).¹⁴A politikai tisztek ellenőrizték a visszahívott ex-cári előljárókat (katonai szakértőket) és propaganda, valamint osztályöntudat nevelő tevékenységet folytattak. 1918. május 25-én megalakult a Munkás-Paraszt Vörös Légierő Csoport Főnöksége a hátralévő szervezések koordinálására. A belső bolsevik ellenes és az újonnan belépő külső erők miatt a Szovjet Haza továbbra is veszélyben volt.

⁹ BERGMANN-SMIGLA-TROCKI, 1920. 60-61.

¹⁰ GROEHLER, 1981. 71.

¹¹ GROEHLER, 1981. 71.

¹² A Szovjetunió története 2. rész, 1980. 62.

¹³ GOSZTONYI, 1993. 30.

¹⁴ GOSZTONYI, 1993. 37.

4. Polgárháború és intervenció

A szovjet történészek kedvelt metaforája az ellenforradalom lánggyűrűje nem pontosan adja vissza a polgárháború jellegét.¹⁵ Szerencséjükre a bolsevikok ellenőrizték a központi területeket, így jól megoldhatóak voltak az átcsoportosítási és ellátási műveletek. Nagy ellenálló csoportok alakultak körben a perifériákon, de ezek nem egyszerre és más-más célokkal támadtak. Nem minden esetben bírva a helyi lakosság támogatását. A cseh–szlovák légió elfoglalta a szibériai vasút vonalat Penzától a Bajkál-tavon keresztül az orosz Távol-Keletig.¹⁶ Ők szervezték az ellenállást is. Kolcsak tengernagy kormánya szervez csapatokat 1918 nyarán az Urálon túl. Krasznov atamánjuk vezetésével a doni kozákok, a szovjetellenes déli Önkéntes Hadsereg Gyenyikin vezetésével indít váltakozó sikerű akciókat mindenféle összehangolás nélkül. Krasznov Caricint – a későbbi Sztálingrádot – akarja elfoglalni, ahol feltűnik Moszkva képviselőjében Joszip Visszarjonovics Sztálin, akinek itt mutatott tevékenysége fontos sarokköve lesz karrierjének.

A belső bajokat tetézi a külföldi csapatok megjelenése. Murmanszk és Arhangelszk térségében hídfőállást foglal el – egyelőre még németellenes céllal – a francia–olasz–amerikai–angol kontingens. Amint a bolsevik rendszer lesz a fő cél, másutt és mások is megjelennek: például angolok Bakuban, amerikaiak, japánok a Távol-Keleten. Utóbbi körzetben csak a japán erők mozdulnak ki hídfőikből. 1918 folyamán csak a csehszlovák légió igazán aktív, majd a Kolcsak puccs után beszüntették akcióikat.¹⁷ Vlagyivosztok irányában kifelé tartanak az országból. A később beérkező intervenciók alakulatokra is igaz, hogy csak kevés és elszórt, lokális jellegű akciókat folytattak csekély légi fedezet mellett. Az „ellenforradalmi erőket” inkább anyagilag és készletekkel támogatták. Egyes vélemények szerint általánosságban kijelenthető, az Oroszországba küldött szövetséges csapatok ütőképessége a nullával volt egyenlő.¹⁸ A világháborúba belefáradt katonák egyszerűen nem akartak idegen ügyért, idegen földön meghalni.

5. A légierő szerepe a vörös győzelemben

Ennek ellenére a fenti körzetek légi ellenőrzésének fenntartása kiemelten fontos volt. Ellátási oldalról ezt segítette, hogy 1918. augusztus 28-án a repülőgép és repülőmotor gyártás egészében népi tulajdonba került

¹⁵ HELLER-NYEKRICS, 1996. 66.

¹⁶ GOSZTONYI, 1993. 35.

¹⁷ HELLER-NYEKRICS, 1996. 72.

¹⁸ HELLER-NYEKRICS, 1996. 73.

és december 31-én az Egyesített Repülőgépipari Vállalatok Főigazgatósága (a GLAVKOAVIA) alá sorolódott.¹⁹

Ezzel biztosították a zökkenőmentes ellátást, ami a korábbi sikeres – ilyen a jaroslavi felkelés elleni – bevetések folytatása érdekében égetően szükséges volt. A 6 vagy 12 gépes egységek alkotta légi csapatok folyamatos bevetési beosztást teljesítettek. Ez nem csoda, hiszen a kor egyetlen mobil, gyorsan nagy távolságokra bevethető erőit jelentették. Különösen a felderítőkre és a bombázókra igaz ez, amelyek fontos szerepet játszottak egy-egy támadás megfékezésében. Az ellenfél elszört légi tevékenységére a vadászok adtak csattanós választ. Másodlagos céllal pedig ellenséges csoportosításokat és menetoszlopokat gépuskáztak.²⁰

Az osztag parancsnokoknak – erőik kis száma miatt – nagy kreativitásra volt szükségük, ami bizonyította, vagy kétségbe vonta képességeiket. A kevésbé rátermetteket, ha nem élveztek párthátszelet, hamar eltávolították. Az ilyen problémák megoldására és a növekvő bevetésszám miatt 1918. szeptember 22-én létre kellett hozni a Forradalmi Katonatanács törzse mellett működő Légierő és Légiközlekedési Főnökséget (AVIADARM), amely a légierő hadműveleti vezetését vette át. A főnökség vezetője a kommunista A. V. Szergejev lett.²¹

A fejlesztési és technikai háttér biztosítására létrejött a Központi Aero és Hidrodinamikai Intézet (CAGI). Az AVIADARM nevezte ki a Vörös légierő Tábori Csoportfőnöksége alárendeltségébe tartozó vezetőket, akik az Északi (J.W. Jungmeister), a Keleti (A.V.Sjukov), a Déli (I.I. Potrazsickij), a Nyugati (N.E.Sumszkij) és a Kaukázusontúli Frontokon (I.V.Vasziljev) irányították a harcot.²²

A külső és belső ellenség ellen – a szárazföldi hadsereggel együtt – immár támadásba átmelve 20.000 bevetésben, 94.500 kg bombát dobtak le és 144 légiharcot vívtak. A frontokon 349 harcképes repülőgép tevékenykedett 1919-ben ez 79 osztagban (13 hadsereg-repülőosztag, 47 felderítő-repülőosztag, 12 vadászrepülő osztag, és 7 speciális feladatokat végző repülőosztag) oszlott meg.²³A mennyiségi veszteségek, amortizáció és utánpótlás hiány okán 1919 októberére 314-re apadt. Ekkorra a kb. 350 pilótából kb. 120-130 volt párttag.

1920. április 1-ig 422 gépet vesztek, jórészt a gyenge karbantartásból eredő balesetek miatt és csak kettőt lőttek le légiharcokban. Az

¹⁹ GROEHLER, 1981. 71.

²⁰ BENEDEK, 1979. 91.

²¹ GROEHLER, 1981. 72.

²² GROEHLER, 1981. 72.

²³ GROEHLER, 1981. 72.

ellenség oldalára 32 átállítás is történt. A vitéz helytállásért a légierő 216 pilótája Vörös Zászló Renddel lett kitüntetve.

Lenin javaslatára 1919 szeptemberében egy elsősorban csatarepülő-feladatok végrehajtására alkalmas repülőcsoportot vontak össze és vetettek be.²⁴ A cél, a hadsereggel való szoros együttműködés, az ún. légi ököl szerep végrehajtása volt. A harctéri tapasztalatok nyomán megszületett a bevetési szabályzat M.V. Frunze vezetésével. Ebben előkelő helyen szerepelt a propagandaanyag terjesztése, ilyen rakomány nélkül egyetlen gép sem startolhatott. Az AVIADARM 1919/29. sz. parancsa a Vörös Légierő számára a harciakon kívül három feladat teljesítését határozta meg. A fő cél, hogy a front mögötti területeken, minden alkalommal felvilágosító-tájékoztató anyagot kell ledobni. Második, a szovjet hatalomtól elvágtott területekkel való összeköttetés helyreállítása, harmadikként pedig azt írta elő a parancs, hogy alacsony támadással zavart kell kelteni a felvonuló fehérgárdisták soraiban.²⁵

A légierő folyamatos – a támadás főirányába való – 1919 szeptemberi nagyarányú koncentrációja meghozta a gyümölcsét a hatékonyságban is. Nagy szükség volt erre, ugyanis Kolcsak csapatai 1919. március közepén négy hadseregbe tagolódva, ezernyolcszáz kilométeres arcvonalon támadásba lendültek. Nagy előretörésük – melyet ekkor még nem sikerült megállítani – azzal fenyegetett, hogy Kolcsak Gyenyikinnel összefogva Moszkvára fog csapást mérni.²⁶ Trockij mindent a keleti frontra irányított, amit lehetett és a helyszínen állított fel ezredeket, hadosztályokat, melyeket régi cári tisztekkel töltött fel a parancsnoki posztokon. Az új egységek és a már ott levők az öldöklő harc tüzeiben kovácsolódtak gyülelésez népségből jól szervezett, harcértékkel bíró egységekké. Természetesen az újonnan felállított, vagy ide vezényelt repülőegységekre is vonatkozik ez a megállapítás. A fordulat a keleti fronton április utolsó napjaiban következett be. A Vörös Hadsereg Főparancsnokságának sikerült annyira megerősíteni Frunze déli csoportját, hogy az meglepetésszerűen betudott törni [a légierő nem kis támogatásával -B.GY.] a fehérek bal szárnyába.²⁷ Átállások is történtek a bolsevik egységekhez, mindezek végleg megpecsételték Kolcsak sorsát, aki innentől folyamatos visszavonulásba ment át.

A déli és északi frontokon még rosszabb volt a helyzet a főerők keleti lekötöttsége miatt, de azok felszabadulása után átcsoportosítással és helyszíni mozgósítással sikerült támadást kieszközölni, amire rájátszott

²⁴ GROEHLER, 1981. 73.

²⁵ GROEHLER, 1981. 73.

²⁶ GOSZTONYI, 1993. 48.

²⁷ GOSZTONYI, 1993. 48.

az, hogy Gyenyikin utánpótlási vonalai megnyúltak, katonái kimerültek a folyamatos előrenyomulásban. A kibontakozó támadásban Bugyonnij lovasai és a légierő hathatósan támogatták a gyors előretörést. 1919 decemberére Ukrajna vörös kézen, Gyenyikin száműzetésben volt. Az utód, Vrangel a Krímbe vonult vissza.²⁸ Az ide besorozott egységeket és a szétszórta kozák egységeket fokozatosan felmorzsozták.

A vörös főerőket innen északra a lengyelek és Jugyenic ellen vonultatták fel. Az északi fronton is nagy szükség volt Trockij hatásos személyes fellépésére, valamint a légierő helyállítására. Az összehangolt támadás ismételt nagy hatékonyságról tett tanúbizonyságot. Novemberre szétverték Jugyenic hadseregét, maradványait internálták. Keleten Kolcsakot emberei elárulták és a csehszlovák légió kezére játszották, akik szabad út fejében Vlagyivosztokig, átadták az irkutszki szovjetnek. Mire itt a Vörös Hadsereg megjelent, kivégezték.

1920-ban a szövetségesek is kiűrtették hídfőállásaikat. A japánok nem adták fel területüket, így a szovjet-japán határ a Bajkál-tó volt. Később itt ütközőállam alakult, Távol-keleti Köztársaság néven. A szövetséges gazdasági-blokádot is feloldották, még a hadianyagok terén is.

6. A felfegyverzett béke

A szovjet népgazdaság a húszas évek elején, a harcok miatt romokban hevert. Energiahiány, üzemanyag- és nyersanyaghiány okán a legtöbb üzem leállt. A repülőgépipar a mélyponton volt.²⁹ Amint lehetett, helyreállítási munkák és nagyarányú fejlesztési programok indultak a légiótalom fenntartása érdekében. Átmenetileg a szükségletek 90%-át külső forrásokból fedezték. A meglévő állományt roncs állapota és végzetes elavulása miatt jórészt selejtezni kellett. Az általános éhínség ellenére a külső fenyegetettség fennállása folytán a Népbiztosok Tanácsa 1922. december 1-jén elhatározta, hogy tervet készít a repülőgépipar fejlesztésére, illetve teljes rekonstrukciójára. Erre mindenekelőtt 1.218.000 rubelt irányoztak elő. A következőkben évente 1000 repülőgépet és 500 repülőgépmotort terveztek építeni.³⁰ A szovjet repülőgépipar ezek nyomán 1925-re önellátóvá vált a saját és a légierő szükségleteinek kielégítése terén.

A CAGI tevékenységének köszönhetően a Szovjetunió saját tervezésű és gyártású repülőgéppel rukkolt elő: R-1-es felderítő-könnyűbombázó és csatarepülőgép, TB-1-es nehézbombázó. Az utóbbi a külföldi szakértők szerint is meglepően korszerű – már egyfedelű és teljesen fém építé-

²⁸ GOSZTONYI, 1993. 51.

²⁹ GROEHLER, 1981. 73.

³⁰ GROEHLER, 1981. 75.

sű – volt a saját kategóriájában. A vadászok főleg a németektől beszerzett Fokkerek (D-XI és D-XIII-asok) voltak.³¹

A felső vezetés jóváhagyta a repülőgép fejlesztés 3 éves tervét, ami 1927-re megfelelő méretű és minőségű légiflottát irányzott elő, ezzel kezdetét vette a modern Vörös Légierő kiépítése.

7. Áttekintés

A cári hagyatékból örökölt, nagyrészt elavult és kis számú repülőgép állományt a végtelenségig kihasználva sikerült – nagy erőfeszítések árán – a folyamatos légi támogatást a Vörös Hadsereg részére biztosítani. A két fegyvernem szétválaszthatatlanná vált egymástól. A repülőgép állományt ötletes – szükségszerűségeiből –, nem egyszer mai modern módon alkalmazva, a repülő-fegyvernem bizonyította létjogosultságát a szovjet állam egyetlen gyorsreagálású erőiként. A munkáshatalom "légi öklévé" vált a burzsoázia játékszere, amit Larin egy ajakrúzsához hasonlóan tartott értékesnek, még 1918-ban.

Felhasznált irodalom:

- BEBESI-TURI 2000: Bebesi György-Turi Katalin: *Egyetemes Történelem*. Szekszárd, 2000.
- BEBESI, 2005: Bebesi György: *A hosszú 19. század rövid története*. Pécs, 2005.
- BENEDEK, 1979: Dr. Benedek Gyula: *Legújabb kori hadtörténelem*. Budapest, 1979.
- GOSZTONYI, 1993: Gosztonyi Péter: *A Vörös Hadsereg*. Budapest, 1993.
- GROELLER, 1981: Groeler, Olaf: *A légi háborúk története*. Berlin, 1981.
- HELLER-NYEKRICS, 1996: Heller, Mihail - Nyekrics, Alexandr: *Orosz történelem*. II. kötet: *A Szovjetunió története*. Budapest, 1996.
- *Lenin, Vlagyimir Iljics Válogatott művei*. Budapest, 1954.
- REPÜLŐGÉP ENCIKLOPÉDIA, 1991: Repülőgép Enciklopédia. Budapest, 1993.
- *A Szovjetunió története*. 2. rész, Budapest, 1980.
- Internet: www.airwar.ru/aww1.html- 2008-07-10

³¹ GROELLER, 1981. 76.