Czirók Zoltán

Repülőszázadok Ongán – 1919

90 évvel ezelőtt – igaz mindössze két hónap erejéig – mozgalmassá váltak a hétköznapok Onga határában, mivel a Vörös Légjáró Csapatok több repülőalakulata is a község ideiglenesen felállított tábori repülőtéren állomásozott és indult innen bevetésre a Tanácsköztársaság idején. Jelen írás e rövid időszak eseményeit eleveníti fel a fennmaradt források segítségével.

Az Ongára települt repülőalakulatok történetének bemutatása előtt szükségesnek tűnik az adott időszak katonai helyzetének rövid áttekintése. Miután 1919. március 21-én az ország új vezetése proklamálta a Tanácsköztársaságot, csak idő kérdése volt a szomszédos országok, elsősorban Románia és Csehszlovákia támadása. Az április 16-án megindított román offenzíva nyomán gyakorlatilag felső irányítás nélkül, rendszertelenül folyt a vörös csapatok visszavonulása. Április 23-án elveszett Debrecen, a Tiszántúl védelmének központja, majd három nap múlva Békéscsabát is feladták a magyar védők. A két város egyben a román front felderítésére hivatott két repülőalakulat, a 7. és 6. repülőszázad állomáshelye is volt – ezek ugyancsak az ország belseje felé hátráltak.[1]

Május 1-jére a román királyi hadsereg mindenütt elérte a Tisza vonalát és ezzel befejezettnek tekintette hatalmi aspirációit Magyarország irányába. Április 24-én azonban a csehszlovák támadás következtében északon is egyre nehezebb helyzet alakult ki, május 2-ára elveszett Miskolc. Erre az időre a Duna vonalától keletre nem volt bevethető repülőszázad. A frontok megmerevedésével azonban elkezdődött a hadsereg újjászervezése és a május során Salgótarjánért vívott hosszas küzdelmeket követően május 20-án Miskolc felszabadítására indított támadást siker koronázta, sőt, az együttes csehszlovák-román ellentámadást is eredményesen hárították el a magyar csapatok.

Az időközben körvonalazódó északi hadművelet támogatására újabb átszervezéseket hajtottak végre a repülőcsapatoknál és újra repülőalakulatokat vezényeltek a front közelébe, majd a sikerek hatására ezek számát tovább bővítették, illetve változtatták az aktuális hadi helyzet függvényében.[2]

Az ongai tábori repülőtérként a községtől keletre található Patai-rét funkcionált, ez a falu legelője volt – a sík, füves terület teljesen megfelelt az ideiglenes reptér céljainak. A területen semmilyen építményt nem húztak fel, a repülőgépeket valószínűleg hangársátrakban tárolták, míg a repülők többségét Bárczay Zoltán kastélyában szállásolták el.[3]

---

[1] Az április 8-i átszervezést követően a repülőcsapatok századbeosztása a következőképpen festett: 1. repülőszázad – Kaposvár, 2. repülőszázad – Albertfalva, 3. repülőszázad – Rákos, 4. repülőszázad – Győr, 5. repülőszázad – Szeged, 5. repülőkülönítmény – Kecskemét (később a szegedi századdal egyesítik Kecskemét állomáshellyel), 6. repülőszázad – Békéscsaba, 7. (székely) repülőszázad – Debrecen, 8. (harci) repülőszázad – Mátyásföld, 9. (vízi) repülőszázad – Csepel. Hadtörténelmi Levéltár (továbbiakban: HL), Magyar Tanácsköztársaság (továbbiakban: MTK) iratai. 7848/eln. IV. 8. – 1919. 27. d.

[2] Május 28-án került sor a repülőcsapatok végleges átszervezésére, a vonatkozó rendeletben többek között megváltoztatták a repülőszázadok elnevezését: 1-7. vörös repülőszázad, 8. vörös harci repülőszázad, illetve 9. vörös vízi repülőszázad. Érdemes azonban megjegyezni, hogy a rendeletben előírt elnevezéshez még maga a Repülőcsapat Parancsnokság sem ragaszkodott, legalábbis a kiadott parancsokban következetesen elhagyta a „vörös" jelzőt a századok megnevezése elől ugyanúgy, ahogy az egyes századok jelentéseiben is mellőzték azt szinte kivétel nélkül – így jelen írásban is elhagyjuk az említett jelzőt. HL, MTK iratai. Hadügyi Népbiztosság 10756/eln. – 1919. számú rendelete. 27. d.

[3] Takács László: Onga története. Onga, 1998. 211-212. p. Továbbá a szerző közlései.

7. repülőszázad

1919 májusának utolsó napjaiban települt át a 7. repülőszázad Mátyásföldről Mezőtárkányra, ám az ottani működésük vajmi kevéssé volt sikeresnek mondható. Május 29-én és június 1-jén három felszállás alatt elvesztettek öt pilótát és megfigyelőt (ketten életüket vesztették) baleset vagy bevetés során, köztük a század parancsnokát. Bernárd Mátyást ezt követően Wágner János váltotta az alakulat élén, amely Mezőtárkányról Ongára költözött.

A század egyik megfigyelője, Neogrády Sándor visszaemlékezése szerint Ongán az egységnek mindössze egyetlen üzemképes repülőgépe maradt és a személyi állománya is alaposan megcsappant, lényegében újjá kellett szervezni az egész alakulatot, ezért visszavonták őket a fővárosba. Neogrády azonban Ongáról is teljesített bevetést:

„Felderítésre szállt fel, egyik községnél román üteget vettek észre, mely a magyar rajvonalat lőtte. Egészen alacsonyan repültek. Pilótája mutatta neki, hogy lője géppuskájával a román üteget. Ekkor egy vadászgép jelent meg. Neogrády egy pár pillanatig bizonytalan, de megnyugszik, amikor megpillantja rajta a vörös csillagot, a gép oldalán. A saját vadászgép rácsapott a román ütegre, amelynek személyzete szétrebbent. Ezután Kassa felé repültek, a vasútvonal felett. Amikor Kassa fölé értek, akkor futott be egy páncélvonat szerelvény Kassa vasúti állomására. Ezután visszarepültek Ongára."[4]

***Neogrády Sándor főhadnagy 1918 tavaszán** (HL, Nagy Béla hagyatéka)*

Levéltári dokumentumok szerint az egység június 3-án költözés alatt állt, 5-én már beérkezett az új állomáshelyére, 9-én pedig már visszaköltözött Mátyásföldre. E röpke idő alatt következőképp alakult a század személyi és harci állománya: [5]

	V. 29.	**VI. 9.**
	Brandenburg C.I 3 db	---
javítás alatt		**UFAG C.I** 161.192
Pilóta	11	5
Megfigyelő	7	3
Bomba (12 kg)	---	200 db
Fényképezőgép	---	1 db

[4] HL, Personaliák. Nagy Béla hagyatéka. Neogrády Sándor visszaemlékezése. 106. d. Neogrády Ongáról való távozása előtt ketrecet készíttetett és baromfit (kacsát, libát, csirkét) vásárolt a községben. Vasúton települt vissza a század az élelmiszerhiánnyal küszködő Budapestre, ahol kincset ért a beszerzett szárnyas.
[5] HL, MTK iratai. 529/203, 609/202 Lü. 63. d.

8. (harci) repülőszázad

Az ún. második miskolci csatát követő harcok kimenetele a magyar csapatok számára alakult kedvezőbben és a frontvonal folyamatosan északabbra tolódott. Június 2-án a gyalogság támogatására a mátyásföldi 8. repülőszázadtól négy pilóta – Háry László századparancsnok vezetésével Takács Nándor, Udvardy Nándor és Kasza Sándor – érkezett Mezőtárkányra, ahol addig egy három gépből álló különítmény tevékenykedett Újvári László, Hefty Frigyes és Keisz Géza személyében. A következő napon mindannyian áttelepültek Ongára, ahová valószínűleg a század jó része követte őket, és innen teljesítették feladataikat június elején a II. hadtest alárendeltségében.[6]

E bevetések egyik első példája június 7-én történt, amikor két Aviatik D.I vadászgép indult felderítésre – bár a század repülési naplójában csak Újvári repülése szerepel. Az út során az egyik vadászgép 12.00-kor Büdszentmihály községben egy kb. 150 szekérből álló trént támadott meg. A Tiszadob felé tartó oszlopot géppuskatüzével szétugrasztotta, majd folytatták útjukat.[7]

A század légvédelmi tevékenysége azonban eleinte nem működött hibátlanul. A Miskolc körüli hadműveletek során ugyanis számos alkalommal támadás érte a várost a levegőből és ennek megakadályozása volt a másik oka annak, hogy e vadászegységet Ongára telepítették. Június 10-én 19.00 körül ellenséges repülőgép keringett a 8. század reptere, Miskolc és a személypályaudvar felett. A hivatalos beszámoló szerint: „Dacára annak, hogy direkt telefonösszeköttetés van létesítve a III. hdt. és a század között, nem volt elérhető, hogy saját ellenintézkedés eszközöltessék. Tokaj–Bodrogkeresztúr–Szerencs körletben folyamatban lévő csapateltolások leplezésére elrendelem, hogy az összes startkész gépek közül állandóan kettő gép azonnali felszállásra készenlétben legyen.

A gépek csupán a III. hdt. pság parancsára startolhatnak, parancs nélkül csak az esetben azonnal, ha közeledő ellenséges gép közeledését feltétlen biztosan felismerik."[8]

Emellett további intézkedéseket is elrendelt a hadtestparancsnokság: „Az utóbbi napokban ismételten ellenséges repülők keringtek a hadtest körlete fölött és némelyütt bombákat is dobtak. Az ellenséges repülők megjelenése csak nagy késedelemmel jelentetett. Az összes távíróállomások közegei kioktatandók, hogy ellenséges repülők megjelenéséről teendő jelentéseknél az összes beszélgetéseiket szakítsák meg és a repülőjelentés leadásának adjanak kapcsolást. A hadtestparancsnokság minden esetben gondoskodni fog, hogy saját harci repülők az ellenséges repülőket ártalmatlanná tegyék."[9]

Az állandó készenlét hamar eredményre vezetett. „VI. 12-én délelőtt 9 órakor Miskolc felett román repülő észleltetett. A 8. repülőszázad azonnal két harci géppel szállt fel. Újvári László és Keisz Géza pilóták a román gépet üldözőbe vették és lelőtték. Az ellenséges gép (kétüléses) Sajószöged (Sajó torkolat előtt) községbe zuhant le."[10]

Újvári László egy helyi újságírónak számolt be a légi harcról:

---

[6] A 8. repülőszázad esetében merül fel a legtöbb kérdőjel az áttelepülés helyét illetően. A hivatalos iratok – köztük a Légügyi hivatal repülési kimutatásai – szerint Miskolcra költöztek át, ugyanerről számol be Újvári László is önéletrajzában. Ugyanakkor Hefty Frigyes és Troján Gyula Ongát említi az új állomáshelyként. Miután a hivatalos állományjelentések minden Ongán települt század esetében Miskolcot említik, így ezek nem mérvadóak. A Sajó túlpartján lévő miskolci repülőtér 1919-es működéséről egyelőre nem került elő perdöntő bizonyíték. Troján Gyula viszont 1923-1927 között itt szolgált, így az ő nyilatkozatai, amelyben megkülönbözteti a miskolci és ongai repülőtereket hitelesnek tekinthetőek – ahogy egyéb, a visszaemlékezéseiben foglalt események is alátámaszthatóak más levéltári forrásokkal. HL, Akvi 1893/1805. Újvári László szds. tiszti anyakönyve.; Közlekedési Múzeum Archívuma (továbbiakban: KMA), Kézirattár. 303/966. Troján Gyula visszaemlékezései.

[7] HL, MTK iratai. 607/7 hdm. 83. d.

[8] HL, MTK iratai. 610/13 hdm. 83. d.

[9] HL, MTK iratai. 611/12 hdm. 83. d.

[10] HL, MTK iratai. 612/1 hdm. 83. d.

„Az ellenséges repülő megjelenése és a légiharc váratlanul ért bennünket. Megfigyelőink nem jelezték feltűnésüket és a részünkről való megtámadása a saját kezdeményezésünk eredménye. Mikor a repülőt észrevettük, Keisz Géza tábori pilótának meghagytam, hogy repüljön fel és állapítsa meg, hogy saját repülőnk-e, vagy ellenséges. Meg kell említenem, hogy az egész század »harckész« volt, ezért sikerült a váratlan kimenetelt elérnünk. Mikor Keisz Géza gépje elérte az ellenséges repülő magasságát, világosan megállapította, hogy ellenséges román repülőgép. Azonnal géppuskatűz alá vette, amit a román gép viszonzott. Keisz szándéka elsősorban az volt, hogy géppuska tüzelésre az ellenséges pilóta vagy leszáll, vagy pedig felveszi a légiharcot.

Én a gépemmel két perc alatt a levegőben voltam és az üldözésben támogattam Keisz Gézát. Már-már azt hittük, hogy a román gép »átcsúszik« a Tiszán és elmenekül. Ezért a gép útját balról elvágtam, míg Keisz hátulról elfoglalta a gépem helyét és ismételt géppuskatűz alá fogta az ellenséges gépet. Mikor az ellenséges pilóta látta, hogy a menekvése lehetetlen, éles kanyarulattal akart a szorongásból megmenekülni. Ez okozta a vesztét, amennyiben teljes célt mutatva géppuskánk elé került és megsebesítettük a pilótát, úgy, hogy a gép vezető nélkül hirtelen lesiklással lezuhant Sz. község felett az egy[ik] ház kertjébe. A zuhanás hatása alatt az ellenséges pilóta és megfigyelője szörnyethaltak, gépjük tönkre zúzódott."[11]

A leszedett repülőgép egy zsákmányolt, magyar gyártású UFAG C.I típusú felderítő volt. Egy másik forrás szerint többszöri intésre és figyelmeztetésre sem szállt le a román gép, dacára annak, hogy pilótáink időközben 100 méterre lenyomták és figyelmeztető lövéseket adtak le eléje. Amikor pedig előrenyomott géppel, fokozott sebességgel a román front felé akart menekülni, Újvári alá kerülve egy sorozatot adott le rá. A román UCI előbb bukfenceket vetett, majd a hátára fordulva zuhanni kezdett, és a földön összetört.[12] A 161.156 jelű UCI legénysége, Stan Bucur tiszthelyettes pilóta és Mihail Hurmuzescu főhadnagy megfigyelő valószínűleg még a levegőben meghaltak. Ez volt a világháború utáni első légi győzelme a magyar pilótáknak.

A katonai vezetés az első világháború gyakorlatát követve igyekezett az elesett repülőkről hírt adni a szemben álló csapatoknak. „Jelentjük, hogy a Szederkénynél lévő román repülőgépet és annak halottait (…) megvizsgáltuk a náluk talált térképeket és román újságokat és egyéni feljegyzéseiket (Hatvanba a csoporthoz küldtük, az iratokból az volt megállapítható, hogy Nyíregyházán áll a II. román lovas hadosztály). Jegygyűrűt, készpénzt, kulcsokat további parancsig itt tartjuk, valamint a pilóta igazolványát is leghelyesebb volna azokat a tiszafüredi hídnál parlamenter útján átadni. A repülőgép felszállási helye Debrecen és pedig szolgálatilag escadrile sopwith 2-hez tartozik. A halottakat Szederkénynél eltemettük és sírjukat megjelöltük. (…)

Szederkénynél eltemetett román pilóta és megfigyelő privát iratai (levelek, stb.) továbbá értéktárgyai (óra, jegygyűrű, pénz), valamint pilóta igazolványa a tiszafüredi hídnál VI. 17-én parlamentaire útján átadandó.

Egy udvarias, tónusban lehetőleg francia nyelven tartott átiratban az átellenben lévő 2. román vadász hadosztály parancsnokság értesítendő, hogy nevezett repülők légi harcban hősi halált haltak és a szederkényi temetőben végtisztesség megadása mellett eltemettettek. Sírjuk megjelöltetett.

Parancs végrehajtása jelentendő."[13]

Ugyanaznap a 8. repülőszázad jelentette, hogy benzinhiány miatt startképtelen és sürgősen kér 30 hordó benzint.[14] Erre azonban már nem igazán volt szükség, ugyanis június 14-én az egy-

[11] Izgalmas légiharc Miskolc felett. = Reggeli Hírlap, 1919. febr. 14. 2. p.
[12] Első légigyőzelmünket Újváry aratta. = Aviatika, 1919/9-10. 1919. július 10. 130. p.
[13] HL, MTK iratai. 613/14 hdm. 83. d.
[14] HL, MTK iratai. 612/1 hdm. 83. d.

séget áthelyezték Győrbe. A század azonnal útra kelt Ongáról, míg az egység Mátyásföldön tartózkodó része bevárta Újváriékat, hogy együtt induljanak új állomáshelyükre.

A 8. (harci) repülőszázad ismert repülései Ongáról:

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Útirány	Feladat
VI.3.	Újvári László Keisz Géza Takács Nándor Udvardy Nándor Kasza Sándor		Mezőtárkány-Onga	Átrepülés
VI.4.	Újvári László Kasza Sándor		Onga-Hidasnémeti-Onga	Felderítés
	Horváth Ágoston	Háry László	Mátyásföld-Mezőtárkány	Átrepülés
	Horváth Ágoston	Háry László	Mezőtárkány-Onga	Átrepülés
	Horváth Ágoston	Háry László	Onga-Mezőtárkány	Átrepülés
	Horváth Ágoston	Háry László	Mezőtárkány-Onga	Átrepülés
	Újvári László Kasza Sándor		Onga-Kassa-Sátoraljaújhely-Onga	Felderítés
VI.5.	Takács Nándor		Onga-Tokaj-Szerencs-Onga	Felderítés
	Klein Béla	Barkász Emil	Onga-Sátoraljaújhely-Kassa-Onga	Felderítés
	Udvardy Nándor		Onga-Sátoraljaújhely-Kassa-Onga	Kíséret
VI.7.	Háry László	Engel József	Onga-Budapest	
	Újvári László		Onga-Tiszalúc-Tiszadob-Budszentmihály-Hajdúnánás-Tiszapolgár-Kisfaludy puszta-Szederkény-Új Tisza-Tiszadob-Onga *Büdszentmihály községben kb. 150 szekérből álló oszlopot menetben Tiszadob felé az egyik Berg géppuskatűzzel szétugrasztotta.* S: 12.00 L: 13.20	Felderítés
	Höltzl Károly		Onga-Budapest	Átrepülés
VI.8.	Storer Viktor	Engel József	Onga-Budapest	Átrepülés
	Udvardy Nándor		Onga-Ungvár	Átrepülés
	Kirják István		Onga-Szikszó-Onga	Elhárítás
VI.9.	Újvári László Keisz Géza Udvardy Nándor		Onga-Szerencs-Tokaj-Onga Onga-Rimaszombat-Onga	Reptér keresés
VI.12.	Újvári László Keisz Géza		Onga-Szederkény-Onga	Elhárítás
	Storer Viktor		Onga	Berepülés
VI.13.	Storer Viktor		Onga-Budapest	Átrepülés
	Háry László Klein Béla		Budapest-Onga	Átrepülés
VI.14.	Berényi Sándor Keisz Géza Háry László Höltzl Károly		Onga-Felsőzsolca-Mátyásföld	Átrepülés

Megjegyzés: Az eredeti kimutatásban mindenhol Miskolc szerepel Onga helyett.
S: start L: leszállás

6. repülőszázad

A Schwéger Béla parancsnoksága alatt álló 6. repülőszázad alig két hete állomásozott Gödöllön, amikor 1919. június 3-án parancsot kapott, miszerint másnap délután a század bevagonírozandó és Miskolcra útba indítandó, ahol a III. hadtest alárendeltségében fog működni.[15] Az említett hadtest június 5-én „telefonált, hogy az egy héttel ezelőtt jelzett 6. repülő század még nem érkezett be, ellenben a 8. repülő századból Háry Mátyásföldre repült és addig ott tartják, míg a 6. repülő század be nem érkezik".[16]

Bár még a június 10-i előírások szerint a század állomáshelyét Miskolcon jelölték ki, az egység valószínűleg kezdetektől fogva Ongán rendezkedett be.[17] Feladatuk június 11-től elsősorban a felderítés volt egyrészt kelet felé a Szolnok–Nagyvárad vonaltól északra fekvő területet, mélységben a Debrecen–Szatmárnémeti–Munkács–Ungvár vonalig, különös figyelmet fordítva a debrecen–nyíregyházi vasútvonalakra, másrészt a Hernád és a Poprád völgyében Poprádig. Utóbbi esetében különös figyelmet kellett fordítaniuk az ellenséges mozgásokra és ezeket bombavetéssel zavarni.[18]

A többi századtól eltérően ezt az alakulatot elsősorban a németektől szerzett LVG C.VI típusú felderítőgépekkel szerelték fel. A megbízható és a pilóták által is kedvelt gépeket azonban a rendszeres felderítő utak alaposan megviselték. Június 18-án például, miután az egyetlen használható LVG motorja „melegre futott", mintegy másfél napig nem állt rendelkezésre üzemképes gép. A másnapi jelentésben hangot is adtak a fennálló hiányoknak: „A 6. repülőszázadnál csupán kettő hordó benzin és egy félig startképes gép. Benzin és a tegnap beígért 1 LVG és 2 Berg géppre szükség volna."[19]

Az egység gépei ezt követően is rendszeresen szenvedtek sérüléseket. Június 21-én Kimmel és Schuff gépe sérült meg a leszállásnál, július 1-én Bodó és Kristofil kapott találatot és Csanálos-Sóstó mellett értek földet, július 5-én ismét egy landolás közben elszenvedett sérülés, végül pedig július 13-án Breier és Kristofil hozták haza gépüket néhány találattal a szárnyon.[20]

Július 10-én a 6. repülőszázad személyzetének óhaját tolmácsolta a századparancsnok a hadtest vezetése felé, miszerint a 2. és 6. repülőszázadnak Abonyt jelöljék ki állomáshelyül.

---

[15] HL, MTK iratai. 603/201 L.ü. 63. d.

[16] HL, MTK iratai. 605/207 L.ü. 63. d.

[17] Száva Péter szerint Gödöllőről a század előbb rövid időre Felsőzsolcára, majd innen Ongára települt. HL, Tanulmánygyűjtemény (továbbiakban: Tgy) 2824. Száva Péter első világháborús tábori pilóta visszaemlékezése az 1913-1945 közötti magyar repülési eseményekre.; Zachariás György ugyancsak Felsőzsolcát említi, mint állomáshelyüket. HL, Akvi 2426/1897. Zachariás György szds. Tiszti anyakönyve.; A repülők visszaemlékezései és a hivatalos jelentések ellentmondása több okra vezethető vissza. Egyrészt a települések közigazgatási határai nem voltak ismertek a repülők által, így az általuk egy településhez tartozó terület előfordulhat, hogy hivatalosan a szomszédos község részét képezte. Ugyanakkor a korabeli jelentések és kimutatások is hiányosak sok esetben, az esetleges ki- illetve áttelepüléseket nem jelzik, így ha voltak ilyenek, azokra ennyi év távlatából már nem derülhet fény. Annyi bizonyos, hogy a 6. repülőszázad repülőterét már egy június 8-i jelentés Ongán adja meg.

[18] HL, MTK iratai. 610/10 hdm. 83. d.

[19] HL, MTK iratai. 619/1 hdm. 84. d.; A század jelentései között található néhány nagyon érdekes, amelyek egy bizonyos „Szamuely gép"-ről számolnak be. Június 23.: Jelentem, hogy 6. repülő osztálynál leszállást végzett hosszújáratú gép (Szamuely gép) pilótája és utasa f. hó 22-én a Hds. parság 621/214 sz. távirati rendelete értelmében Budapestre visszautazott. A gép a röp. osztály üzemében amíg 265. sz. táviratban jelzett alkatrészek és üzemanyag a 6. röposztály álláshelyére elszállítva nem lesz." Július 6.: A 6. röposztálynál lévő hosszújárat gép (Szamuely gép) ma reggel 5h15-kor Kiev felé elstartolt. 10h10-kor beérkezett telefonjelentés szerint a gép Sátoraljaújhelyen kényszerleszállást végzett. Pilóta és utasa könnyebb sérülést szenvedtek. A gép állapotára vonatkozólag csak a (megérkezésük) után adható jelentés." A repülőgépet a rendelkezésre álló dokumentumok alapján lehetetlen beazonosítani, de kérdéses az is, hogy a gép Kijev felé indult útnak. Nem ismeretes ugyanis, hogy Szamuely Tibor a májusi (május 17-31. között Dobos István pilótával) oroszországi útja után még egy hasonlót is megkísérelt. HL, MTK iratai. sz. n. (VI. 23.), 84. d., 706/2 hdm. 85. d.

[20] Lásd alább, a század repülési kimutatásainál.

A század kötelékébe majdnem kizárólag aradi illetőségűek szolgálnak, „kik kötelességüket és szolgálataikat fokozottabb lelkesedéssel és ambícióval végeznék egy olyan helyen és egy olyan akcióban, mely szűkebb körletű hazájuk közelébe vinne vagy annak felszabadítására vezetne. Jelentem, hogy az osztály az esetleges átköltözési parancs kézhez vételétől számított 3 napon belül új álláshelyét elfoglalhatná." A főparancsnokság azonban valószínűleg nem támogatta az ötletet, mivel a század július folyamán is Ongáról repülte bevetéseit.[21]

Az egyre növekvő számú ellenséges berepülés elhárítására eredetileg a III. hadtestnek alárendelve Ongára szándékoztak áthelyezni a 8. repülőszázadot, ám helyette az I. hadtesthez osztották be. Az Ongán lévő századnál azonban harci gép nem volt, „a négy felderítő gép közül is állandóan csak egy darab startképes" volt. „A saját felderítés további sikeres végrehajtásához, azon kívül az ellenséges felderítés meggátolása céljából még legalább egy felderítő és 3 harci gépre sürgős szükség volna." A július 11-i kérésre öt nap múlva érkezett válasz, miszerint „a hadsereg-parancsnokság egynéhány Fokker együléses harci gépet fog Ongára útba indítani".[22] A vadászgépek megérkezése körül azonban akadt némi probléma, amelyre Hoffart János visszaemlékezése derít fényt: *„Hoffartot 1919 júliusában a Berg gépével Ongára rendelték, az itteni harci rep. erők megerősítésére. Győrből Schnepf Istvánt, Rákosról Deutsch Istvánt rendelték ki és a három vadászgépnek az Ongára való átrepülés előtt Rákoson kellett gyülekezni. Rákosról rajban indultak el, raj parancsnok: Hoffart, de csak Hoffart jutott el Ongára, mert az odarepülés közben az egyik kísérő még Hatvannál, a másik Mezőkövesdnél kényszerleszállt."* A kaposvári századtól érkezett vadászpilóta, Hoffart János visszaemlékezése szerint volt harci bevetése Ongán, mégpedig a tokaj-rakamazi Tisza-átkelés alkalmával, ekkor Schuff megfigyelő egy szőke pilótával repült és ő kísérte a gépüket.[23]

Július 17-től kezdve a 6. repülőszázad légi felderítéseinek az ellenséges ütegek pontos megállapítására kellett szorítkoznia és a tüzérséggel való együttműködés céljából a századparancsnoknak minden esetben a start előtt a felderítésre való utasításokat kellett kérnie az 5. tüzér dandárparancsnokságtól, Mezőzomborból.[24] Bár az egység szinte mindennap – ahogy az időjárás engedte – több felderítést is végzett és előfordult, hogy az egy-két üzemképes gép szinte egész nap a levegőben volt, a hadtest vezetése mégsem volt elégedett. Július 28-án a következő parancsot küldték a századnak: „A startolási parancs vétele után mindig több óra telik el, míg többszöri sürgetésre a felderítésre kirendelt gép végre elstartol. A jelenlegi helyzetben azonban rendszerint valamely körletnek sürgős felderítésére van szükség, ami ilyen formán direkt lehetetlenné válik. Ennélfogva elrendelem, hogy holnaptól kezdve a startképes gépek úgy készítendők elő, hogy a startolási parancs vétele után legkésőbb öt percre a felderítésre rendelt gép elszállhasson."[25]

Július 29-én öt felszállást végeztek a 6. repülőszázad pilótái, ebből négyszer a tiszai átkelőhelyek környékét figyelték meg. Délelőtt azonban egy betolakodó üldözésére is levegőbe emelkedett egy LVG. A Debrecen felől Onga, Miskolcon át Izsó irányába tartó francia repülőgép az erős gépfegyvertűz dacára folytatta útját, a felszálló repülőgép Miskolcig üldözte, de itt a felhők miatt Jäger és Zakariás szem elől vesztette az ellenséges gépet.[26] Ugyanaznap három 269-es sorozatú Brandenburg felderítőgép landolt Ongán.

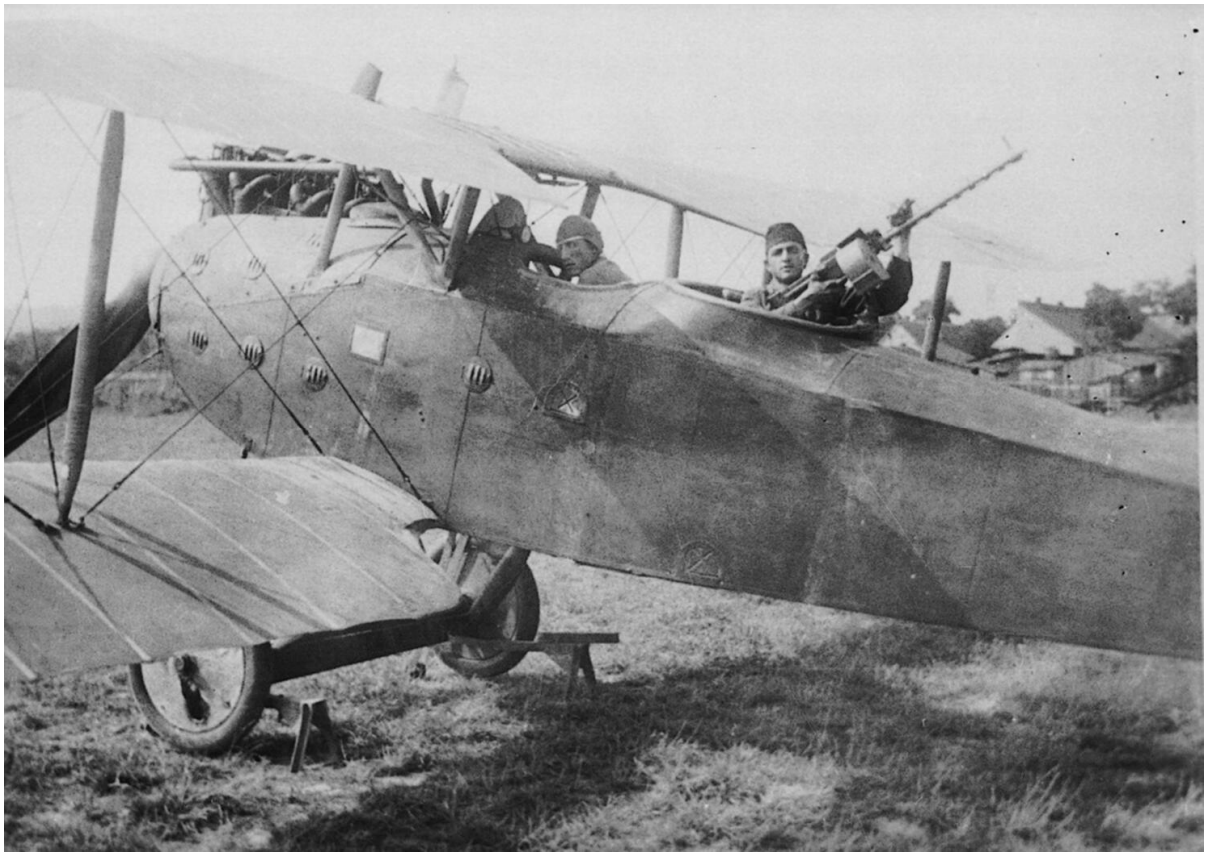
---

[21] HL, MTK iratai. 710/7 hdm. 85. d.
[22] HL, MTK iratai. 711/9, 716/3 hdm. 85. d.
[23] KMA, Kézirattár 431/968. Hoffart János visszaemlékezései. Feljegyzések a Monarchia-beli repülőszázadok személyi állományáról.
[24] HL, MTK iratai. 716/7 hdm. 85. d.
[25] HL, MTK iratai. 728/3 hdm. 86. d.
[26] Egyes források szerint a gép üldözésére a 8. (harci) repülőszázad három Fokker D.VII típusú vadászgépből álló raja is levegőbe emelkedett Újvári László, Risztics János és Kasza Sándor pilótákkal, majd Storer Viktor is csatlakozott hozzájuk Fokker D.VI-os gépével. A Miskolc légterében repülő – állítólag hárommotoros (?) – gép a vadászokat megpillantva azonnal emelkedni kezdett és eltűnt a csaknem zárt felhőtakaróban. Csanádi Norbert – Nagyváradi Sándor – Winkler László: A magyar repülés története. Bp., Műszaki Könyvkiadó, 1977. 116. p.

A sikertelen tiszai átkelést követő román támadás nyomán összeomlott a front és megkezdődött a teljes visszavonulás. A 6. repülőszázad a román csapatok előnyomulása miatt Ongáról visszavonult és Gödöllőn vagonírozott ki. Miután itt a visszavonulás további útja le volt zárva, teljes felszerelése a románok kezébe jutott, többek között négy startképes és két leszerelt repülőgép.[27] A hivatalos jelentést azonban további részletekkel egészíti ki Száva Péter és Diószeghy László visszaemlékezése:

„A hadi helyzet rosszabbodásával kimozdították a szd-t az állomáshelyéről s bevagonírozva gépállománnyal és felszereléssel Gödöllőre érkeztünk. Kértük az állomásfőnököt, hogy engedjen bennünket tovább, hogy Pesten keresztül a Dunántúlra menthessük a szerelvényt. Nem biztosított kijáratot, de még a mozdonyt is lekapcsoltatta a szerelvényről (vörös gyűlölet). Másnap az egész szerelvény román fogságba került."[28]

„…verekedve jöttünk vissza Gödöllőig, ott már elénk került az ellenség. A vonatunkról lepakoltunk s a királyi kastély intézői udvarában s épületében húzódtunk meg, két hízónkkal és két kocsinkkal együtt, s egy hétig ott táboroztunk, majd civilbe átöltözve ment mindenki, ki hova tudott menni."[29]



LVG C.VI felderítőgép bevetésre indul, valószínűleg Ongáról
(Winkler Aero Archív)

[27] HL, HM iratai. 1811/bk. – 1919. 980. d.
[28] HL, Tgy 2825. Száva Péter első világháborús tábori pilóta visszaemlékezése az 1913-1945 közötti magyar repülési eseményekre.
[29] HL, 1919-es visszaemlékezések. Diószeghy László visszaemlékezése.

A századhoz beosztott repülők az 1919. május 28-i rendelet névjegyzéke alapján:

Parancsnok: Schwéger Béla
Pilóták: Antal László, Bauer Andor, Breier Lajos, Galbavi Sándor, Jäger Dezső, Kimmel Károly, Krakauer Emil, Lipcsey Miklós, Maurer Ferenc, Tauth Géza
Megfigyelők: Beregszászi Béla, Hős Lajos, Kolumbán Sándor, Kristolofil Dezső, Nedeczky Károly, Reviczky István, Zachariás György

Megjegyzés:
A 6. repülőszázad az áttelepülést megelőzően, Gödöllőn az alábbi létszámú repülővel rendelkezett:

Dátum	Pilóta	Megfigyelő
V. 29.	10	5
VI. 3.	9	4
VI. 5.	9	4

Az áttelepülést követően, június 8-án egy jelentés arról számolt be, hogy a századnál öt pilóta és három megfigyelő van, további két-két pilóta és megfigyelő pedig szabadságon. Június 13-án a század a következő képet mutatta: 13 pilóta (ebből egy a parancsnok), két pilóta szabadságon, kettő pedig még nem vonult be; 8 megfigyelő, egy további szabadságon, kettő pedig nem vonult be.
A fenti pilóták közül Galbavi Sándor a rendelkezésre álló adatok szerint május után nem repült a századnál, Krakauer Emil ugyanezen hónapban a kaposvári 1. repülőszázadnál teljesített bevetéseket, viszont a jelentésekben szerepelnek a következők: Bodó Béla, Renner Valdemár, valamint Futó Béla és Pált Géza nevezetű pilóták – utóbbiakról azonban semmilyen másforrás nem számol be, így előfordulhat, hogy a nevek elírás eredményei. A megfigyelők közül Hős vagy Höss Lajosról egy 1919. október 1-jei jelentés mint eltűntről számol be, Nedeczky Károly júliusban Szegeden az ellenforradalmi erők századában repült, így minden bizonnyal átszökött, míg Kolumbán Sándorról semmilyen információ nem maradt fenn. Ellenben a századnál repült Diószeghy László, Örvös Pál és Schuff Alfréd.
A névjegyzékben is több nevet hibásan tüntettek fel, így Kimmel keresztneve Mihály volt, Kristolofil Dezső – a hihetetlen sok verzió ellenére – minden bizonnyal Kristofil Antal. Maurer esetében sűrűn váltogatják egymást a Mauer és Maurer nevek, a későbbi kimutatások szerint azonban szinte biztosan Maurer József volt a pilóta neve.

A 6. repülőszázad repülőgép-állománya 1919. június-július:

1919. június	**VI. 1.**	**VI. 2.**	**VI. 3.**	**VI. 5.**	**VI. 8.**	**VI. 9.**	**VI. 10.**	**VI. 11.**
	UFAG C.I 161.183	---	**UFAG C.I** 161.183	**UFAG C.I** 161.183	**Brand. C.I** 169.203 **LVG** 7711(5)/18 8987/18	**Brand. C.I** 169.203 **LVG** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18 8987/18	**LVG C.VI** 7711/18 8987/18
javítás alatt	**Brand. C.I** 169.182 **UFAG C.I** 161.153 161.180		**Brand. C.I** 169.182 **UFAG C.I** 161.153 161.180	**Brand. C.I** 169.182 **UFAG C.I** 161.153 161.180	**Brand. C.I** 169.182 **UFAG C.I** 161.183	**Brand. C.I** 169.182 **UFAG C.I** 161.183	**Brand. C.I** 169.182 **UFAG C.I** 161.183	**Brand. C.I** 169.182 **UFAG C.I** 161.183
	VI. 12.	**VI. 14.**	**VI. 17.**	**VI. 18.**	**VI. 19.**	**VI. 20.**	**VI. 21.**	**VI. 22.**
	LVG C.VI 7711/18	**LVG C.VI** 8987/18	**LVG C.VI** 7711/18 8952/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 8951/18
javítás alatt	**Brand. C.I** 169.182 **LVG C.VI** 8952/18 8987/18 **UFAG C.I** 161.183	**Brand. C.I** 169.182 **LVG C.VI** 8952/18 **UFAG C.I** 161.183	**Brand. C.I** 169.182 **LVG C.VI** 8987/18	**Brand. C.I** 169.182 (Albertfalván) **LVG C.VI** 8987/18	**Brand. C.I** 169.182 (Albertfalván) **LVG C.VI** 8987/18	**LVG C.VI** 8987/18	**LVG C.VI** 8952/18 8987/18	**LVG C.VI** 7711/18 8952/18 8987/18
	VI. 23.	**VI. 24.**	**VI. 25.**	**VI. 26.**	**VI. 28.**	**VI. 29.**	**VI. 30.**	
	LVG C.VI 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 8951/18	**LVG C.VI** 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 8951/18 8952/18	
javítás alatt	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18 7713/18	**LVG C.VI** 7713/18	
1919. július	**VII. 1.**	**VII. 2.**	**VII. 3.**	**VII. 4.**	**VII. 5.**	**VII. 6.**	**VII. 7.**	**VII. 8.**
	LVG C.VI 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 7711/18 8951/18	**LVG C.VI** 7711/18 8951/18	**LVG C.VI** 7711/18 7713/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 8952/18	**LVG C.VI** 8952/18
javítás alatt	**LVG C.VI** 7711/18 7713/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18		**LVG C.VI** 7713/18 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 7711/18 7713/18 8951/18	**LVG C.VI** 7711/18 7713/18 8951/18

	VII. 9.	**VII. 10.**	**VII. 11.**	**VII. 12.**	**VII. 13.**	**VII. 14.**	**VII. 15.**	**VII. 16.**
	LVG C.VI 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18	**LVG C.VI** 7711/18
javítás alatt	**LVG C.VI** 7713/18 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8951/18	**LVG C.VI** 7713/18 8951/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18 8966/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18 8966/18
	VII. 17.	**VII. 18.**	**VII. 19.**	**VII. 20.**	**VII. 21.**	**VII. 22.**	**VII. 23.**	**VII. 24.**
	LVG C.VI 7711/18 8966/18	**LVG C.VI** 7711/18 8966/18	**LVG C.VI** 7711/18 8966/18	**LVG C.VI** 7711/18 7713/18 8966/18 **Aviatik D.I** 92.131	**LVG C.VI** 7711/18 8966/18 **Aviatik D.I** 92.131	**LVG C.VI** 7711/18 8966/18	**LVG C.VI** 7711/18 **Aviatik D.I** 92.131	**LVG C.VI** 7711/18 8952/18 **Aviatik D.I** 92.131
javítás alatt	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18	**LVG C.VI** 7713/18 8952/18	**LVG C.VI** 8952/18	**LVG C.VI** 8952/18	**LVG C.VI** 8952/18 **Aviatik D.I** 92.131	**LVG C.VI** 8952/18 8966/18	
	VII. 25.	**VII. 26.**	**VII. 27.**	**VII. 28.**	**VII. 31.**			
	LVG C.VI 7711/18 8952/18 **Aviatik D.I** 92.131	**LVG C.VI** 7711/18 8952/18 **Aviatik D.I** 92.131	**LVG C.VI** 7711/18 8952/18	**LVG C.VI** 7711/18 7646/18	**Brand. C.I** 269.?? 269.?? 269.?? **LVG C.VI** 7711/18			
javítás alatt			**LVG C.VI** 7646/18		**LVG C.VI** 7646/18			

A 6. repülőszázad ismert repülései Ongáról:

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
VI. 6.	Bodó Béla	Schuff Alfréd		Onga-Kassa-Sátoraljaújhely-Onga	felderítés
VI. 7.	Maurer József	Örvös Pál	161.183	Onga-Kassa-Sároskőszeg-Korompa-Onga *Sároskőszegről a további felderítést az alacsonyan fekvő sötét esőfelhőtől tovább folytatni nem lehetett.* S: 9.25 L: 10.50	felderítés
VI. 8.	Tauth Géza	Örvös Pál	8987/18	Onga-Tiszadob-Tiszaluc-Bűdszentmihály-Tiszalök-Nyíregyháza-Rakamaz-Onga *Nyíregyházázát elhagyva a gép három srapnell lövést kapott, amelyek 200 m-re robbantak.* S: 17.05 L: 18.45	felderítés
	Kimmel Mihály	Schuff Alfréd	169.203	Onga-Sátoraljaújhely-Csap-Ungvár-Sátoraljaújhely-Kassa-Onga *Tornára benzinhiány miatt nem jutott el. Az egész berepült útvonalon röpcédulákat dobtak el.* S: 17.05 L: 19.00	felderítés
VI. 9.	Bauer Andor	Zachariás György		Onga-Kassa-Abos-Margitfalu-Korompa-Kassatárnok-Kassabéla-Aranyida-Jászó-Szepsi-Miskolc-Onga	felderítés
VI. 10.	Bauer Andor	Örvös Pál	7711/18	Onga-Kassa-Kassabéla-Margitfalva-Korompa-Hernád völgye-Onga S: 6.45 L: 8.25	felderítés
	Maurer József	Schuff Alfréd	169.203	Onga-Ruttka-Poprád-Kassa-Onga *Nem érkezett vissza. Kényszerleszállt, eleje elégett.* S: 16.25	felderítés
VI. 11.	Breier Lajos	Kristofil Antal		Onga-Nyíregyháza-Csap-Onga	felderítés
VI. 12.	Lipcsey Miklós	Kristofil Antal	8987/18	Onga-Sátoraljaújhely-Királyhelmet-Csap-Ungvár-Nagymihály-Köketerebes-Sátoraljaújhely-Királyhelmet-Nagymihály-Onga *Kedvezőtlen felhőviszonyok miatt csupán kevés megfigyelést tehetett.* S: 14.00 L: 16.30	felderítés
VI. 14.	Renner Valdemár	Zachariás György	LVG	Onga-Szerencs-Sátoraljaújhely-Ungvár-Onga (61.) *Alacsony felhőtakaró miatt és erősen párás és sötét látási viszonyok miatt feladat nem végrehajtható, Szerencsnél visszafordult.* S: 17.50 L: 18.10	felderítés
VI. 15.	Renner Valdemár	Zachariás György	8987/18	Onga-Nagymihály-Ungvár-Csap-Királyhelmec-Onga (62.) S: 7.05 L: 9.25	felderítés
VI. 16.	Renner Valdemár	Kristofil Antal	8987/18	Onga-Tisazdob-Budszentmihály-Hajdúnánás-Hajdúdorog-Hajdúböszörmény-Debrecen-Nyíregyháza-Rakamaz-Onga *Erősen felhős, rossz látási viszonyok.* S: 18.00 L: 20.30	felderítés
VI. 17.	Tauth Géza	Reviczky István	7711/18	Onga-Tiszalúc-Szederkény-(Csap-Debrecen)Kisfaludy puszta-Tiszapolgár-Hajdnánás-Kisszentmihály-Rakamaz-Tiszalök-Tiszadada-Tiszadob-Onga	felderítés

				S: 17.15	
VI. 18.	Kimmel Mihály	Schuff Alfréd	8952/18	Onga-Kassa-Onga	felderítés
	Bauer Andor	Zachariás György	7711/18	Onga-Tokaj-Balsa-Karád-Szentmáriamajor-Rakamaz-Onga *Szentmáriamajornál a motor melegfutása miatt az útirány nem volt tartható, visszafordult.* S: 19.10 L: 20.15	felderítés
VI. 21.	Kimmel Mihály	Schuff Alfréd	7711/18	Onga-Sátoraljaújhely-Tőketerebes-Nagymihály-Onga (68.) *A sűrű köd és a motor megbízhatatlansága miatt a gép visszatért, leszállásnál könnyebben megsérült.* S: 14.30 L: 17.30	felderítés
VI. 22.	Breier Lajos	Reviczky István		Onga-Miskolc-Nagyrőce-Csetnek-Rozsnyó-Szomolnok-Szepesremete-Onga (69.) S: 6.55 L. 9.05	felderítés
VI. 23.	Maurer József	Örvös Pál	8951/18	Onga-Sátoraljaújhely-Tőketerebes-Gálszécs-Varannó-Nagymihály-Onga (70.) S: 16.00 L: 18.55	felderítés
VII. 1.	Bodó Béla	Kristofil Antal	8952/18	Onga-Taktakenéz-Tiszadada-Tiszapolgár-Csege-Balmazújváros-Debrecen-Hajdúböszörmény-Hajdúdorog-Hajdúnánás-Bűdszentmihály-Tiszalök-Onga (71.) *Hajdúnánás déli részétől elhárító üteg tüzelt a gépre, a légcsavart valószínűleg találat érte, amely elrepült és a gép Csanálos Sóstó mellett kényszerleszállást végzett.* S: 10.00 L: 12.20	felderítés
VII. 5.	Lipcsey Miklós	Diószeghy László	8951/18	Onga-Tiszapolgár-Debrecen-Nyíregyháza-Rakamaz-Onga *Leszállásnál a gép összetört.* S: 8.10 L: 10.10	felderítés
VII. 6.	Bodó Béla	Zachariás György	7711/18	Onga-Szabolcs-Tiszafüred-Rakamaz-Csőszhalom-Tszaeszlár-Debrecen-Nyíregyháza-Balmazújváros-Orosháza-Onga (73.) S: 15.30 L: 17.15	felderítés
VII. 10.	Bauer Andor	Schuff Alfréd	7711/18	Onga-Szerencs-(Losonc-)Tokaj-Vencsellő-Tiszaeszlár-Onga (74.) S: 7.00 L: 8.32	felderítés
VII. 11.	Kimmel Mihály	Reviczky István	7711/18	Onga-Tiszaeszlár-Vencsellő (Rakamaz, Királytelek)-Onga (75.) S: 7.05 L: 8.20	felderítés
VII. 12.	Maurer József	Beregszászi Béla	7711/18	Onga-Tokaj-Tímár-Szabolcsbalcsa-Királytelek-Nagyfalu-Rakamaz-Onga (76.) S: 6.35 L: 7.25	felderítés
VII. 13.	Breier Lajos	Kristofil Antal	7711/18	Onga-Tokaj-Tímár-Rakamaz-Nagyfalu-Szederkény-Tiszaeszlár-Onga (77.) *Rakamaz felett erősen lőtt az elhárító üteg, 2 találat a bal szárnyfelületen.* S: 7.25 L: 8.45	felderítés
VII. 15.	Bodó Béla	Diószeghy László	7711/18	Onga-Tokaj-Szabolcskavatluj-Rakamaz-Tiszaeszlár-Onga (79.) S: 5.50 L: 7.20	felderítés
	Bauer Andor	Kristofil Antal	7711/18	Onga-Tokaj-Rakamaz-Balsa-Tímár-Tokaj-Onga (80.) *Ellenséges elhárító üteg Rakamaztól keletre erősen lőtt.* S: 16.20 L: 17.35	felderítés

VII. 18.	Tauth Géza	Örvös Pál	7711/18	Onga-Rakamaz-Nyíregyháza-Debrecen-Onga (81.) *A távoli felderítés párás időjárás miatt nem volt elvégezhető.* S: 7.30 L: 9.30	felderítés
VII. 19.	Renner Valdemár	Beregszászi Béla	8966/18	Onga-Rakamaz-Tímár-Szabolcs-Balsa-Nagyfalu-Onga (82.) *Tokajnál az erős tüzérségi tüzelés a további felderítést, a köd a fényképezést akadályozta meg.*	felderítés
VII. 20.	Breier Lajos	Örvös Pál	7711/18	Onga-Tiszapolgár-Hajdúnánás-Nyíregyháza-Balsa-Rakamaz-Onga (84.) S: 18.55 L: 20.25	felderítés
VII. 21.	Bodó Béla	Diószeghy László	8966/18	Onga-Tiszalök-Tiszadada-Hajdúnánás-Nyíregyháza-Tokaj-Onga (85.) S: 7.40 L: 9.10	felderítés
	Jäger Dezső	Antal László	7711/18	Onga-Tarcal-Nagyfalu-Rakamaz-Tímár-Balsa-Vencsellő-Onga (86.) S: 10.50 L: 12.50	felderítés
	Tauth Géza	Zachariás György	7711/18	Onga-Balsa-Vencsellő-Gáva-Tiszanagyfalu-Gémeskút-Tiszaeszlár-Tiszalök-Onga (87.) S: 18.10 L: 19.10	felderítés
VII. 23.	Bauer Andor	Örvös Pál	7711/18	Onga-Tokaj-Rakamaz-Nagyfalu-Nyíregyháza-Kisvárda-Csap-Onga (89.) S: 11.00 L: 13.30	felderítés
VII. 24.	Kimmel Mihály	Reviczky Istvám	7646/18	Onga-Tarcal-Újszántóhalom-Királytelek-Onga (90.) S: 17.05 L: 19.10	felderítés
	Renner Valdemár	Diószeghy László	7711/18	Onga-Csap-Gara-Tiszalök-Onga (91.) S: 18.30 L: 19.05	felderítés
VII. 25.	Breier Lajos	Zachariás György	7711/18	Onga-Bodrogkeresztúr-Karád-Káva-Csőszhalom-Rózsástanya-Onga (92.) S: 7.30 L: 8.55	felderítés
	Bodó Béla	Örvös Pál	7711/18	Onga-Níregíháza-Csap-Onga (93.) *Zivatar miatt sikertelen.* S: 17.00 L: 17.50	felderítés
VII. 28.	Tauth Géza	Kristofil Antal	7711/18	Onga-Dorogma-Tisza vonala-Tokaj-Onga (94.) *Tiszadadánál ellenséges üteg egyetlen egy lövést adott le.* S: 10.30 L: 12.10	felderítés
	Renner Valdemár	Reviczky István	7648/18	Onga-Mezőcsát-Szeged-Tisza vonala Tokajig-Onga (95.) S: 15.00 L: 16.35	felderítés
VII. 29.	Jäger Dezső	Zachariás György		Onga-Takta-Párkány-Kenéz-Tiszaluc-Onga (96.) S: 7.25 L: 8.10	felderítés
	Bauer Andor	Kristofil Antal	7946/18	Onga-Tiszadada-Tiszaeszlár-Onga (97.) S: 7.40 L: 8.40	felderítés
	Tauth Géza	Reviczky István	7711/18	Onga-Tiszadob-Tiszadada-Taktakenéz-Szabolcs-Kenézlő-Balsa-Rakamaz-Onga (98.) S: 6.00 L: 7.15	felderítés
	Bauer Andor	Zachariás György	7646/18	Onga-Szederkény-Kisfaludipuszta-Tiszafalbomja-Tiszapolgár-Rakamaz-Onga (99.) S: 6.40 L: 7.40	felderítés
	Jäger	Zachariás	7711/18	Onga-Miskolc-Zsolca-Diósgyőr-Onga (100.)	ellenséges

	Dezső	György		*Debrecen felől Onga, Miskolcon át Izsó irányába repülő francia hárommotoros repülőgép üldözésére indultunk. Miskolc felett a gép a felhők felett eltűnt.* S: 10.40(11.05) L: 11.50	gép üldözése
	Bauer Andor	Kristofil Antal	7711/18	Onga-Tiszakies-Tisza vonala-Tokaj-Balsa-Onga (101.) S: 15.35 L: 17.15	felderítés
VII. 30.	Jäger Dezső	Zachariás György	7711/18	Onga-Taktaszada-Plhrugy-Tokaj-Zárold-Mezőzombor-Taktaharkány-Taktakenéz-Tiszaluc-Onga S: 9.00 L: 9.50	felderítés
VII. 31.	Bauer Andor	Kristofil Antal	7711/18	Onga-(Tiszadada-Tokaj) Taktakenéz-Pthrugy-Báj-Csobaj-Tardos-Tiszalök-Rakamaz-Onga S: 7.45 L: 10.00	felderítés

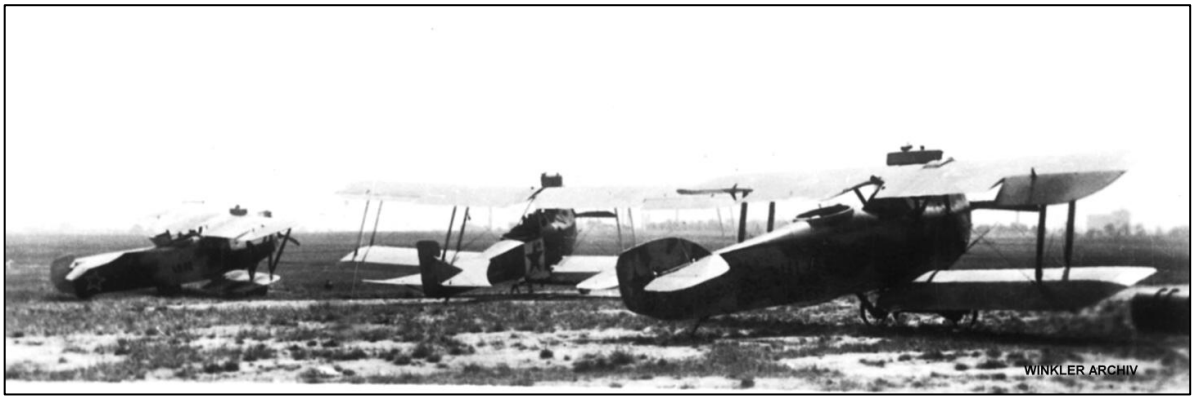
S: start L: leszállás

3. repülőszázad

A július 20-án megindított tiszai offenzíva támogatására Ongára helyezték a 3. repülőszázadot is. A század előbb Mezőtárkányra települt, majd július 25-e körül átköltözött Ongára. Az egység tevékenységéről fennmaradt kevés dokumentum egyike Sidó István és Bencze István július 26-i bevetéséről számol be. A két repülő azt a feladatot kapta, hogy derítse fel és bombázza az ellenséges csapatok Kisköre melletti tiszai átkelési pontját. Két bombával eltalálták a pontonhidat, de a másik kettőt – két légvédelmi üteg erős tüze miatt – itt nem tudták ledobni. Erre az ütegre csaptak le és arra dobták bombáikat. Ezután Szolnok felé folytatták útjukat és végiggéppuskázták a szolnok-debreceni műúton haladó csapatokat, végül pedig Debrecent elérve géppuskával lőtték a vasútállomást, majd közel ötórás repülés után tértek vissza támaszpontjukra.[30] Nagy-Józsa György két nappal későbbi repülésének saját bevallása szerint nem sok haszna volt, mivel ellenséget nem igen láttak.[31] Pár nappal később pedig összeomlott az arcvonal és erre a századra is a menekülés várt.

A 3. repülőszázad ismert repülései Ongáról:

Dátum	Pilóta	Megfigyelő	Repülőgép	Útvonal	Feladat
VII. 26.	Sidó István	Bencze István		Onga-Kisköre-Szolnok-Debrecen-Onga	bombázás
VII. 28.	Kremo Ambrus	Nagy-Józsa György	49.02	Onga-Tiszafüred-Onga	felderítés



A 3. repülőszázad gépei Rákoson
balról jobbra: Phönix C.I (49.02), Brandenburg C.I, UFAG C.I (161.141)
(Winkler Aero Archív)

[30] Winkler László archívumából.
[31] HL, Personáliák. Nagy Béla hagyatéka. Nagy-Józsa György visszaemlékezése. 106. d.