

Dr. Hadnagy Imre József

IKAROSZ FIAI A NAGYKUNSÁGBAN III. RÉSZ

A kunmadarasi repülőalakulatok és a repülőtér története (1953–55)

AZ ÚJ HADSEREG KIALAKÍTÁSÁNAK MOZGATÓRUGÓI

A magyar párt-, és állami vezetés az ötvenes évek elejétől a fegyveres erők fejlesztését kiemelten kezelte. Az uralkodó politikai elit az erős hadsereget a társadalmi haladás fontos támaszának, az állami lét, a társadalmi rend fenntartása döntő tényezőjének tekintette. Ennek eredménye egy erőltetett ütemű hadsereg-fejlesztés lett, amely oda vezetett, hogy az évtized közepére a hadsereg létszáma az 1949. évinek a többszörösére emelkedett. Mint ahogy az a későbbiekben bebizonyosodott, a mennyiségi fejlesztés nem jelentette egyúttal egy — minden körülmények között — ütőképes hadsereg megteremtését.

A korszerű haditechnikai eszközök, a fegyverzet beszerzése, a magas színvonalú katonai és szakmai képzés, a folyamatos anyagi ellátás az ésszerűség határát meghaladó honvédelmi kiadást igényelt, amely meghaladta az ország teherbíró-képességét. Emiatt a gigantikus fejlesztési ütem miatt, a hadsereg az állandó átszervezés állapotában volt. A hadsereg hivatásos állománya gyakran került át-helyezésre, ennek következtében beosztása is változott, a nyugodt munkavégzés feltételei nem voltak meg. Az állandó politikai „agymosás” a szakmai munka színvonalának rovására ment. A politikai „felvilágosító” munkától a katonák nem függetleníthették magukat, mert a hadsereg (de más fegyveres testület is) valójában eszköz volt az ország politikai vezetésének kezében. Ilyen körülmények között a hadsereg képességeinek kiteljesítését, a haditechnikai eszközök mesteri alkalmazása képességének kifejlesztését, a hadrafoghatóság magas színvonalának biztosítását csak a politikai megdolgozás eredményeként „lehetett” reális célnak tekinteni.

Az új haderő megteremtésének egyik legfontosabb feladata a megfelelő létszámú, és szakmailag képzett, politikailag elkötelezett és megbízható tisztikar kialakítása volt. A felső katonai vezetés nagy erőfeszítéseket tett ennek a megoldására. A tisztek képzése egyrészt külföldön a Szovjetunió katonai tanintézteiben, másrészt idehaza húsz (benne két repülő) tiszti iskolán, valamint a katonai akadémián folyt. A mérnök tisztek képzése a Szovjetunióban, és a hazai mérnökképzésre létrehozott Honvéd Kollégiumban történt, ahová kérhették fel-

vételüket a hallgatók. A hazai képzésre pályázók sikeres felvételi esetén a Budapesti Műszaki Egyetemre és a Műszaki főiskolára jártak. 1950. június 16.-án megalakult a Műszaki Egyetemek és Főiskolák Hadmérnöki Tagozatának Parancsnoksága, a Honvédelmi miniszter a Honvéd Kollégiumot ennek a parancsnokságnak az alárendeltségébe helyezte¹.

A párt-, és állami vezetés az új tisztikar egyik legfontosabb ismervének azt tartotta, hogy tagjai döntően munkás és paraszt származásúak legyenek. Meghonosodott az a gyakorlat, hogy az önként katonának jelentkezők mellett a párt is kádereket irányított a hadseregbe. A régi hadseregből átvett — jól felkészült, szakmailag kiváló, hadi tapasztalatokkal is rendelkező — tiszteket, tiszthelyetteseket már ez az elképzelés is hátrányosan érintette. A sorsukat azonban egyértelműen megpecsételte a korábbi szolgálatukkal kapcsolatos előítéleteknek a párt és állami politika szintjére emelése. A „katonaviselt állomány” megbízhatatlan lett, ennek okán ebben az időszakban számtalan jól képzett, tiszta előéletű katonától vált meg a hadsereg. A dolgot nehezítette, hogy a besúgók, a rosszindulatú feljelentgetők miatt még az újonnan kiképzett tisztek és tiszthelyettesek egy része is ennek a hajtóvadászatnak az áldozata lett. Ez a „sorscsapás” a kunmadarasi repülőalakulatokat sem kerülte el, itt is többször előfordult az azonnali leszerelés, hadseregből való eltávolítás, letartóztatás, a meghurcolás. Egyesek koholt vádak alapján még börtönbe is kerültek².

A kunmadarasi repülőalakulatok tiszti és tiszthelyettesi állományának döntő többsége 20-30 év közötti fiatal emberekből állt. A parancsnoki beosztásokban éppen ezért sok fiatal, kellő gyakorlattal, és tapasztalattal nem rendelkező tiszt került. Többségében ezek a fiatal tisztek megállták a helyüket. A vállalt kötelezettségek teljesítése, az elkötelezettségük, a tenni akarásuk emberfeletti teljesítményekre készítette őket, melynek eredményeként felelősségteljes munkájuk közben — sokszor önhibájukon kívül — természetesen hibáztak, hibázhattak is.

1953-ban, a később mártírhalt miniszterelnök, Nagy Imre által meghirdetett reformok következetes megvalósítása a hadsereg életében is jelentős változásokat ígért.

A reformgondolatok megvalósítása, a gazdaság egyensúlyának helyreállítása érdekében az ország vezetői fontolóra vették a honvédelmi kiadások csökkentését. Ez 1953 őszétől jelentős létszámcsökkentést is eredményezett. A kunmadarasi repülőalakulatokat a szervezeti változások, a létszám leépítés kissé később, de jelentősen érintették. Az Alföld szívében levő repülőbázis minden-

¹ A magyar repülőhadmérnök képzésről részletesebb információkat lehet kapni „A magyar repülőhadmérnök-képzés története itthon és külföldön” című kiadványból (Magyar Hadtudományi Társaság Légierő szakosztályának kiadványa, Budapest, 2000.)

² Ezekről a dolgokról mindenképpen szót kell ejteni, mert ha az olvasó csupán csak a repülő alakulatok szakmai munkájának történetével ismerkedik meg, akkor hamis képe alakulhat ki a korról.

napi élete nem különbözött más katonai alakulatok életétől és ugyanúgy, mint máshol, azt a politika minden elemében áthatotta³.

Az ország politikai vezetésének akarata szerint a hadseregben 1953 elejéig társparancsnoki rendszer⁴ létezett. A Minisztertanács 1952. november 05-én határozatot hozott az egyszemélyi parancsnoki rendszer⁵ bevezetésére. A parancsnoki vezetési rendszer átalakítása nem változtatott az addigi gyakorlaton, mert a hadsereg életének minden területén eluralkodott a politikai befolyás érvényesítésének elve, sőt ennek az elvnek a gyakorlatban való megvalósítását az egyszemélyi parancsnok részére kötelezően előírták.

A MENNYISÉGI FEJLESZTÉS ÚTJÁN

A hadsereg fejlesztési tervnek megfelelően 1952. december 1-én a Honvédelmi Minisztérium egy bombázórepülő hadosztály megalakítását rendelte el⁶ a kunmadarasi repülőtéren. Az alakulat jogelődje a 82. önálló bombázórepülő ezred volt. Ez a katonai szervezet, mielőtt végső állomáshelyét elfoglalta volna, 1952. júliusában Mezőtúrról Kiskunlacházára települt, majd november végén került végle-

³ A repülőtéren pezsgő kulturális és sportélet volt. Iskolatársaimmal — köztük a repülőtéren kinnlakó katona gyerekekkel — napi vendégek voltunk a sportlétesítményekben, szüleinkkel gyakran vettünk részt kulturális rendezvényeken, esetenként a szigorú katonai szabályokat és tiltásokat kijátszva az érdeklődésünk középpontjában került repülőgépeket is igyekeztünk közről szemügyre venni. Még egy érdekes dolog: emlékeim szerint a községi labdarúgó csapat legjobb játékosait a repülőalakulatok sorállományából igazolták, ennek eredményeként nagyon színvonalas labdarúgó mérkőzéseket láthattunk, a „községi tizenegy” pedig a megyei első osztályú labdarúgó bajnokságban mindig előkelő helyet vívott ki magának.

⁴ 1949. január 04-én döntött az MDP Politikai Bizottsága a politikai tiszti intézmény bevezetéséről. A határozat 1. pontja szerint „a hadseregben be kell vezetni a politikai tiszti (komiszár) intézményt”. A 2. pont rögzíti, hogy „a politikai tisztt a parancsnok mellé van rendelve, vele együtt felelős a csapat katonai és politikai kiképzéséért, politikai és morális egységéért.” A parancsnok tehát a politikai tiszttel – a társparancsnokkal - együtt felel az alakulat életének és tevékenységének egészéért. Az ilyen vezetési rendszer bevezetésének gondolata a parancsnok politikai megbízhatóságának megkérdőjelezéséből ered, és háttérében az áll, hogy a szakmailag felkészült de politikailag még el nem kötelezett parancsnok, valamint a régi hadseregből átvett parancsnokok ugyan a katonai alakulat életének irányítására alkalmasak, de a hadseregben zajló politikai életnek nem lehetnek felelős gazdái. (Háncs Ernő: A Politikai Főcsoportfőnökség és a politikai tiszti intézmény létrehozásának előzményei a Magyar Néphadseregben 1948. április – 1949. február 48. MN Politikai Főcsoportfőnökség Tudományos Tanácsa 1984. Budapest. 71-72. és 94-95. oldal).

⁵ „A népi származású tisztikar megteremtésével, a hadsereg szervezeti kereteinek, politikai szervezeteinek kialakulásával és megszilárdulásával, a marxizmus-leninizmus és a párt politikájának térhódításával, a parancsnokok szakmai felkészültségének és politikai érettségének gyarapodásával megteremtődtek ezen elvi jelentőségű változás legfontosabb feltételei.” (Mucs-Zágoni: A Magyar Néphadsereg története 1945-1959. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 1979. 255. oldal.).

⁶ HM. HVK Szervezési és Mozsóósítási. Csoportfőnökségség. 0460/ 1952. számú intézkedése.

ges helyére, Kunmadarasra. A hadosztály parancsnoka⁷ Bence Károly őrnagy⁸ lett. A hadosztály alárendeltségébe tartozó 10. bombázórepülő ezred (Kunmadaras) Farkas Endre százados⁹, a 26. bombázórepülő ezred (Kunmadaras) Csontos Miklós százados parancsnoksága alatt alakult meg. A mozgósítás esetén felállítandó 38. bombázórepülő ezred települési helyéül Mezőtúrt jelölte meg a miniszteri parancs.

A hadosztályt 1953. januárjától fokozatosan „fegyverezték fel” bombázó repülőgépekkel. Az újonnan vásárolt repülőgépek a hadosztály létrejöttekor még nem érkeztek meg állomáshelyükre, Kunmadarasra. A téli kedvezőtlen időjárás késleltette¹⁰ a Magyarországra történő átrepülésüket.

⁷ HM. Személyügyi. Csoportfőnökségség. 06565/2/1952. számú parancsa.

⁸ **Bence Károly** (1927-?): repülő alezredes, hadosztályparancsnok 1943–45-ben elvégezte a Csapattiszthelyettes-képző Iskolát. 1945 tavaszán hadifogságba esett. A Szovjetunióból 1946-ban tért haza; 1947 tavaszán behívták Szekszárdra az I. gyalogzászlóaljhoz, és szakaszvezetővé léptették elő. 1947–49-ben elvégezte a Kossuth Akadémiát, és 1949. március 14-én hadnaggyá avatták. 1949–50-ben a Killián Repülőtisztis Iskolán volt repülőgépezető-növendék, majd 1951-ben Budaörsön századparancsnok, Székesfehérváron már századosi rendfokozattal ugyancsak századparancsnok. Még ebben az évben Székesfehérváron ezredparancsnoki beosztásba helyezik, az év végén ugyanilyen beosztásba Mezőtúrra kerül, majd 1952-ben az akkor megalakult hadosztály parancsnokává nevezik ki. 1956-ban hangoztatott, és vallott nézetei miatt 1957-ben tartalékállományba helyezték. Katonai szolgálata alatt a Magyar Népköztársasági Érdemrend V. fokozatával, a Magyar Népköztársaság Érdeméremmel tüntették ki. 1958 után a mezőgazdasági repülésben dolgozott, PZL, An-2 és Ka-26 (Kamov) típusokkal repült. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 103. oldal).

⁹ **Farkas Endre** (1928- ?) ezredes, ezredparancsnok, légügyi főigazgató. 1949-ben önként vonult be a hadseregbe és Budaörsön szolgált, mint honvéd. Rövidesen áthelyezték a Vasvári Pál Műszaki Tisztis Iskolára növendéknek; az iskola elvégzése után az 50. vadászrepülő-ezrednél technikai beosztást látott el. 1951-ben Szolnokon repülőgép-vezetői kiképzésben részesült, majd a 82. bombázó repülőezrednél kapott repülőgép-vezetői beosztást. Alig egy év múlva kinevezik ezredparancsnoknak, és századosná léptetik elő. 1955-ben a Magyar Önkéntes Honvédelmi Szövetséghez helyezték át repülési osztályvezetőnek. 1959-től ugyanazt a beosztást látta el az akkor megalakult Magyar Honvédelmi Sportszövetségnél is, alezredesi rendfokozatban. 1960-tól 1975-ig a KPM Légügyi Főosztályán repülési osztályvezető, 1975-től nyugdíjazásáig (1989) a főosztályvezető helyettese, ill. légügyi főigazgató. 1977-ben lett ezredes. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 253-254. oldal).

¹⁰ A bombázórepülőgépek késéssel való beérkezése alaptalan, de a realitásokat nem teljesen nélkülöző, híreket is felröppentett. A beosztott hajózó és műszaki állomány egy része a jól értesült szerepében azt terjesztette, hogy mindez talán azért van így, mert a magyar légierő is megkapja a korszerűbb, sugárhajtású Il-28-as repülőgépeket. Ebben az elgondolásban — elsősorban a jobb repülőgépek rendszeresítésének reményében — tükröződtek azok az álmok is, hogy belátható időn belül korszerűbb repülőeszközökkel szerelik fel a bombázórepülő hadosztályt. A túl korai álmok 1953. január 2-án foszlottak semmivé, amikor a kunmadarasi tisztis klub színháztermében ismertetésre került a hadosztály feladatait meghatározó miniszteri parancs. A parancsból világossá vált, hogy a hadosztályt a már átrepülésre felkészített Tu-2 típusú repülőgépekkel szerelik fel.

A hadosztály hadi alkalmazhatósága szempontjából fontos feladat volt a szakképzett hajózó¹¹-, és műszaki állomány megléte. A repülőgép-vezetők közül sokan a Szovjetunióban tanultak, ott kaptak kiképzést a Tu-2¹² bombázó-repülőgépre. A csoportba tartozók 1952. decemberében érkeztek haza és kaptak szolgálati beosztást. Bábel János, Horváth Sándor, Jekkel Rudolf, Rábavölgyi István hadnagyok, és mások az átképzés idején, elsősorban a kiképzési repülések megindulása után kiemelkedően jó munkával segítették a korábban más típuson (Li-2¹³ és Il-10¹⁴) repülő állomány felkészítését. A kitaró oktatómunka ered-

¹¹ **Hajózóállomány:** a repülőalkulatok személyi állományának az a része, amely feladatát a repülőgép levegőben való üzemeltetésével, illetve a repülési feladattal kapcsolatban a repülőgép fedélzetén oldja meg. Ide tartoznak a pilóták, a hajózó megfigyelők, a légi lövészek, a hajózó technikusok, mérnökök. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 359. oldal).

¹² **Tupoljev Tu-2 (TÚZOK):** jellegzetes formájú kétmotoros, felsőszárnyas, osztott függőleges vezérsíki közepes és zuhanóbombázó repülőgép, tervezésére a Tupoljev tervezőiroda 1938-ban kapott megbízást, sorozatgyártása 1942-ben indult meg, az ötvenes évek elején került légierőnk fegyverzetébe. A repülőgép személyzete négy fő (repülőgép-vezető, megfigyelő, rádiós-lövész, fedélzeti-lövész). Vízszintes repülésből, illetve siklásból történő bombavetésre tervezték 3000 kg, a modifikált (a négyágú légcsavaros) gépeket 4000 kg harci terheléssel, melyet a gép törzsében kialakított bombaszekrényben lehetett elhelyezni. A 18,8 m fesztávolságú, 13,8 m hosszú repülőgép legnagyobb felszálló súlya 13,8 t, normális felszálló súlya pedig 11,6 t. Ebből a szerkezet és az üzemanyag súlya 8260 kg, a bombateher és lőszer súlya 3260 kg. A tüzelőanyag tartályokba 2800 l benzint lehetett önteni. A farokkeres repülőgép két főfutóját a szárnyak középső részén levő motor-gondolákba hozták be. A törzs mellső részén volt a pilótafülke, a bombatér. Mögötte alul és felül egy-egy fedélzeti lövész helyezkedett el, oltalmazva a harc feladatát végrehajtó repülőgépet. A repülőgépet 2 db egyenként 1850 LE teljesítményű AS-82 típusú 14 hengeres, léghűtéses, benzínüzemű csillagmotor hajtotta. A hengerek a motorban egymás mögött két sorban (7-7 henger), csillag alakban helyezkedett el. A gép repülési jellemzői saját kategóriájában igen jók voltak: legnagyobb repülési sebessége 550 km/h, a legnagyobb utazósebesség 440 km/h, a repülési csúcsmagassága 9500 m, a hatótávolsága 2100 km. A repülőgépen 2 db 20 mm-es gépágyút és 3db 12,7 mm-es védőpuskát helyeztek el. Hazánkban 1953-tól 1956-ig volt szolgálatban, összesen 71 db. 1956 nyarára az összes Tu-2-t kicselejtezték. A bombázórepülő hadosztály rendelkezett néhány oktató, kétkormányos Tu-2 géppel is. (Repülési lexikon, II. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 415. oldal).

¹³ **Liszunov Li-2:** szovjet gyártmányú, alsószárnyú, dugattyús motoros, kis hatótávolságú utaszállító repülőgép. A Szovjetunió 1938-ban megkapta a DC-3 típusú utaszállító repülőgép licencét. A Liszunov tervezőiroda közreműködésével, a licence alapján a Szovjetunióban is megkezdődött a sorozatgyártás. A Li-2 típusjelzést 1942. szeptemberben. Törzse fém, héjszerkezet. Személyzete négy fő, az utaslétszám 14-18 fő. A szárny fémépítésű, három főtartós. Futóműve hárompontos, behúzható, farokkeres. A hajtómű két db AS-62 v. AS62IR típusú kilenche-geres csillagmotor, egyenként 736 kW teljesítményű. A légcsvár háromágú 3,4 m átmérőjű. Lengyelországban és Kínában licenc alapján gyártották. A típust a szocialista államok légiforgalmi vállalatai üzemeltették az NDK, Jugoszlávia és Kuba kivételével, a MASZOVLET/MALÉV 25 db Li-2 típusú repülőgépet üzemeltetett 1946-1963 között. Adatai a fesztáv 28,81 m, hosszúság 19,65 m, magasság 5,15 m, szárnyfelület 91,69 m², maximális felszállótömeg 11 500 kg, hasznos terhelés 2440 kg, legnagyobb sebesség 280 km/h, utazósebesség 230 km/h, hatótávolság 2170 km. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 604.-605. oldal).

ményeként a hajózó-, és műszaki állomány szakemberré való „átalakításának” nehéz feladatát, rövid idő alatt, de sikeresen oldotta meg a hadosztály.

A típusátképzés elméleti része január 4-én kezdődött, melyet szovjet oktató-csoport vezetett. Ezen a tanfolyamon a hadosztály állományából 25 repülőgép-vezető vett részt. Hozzájuk csatlakozott a légierő-parancsnokságtól Koronkai Károly őrnagy, aki ekkor a légierő nehézgépeinek repüléstechnikai szemlélője volt. A műszaki és megfigyelő állomány átképzését ezzel egyidőben szervezték meg. Az átképzésre kijelölt személyek többségével úgy számoltak, hogy a következő csoportok oktatója lesz

1953. január 27-én légi úton érkezett meg az első öt repülőgép Kunmadarasra. Köztük három darab harci és két darab kétkormányos kiképző repülőgép. A „vasmadarakra” sokan kíváncsiak voltak. Az első szemrevételezések vegyes érzelmeket keltettek, az avatott szem számára már első látásra is egyértelmű volt, hogy a repülőgépek nem gyári újak, ugyanis „leharcoltnak tunktek”. Később beigazolódt, hogy az észrevételek nem voltak alaptalanok, ugyanis a repülőgépek zöme átírt fedélzeti naplóval érkezett. Ekkor jogosan következtetni lehetett arra, hogy egy részük már a II. világháborúban is szerepet kaphatott, de közülük sokan - nagy valószínűséggel - a koreai harcokban részt vettek.

1953. január 29-től a 82. bombázórepülő hadosztálynál megkezdődött a gyakorlati átképzést a kétmotoros Tu-2 frontbombázó repülőgépre. A tanfolyamot a

¹⁴ **Илјусин ИІ-10 „Пáрдуч”**: csatarepülőgép a maga idejében a dugattyús-motoros repülőgépek egyik legkiemelkedőbb típusa. A második világháború idején legnagyobb mennyiségben gyártott szovjet páncélozott csatarepülőgép, az ИІ-2 korszerűsített változata volt.

Ezt a repülőgépet a szárazföldi csapatok harcának támogatására, a harcokcuk elleni harcra tervezték. Éppen ezért a gép jó néhány szerkezeti elemét páncélozták, és az erős támadó fegyverzet mellett, védő fegyverekkel is ellátták. A teljesen fémépítésű, alsószármvas elrendezésű repülőgép páncélzata valóban számottevő volt. A pilótát és a lövést, a dugattyús motort és a tüzelőanyag-tartályokat megbízhatóan védte a találat hatásától. Ezt a páncélzatot úgy alakították ki, hogy az egyben a repülőgépsárkány teherhordó szerkezeti elemeinek részét képezte, és ezért nem okozott számottevő többletsúlyt. A jelentős páncélozás ellenére a repülőgép repülési jellemzői a maguk idejében meglehetősen jók voltak. A gép maximális sebessége elérte az 550 km/óra értéket. A háromágú légszavár hajtására 1 db 2000 LE teljesítményű AM-42 típusú 12 hengeres, soros vízhűtéses benzinmotor szolgált. A repülőgép farokkeres volt, két hidraulikus működtetésű, a szárnyakba behúzható főfutóval. A tekintélyes páncélozás és az erős fegyverzet ellenére a 13,4 m fesztávú és 11,2 m hosszú repülőgép felszálló súlya mindössze 6300 kg-ot tett ki. A repülőgép csúcsmagassága (csatarepülőgépről van szó!) 7000 m volt. A repülőgép szárnyformája alaprajzban egyenes trapéz alakú, lekerekített törővégekkel. A szépen áramvonalazott törzs középső részében a pilótafülke, mögötte a fedélzeti lövész fülkéje helyezkedett el. A gép fegyverzete: két mereven beépített 23 mm-es gépágyú, az ugyancsak mereven beépített 2 db 7,62 mm-es géppuska, továbbá a fedélzeti lövész által kezelt 12,7 mm-es géppuska. Az utóbbi hátrafelé irányult és a harc feladatát végrehajtó repülőgépet kellően védte. A törzs alá két db 5000 kg-os repülőbombát lehetett felfüggeszteni. A repülőgép füves repülőtérrel szállt fel, a felszállási út hossza mindössze 450 m volt. (Repülési lexikon, II. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 426. oldal).

szovjet fél részéről megbízott Kargalcev ezredes irányította, alárendeltjei közé négy fő hajózó és öt fő műszaki tiszt tartozott.

Februárban már nagy intenzitással folyt a hajózószemélyzet gyakorlati átképzése. A legsürgősebb feladat az volt, hogy a repülőgép-vezetők megismerjék és elsajátítsák a bombázó-repülőgépekkel való repülés technikáját, képesek legyenek egyedül (az oktató személyzet felügyelete nélkül) repülni, majd begyakorolják a raj és századszintű kötelékrepülést¹⁵. Természetesen a tanfolyam hallgatói a gyakorló repülések közti időben elméleti tanórákon vett részt, és emellett a gyakorló berendezéseken is oldottak meg feladatokat.

A légi felderítés¹⁶, a bombavetés¹⁷, a légi lövészet¹⁸ új elemként szerepeltek az elsajátítandó anyagban. Az átképzés repülési gyakorlatait az egyedülrepülésig a szovjetek által készített tematika szerint hajtották végre.

A felső katonai vezetés az április 04.-i díszszemlén nyilvánosan is be akarta mutatni a magyar hadsereg büszkeségeit a bombázó-repülőgépeket. A kiképzési programot módosították, ennek következményeként erőltetett ütemű gyakorlórepülések következtek. Az intenzív gyakorlás végcélja az volt, hogy a bombázórepülők ezredkötelékben repüljenek a díszszemlén. A repülés technikáját elsajátított, újonnan kiképzett hajózó állományt, és 9-9 db repülőgépből álló századot jelölték ki a díszszemlére.

Február és március hónapban még mintegy 30 darab TU-2 repülőgép érkezett. A gépek többsége erősen „leharcolt” állapotban érkezett meg, átlagos repülési idejük 250–400 óra között volt. Szélsőséges példa, de volt olyan repülőgép

¹⁵ **Kötelékrepülés:** repülőgépek egymáshoz viszonyítva meghatározott tér-, és távközzel való mozgása a levegőben. A tér-, és távközök nagyságától függően megkülönböztetnek zárt és nyitott köteléket. A köteléket a vezérgép vezeti, a kötelékben levő kísérők az ő mozdulatait követve hajtják végre a különböző, általában előre meghatározott manővereket. A katonai repülőknél a kötelékben való repülés a feladatnak megfelelő harcrendben történik. A kötelék formája szerint lehet ék, rombusz, lépcső, kigyó, stb. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 525. oldal).

¹⁶ **Légi felderítés:** a felderítés egyik alapvető fajtája, a különféle objektumokról szóló adatok légi úton való megszerzését jelenti. A légi felderítés minden harcfeladatot végrehajtó gépszemélyzet feladata. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 561. oldal).

¹⁷ **Bombavetés:** a repülőbomba célba juttatása repülőgépről. A bomba, a leválás pillanatától, a repülőgéptől kapott sebesség, a nehézségi erő, és a bomba alakjától függő nagyságú ellenállás, a meteorológiai körülmények által megszabott pályán mozog. A bomba kioldását akkor kell megtenni, amikor a cél a repülőgép előtt meghatározott (előretartási) szög alatt látható. A bombavetésnek számtalan módja lehet (vízszintes repülésből, emelkedésből, zuhanásból, stb.), a legegyszerűbb módját vízszintes repülésből hajtják végre. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 127. oldal).

¹⁸ **Légi lövészet:** a repülőgépek fegyverrendszereinek alkalmazása a levegőben, a földi vagy légi célok ellen. A Földi vagy álló légi cél ellen a lövést leadó repülőgép sebessége, a mozgó légi cél ellen mindkét objektum mozgása a jellemző, ami nagymértékben nehezíti a célzott tüzelést. A mai modern repülőgépeken célzó berendezés segíti a pontos becsapódást. A fedélzeti rakéták célba találását elektronikus berendezések biztosítják. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 570. oldal).

is, amelyet közvetlenül a megérkezése (földet érése) után a technikai állapota miatt repülésképtelennek nyilvánítottak.

A hatékony, és lelkiismeretes munka, a hajózó és műszaki állomány igyekezete végül is meghozta a gyümölcsét. Minden feltétel adott volt a díszszemlén való részvételhez. A bemutatóra készülő állomány Kiskunlacházára települt át, amelyet kiegészítettek a Killián iskola állományából vezényelt Jak–11-es kísérő részleggel.

Ember tervez, Isten végez. Hiába a nagy akaraterő, a nagyközönségnek való bemutatkozás lehetősége. A bombázók díszelő repülése nem a jól begyakorolt módon sikerült, a szerencse sem szegődött melléjük. Április 4-én, a kötelék felszállása idején, egy erős homokvihár zavarta meg „bombázó barátaink tisztánlátását”, s így a rossz látási viszonyok miatt a tervezett díszelő alakzatot nem sikerült megalakítani, öt rajkötelékéből csak háromnak sikerült azt az eredeti terv szerint végrehajtani. Ez a „csonka kötelék” ugyan eljutott Budapestig, de a Hősök terére való rárepülésnél az irányt ők is elvették. A bombázó kötelék vezérgépét, a Bence Károly őrnagy által vezetett, piros csíkokkal díszített Tu–2 bombázót a 31. vadászrepülő ezredtől Vörösmarty Béla¹⁹ százados századparancsnok és Cselovszki Pál főhadnagy pirosra festett MiG–15 sugárhajtású repülőgéppel kísérte²⁰.

Később kiderült, hogy ha a vezérgép személyzetének nagyobb tapasztalata van, akkor ez a szerencsétlen helyzet nem alakul ki. Ahhoz, hogy a díszelő kötelék minden nehézség nélkül összeálljon a vezérgépnek az előírt magasságot meghaladva még mintegy ötven métert kellett volna emelkednie.

Az 1953. április 4-i díszszemlén tehát a MiG–15 és Il–10 repülőgépek mellett megjelentek a Tu–2 bombázó-repülőgépek is, melyek felejthetetlen látványt nyújtottak. Azt azonban, hogy a háttérben „egyetlen” gondok vannak a nagyközönség nem tudhatta. Nem ismerhette, hogy részben leharcolt repülőgépeket kapott a légiőr,

¹⁹ **Vörösmarty Béla** (1929-): repülő ezredes, az Országos Légvédelmi Parancsnokság repülőfőnöke. 1947. augusztus 15-én, érettségi után önként vonult be a hadseregbe. Mátyásfüldre került az I. önálló repülőszázad állományába, ahonnan 1948-ban a Honvéd Kossuth Akadémiára, egy év múlva a Szovjetunióba vezényelték repülőgép-vezetői iskolára. Az iskola elvégzése után, 1953. januárban kinevezték a 31. vadászrepülő-ezred századparancsnokának Kunmadarasra, majd Taszárra került ezredparancsnoki beosztásba. Mindössze 26 éves, amikor 1955-ben hadosztályparancsnoknak nevezik ki. E beosztást látja el 1957. március 25-ig, amikor a hadosztályt megszüntették és létrehozták a Repülőképző Központot, melynek parancsnoka lett. 1964-től az OLP Repülőcsapatok főnöke, 1967. októbertől 1981. szeptemberig a Zrínyi Miklós Katonai Akadémia Légvédelmi Összefgyvernemi Tanszékének vezetője. Közben 1962-64-ben elvégezte a Szovjet Hadsereg Vezérkari Akadémiáját. 1973-ban a Művelődési Minisztertől az Oktatás Kiváló Dolgozója címet és jelvényt kapta meg. 1981–1986 között osztályvezető a Vezérkarnál, ezután saját kérésére nyugállományba helyezték.

²⁰ Megjegyzendő, hogy a bombázó-repülőgép kísérése vadász-repülőgéppel nem volt könnyű, mert a két típus között sebességben jelentős volt a különbség. Másik megjegyzés: Vörösmarty Béla századost a díszszemle után Taszárra helyezték az 50. vadászrepülő ezred parancsnokának.) (Repülési lexikon, II. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 483. oldal).

hogy a gépek elhasználtsága, műszaki állapota súlyos problémákat hordozott. A repülő balesetek és katasztrófák megelőzése rendkívül nagy gondot okozott az üzemeltető állományok, de legfőbb szinten a Légierő vezetésének is.

Az év hátralévő részében intenzív kiképzőrepülés folyt, amely a bombavetés elsajátítását és készség szintű begyakorlását szolgálta. A repülőgép-vezetők az első fázisban a célra történő rárepülést gyakorolták, majd ezt követően gyakorló (beton) bombákkal „éles” bombavetést hajtottak végre a nádudvari bombalőtéren.

Az alakulatok személyi állománnyal való feltöltése nehézkesen oldódott meg. A hadosztályból elsőként a hadosztályparancsnokság és a 10. bombázórepülő ezred került feltöltésre. A 26. bombázórepülő ezrednek először csak a parancsnokságát alakították meg.

A technikai és személyi feltöltés októbertől kapott nagyobb lendületet. A repülőgépek száma is gyarapodott, szeptember 1-én már 58 db volt a hadosztály állományában. A hadosztály a november 1-i harcérték jelentése szerint ez 68%-os feltöltöttséget jelentett. A repülőgépek beszállítása még 1954-re is áthúzódott, akkor már négyágú légcsonnyal, új gépek is érkeztek.

Az alapos munka meghozta gyümölcsét, 1953-ban jelentősen emelkedett a hadosztály kiképztségének szintje: a bombázó-repülőgépek személyzete jártasságot szerzett a repülőgép-vezetésben és a bombavetésben, azt képes volt végrehajtani rajkötésekben, jó időjárási viszonyok között, közepes repülési magasságon.

A parancsnoki állomány kiképzése előbbre járt, mert az év második felében már a nappali bonyolult idő²¹, valamint az éjszakai²² jó idő kiképzési repüléseket is gyakorolták. Augusztus elejétől pedig már 1-2 speciálisan átalakított géppel a — vadászrepülőök légi lövészetéhez nélkülözhetetlen — célzsák²³ vontatást is gyakorolták.

²¹ **Bonyolult időjárási viszonyok:** a repülés végrehajtásának módját befolyásoló időjárási feltételek. Ilyen repülésnek kell tekinteni a nappal felhőben és felhő fölött, valamint az éjszakai repülést. A repülés ilyenkor kizárólag műszerek alapján végezhető, és a leszállás is meghatározott rendszer szerint műszerek segítségével történik. A bonyolult időjárási viszonyok esetén a leszállásra időjárási minimumot határoznak meg, elsősorban a felhőalap, és a felhő alatti látástávolság minimális értékének az előírásával. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 128. oldal).

²² **Éjszakai repülés:** a bonyolult időjárási viszonyok közötti repülés egyik fajtája. Éjszakai repülésnek számítanak a napnyugtától napkeltéig, tehát szürkületben, besötétedés után és virradatkor végzett repülések. A nappali repüléskor megszokott tájékozódási pontok nem láthatók, a repülés csak műszerek alapján végezhető, s a fények csak nagybani tájékozódást tesznek lehetővé. Útvonalon a tájékozódást a rádió navigációs eszközök biztosítják, a leszállás a földi fényszórók, vagy a saját fényszóró által megvilágított leszállómezőre (terepre) történik. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 212. oldal).

²³ **Célzsák:** (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 570. oldal). Repülőgép által 500 m hosszú, 1 cm. Átmérőjű acélsodronnyal vontatott, hurka alakú, erős vászonból, vagy műanyagból készített szerkezet, amelyre fedélzeti gépágyúval, vagy géppuskával ellátott repülőgépek vezetői, megfigyelői, illetve hajózó lövészei hajtják végre lövészetet. A célzsákra jobb láthatóság érdekében piros-fehér csíkokat festenek. (Repülési lexikon, I. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 146. oldal).

A bombázás elméleti részét tanteremben oktatták, melynek szemléltetésre és gyakorlásra egy berendezést készítettek. Egy magas állványzaton alakították ki a pilótafülkét, amelyben megtalálhatók a kormányszervek, a műszerek (sebesség-, magasságmérő, variométer²⁴, iránytű). A pilótafülke mögött jobbra hátul — a valódi helyzethez hasonlóan — helyezkedett el a megfigyelő a bombavető-célzőkészülékkel. Ahhoz, hogy a repülőgép mozgását érzékeltessék az állványzat alatti vetítívászonra lassan mozgó terepet vetítettek. A valóságot megközelítő helyzet imitálására a foglalkozásvezető, a részére készült berendezésen, beállította a gyakorlás szempontjából fontos adatokat (a széleltérítési szög²⁵, a repülési magasság, a repülési sebesség értékét). A megfigyelő, miután a bombavető-célzőkészüléken megpillantotta a rombolásra kiválasztott tereptárgyat, kioldotta a bombát (bombákat). Az oldás után a vetítés megállt, és a vászon alatt kigyulladás izzó (sorozatvetésnél izzók) jelezté(k) a bombarobbanás (becsapódás) helyét. Az izzó(k) helyes célzás és bombaoldás esetén a kiválasztott tereptárgyon, vagy közvetlen közelében villant(ak) fel.

A levegőből történő bombavetést a hajózó-állomány először fototechnikai eszközök segítségével gyakorolta, ez volt az ún. „fotobombavetés”. Az „éles” célpontok általában vasútállomások, laktanyák voltak. A repülőgép rárepült a célobjektumra, a megfigyelő nyitotta a bombaajtót, megirányozta a célt, kiszámította a bombaoldás pillanatát, és bekapcsolta a fényképezőgépet. A felvétel előhívása után értékelték a gyakorlatot, és a „bombatalálat” helyességét.

Nádudvar község határában jelölték ki a bombalóteret. Ez volt az éles bombavetéshez vezető út következő állomása. A gyakorlók itt igyekeztek elpusztítani az „ellenséges” célpontokat. A feladatokat gyakorló bombával hajtották végre, ami tulajdonképpen egy betonból készült szerkezet, amelynek a közepében egy folyadékkal megtöltött palack foglalt helyet. A bomba becsapódás után a palack összetört, a benne lévő folyadék a levegővel keveredve színes füstöt képezett. A lőtéren, három helyen bunkerban bemérő katonákat helyeztek el, akik a füstoszlop irányyszöge (azok metszéspontja) alapján meghatározták a becsapódás helyét.

²⁴ **Variométer:** a repülési magasság változásának intenzitását (a magasság csökkenésének, vagy növekedésének mértékét) m/s-ban mutató műszer. A repülőgép vezetéséhez — különösen bonyolult időjárási viszonyok közötti és éjszakai repülésnél — elengedhetetlenül szükséges, mivel a repülőgép-vezető e műszer segítségével képes meghatározott pályán a süllyedést vagy emelkedést pontosan végrehajtani. (Repülési lexikon, II. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 456. oldal).

²⁵ **Széleltérítési szög:** a légi jármű hossz tengelye és a tényleges útvonala által bezárt szög a földfelületen. Ezt a szöget a hossz tengelytől mérik előjele jobbra „+”, balra „-”,,. Nagysága függ a szél támadási szögétől és a tényleges repülési sebességtől. Gyakran szél-ellentartási szögnek nevezik. (Repülési lexikon, II. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 356. oldal).

A gyakorlók jobb munkájának ösztönzésére a bombavetési gyakorlatokat igyekeztek színessé tenni. Nagydíjként 1000 Ft. jutalmat tűztek ki arra az esetre, ha valaki a lőtéren a cél középpontjába helyezett oszlopot bombával eltalálja. A cél egy 10 méter sugarú, kör alakú terület volt, annak a közepébe kellett volna beletalálni. A feladatot senkinek sem sikerült megoldani. (Abban az időben a jutalom összege megfelelt egy repülőgép-vezető félhavi fizetésének.)

Közben egy nehezebb feladat megoldására is nagy figyelmet kellett fordítani a műszerrepülésre. A bonyolult időjárási viszonyok közötti, és az éjszakai repülés nem lehetséges műszerrepülés nélkül, annak elsajátítását is meg kellett oldani. A célhoz vezető úton elsőként a Po-2²⁶ iskola és gyakorló repülőgépen repültek a jelöltek, majd a parancsnoki állomány ugyanezt a feladatot a Tu-2 repülőgépekkel is begyakorolta.

A bombázórepülő hadosztály személyi állományának feltöltéséhez nagyban hozzájárult, hogy a Kilián Repülő-hajózó Tiszti Iskolán tanulmányaikat 1951-ben megkezdett bombázórepülőgép-vezetők képzése befejeződött. Az újonnan avatott tisztek jelentős számban kaptak beosztást a bombázó alakulatoknál. Ezzel egyidőben a Vasvári Pál Szakkiképző Tiszti Iskoláról kibocsátott szakemberekkel a bombázó-repülőgépek műszaki állományát egészítették ki.

Az új repülőgépeken (MiG-15, Tu-2) a repülés technikájának az elsajátítása, a tömeges kiképzés nagy figyelmet igényel. A tanfolyamok hallgatóitól nagyfokú feyelmelmet követel. Az oktató állomány oldaláról a kimagasló szakmai hozzáértést, a következetességet, az egyértelmű követelmények állítását feltételezi. Az alakulatok teljes személyi állományának minden energiáját mozgósítva e szép és nemes feladat megoldására kell összpontosítani. A legkisebb mulasztás, felelőtlenség baleset, katasztrófa lehetőségét hordozza magában, ezért a parancsnoki állományra ezek megelőzésében nagy felelősség hárult.

²⁶ **Polikarpov (Po-2/U-2)** szovjet gyártmányú, kétfedelű iskola- és gyakorló repülőgép. Terveit Ny. Ny. Polikarpov 1927-ben készítette. A prototípus 1928. január 27-én repült először, M. M. Gromov berepülőpilóta vezetésével. Törzse fa rácsszerkezetű, keresztvonal merevítéssel, elöl réteges falemez, utána vászonborítású. Személyzete két fő. A szárnyak két főtartósak, faépítésűek; a belépőéltől az első főtartóig réteges falemez, a szárnyak többi részén vászonborítással. A felső szárny „N” tartókkal kapcsolódik a törzshöz. A szárnyak „N” tartókkal és huzalmerevítéssel vannak összekötve. Futóműve hárompontos, nem behúzható, farkcsúszós. A hajtómű egy db M-11 típusú öthengeres csillagmotor, 74–118 kW teljesítményű. A légszavár fa, kétágú, MD-1 típusú. Típusváltozatok: Po-2M, AP, AO, SzP, SzSz, ÚT, SzPL, E-23, U-3, U-4, RV-23, S-2, S-3, S-4, VSZ, NAK, GN, HS, P, S-13, CSS-13. Gyártási darabszám: 30 000. Katonai és polgári feladatokra egyaránt alkalmazták a Szovjetunióban, és a II. világháború után sok más országban. Lengyelországban 1952-től licenccben gyártották. Magyarország 37 példányt vásárolt szovjet és lengyel gyártásból, utasszállításra (MASZOVLET), mezőgazdasági és katonai feladatok ellátására. Adatai: fesztáv 11,40 m, hosszúság 8,14 m, magasság 3,10 m, szárnyfelület 33,15 m², felszállótömeg 1050 kg, legnagyobb sebesség 150 km/h, fegyverzet: egy db 7,62 mm-es géppuska, bombák. (Repülési lexikon, II. kötet. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1991. 162. oldal).

Sajnos, ezeket a kunmadarasi repülőalakulatoknál nem sikerült maradéktalanul megvalósítani. Az első félévben folyamatosan következtek be a súlyos rendkívüli események.

Június 9-én, a 31. vadászrepülő ezred állományából Jankovics József hadnagy és Székelyhidi Lajos hadnagy éjszakai repülést hajtott végre, közben katasztrófát szenvedtek. A repülési feladat során az UTI MiG–15-ös iskolagép első kabintetejét elvesztették. Kényszerleszállás közben egy fényszórónak ütköztek, a repülőgép a hátára fordult, majd háton csúszott a felszálló mezőn. Mindkét repülőgép-vezető életét veszítette.

Néhány nap múlva, június 20-án újabb rendkívüli esemény történt. Ezen a napon a 31. vadászrepülő ezredhez tartozó Boda Dezső hadnagy gépének a hajtóműve útvonalrepülés közben leállt. A fiatal pilóta kényszerleszállást kísérelt meg, ám a földetérés után facsoportnak ütközött, a gép orr-része olyan súlyosan roncsolódott, hogy Boda hadnagy a helyszínen meghalt.

Kilépve a gondolatmenetből, említésre érdemes, hogy július hónapban az újonnan épített kalocsai repülőtéren a munkálatok befejeződtek. Ez az objektum lett a 31. vadászrepülő ezred új állomáshelye, ahová július 30-án át is települt.

A korábbiakhoz visszatérve. A légierő alárendelt repülőezredeinél az 1953-as év elejétől augusztus közepéig sok esemény és 11 katasztrófa történt. Az eseményekért felelős parancsnokokat leváltották. A megelőzés érdekében a légierő parancsnoka szigorú rendszabályokat vezetett be, és feladatul szabta a szakmai ismeretek gyarapítását, az alparancsnoki állomány szakmai felkészültsége színvonalának emelését. Az év őszén a honvédelmi minisztériumi felügyeleti szemlét tartott, mely jobb eredménnyel zárult, mint a tavaszi. Az is megállapítást nyert, hogy az alakulatok harckészültségének színvonala jelentősen emelkedett.

1953. november elsején megjelent a magyar légierő és alárendelt csapataira vonatkozó szervezési intézkedés. Ez a kunmadarasi repülőalakulatok részére a következő változásokat jelentette:

- a titkos tervekben kikerült a 29. vadászrepülő hadosztály és alárendeltjeinek felállítására vonatkozó elgondolás;
- Kunmadarason létrehozták a 6. vakleszállást²⁷ biztosító századot;
- egy lőtér szakaszt szerveztek a nádudvari bombalőtér használatának biztosítására.

Érdekességként megemlíthető, hogy a magyar légierő mind szervezetileg, mind az előerő létszámában, valamint repülőgépek darabszámát tekintve ennél a szervezésnél volt a legnagyobb. Ennek érzékeltetésére álljanak itt a számok. Az ál-

²⁷ **Vakleszállás:** a leszállómező megközelítésének az a módja, amikor a repülőgép-vezető műszerekre hagyatkozva hajtja végre a süllyedést, de a földetérés már a leszállómező, a bevezető fények megfigyelésével történik.

lománytábla szerint a létszám 19 834 fő (katona és polgári alkalmazott) volt, ténylegesen 18 741 főt foglalkoztattak. A repülőgépek darabszáma: (az első szám az állománytábla szerinti, a zárójelben lévő a ténylegesen meglévő darabszámot jelenti):

- vadászrepülőgép: 197 db sugárhajtóműves + 35 db motoros, (193 db + 40 db);
- csatarepülőgép: 145 db (133 db);
- bombázó repülőgép: 85 db (58 db);
- iskola gép: 222 db (166 db);
- szállító repülőgép: 38 db (17 db);
- futár repülőgép: 28 db (34 db);
- repülőgép összesen: 750 db (641 db).

A hajózó-állomány feltöltöttsége kb. 80%-os, a magyar hadsereg ténylegesen meglévőlétszáma ekkor: 195 442 fő volt. A Légierő ennek a 9,5%-át tette ki.

A BOMBÁZÓREPÜLŐK A CSÚCSON

Az új kiképzési évben, a korábban elért eredményekre alapozva, tovább kellett emelni a harcászultság színvonalát és hadrafoghatóság szintjét. Ennek érdekében az 1953–54-es kiképzési évre meghatározott feladatok az alábbiak voltak:

- a repülőgép-vezetési technika tökéletesítése;
- a harcászultság fokozása;
- a légi fegyelmetlenségek és repülőesemények megelőzése;
- a célzsákra és földi célra való lövészet eredményességének javítása;
- a bombavetés tökéletesítése.

Az év végén és 1954 első hónapjaiban a magasabb szintű kiképzettség elérése céljából a kunmadarasi bombázórepülő alakulatok teljes hajózó állománya gyakorolta a repülést rajkötelékben, majd a felhő feletti repülést, később az éjszakai repülést, kezdetben mindezeket jó időjárási viszonyok között. A nehezebb repülési feladatok teljesítése érdekében a műszerrepülést és az éjszakai repülést a kezdeti szakaszban a Po-2 gépeken gyakorolták.

A legképzettebb hajózóállomány lehetőséget kapott az 1954. évi díszszemlén való részvételre. A felkészülés szervezeten, rendben megtörtént, sokak a sikeren reménykedve indultak az újabb megmérettetésre.

Az 1954-es díszszemle az előzetes várakozásokat igazolta, a siker kárpótolta a hadosztályt az előző évi kudarcért. A nyolc rajból álló ezredkötelék a piros-fehér alsó festéssel ellátott vezérgép vezette két MiG-15-ös vadászrepülőgép kíséretében. A Tu-2-es pilótája Koronkai Károly őrnagy, megfigyelője pedig Kurucz Ferenc őrnagy volt. A felvonulási tér felett átdübörgő impozáns kötelék, fegyelmezett repüléssel méltán nyerte el a miniszter vándorserlegét. A díszezred a kijelölt irányban, a

legpontosabb alakzatban repült rá a Hősök terére. A szép látványt nyújtó kötelékrepülésért járó serleget a felsorakozott díszelgő ezred hajózó, műszaki és kiszolgáló állományának a légvédelmi parancsnok személyesen adta át.

Az ünnepnapok elmúltával a kiképzés természetesen tovább folytatódott. Az év hátralévő részében a korábban már említett feladatok kiegészültek az alábbiakkal: repülés nappal egyszerű időjárási viszonyok között, nagy magasságban, századkötelékben; repülés felhő felett rajkötelékben; éjszakai repülés jó időjárási viszonyok között.

Május hónapban elkészültek azok a szerkezeti elemek, amelyek a Tu-2-es gépeket alkalmassá tették célzsák-vontatásra. Így a légvédelmi tűzterek részére történő célzsák-vontatás és célrepülés rendszeres feladattá vált, amire külön 670 óra repülési időt biztosított a légierő parancsnokság.

A kiképzés közben repülőesemények is történtek. 1954. május 26-án Kiss István hadnagy oktató és Szabó András alhadnagy gépe még a földön egy másik gépnek ütközött. A gépek összetörték. Az anyagi kár jelentős volt, a személyek könnyebb sérüléseket szenvedtek.

1954 kora nyarán Kovács Zoltán hadnagy Varga József hadnaggal útvonalrepülést és fényképező felderítést hajtott végre. A személyzet nem vette figyelembe, hogy a repülőgépből két üzemanyag-tartályt kisereltek, nem számoltak a kisebb üzemanyag készlettel. A kijelölt útvonaltól eltértek Kovács Zoltán hadnagy „hazalátogatott” Debrecenbe. Közben az üzemanyag kifogyott. A kunmadarasi repülőtér fölött az első iskolakör közben 2000 m magasságon a motor leállt. A távoli és közeli irányadó között hasra szálltak le, katasztrófa nem következett be, de a megfigyelő térde megsérült. A repülőgépet sikerült megjavítani.

Augusztus 22-én a Csík Attila hadnagy vezette 90-es oldalszámú gép motorja Békéscsaba fölött leállt. Mivel a pilóta egymotoros repülésre nem volt kiképezve, Cserebökény község mellett futó nélküli leszállást hajtott végre. A gép javíthatóan sérült meg.

Ugyancsak 1954 nyarán történt a következő. Szabó Lajos hadnagy, oktató és Kózer Ferenc hadnagy a kunmadarasi repülőtér légtérben éjjel iskolakörrepülést gyakoroltak. Repülés közben az üzemanyag elfogyott, s a motorok leállítását észlelve, csaknem merőleges irányban ráfordultak a repülőtérre. Még a repülőtér előtt földhöz ütődtek, majd elpattanva átugrották az előttük lévő juhholdályt. Ezt követően a kerítést átszakítva beestek a repülőtérre, a repülőteret körülvevő árokban akadtak meg. A betonkerítés a szárnyakat letépte, a gép törzse egyben maradt. A gép teljesen összetört, de a személyzet nem sérült meg. Az eset érdekessége, hogy az utóbbi két balesetnél a lövész Bézi Imre szakaszvezető volt, aki mindkét eseményt sérülés nélkül úszta meg.

A kemény kiképzést siker koronázta a bombázó hadosztálynál a parancsnoki állomány elérte a II. osztályú szintet. Ez azt jelentette, hogy hadrafoghatóvá vál-

tak. A legképzettebb pilóták képesek voltak nappal bonyolult, és éjjel jó időjárási viszonyok közötti harc feladatok végrehajtására.

Sikeresen folytak a bombavetési gyakorlatok a nádudvari bombalőtéren. A nagy magasságú és kötelékrepülésben is jó eredmények születtek.

A Tu–2 repülőgépek hajózóállománya, segítséget nyújtva a vadászrepülőknél, begyakorolta és megoldotta a célrepüléseket, valamint a célzsák-vontatási feladatokat. Ezeknek a rendszeresen jelentkező feladatoknak a megoldására egy ún. célrepülő rajt hoztak létre, így megoldódott vadászrepülő alakulatokat „kiszolgálása”. A célrepülőraj repülőgépei a vadászrepülő hadosztályok repülőterein állomásoztak. Így Kiss István hadnagy egy Tu–2 repülőgéppel, és annak állományával Kecskeméten, Tőke Kázmér és társai pedig Taszáron állomásozva hajtották végre a célrepülési feladatokat.

A sok gyakorló repülés ellenére sem sikerült a kiképzési év végéig a kitzűzött célokat elérni, bizonyos területeken — a felhőrepülésben, valamint az éjszakai repülésben — jelentős lemaradás mutatkozott.

A SUGÁRHAJTÁSÚ VADÁSZ ÁTKÉPZŐ EZRED FELÁLLÍTÁSA

Az 1950-es évek közepén Killián Repülő-hajózó Tiszti Iskolán tömegesen képezték ki a repülőgép-vezetőket.

A repülőhajózó növendékek a kiképző repülőgépeken sajátították el a repülőgép-vezetés tudományát. A sikeres gyakorlati vizsga után kerültek az iskola repülő kiképző ezredéhez (ezredeihez). Volt idő, amikor egyidejűleg hét repülőtéren folytak a gyakorló repülések.

1954-ben a sugárhajtású repülőgépekre (MiG–15) történő átképzés végrehajtására, a Killián Repülő-hajózó Tiszti Iskolán alárendeltjeként megalakult a Sugárhajtású Vadász Átképző Ezred (Kunmadarason) Hagymási Jenő százados parancsnoksága alatt²⁸.

Az ezred megalakítását két dolog mindenképpen szükségessé tette:

1. Egyrészt a vadászrepülő hadosztályok ezredeinek tehermentesítése a III. osztályú szint eléréséhez nélkülözhetetlen kiképzési repülések alól. A sugárhajtású repülőgépekre való átképzés nehéz feladatát így a Killián iskolának ez az átképző ezrede oldotta meg. Az átképző tanfolyamot elvégzett repülőgép-vezetők csaknem III. osztályú felkészültséggel kerültek a vadászrepülő ezredékhez.

²⁸ Ebben az időben a Killián iskola az iskola-ezreden (Szolnok) kívül még három ezreddel rendelkezett. Ezek közül egy Szolnokon, egy Kunmadarason, egy megosztva Berettyóújfalun és Földesen települt.

2. Másrészt a Killián Iskolának meg kellett oldani saját oktatóinak a továbbképzését. A MiG–15 hangsebesség alatti sugárhajtású repülőgépre való átképzés egysíkú „rabszolga munkáját” végző (iskolakörök végrehajtását, leszállást, műrepülést, stb. gyakoroltató) oktatóknak a magasabb osztályos szint elérését is lehetővé kellett tenni. Ennek érdekében bonyolult időjárás viszonyok közötti repülést, éjszakai repülést, felhőrepülést, vakleszállást, stb. is kellett gyakorolni, és ezt olyan módon kellett megoldani, hogy a vadászrepülő ezred repülőgép-vezetőivel megegyező szakmai értéket képviseljenek. Végül soron a kiképzést folytató repülőgép-vezetőknek is esélyt kellett biztosítani a legmagasabb szintű kiképzettség eléréséhez.

A sugárhajtású Vadász Átképző Ezred első százada MiG–15-ös, a második százada pedig Jak–11-es típusal folytatott kiképzést.

Az ezred fő feladatként a Killián iskolán avatott fiatal tiszteket képezte át a MiG–15 harci repülőgép típusra.

A kiképző repülőgépek elégtelen mennyisége miatt a növendékeket makettek, tanterembe beépített repülőgépeken is gyakoroltatták. A kiképző repüléseket a kiképző ezred repülőgépein hajtották végre. Ennek eredményeként a tisztek eljutottak a harmadosztályú repülőgép-vezető kiképzettségig, az osztályos vizsgát beosztásba helyezésük után — egy rövid utóképzést követően — tették le.

TERV A BOMBÁZÓREPÜLŐK MODERNIZÁLÁSÁRA

A miniszteri értékelés szerint az 1953/54-es kiképzési év eredményes volt. A repülő alakulatok tevékenységét az elismerés mellett kritikai is érte. Ami a kunmadarasi katonai szervezetek tevékenységét illeti, annak erős és gyenge oldalai az alábbiak voltak:

- a munkaráfordítás nem volt arányban a repülés színvonalának emelkedésével;
- a parancsnokok és parancsnokságok a jó vezetési stílus kialakítására kevés figyelmet fordítottak, (feltehetően a nagyarányú fejlesztések miatt);
- a repülő kiképzés módszertani oldala sokat fejlődött;
- a repülő-elméleti kiképzés, a harckészültség, a katonai rend és fegyelem színvonalának emelésére tett erőfeszítések nem voltak kellően eredményesek, és hatásosak;
- a személyügyi munkában elsősorban a mennyiségi szemlélet uralkodott.

Mindezeket túl az éves értékelés önkritikusan szól arról, hogy egy eltúlzott fejlesztési elképzelés eredménye volt a bombázórepülő hadosztály létrehozása.

Itt meg kell jegyezni, hogy a bombázórepülő hadosztály ilyen formában való megalakítása teljes egészében ellentétben volt az 1947-es békeszerződés egyes cikkelyeivel. A szerződés értelmében, a magyar légierőben, belső bombateres

bombázórepülő-gépek nem is lehettek volna. Különösebben nem boncolgatva ezt a kérdést, de a hadsereg (benne a légierő) fejlesztésére rendelkezésre álló anyagi erőforrások nagy részét ennek a hadosztálynak a létesítésére fordították.

Az 1954–55 kiképzési év előkészítését nagymértékben befolyásolta az a kormányhatározat, amely a feszített ütemű, csak mennyiségi szemléletű hadseregfejlesztés felülvizsgálatára vonatkozott. A határozat a hadsereg létszámát 160 000 főben határozta meg, ebből logikusan következett, hogy a légierő létszámát is csökkenteni kellett.

Ezekkel összhangban a Kunmadarason állomásozó 26. bombázórepülő ezredet 1954 őszén megszüntették. A hajózó és műszaki állomány egy része más alakulatokhoz került, illetve leszerelt. A 82. bombázórepülő hadosztályt vegyes repülő hadosztállyá alakították át, állományában maradt a 10. bombázórepülő ezred és alárendelték a 37. felderítő repülő ezredet (Kiskunlacháza).

Ebben az időben már sokat lehetett hallani arról, hogy a 82. vegyes repülő hadosztályt Il–28-as bombázó-repülőgépekkel szerelik fel. De hírek terjedtek arról is, hogy a szovjetektől visszkapjuk a debreceni repülőteret, ahova a hadosztály hamarosan áttelepül.

A légierő parancsnoka az 1954–55 kiképzési évre fontos feladatnak határozta meg az atomfegyver alkalmazása esetére elsajátítandó feladatokat. A hajózási állomány gyakorolta az atomfelhőn való átrepülés módját, a műszaki és egyéb állomány elsajátította a technikai szennyezett anyagoktól való mentesítését, a repülő alakulatok teljes állománya magáévá tette a tömegpusztító eszközök elleni védekezés egyéni módszereit.

A repülő szakmai oldalról a hadosztály 1955. évi feladatai között kiemelten szerepelt hogy a parancsnoki állományon kívül, a tapasztaltabb repülőgépezetők is érijék el a II. osztályú kiképzési szintet.

A repülőképzés fő feladatai az alábbiak voltak:

- harc feladatok végrehajtása nappal, jó időjárási viszonyok között, közepes magasságon ezred-, nagy magasságon századkötelékben;
- nappali, felhő, és éjszakai repülések végrehajtása, jó időjárási viszonyok között;
- harci repülőgépeken nappal, jó időjárási viszonyok között már egyedül repülő hajózó állomány éjszakai kiképzése Po–2-es repülőgépeken;
- a Killián iskoláról az alakulatokhoz került fiatal hajózók Tu–2-es típusra történő átképzése.

A korszerűbb repülőgépekről elterjedt hírek valónak bizonyultak, mert 1955. február első felében a 82. vegyes repülő hadosztályhoz megérkezett 2 db Il–28²⁹

²⁹ **Iljusin Il–28 frontbombázó repülőgép:** 2 hajtóműves, 3 személyes (repülőgép-vezető, megfigyelő, rádiós-lövész) frontbombázó, középszárnyas repülőgép. Bombafegyverzete alkalmas 100kg-tól 3000 kg-ig bomba szállítására, belső függesztéssel. A repülőgép vezető munkáját ro-

botpilóta és lokátoros célzókészülék segíti. Ezek alkalmassá teszik minden időjárási körülmények között nappali és éjjeli célzott bombavetésre. Fegyverzete első merev és hátsó mozgatható beépítéssel 2 db NR–23 mm-es gépágyú. Az első fegyvert a repülőgép-vezető, a farok részben levő fegyvert a lövész kezeli. Nyomjelzős, repesz és acélmagvas lőszer egyaránt használható. A repülőgép két főfutója a hajtóműgondolába hátrafelé csukódik. Vésznyitáskor a levegő légáramlata is kibiztosítja. Az orrfutó a lokátor áramvonalazó lemeze elé záródik, a törzs alsó részébe. Működtetésük sűrített levegővel történik. A főfutók fékezése hidraulikus, a vészfékezés sűrített levegős. A gépszemélyzet kabinjai hermetikusan zártak, szellőztethetők és fűthetők, magassági berendezéssel vannak ellátva. Az orr-részben a megfigyelő kabinját első és alsó plexiborítással látták el. Ebben a részben elől a bombavető célzókészülék robotpilótával és lokátorral kombinálva alkalmazható. Bombavetéshez, terepfényképezéshez a célzókészülékre kapcsolt robotpilóta mozgásával a megfigyelő vezeti a repülőgépet. A kabin felső részén sinen mozgatható a lokátor képernyő, így látható a hátsó katapultülésből és első munkaiülésből. A katapultülés mellett van a repülőgép-vezető központi elektromos elosztótáblája. A kétkormányos repülőgépen megfigyelő nincs. A törzsnek azon a részén van az oktató ülése. A törzs második részében a repülőgép-vezető az orr-rész felett buborékplexi tetőborítás alatt ül katapultülésben. A kabin homlokrésze páncélúveg, minden irányban jó kilátás van. A kabinban vannak elhelyezve a repülőgép-vezetési kezelőszervek és ellenőrző berendezések. A megfigyelő és repülőgép-vezető kabinjai alkotják a gép első hermetikus részét. A törzsbe lehet önteni 6600 kg T-1 kerozint, ez alatt van a bombaszekrény. Célzsák vontatáshoz centrifugálfékkal ellátott kötődobokat helyeztek el a bombaszekrénybe (legfeljebb 1500 m kötéllel). A célzsákot a bombázás üzemmódra kapcsolva lehet kiengedni. A törzs hátsó részén a vezérsíkok és a rádiós-lövész hermetikus kabinja van. A két NR-23 ikergépágyú elektromosan mozoghat az ülésel és célzókészülékkel együtt. A repülőgép vészelhagyása esetén a lövész rááll menetiránynak háttal a lefelé nyíló ajtóra. Vésznyitáskor az ajtó 80 fokra kinyílik és az ejtőernyővel felszerelt lövész kiesik a kabinból. A szárnyak és a vezérsíkok belépőélei jegesedés esetén a hajtóművektől elvezetett levegővel fűthetők. A szovjetunióban három fő változatát gyártották. Az IL–28-as bombázó és torpedóvető, IL–28R felderítő és bombázó, UII–28-as kétkormányos változatokat.

ADATOK:

- szárnyfelület 68 m²;
- fesztávolság 21,45 m;
- hossza 17,65 m;
- magassága 6,2 m;
- üres tömeg 12 890 kg;
- gépszemélyzet 3 fő;
- lőszer 260 kg;
- fegyver 150 kg;
- bomba 3000 kg;
- üzemanyag 6600 kg;
- összes súly 23 200 kg;
- legnagyobb távolság 10 000 m-en 700 km/h repülési sebesség esetén 2455 km (3 óra 41 perc).
- legnagyobb repülési idő 10 000 m-en 550 km/h repülési sebesség esetén 4 óra 17 perc (1330 km).
- a megengedett legnagyobb sebesség 2000 m-ig 880 km/h.
- legnagyobb sebesség (4500 m-en) 902 km/h.
- harci utazó sebesség 10 000 m-en 720 km/h.
- le és felszálló sebesség 220 km/h körül van. (Szentesi György: Az első szovjet sugárhajtású könnyűbombázó repülőgép az IL–28. Top Gun 1995/3.szám 10–13. oldal. Kiss István: Daliás idők II. Iljusin bombázók. Top Gun 1996/1.sz. 27–29. oldal).

egy kormányos (harci) és 1 db UII–28 kétkormányos (oktató) sugárhajtású front-bombázó repülőgép. A repülőgépek teljesen újak voltak, szovjet személyzet azokat közvetlenül a gyárból repülte át Kunmadarasra. Az átrepülő-személyzet konspirációs okokból különleges ruhát viselt³⁰, melyben a fekete dominált, azaz fekete keménykalapból, öltönyből, cipőből, és fehér ingből állt. A repülőtéren landoló vadonatúj repülőgépeknek a hadosztály katonái csodájára jártak. Az iskola (kétkormányos) és a harci (egy kormányos) gépek a Tu–2-eshez képest egy új „minőséget” jelentettek. A repülőgép kabin korszerű műszerekkel volt felszerelve³¹.

A korábbi terveknek megfelelően, az II–28-as típusra történő átképző tanfolyam hamarosan megkezdődött, az oktatócsoportot Szvetlicsnij százados irányította. Az átképzés első csoportjába Bence Károly őrnagy, hadosztályparancsnok, Hackermüller Tibor főhadnagy, ezredparancsnok-helyettes, Jánosi József, Hajósi László, Bakcsi Miklós főhadnagyok, valamint Láncki István százados, hadosztály-megfigyelő, Szántó Róbert főhadnagy- ezredmegfigyelő és Uracs László hadnagy- századmegfigyelő tartoztak. A féroklövészek a 10. bombázórepülő ezred állományából kiválogatott tiszthelyettes rádiósok és lövészek voltak.

A népgazdaság szűkös lehetőségei miatt további gépbeszerzésre nem került sor. A fentebb említett 3 db II–28 repülőgépet átalakították, és célzsák-vontatásra tették alkalmassá. A későbbiekben célrepülést és célzsák-vontatást végeztek csak. A gép-személyzet nem gyakorolta sem a bombavetést, sem pedig a fedélzeti fegyverek alkalmazását, bombákat sem szereztek be ezekhez a gépekhez.

A bombázó és felderítő repülők vezető állománya a Tu–2-n történő repülésben elérte II. osztályú szintet. A repülőgép-vezetők gyakorolták nappal jó időben közepes magasságon a század, nagy magasságban a rajkötélék repülést. A fiatalabb állomány megkezdte éjjel jó időben a Po–2 repülőgépen a kiképzést, ugyanakkor folytatta a Tu–2-n történő repülést is. A parancsnoki állomány elkezdte a felkészülést az I. osztályú szint elérésére.

A 82. vegyes repülő hadosztály repülőgépei az 1955. évi díszszemlén is részt vettek. A felkészülés március 16-án kezdődött. A kijelölt repülők áttelepültek Kiskunlacházára, rajkötélék-gyakorlatok, majd ezredkötélékbe való gyakorlás volt napirenden. A díszszemlén Bence Károly alezredes hadosztályparancsnok II–28-as repülőgépe és az azt kísérő két MiG—15 vadász volt a légi díszelgés megnyitó köteléke, nyomukban a már megszokott zászlós gépek repültek. A díszelgés jól sikerült, a filmhíradóban színes felvételtől láthatta az ország a köteléket, az egyik repülőgépből filmoperatőr készítette a felvételeket.

³⁰ Ez azért keltett feltűnést, mert abban az időben a hadsereg tisztjei, tiszthelyettesei állandóan egyenruhában jártak.

³¹ A nyugati országok szakemberei abban az időben elismeréssel szóltak az II–28 repülőgépről, mert paraméterei a Camberához hasonlóak voltak.

A BOMBÁZÓREPÜLŐK HATTYÚDALA

Az 1954–55-ös kiképzési év legfőbb feladatai: a harckészültség növelése; a törzsek összekovácsoltsági szintjének emelése, az atomeszközök alkalmazása esetére vonatkozó tevékenységi rend elsajátítása. A kiképzési év sajnos rendkívüli eseményekkel kezdődött.

Koronkai Károly őrnagy, a légierő nehézgépeinek repüléstechnikai szemlélője, V Máté György hadnagy, Stander Jenő főtörzsőrmester, Kiss Károly hadnagy 1955. január 14-én éjjel Apajpusztán lezuhantak, és életüket veszítették. Kiskunlacházán szálltak fel. A repülőgép-vezető és a megfigyelők éjjel bonyolult időjárási körülmények közötti kiképzési repülésük befejező részét akarták végrehajtani – az I. osztályú szint elérése érdekében.

A meteorológus az időt nem tartotta alkalmasnak a repülésre, ennek ellenére Koronkai őrnagy — bizonyíthatóan elég felelőtlenül — úgy ítélte meg, hogy a feladat végrehajtható. A negyedik iskolakörben a repülőgéppel megszűnt az összeköttetés, azt nem is sikerült helyreállítani. Az érvényes szabályok szerint a Kossuth rádió hullámhosszán kísérelték meg az összeköttetés felvételét, ez is sikertelen volt. Másnap január 15-én Rétfalvi Endre hadnagy és Kovács László hadnagy Jak–11-el végzett kutatás után megtalálták a lezuhant Tu–2-t.

A 25. vadászrepülő hadosztály részére célvontatási feladatra kikülönített részlegnél rendkívüli esemény történt. 1955. május 31-én, a taszári repülőtéren felszállás közben — még a betonon — Tőke Kázmér hadnagy Tu–2 repülőgépének egyik motorja kigyulladt. A személyzet nem sérült meg, az égő repülőgépet sikerült sértetlenül elhagyniuk. Az oltás azonnal megkezdődött, az eredménytelennek bizonyult, a gép a betonon elégett.

A Tu–2 típusú bombázó repülőgépek „előélete”, technikai fogyatékoságai egyre inkább kockázatosá tették alkalmazásukat, hadrendbe tartásukat, amit egy sajnálatos baleset is alátámasztott.

Május 31-én reggel a 37. felderítő repülő ezred állományába tartozó Horváth Sándor főhadnagy a nagyoroszi lőtéren Tu–2 típusú gépeivel célt repült a légvédelmi tüzérek számára. A gép személyzetéhez tartozott: Adame József hadnagy, megfigyelő, Komódi Zoltán őrmester, rádiós lövész, valamint Sárai Szabó István tizedes. A feladat befejeztével zuhanórepülésből, alacsonyan „elsuhantak” az üteg felett, hogy a tüzérek a gyors célkövetést is gyakorolhassák. A manőver során az egyik függőleges vezérsík bekötési csomópontja eltörött. A pilóta a hibát észlelve kényszerleszállást akart végrehajtani az irányba eső Tücsökvölgyben, de a kormányozhatatlanná vált géppel a domboldalnak ütközött. A személyzet valamennyi tagja meghalt, a gép pedig megsemmisült. A katasztrófát követően valamennyi TU–2-es vízszintes és függőleges vezérsíkját átvizsgálták, és több esetben repedéseket, anyagfáradásra utaló jeleket találtak. A hibákat rövidesen kijavították, és a típus repülési tilalmát feloldot-

ták. A sors szerencsétlen játékaként, egy tragédiának kellett bekövetkezni a sorozatos felülvizsgálat elrendeléséhez.

A Tu-2 bombázó repülőgépek technikai megbízhatósága és hadrafoghatósági szintje erősen lecsökkent. Ez a repülőgép állományban is megmutatkozott. 1955. szeptemberében a 82. vegyes repülőhadosztály gépállománya a következő volt: a repülőhadosztály parancsnoksághoz (Kunmadaras) 1 db Tu-2-es és 1 db Po-2-es; a 10. bombázórepülő ezredhez (Kunmadaras) 8 db Tu-2-es, 2 darab UTu-2-es, 2 db Il-28-as, 1 db UII-28-as és 3 darab Po-2-es (és még 5 darab lekonzerált Tu-2-es); a 37. önálló felderítő repülő ezredhez (Kiskunlacháza) 19 darab Tu-2-es, 6 darab UTu-2-es és 6 darab Po-2-es repülőgép tartozott.

A sorozatos katasztrófák után a Légierő Parancsnokság elrendelte a Tu-2 gépek átvizsgálását és nagyjavításba küldését. Az anyagi források nem tették lehetővé az összes repülőgép felújítását, az új típusú sugárhajtóműves repülőgépek beszerzésére sem volt lehetőség. Mindezek oda vezettek, hogy katonai és állami vonalon lépések történtek a Tu-2 repülőgépek hadrendből történő kivonására, illetve a vegyes repülő hadosztály megszüntetésére.

1955 őszén a párt és a kormány határozat szerint a hadseregnél 20 000 fős létszámcsökkentést rendeltek el. A határozattal 1955. december 1-én megszüntették a 82. vegyes bombázórepülő hadosztály parancsnokságot és a 10. bombázórepülő ezredet, a 37. felderítő repülőezredet önálló felderítő és célvontató századdá szervezték át (Kiskunlacháza), a parancsnok Sz. Varga Pál százados lett. A század állományába 3 db Il-28, 6 db Tu-2 és 4 db Po-2 tartozott. A Tu-2 bombázórepülő-gépek kiselejtésére hamarosan sorkerült, új típusok beszerzésére a szükséges anyagi eszközök hiányoztak. A Tu-2 bombázó-repülőgépeket hat darab kivételével ócskavasnak adták el.

A vegyes bombázórepülő hadosztály parancsnokság és a 10. bombázórepülő ezred hajózó és műszaki állományának egy részét leszerelték, illetve más csapatnemekhez irányították. Ugyanekkor a Budaörsön települt 16. vegyes repülő századot vegyes repülő ezreddé fejlesztették B. Varga Sándor őrnagy parancsnoksága alatt. Ez az ezred fogadta be a megszünt bombázó alakulatok személyi állományának egy részét.

A 82. bombázórepülő hadosztály rövid történetét áttekintve, annak létrehozása, bukácsolása, korszerűtlen repülő technikája, az alakulat gyors megszüntetése kételyeket ébreszt az emberben. Magyarország biztosan akarta ennek a hadosztálynak létét? A magyar államnak szüksége volt egy hatályos nemzetközi szerződés megszegésére? A szovjet világpolitika mellékszeplőjeként nem akartunk nagyon hű szövetségesek lenni? Lett volna-e más lehetőség ebben az epizód szerepben más választási és egyáltalán mérlegelési lehetőségre? Nyilvánvaló, hogy a párizsi békeszerződés vonatkozó előírásainak figyelmen kívül hagyása nemigen javította hazánk nemzetközi megítélését. A nagyszámú, korszerűtlen

és kétes műszaki állapotú bombázó-repülőgép átvétele és üzemeltetése jelentős mértékben terhelte a népgazdaságot.

Ha csak a repülés ügye iránti elkötelezettséget nézzük, akkor feltétlenül pozitívan kell értékelni, hogy a hadosztály személyi állománya „ebben az esetben is” tanúbizonyságot tett arról, hogy a magyar katonai repülés képes és alkalmas bármilyen harci technika kezelésének rövid időn belül történő elsajátítására³². S erre szolgáltatott meggyőző példát — minden említett negatívum ellenére — a Tu-2 „TÚZOK” típusú bombázó repülőgép légierőbeli szereplése és a bombázórepülő-hadosztály tevékenysége.

1953/55-BEN SZOLGÁLTATTELJESÍTÉS KÖZBEN ÉLETÜKET VESZTETTÉK

1. Jankovics József hadnagy (a 31. vadászpilóta ezred repülőgép-vezetője, 1953. június 09-én kényszerleszállás közben a kunmadarasi repülőtéren);
2. Székelyhidi Lajos hadnagy (a 31. vadászpilóta ezred repülőgép-vezetője, 1953. június 09-én kényszerleszállás közben a kunmadarasi repülőtéren);
3. Boda Dezső hadnagy (1953. június 20-án útvonalrepülés során kényszerleszállás közben)
4. Koronkai Károly őrnagy a légierő nehézsúlyú gépeinek technikai szemlélője, és vele együtt V Máté György hadnagy, Stander Jenő főtörzsőrmester, Kiss Károly hadnagy Apajpusztán 1955. január 14-én, kiképzési repülés közben.
5. Horváth Sándor főhadnagy repülőgép vezető, és vele együtt Adame József hadnagy megfigyelő, Komódi Zoltán őrmester rádiós lövész, Szabó István tizedes életüket veszítették Nagyorosziban 1955. május 31-én, cél és célzsák-vontatási feladat végrehajtása közben.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- [1] Dr. Iván Dezső: A magyar katonai repülés története 1945-1956. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományos Szervező Főosztály. Budapest. 1999.
- [2] Katonai lexikon. Zrínyi Katonai Kiadó. Budapest. 1985.
- [3] Akadémiai Kislexikon. Első és második kötet /A-K és L-Z/. Akadémiai Kiadó. Budapest, 1989.

³² A kunmadarasi repülő alakulatoknál történt események megörökítéséhez számos adalékkal szolgált Szűcs László alezredes /aki a Magyar Veterán Repülők Egyesülete Országos választmányának és elnökségének volt tagja 1998. október 22-én bekövetkezett haláláig. 1953-ban Kunmadarason szolgált repülőgép-vezetőként, majd áthelyezésre került Kiskunlacházára / a Top Gun folyóiratban megjelent visszaemlékezésével. (1999/1.sz. 19. oldal), valamint akinek a katonai pályája kettőtört Zombok Timár György /vadászpilóta oktató Kunmadarason 1954-től 1956. október 23-ig a Sugárhajtású Vadász Átképző Ezrednél. 1956 után főhadnagyi rendfokozatát elvették és börtönbe zárták, a rendszerváltás után rehabilitálták, alezredesnek előléptették / ugyancsak a Top Gun-ban megjelent visszaemlékezéseivel; elbeszéléseivel, regényével.

- [4] Kormos László: Kunmadaras története. A Damjanich János Múzeum Közleményei. Szolnok 1967.
- [5] Új Magyar Lexikon kötetei. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1962.
- [6] Repülési lexikon 1., 2. rész. Akadémiai Kiadó. Budapest. 1991.
- [7] Az MH harckiképzésének rendje. A harckiképzés sajátosságai az MH légvédelmi és repülőcsapatainál. ZMKA, Budapest. 1993. 7-8. p.
- [8] Haditechnika. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest. 1974.
- [9] Haditechnika. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest. 1975.
- [10] Dr. Iván Dezső: A magyar katonai repülés története 1956-1980. Honvédelmi Minisztérium Oktatási és Tudományszervező Főosztály. Budapest. 2000.
- [11] Magyar Szárnyak évkönyv, XXIX. évfolyam /29. szám/ Budapest. 2001.
- [12] Top Gun eddig megjelent számai (I-XIII. évfolyam).
- [13] Szepesi József: Elmaradt kézfogás. Top Gun XI. évfolyam – 2000/7. szám – 56-59.p.
- [14] MiG–15 a Magyar Légierőben. TOP GUN 1990/12. sz. 53-55. p.
- [15] Földesi László. Ötven éve kezdődött a sugárhajtású korszak, Top Gun XII. évfolyam – 2001/12. 48-50. p.
- [16] Simon László: A 66. vadászrepülő hadosztály TOP GUN 1996/8. sz. 36-38. p.
- [17] Zsák Ferenc: Csatagép után frontbombázó. Aero magazin. V. évfolyam, 2003/2, február. 69–73. o.
- [18] Zsák Ferenc: A MiG–15 magyarországi története Haditechnika folyóirat, Budapest, 1993. 189. p.
- [19] A magyar repülőhadmérnök-képzés története itthon és külföldön. Magyar Hadtudományi Társaság Légierő szakosztály. Budapest. 2000.
- [20] Háncs Ernő: A Politikai Főcsoportfőnökség és a politikai tiszti intézmény létrehozásának előzményei a Magyar Néphadseregben 1948. április – 1949. február (MN Politikai Főcsoportfőnökség Tudományos Tanácsa 1984. Budapest. 71.-72. és 94.-95. oldal)
- [21] Mucs-Zágoni: A Magyar Néphadsereg története 1945-1959. Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest, 1979, 255. o.
- [22] Szentesi György: Az első szovjet sugárhajtású könnyűbombázó repülőgép az IL–28. Top Gun 1995/3. sz. 10-13.o.
- [23] Simon László: Amit a párizsi békeszerződés megtiltott... Bombázórepülők a Magyar Néphadseregben. Top Gun 1997/1.sz. 22-25. o.
- [24] Kiss István: Daliás idők II. (Iljusin bombázók. Top Gun 1996/1.sz. 27-29. oldal).
- [25] Kiss István: Daliás idők I. (Tupoljev bombázók. Top Gun 1995/11.sz. 28-29. oldal).
- [26] Kiss István: Daliás idők I. (Tupoljev bombázók. Top Gun 1995/12.sz. 28-29. oldal).
- [27] A lábjegyzetben szereplő levéltári anyagok.