

B. STENGE CSABA\*

## Fakereszt a Gyl Bozsenin, Kaszómező felett – Domby Kálmán repülő főhadnagy tragédiája

**Rezümé.** Ez a tanulmány az Északkeleti-Kárpátok magashegységei által a magyar királyi honvéd légierők számára okozott nehézségeket mutatja be. Szó esik az 1941-ben itt bekövetkezett repülőkatasztrófákról, melyek során a magyar repülőkatonaik közül többen haltak meg itt, mint a hadművelési területen közvetlenül ellenséges behatásra. Végezetül az 1941-ben lezuhant utolsó pilóta életútja is bemutatásra kerül a Kárpátalján neki, és társainak állított emlékhelyekkel együtt.

*Kulcsszavak:* magyar királyi honvéd légierők, repülőkatasztrófák, emlékhelyek, Domby Kálmán

**Резюме.** У публікації розкрито, з якими труднощами зіткнулися повітряні сили армії Угорського Королівства у високогір'ї Північно-східних Карпат. Зокрема, йдеться про бої та авіакатастрофи 1941 року, внаслідок яких загинуло багато угорських військових пілотів. Останнім із загиблих у 1941 році на Закарпатті був Калман Домбі, а в пам'ять про нього і його побратимів був встановлений меморіальний знак.

*Ключові слова:* повітряні сили армії Угорського Королівства, авіакатастрофи, меморіал, Калман Домбі.

**Abstract.** Abstract. This paper describes the difficulties created by the high mountains of Sub-Carpathia for the Royal Hungarian Air Force. It lists the aircraft accidents with fatalities from 1941, in which year more Hungarian aircrews perished in Sub-Carpathia by accidents than during the combat against the Soviet troops. Finally it contains the biography of the last crashed Hungarian pilot from 1941, and also the memorials erected to him and his fallen comrades in Sub-Carpathia.

*Keywords:* Royal Hungarian Air Force, aircraft accidents, memorials, Kálmán Domby

### Bevezető

Kárpátalja 1939 márciusi visszacsatolása a honvédelmi szempontokat mérlegelve nemcsak katonapolitikai szempontból volt jelentős (itt elsősorban a végül az ismert okok – az 1939 szeptemberi német és szovjet támadás – miatt nem realizálódó magyar–lengyel nagyarányú hadiipari-katonai együttműködésre gondolok, mellyel kapcsolatban komoly várankozások és tervek voltak Magyarországon). Kárpátalja visszatérésevel Magyarországnak ismét lettek magashegységei is, mely szituáció speciális képzettségű, és felszerelésű szárazföldi csapatok létrehozását is igényelte (hegyivadászok), illetve a repülőerőket is fokozott kihívások elé állította. A trianoni békeszerződés nemcsak teljesen megtiltotta a katonai repülést Magyarország számára, de a területében is rendkívül megcsonkított országban magashegységek sem maradtak, így az ezek feletti repüléssel járó speciális követelmények gyakorlása sem volt lehetséges Kárpátalja visszatéréseig, illetve az ezt követő időszakig (mivel határővezetről volt szó, a kárpátaljai magashegységek feletti repülés természetesen 1941 nyaráig limitált volt). A helyzet a Szovjetunió elleni háború kitörésével, és az ehhez történő magyar csatlakozással változott

\* PhD; Tatabánya Megyei Jogú Város Levéltára, igazgató. \* Архів міста обласного значення Тотобаньо, директор. \* Tatabánya City Archives, director. [tmjvleveltar@upcmail.hu](mailto:tmjvleveltar@upcmail.hu)

meg, amikor az Északkeleti-Kárpátok és Keleti-Kárpátok vonulatainak keleti és nyugati irányú átrepülése gyakori feladattá vált a magyar katonai repülőgépek számára. Ez azonban nem számított veszélytelen feladatnak a második világháború idején. Az esetenként műszaki problémákkal terhelt típusok, a műszerrepülésre akkoriban csak részben alkalmas repülőgépek, a személyzetek műszerrepülési kiképzésének részbeni hiánya, a bonyolult időjárás körülmények – legfőképpen a jegesedés, de a masszív felhőzet, és a köd is – számos magyar repülőgép katasztrófáját okozták emiatt Kárpátalján ekkor, és az elkövetkező néhány évben, ezek közül a legtöbb repülőgép 1941-ben, a Szovjetunió elleni háború első évében zuhant le. Az arányok érzékeltetésére nem árt tudni, hogy ezekben a repülőkátsztrófákban 1941-ben sokkal több fő magyar repülő hajózószemélyzet halt meg, mint ahány magyar repülőkatona ugyanebben az időszakban a keleti hadszíntéren ellenséges behatásra életét veszítette.

Az 1941 nyári-őszi, a térségben bekövetkezett magyar repülőkátsztrófák a következők voltak (összességében ennél több katasztrófa volt, de most csak ezt a térséget vizsgáljuk):

1941. július 8-án a 2/4. vadászrepülő-század egy háromgépes Fiat CR.42 rajának mindhárom gépe lezuhant rossz időjárás körülmények között az Északkeleti Kárpátokban, egy pilóta meghalt (Nébli Antal szakaszvezető a V.253 jelű géppel – nála szerepel egyedül pontos helyszín, mely Dora községtől nyugatra-északnyugatra 10 km-re volt). Két társa, a rajparancsnok Irányi Pál hadnagy a V.254 jelű géppel, és Bajcsi Endre szakaszvezető a V.255 jelű géppel lezuhanva megsebesült.<sup>1</sup>

Másnap, 1941. július 9-én Vári mellett lezuhant a 4/II. bombázórepülő-osztály I.168 jelű Bücker Bü 131-ese futárszolgálat közben, pilótahiba miatt. A gépet vezető Dobó Elek zászlós súlyosan megsebesült, utasa, Makos József zászlós életét veszítette.<sup>2</sup>

1941. augusztus 10-én Kolomeából hazafelé indult a B.515-ös jelzésű Caproni Ca.135-ös kétmotoros bombázó a 3/5. bombázórepülő-század egyik személyzetével, mely néhány nappal korábban vitte ki Tanos Béla vezérkari ezredet, a HM 3/c. osztályának vezetőjét a keleti hadszínterre: Tanos ezredes a magyar I. gyorshadtest gépkocsiellátásának miniszteri biztosaként ment ki a gépjárműszükségletek, illetve azok fedezési lehetőségeinek megállapítására. A Kárpátok feletti nagyon rossz idő – borús, alacsony felhőzet – miatt a gép tapasztalt vakrepülő pilótája, Telepy Károly hadnagy el akarta halasztani az indulást, de Tanos vezérkari ezredes saját felelősségére parancsot adott a startra. A nehezen emelkedő – talán motorhibával is küszködő – gép a Kárpátok átrepülése közben viharba került, és valószínűleg jegesedés következtében 12 óra körül hegynek ütközött, majd felrobbant (a veszteségi nyilvántartásokban helyszíneként Kőrösmezőtől keletre 15 km-re Aspinec is szerepel, és a Nagy-Pietrosz is). A lezuhant gépben életét

<sup>1</sup> HM HIM Hadtörténelmi Levéltár Vkf. 1941 1a. 5813/el., továbbá B. STENGE Csaba (2016). *Elfelejtett hősök. A magyar királyi honvéd légiőrök árszai a második világháborúban*. Budapest, Zrínyi. 226. p.

<sup>2</sup> HM HIM Hadtörténelmi Levéltár Vkf. 1941 1a. 5813/el.

vesztette a gép teljes személyzete: Borsos Béla hadnagy, Telepy Károly hadnagy, Viszked Ferenc szakaszvezető és Zeltner István szakaszvezető, továbbá a két utas: Tanos Béla vezérkari ezredes és Miklovicz Béla törzsörmeister. A gépen, Tanos ezredesnél volt augusztus ötödikéig bezárólag a gyorsadtest iratanyagának jelentős része: helyzettérképek, parancsok, jelentések, valamint rengeteg fotó. Ezek a pótolhatatlan anyagok a repülőgéppel együtt megsemmisültek.<sup>3</sup>

1941. szeptember 9-én a Budaörsről Kolomeába indult G.250 jelű kétmotoros Focke-Wulf Fw 58-as futárgép a Doboczanka csúcs alatt – a Tatár-hágótól keletre – hegynek repült. A gép fedélzetén tartózkodók közül mindenki: Baranyai Imre hadnagy, Schönflug Richárd hadnagy, Pálinkás Tivadar örmeister, Maródi András honvéd és Petrákóvics István honvéd repülőhalált halt.<sup>4</sup>

Végül 1941. október 21-én a Felső-Tisza völgyében a Gyil Bozsénin, Kaszómező felett is lezuhant egy vadászrepülőgép, melynek pilótája életét veszítette. A lezuhant gépek közül a tanulmány ezzel a géppel: a V.441 jelű Reggiane Re.2000 „Héja” vadászrepülőgéppel és pilótájával, Domby Kálmán repülő főhadnaggal foglalkozik részletesebben, mely katasztrófa esetében a lezuhanás helyszínén maradandó emlékjel felállítására is sor került (bár ez sajnos nem volt hosszú életű).

### ***Domby Kálmán életrajza, katonai pályafutása***

Ifjabb ikafalvi Domby Kálmán 1909. december 14-én született a Krassó-Szörény megyei Boksánbányán (ma Bocșa, Románia), dr. Domby Kálmán törvényszéki bíró és Szegfy Marianna harmadik fiaként (később a felnőttkort is megérvő László bátyja édesapjuk hivatását követve jogász lett). A család az első világháború idején költözött Boksánbányáról Budára.

Domby Kálmán lelkes cserkészként 1925-ben őrsvezetői vizsgát is tett, 1926 júliusában pedig részt vett a megyeri dombokon rendezett cserkész Nemzeti Nagytáboron.<sup>5</sup>

Miután reálgimnáziumi érettségit tett Budapesten 1928-ban, egyből felvételt nyert a budapesti m. kir. József Nádor Műszaki- és Gazdaságtudományi Egyetem soproni erdőmérnöki karára, ahol az 1928–29-es, majd az 1929–30-as tanévet töltötte.<sup>6</sup>

Domby Kálmán valószínűleg ekkorra már megfertőződött a repülés iránti rajongással (ennek indítóokáról sajnos nem maradt fenn információ). Elsőfokú motoros repülőképzését az első számára adódó alkalommal, 1930 nyarán kapta, a Műegyetemi Sportrepülő Egyesület által Érd mellett szervezett kéthónapos táborban. Ezt követően 1931-ben Szegeden, a titkos katonai repülés tagjaként folytatta

<sup>3</sup> HL. Vkf. 1941 1a. 5993/eln., 6039/eln., Nhj. 1941. aug. 14., illetve Telepy Miklósnak – Telepy Károly testvérének – szíves közlése a szerzőnek (2003. február 3.).

<sup>4</sup> BECZE Csaba: Forráskritika – avagy a kutatás buktatói. *Magyar Szárnyak Évkönyv*, 2004. 183. p.

<sup>5</sup> Ezeket Domby Kálmánnak az adott időszakból fennmaradt fényképei alapján lehet teljes biztonsággal állítani.

<sup>6</sup> Soproni Egyetem Központi Levéltár 101.a.71. M. Kir. Bányamérnöki és Erdőmérnöki Főiskola – Főkönyv 1928–29, 80. p.

repülőképzését. (Az 1930-as és 1931-es érdi és szegedi kiképzésről egy vele együtt kiképzett növendék, Pirity Máttyás visszaemlékezésében maradtak fenn – az eseményeket a növendékek szemszögéből bemutató részletek –, aki Dombival együtt szintén tartalékos repülőtszest lett.)<sup>7</sup>

Szegedi kiképzése miatt Dombly egyetemi tanulmányait is halasztotta, legközelebb az 1932–33-as tanév két szemeszterét töltötte soproni tanulással, majd a repülés miatt ismét halasztva az 1936–37-es tanév két szemeszterét végezte el. Az említett négy tanév, összesen nyolc szemeszter elvégzését követően Dombynak két szigorlatot kellett volna letennie a végzéshez, ebből csak az elsőt tette le 1938. június 28-án. Az utolsó, vele kapcsolatos vizsgabejegyzés 1939. február 3-án kelt: ez az utolsó dátum a tanulmányai kapcsán, melyeket végül nem fejezett be.<sup>8</sup>

Dombly Kálmán gyakorlatilag azért nem fejezte be közvetlenül a végzés előtt az erdőmérnöki tanulmányait, mert a repülés iránti vonzalom elhatalmasodott rajta, és repülőképzését befejezve a magyar királyi honvéd légierők tartalékos tisztje, vadászpilótája lett. Tartalékos – akkori terminus szerint „emléklappal ellátott”<sup>9</sup> – hadnagyi kinevezését 1938 nyarán kapta, és a Székesfehérváron állomásozó, Timár István százados vezette, Fiat CR.32 típusú, kétfedelű vadászrepülőgépekkel felszerelt 1/2. vadászrepülő-század állományába került.

Kárpátalja és Dombly Kálmán sorsa először 1939 márciusában keresztezte egymást. A hónap közepén a Kárpátalja visszacsatolásával kapcsolatos hadműveletek támogatására az 1/I. vadászrepülő-osztály mindhárom százada áttelepült Északkelet-Magyarországra. Az 1/1. vadászrepülő-század Ungvárra, az 1/2. vadászrepülő-század Miskolcra, míg az 1/3. Csapra települt. Bár konkrétan Kárpátalja felett nem volt szükség a bevetésekre, a hadműveletek második fázisában, az Ung völgyétől nyugatra történő előrenyomulás, majd az önálló Szlovákia haderejével történő összecsapás során az 1/1. és az 1/2. vadászrepülő-század is bevetésre került (az 1/3. vadászrepülő-század gépei a csapi ártéri területen fekvő tábori reptéren beragadtak a felázott talajú reptér sarába). 1939. március 24-én az 1/2. vadászrepülő-század kilenc CR.32-es vadászgépe oltalmazta a Debrecenből felszálló, Igló (Spišská Nová Ves) repülőterére csapást mérő magyar Junkers Ju 86-os bombázóköteléket (Iglón vonták össze a magyar csapatok ellen a Kárpátalja nyugati határai mentén bevetett szlovák repülőerőket).<sup>10</sup> Dombly Kálmán hadnagy a bevetésen ismeretlen okból nem vett részt (századának mind a kilenc, a bevetésen résztvevő pilótáját kitüntették, köztük volt a magyar királyi honvéd légierőknek a későbbiek folyamán

<sup>7</sup> PIRITY Máttyás: *Máttyásföldtől Bankstownig*. Budapest, 1997, Magyar Repülő Szövetség. 15–30. pp.

<sup>8</sup> Lásd 6. sz. jegyzet, valamint *M. kir. József Nádor Műszaki- és Gazdaságtudományi Egyetem Évkönyve 1936–37*. 265. p.

<sup>9</sup> A trianoni békeszerződés a tartalékos tisztek képzését is megtiltotta, ennek kijátszására használták a tartalékos tiszt megnevezés helyett az „emléklappal ellátott” kifejezést a bledi egyezményt követő időszakig, mely a kisantant részéről már elismerte Magyarország fegyverkezési egyenjogúságát, így a honvédségben, és ezen belül a repülőerőknél a korábbi rejtett állapot, fedőnevek használata megszűnt.

<sup>10</sup> Lásd erről bővebben B. STENGE, Csaba: *Baptism of Fire. The First Combat Experiences of the Royal Hungarian Air Force and Slovak Air Force, March 1939*. Solihull, 2013, Helion. 128 p.

a II. világháborúban légi harcban legeredményesebb vadászpilótája, Szentgyörgyi Dezső is).<sup>11</sup>

Ugyanezen a napon, 1939. március 24-én az 1/1. vadászrepülő-század a szlovák repülőgépek elleni légi harcokban ért el komoly sikereket, kilenc légi győzelmet aratva (ebben a században szolgált és aratott ezen a napon maga is egy légi győzelmet a repülő kiképzését Dombyval együtt kezdő, már említett Pirity Mátyás hadnagy is).<sup>12</sup>

Domby hadnagy a magyar királyi honvéd légierők egyik átszervezését követően, 1939. szeptember 1-től századával Székesfehérvárról áttelepült Szolnokra. Domby Kálmánt 1940. november 1-jén vették át a hivatásos tiszti állományba, egyúttal 1940. május 1-jei ranggal főhadnaggyá nevezték ki. Valamikor ekkortájt vehette át századának elsőtiszti beosztását is (gyakorlatilag századparancsnok-helyettes lett).

A Szovjetunió elleni háború kitörésekor, 1941. június 22-től augusztus 1-ig az 1/2. vadászrepülő-századot – a testvér 1/1. vadászrepülő-századdal együtt – kihelyezték Felsőábrányba (ma Bükkábrány része), a diósgyőri ipartelepek védelmére. Ekkor ez a két vadászrepülő-század még mindig az ekkorra már elavult Fiat CR.32-es vadászgépekkel volt felszerelve, de az új Reggiane Re.2000 típusra történő átfegyverzés hamarosan bekövetkezett.

Az új vadászrepülőgép-típus, a Re.2000 harci körülmények közötti kipróbálására összeállítottak egy hét gépes különítményt, mely 1941. augusztus 5-én indult ki a keleti hadszíntérre, az ott előrenyomuló magyar I. gyorshadtest támogatására. A hét gép egyikének pilótája Domby Kálmán főhadnagy volt.

Domby Kálmánnak az Ukrajna felett, augusztustól október elejéig végzett bevetéseiről fennmaradt egy kitüntetési felterjesztése. Ez alapján 1941. augusztus 6-ától október 7-éig Domby főhadnagy tizenkét harci bevetést repült a keleti hadszíntéren. Ezek közül különösen kiemelkedő volt a szeptember 15-én repült bevetése, mikor rajával együtt több mint egy órán át repült ellenséges légtérben. A mélyen az ellenséges vonalak mögött, alacsony magasságban végrehajtott fegyveres felderítés eredményeként igen értékes jelentést adott le az ellenséges oszlopok haladási irányairól. Erre a kitüntetési felterjesztésre kapta meg – annak átfutási ideje miatt már posztumusz – egyetlen hadikitüntetését, a Kormányzói dicsérő elismerés Magyar Koronás Bronz Érdemérmét hadiszalagon a kardokkal (közkeletű nevén bronz Signum laudis).<sup>13</sup> Halálakor így csak a Felvidéki és az Erdélyi Emlékérme, valamint egy csapattiszti jelvénye volt (ez utóbbi viselése repülőknél egyébként szabálytalanak számított).

<sup>11</sup> Uo., valamint B. STENGE Csaba: *Elfelejtett hősök. A magyar királyi honvéd légierők ászai a második világháborúban*. Budapest, 2016, Zrínyi. 64–85. pp.

<sup>12</sup> B. STENGE, Csaba: *Baptism of Fire. The First Combat Experiences of the Royal Hungarian Air Force and Slovak Air Force, March 1939*. Solihull, 2013, Helion. 42–43. pp.

<sup>13</sup> HM HIM Hadtörténelmi Levéltár, Kitüntetések különgyűjtemény, 3. doboz.

### ***Az utolsó repülés***

Az egyre romló idő, és így az egyre kevesebb repülési lehetőség miatt október elején döntés született a Re.2000 kötelék hazatéréséről. Két gép eddigre már megsemmisült, egy további pedig sérült volt, így 1941. október 21-én négy gép indult vissza a hadműveleti területről, köztük a V.441 jelű Re.2000 Dobby főhadnagyyal. A rossz idő miatt végül csak egy gép érte el Szolnokot, két gép más reptéren szállt le. A negyedik géppel Dobby Kálmán főhadnagy azonban már sosem érkezett meg: 12.25-kor Kaszómezőtől északra 2 kilométerre (Máramarosszigettől mintegy 20 kilométerre északkeletre), a Gyl Bozseni (Isten segíts) hegy csúcsa közelében lezuhant. A feltehetően mintegy 400 km/h sebességgel földnek ütköző repülőgépben a pilóta azonnal meghalt, a gép teljesen összetört, és a benne lévő üzemanyag lángra lobbanása miatt ki is égett.

A katasztrófa oka feltehetően az volt, hogy a rendkívül rossz, felhős időben a pilóta megpróbált leereszkedni, és vizuálisan tájékozódni, mert talán már azt hitte, hogy nyugatabbra van, az Alföld keleti pereme felett, így már biztonságosan ereszkedhet lefelé (a magyar pilóták ekkor részben még mindig nem szokták meg, hogy a térségbeli magashegységek miatt az 1000–1500 méteres magasságra történő leereszkedés is rendkívül veszélyes lehet).<sup>14</sup> A gép a csúcs közelében ütközött a földbe, tehát nagyon kevésen múlt a katasztrófa, de természetesen a magasság érdemi korrigálására egy ilyen nagy sebességgel repülő gépben az utolsó pillanatban a pilótának már nem volt lehetősége.

Dobby Kálmánt Budapesten, a Farkasréti temető 6/B. (6/16.) parcellájában nagy részvét mellett, katonai tiszteletadással helyezték végső nyugalomra, 1941. október 28-án.

### ***Dobby Kálmán sírja, a vele kapcsolatos emlékjelek***

Dobby Kálmánnak családja igazán művészi kivitelű síremléket állított a Farkasréti temetőben. A sírra kerülő díszítőelemeket, illetve azok kompozícióját: egy

<sup>14</sup> Ma már talán sokak számára hihetetlenül hangzik, de a korabeli viszonyok között, GPS és egyéb helymeghatározó eszközök híján igen nehéz volt repülőgépből a pontos földrajzi pozíciót meghatározni, ezért erre mai szemmel nézve kissé bizarr, és megmosolyogtató technikákat alkalmaztak. Klasszikus gyakorlat volt a helymeghatározásra a talaj közelébe való leereszkedés, vasútvonal keresése, majd azon a legközelebbi vasútállomás táblájának leolvasása (mely mivel nagy betűkkel volt kiírva, a levegőből is leolvasható volt). Ezután a gép személyzete vagy a rendelkezésre álló térképen kereste meg az adott, beazonosított települést, vagy pedig fejből emlékezve rá derült ki, hogy merre is jár a gép (a repülőakadémián tanították – és bemagoltatták – a vasútvonalakat, azokon az állomásokat, melynek később sokszor vették hasznát a pilóták). A korábbi időszakban a lassabb, merev futóműves gépekkel – de néha még a nagy sebességű, mélyfedelű, behúzható futóműves vadászokkal, mint a Re.2000 is – az is előfordult, hogy saját területen a pilóta, ha egy sík terepen lévő úton haladó járművet, vagy egy kis települést, tanyát vett észre, leszállt a közelében, és megkérdezte az elérhető személyektől, hogy hol van. Minden bizonnyal ezért ereszkedett le Dobby Kálmán is: a hegyek felett, felhőben végzett folyamatos repülése után úgy becsülte, hogy a magashegységen már túl van, és megpróbált leereszkedni, hogy egy vasútvonalat találva pontosan meg tudja határozni a helyzetét.

elfektetett eredeti, acél légcsavartollat, és egy álló sas kőből készült szoboralakját a kor egy nagynevű szobrászművésze, Telcs Ede készítette el.<sup>15</sup>

A síron lévő sas szobra sajnos nem sokáig létezett, mert a Farkasréti temetőben a főváros ostroma idején, 1945 januárjában és február elején vívott heves harcok során megsemmisült, így ma már csak a légcsavartoll található meg a síron (háborús sérülések – aknavetőgránát szilánkok nyomai – ezen a légcsavartollon is láthatóak mind a mai napig). Később Domby Kálmán szüleit is ide temették elhunyt fiuk mellé, így a sírfelirat is megváltozott: az eredeti „Ifj. Domby Kálmán m. kir. vadászrepülő főhadnagy 1909–1941” helyett a „Domby család” felirat került a sírra.

Domby Kálmánnal kapcsolatos emlékjelek Kárpátalján is felállításra kerültek. Bajtársai egy nagyméretű fakeresztet állítottak a lezuhanás helyszínére a Gyil Bozsenin, melyre az alábbi feliratú fémtábla került: „1941. október 21-én e helyen halt repülő hősi halált ifjabb Domby Kálmán m. kir. vadászrepülő főhadnagy. Áldás emlékére”. Ez a kereszt valószínűleg csak négy évig állt a Gyil Bozsenin, melynek eredeti pozíciója a helyszínen maradt apró fémtörmelék, és a becsapódási kráter megtalálásával akár ma is beazonosítható lenne.

Az Északkeleti-Kárpátokban Rahótól keletre, a Csornahora második legmagasabb csúcsa, a Kökörcsines (Brebenezskul)-hegy oldalában egy állandó, nagyobb, kőből készült emlékmű felállítására is sor került 1942 folyamán a térségben lezuhant magyar repülő emlékére. Ez részben feltehetően még mindig a helyszínen van, azonban biztos sorsáról, jelenlegi állapotáról eddig nem sikerült érdemi információhoz jutnom. Mindenesetre ha ez az emlékjelel megvan még, feltétlenül megérdemli a felújítás, a további gondoskodást.

## FELHASZNÁLT IRODALOM

### *Levéltári források*

1. HM HIM Hadtörténelmi Levéltár Kitüntetések különgyűjtemény, 3. doboz.
2. HM HIM Hadtörténelmi Levéltár Vkf. 1941 1a.
3. Soproni Egyetem Központi Levéltár 101.a.71. M. Kir. Bányamérnöki és Erdőmérnöki Főiskola - Főkönyvek.

### *Szakirodalom*

1. B. Stenge, Csaba: *Baptism of Fire. The First Combat Experiences of the Royal Hungarian Air Force and Slovak Air Force, March 1939*. Solihull, 2013, Helion
2. B. Stenge Csaba (2016). *Elfelejtett hősök. A magyar királyi honvéd légierők ászai a második világháborúban*. Budapest, Zrínyi.
3. Becze Csaba (2004). Forráskritika – avagy a kutatás buktatói. *Magyar Szárnyak Évkönyv*, 183. p.
4. M. kir. József Nádor Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem *Évkönyve* 1936–37. 265. p.
5. Pirity Máttyás (1997). *Máttyásföldtől Bankstownig*. Budapest, Magyar Repülő Szövetség.
6. Sasvári Endre (2004). Légcsavar egy síremléken. *Magyar Szárnyak Évkönyv*, 70–71. pp.

<sup>15</sup> SASVÁRI Endre (2004). Légcsavar egy síremléken. *Magyar Szárnyak Évkönyv*, 70–71. pp. Telcs Ede (1872–1948) maga is a Farkasréti temetőben nyugszik.

**FÜGGELÉK:**

**1. kép.** A Műgyetemi Sportrepülő Egyesület növendékei az érdi repülőkiképzés során, 1930 augusztusában. Jobb szélén Domby Kálmán, balról a harmadik Pirity Máttyás (1911–2003), aki később szintén vadászpilóta lett (a szerző gyűjteményéből).



**2. kép.** Domby Kálmán Szegeden a H-MUAJ (?) lajstromjelű Udet U 12b előtt 1931. szeptember 14-én (a szerző gyűjteményéből).



**3. kép.** Az 1/2. vadászrepülő-század pilótái közvetlenül Kárpátalja visszacsatolása után, 1939. április 5-én Székesfehérváron. Jobbról az első Domby Kálmán, második Pottyondy László (1915–1951), aki vadászrepülő századparancsnokként és ászként fejezte be a második világháborút. A század parancsnoka, Tímár István százados (1902–1944) jobbról az ötödik. Balról a harmadik Szentgyörgyi Dezső (1915–1971), a második világháború legeredményesebb magyar vadászrepülő ásza (a szerző gyűjteményéből).



**4.kép.** Domby az 1/ 2. vadászrepülő-század V.122 jelű gépe előtt Székesfehérváron, 1939-ben. A V.122 a híres sportrepülő és repülőgéptervező mérnök, Bánhidi Antal (1902–1994) gépe volt a századnál, aki szintén tartalékos vadászpilóta volt (a szerző gyűjteményéből).



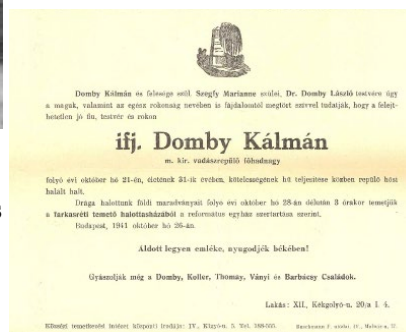
**5. kép.** Frissen érkezett Re.2000 Héják a szolnoki reptéren a hét gépes Re.2000 kötelék hadműveleti területre történő indulása előtt 1941 nyarán (a szerző gyűjteményéből).



**6. kép.** Domby Kálmán főhadnagy a 8 Órai Újság, egy korabeli napilap futárrepülőgép által hozott friss számát olvassa a keleti hadszíntéren 1941 szeptemberében (a szerző gyűjteményéből).



**7. kép.** Domby Kálmán lezuhanásának helyszíne, a becsapódás krátere a repülőgép roncsainak egy részével. A 14 hengeres, kétsoros csillagmotor és a légszűrő maradványai jól láthatóak (a szerző gyűjteményéből).



**8. kép.** Domby Kálmán gyászjelentése (a szerző gyűjteményéből).



**9. kép.** Domby Kálmán koporsója a ravatalon, 1941. október 28-án (a szerző gyűjteményéből).



**10. kép.** Domby Kálmán temetési menete (a szerző gyűjteményéből).



**11. kép.** Domby Kálmán eredeti sírja a Farkasréti temetőben (a szerző gyűjteményéből).



**12. kép.** A Gyl Bozsenin Domby Kálmán emlékére állított fakereszt. Előtte látható a becsapódás krátere, benne még apró fémtörmelékkel (a szerző gyűjteményéből).



**13. kép.** Az Északkeleti-Kárpátokban lezuhant magyar repülőkatona emlékműve a Kökörscines (Brebenezskul)-hegyen néhány repülőkatonaival 1942. október 4-én (a szerző gyűjteményéből).



**14. kép.** A Domby család borostyánnal befutott sírja jelenlegi állapotában a Farkasréti temetőben (a szerző fotója, készült 2017. március 23-án).