

IVÁN DEZSŐ

**A MAGYAR NÉPHADSEREG LÉGIEREJE
1956 OKTÓBERÉBEN—NOVEMBERÉBEN**

Egy cikk kritikája

Sok víz lefolyt már a Dunán a magyar nemzeti tragédia, 1956 óta. Rengeteg könyv memoár, értékelés jelent meg az elmúlt 32 év alatt mind a hazai, mind pedig a nyugati szak- és szépirodalomban. Az értékelések alaphangját e cikkekben, tanulmányokban az író politikai állásfoglalása határozza meg és ez teljesen érthető.

Azonban nem mindegy, hogy a történekről adott tájékoztatás mennyiben felel meg a valós történéseknek, vagy — tudatosan — tudatlanul — mennyiben „átpolitizálva” tájékoztatták az eseményekről a gyanútlan hazai, vagy külföldi olvasót.

Ma már nyugaton is elismerik a józanul gondolkodó publicisták, hadtörténészek, hogy az 1956-os magyarországi eseményekről nyugaton megjelent cikkek, értékelések egy része propagandisztikus céllal, erősen ferdítetten tájékoztatta a nyugati országok társadalmát, nem minden esetben ragaszkodtak az objektív, valóságos helyzet ismertetéséhez.¹

A nyugaton megjelent értékelések, tanulmányok értelemszerűen az 1956-ot követő néhány évben érték el számszerűleg a legnagyobb mennyiségi értéket, majd a kérdés fokozatosan lekerült a napirendről. Ugyanakkor Magyarországon az első évek politikai jellegű sajtóanyagai után a 70-es években indult meg erőteljesebben a szépirodalomban, de főleg a történész szakirodalomban az események higgadt feldolgozása. Nem szándékozunk felsorolni ezeket a műveket, csak annyiban foglalkozunk velük, amennyiben a Magyar Néphadsereg légierejének tevékenységéről adtak jó, vagy kevésbé jó képet.

A nyugati sajtó, irodalom is gyakran értékelte ezt a tevékenységet a maga szempontjából. Egyik kedvelt témájuk volt a Magyar Néphadsereg légierejének tevékenységét elferdítve bemutatni.

A probléma csak az, hogy e tudatos elferdítéseket hadtörténészek, publicisták történelmi forrásnak tekintik, írnak róluk, és ezzel hiteles történelmi tényvé változtatják a propagandacélból beállított ferde, vagy nem valós eseményeket. Csak csodálkozik az olvasó, aki részt vett az eseményekben, amikor azt tapasztalja, hogy az immár történészi piederasztálra emelt eseményeket a magyar szépirodalom egyik jeles képviselője is átveszi és — 1956-ról szóló — egyébként érdekes, izgalmas és tartalmas tanulmányában felhasználja, hivatkozik rájuk. Nem ellenőrzi a „másik oldalról” az írottakat, pedig az illetékes katonai repülőszakemberek itt, Budapesten tar-

¹ Gyurkó László: „1956.” 1987. 66—67. o.

tózkodnak, nem úgy, mint Nyirádi Szabó Imre, aki az USA-ban, Kaliforniában, Santa Monica városában lakik.

A Magyar Néphadsereg légierőjének 1956-os tevékenységéről legrészletesebben Nyirádi Szabó Imre volt őrnagy (?) írt a „Hadak útján” című magyar emigráns folyóirat 1957 őszi két számában „A magyar légierő az októberi forradalomban” címmel, amelyet két részben közöltek. Nemrégiben került a kezünkbe ez a cikk és csodálkoztunk: mivel is traktálta a szerző a gyanútlan nyugati magyar emigráns társadalmat!

Nyirádi Szabó Imre nem lehetett dilettáns a repülő szakkérdésekben, hiszen hosszú időn keresztül a katonai és polgári repülés területén mint repülőgépezető tevékenykedett.²

Annál nagyobb a csodálkozásunk, hogy egy repülő szakember hogyan írhatott le — laikus újságíróra valló — repülő szakmai abszurdumokat. A cikk állításai és tendenciája cáfolásánál igyekeztünk olyan alapvető tárgyi tényekre szorítkozni, amelyek vitathatatlanok.

Természetesen, hogy egy nyilvánvalóan ellenséges beállítottságú folyóirat mit és miért közöl, mérhet alkalmaz nyilvánvaló ferdtételeket, arra lehet magyarázatot találni. Azonban érthetetlen, hogy a közelmúlt néhány évben kiadott hazai történelmi és politikai elemzések — megbízhatatlan, vagy tudatosan ferdtített alapadatokra, cikkekre támaszkodva — valótlán képet festenek az MN légierőjének 1956-os tevékenységéről.

Például Gyurkó László „1956” című, 1987-ben a Magvető Kiadónál megjelent könyve 242. oldalán a fent említett Nyirádi-cikk állításait olvashatjuk, ugyancsak kétértelműen fogalmazva.

Idézzük az ominózus részt: „Bizonyos, hogy így nem történt meg, de jellemző a tiszti klán 1956-os pszichózisára Nyirádi Szabó Imre egykori őrnagy beszámolója, akit David Irving amerikai történész és publicista idéz. Nyirádi Szabó szerint a légierők parancsnoka, aki a Horthy-hadsereg tisztje volt, október 29-én reggel összehívott tucatnyi volt repülőőtisztet, s javasolta nekik, hogy bombázzák a szovjetek utánpótlási vonalait. A tisztek húzódoztak, mondván, ha őket vetik be, akkor a magyarországi eseményeket ellenforradalomnak minősítik. A légierők parancsnoka ismertette tervét: ha a záhonyi hidat, a tököli repülőteret, a tiszai átkelőhelyeket gemsemisítik, s ejtőernyősök elfoglalják a komáromi hidat, a szovjetek nem közelíthetik meg Budapestet. Ezalatt Király Béla és ő Münchenbe repül; Nyugat-Németországban az amerikai légierőt készültségbe helyezték. Ha a NATO nem hajlandó beavatkozni, továbbrepülnek Spanyolországba, s Franco segítségét kérik. Ha ez sem sikerül, bombáznak, amíg van bomba, aztán zárt kötelékben az egész magyar légierő Münchenbe repül. Az értekezlet után a parancsnok a Honvédelmi Minisztériumba ment, s 17 óra 30-kor tért vissza azzal, hogy Király Béla szerint várjanak még; külföldön a bombázást fasiszta provokációnak tekintenek. A parancsnok elrendelte, hogy a légierő legyen kész a bombázásra.

1956-ban egyetlen magyar repülő egyetlen bombát sem dobott le. Tény, hogy egyetlen magyar repülőgép nem hagyta el az országot, pedig feltehetően lett volna rá lehetőség. Ez az elmeszülemény azért mégis érzékeltet valamit a légkörből.”

Nagyon kétértelmű állásfoglalás ez Gyurkó László részéről: „Bizonyos, hogy így nem történt meg, de jellemző a tiszti klán 1956-os pszichózisára”, vagy a passzus

² MN Központi Irattár, Nyirádi Szabó Imre személyi anyaga. Megjegyzendő, hogy Nyirádi Szabó Imre sohasem volt őrnagy. A Magyar Királyi Honvéd Légierőben szolgált a 30-as évek második felében Szombathelyen JU-86 K2 bombázó és egyéb más rendeltetésű gépeken, majd a haderőn kívüli repülő kiképzésben vett részt mint oktató. Főhadnaggyá 1944. szeptember 28-án léptették elő, majd nyugatra távozva amerikai fogságba esett. A háború befejezése után, 1945 végén visszatért Magyarországra, s azt OMRÉ-nál (Országos Magyar Repülő Egyesület), majd a Postás repülőknél is alapfokú repülőgépezető-oktatóként tevékenykedett. Nyirádi Szabó Imre a Magyar Néphadsereg légierőjében sohasem szolgált; bár 1950-ben kérte reaktíválását, nem vonultatták be. 1956. október 30-án jelentkezett Budapesten a Légierő Parancsnokságon, és a 3—4 nap alatt ott hallott adatokból, valamint más nyugatra távozott repülőőtisztek elbeszéléseiből állította össze tárgyi tévedésekkel megírt cikkét.

végén: „Ez az elmeszülemény azért mégis érzékeltet valamit a légkörből” — írja az író. Hogy mit érzékeltet Nyirádi Szabó cikke, arra majd a következőkben megadjuk a választ.

Hasonló „félretájékoztató” áldozataivá váltak történéseink is. Így például Hollós Ervin—Lajtai Vera: „Drámai napok” című, a Kossuth Kiadónál 1986-ban megjelent műve 393. oldalán ugyancsak a fenti Nyirádi-cikkből találhatók — hivatkozás nélküli — adatok: „A szovjet parancsnokságnak már október 28-án repülőgépről szórt röpcédulákkal adták hírül, hogy bombázni fogják a szovjet egységeket. A következő napon megkezdték az egykori horthysta repülőtisztok toborzását, hogy az ő segítségüket is igénybe vegyék a Magyarországon tartózkodó szovjet egységek bombázására. Félték ugyanis attól, hogy a néphadsereg repülőtisztjei erre a feladatra nem kaphatók”. Az olvasó úgy érezheti, hogy ezek a közlések valamilyen vizsgálat megállapításai, pedig valójában egy ellenséges beállítottságú újságból átvett, tudatos ferdtetés.

Sajnos az írók nem vették észre, hogy torzítással, valótlanságok állításával, a tények figyelmen kívül hagyásával a legjobb ügynek is ártani lehet.

A Nyirádi-cikkben, de a hivatkozott magyar kiadványokban is állandóan visszatérő téma a „régisajtó” komplexus. 1956 októberében a légierő parancsnokság állományában 2 fő, a Killián Repülő Hajózó Tiszti Iskola állományában 4 fő olyan tiszt volt parancsnoki, vagy hajózó állományban, akinek tiszti rendfokozata volt a Magyar Királyi Honvéd Légierőben. *A harci alakulatok állományában már egyetlen „régisajtó” sem volt!*

1955. december 1-jei adat szerint a légierőben 613 fő hajózó tiszt szolgált. Ehhez a számhoz 1956 októberéig még hozzászámítandó a Killián iskolán MIG—15 átképzést végző 96 fő. Így 1956 októberében a légierőben mintegy 719 fővel — lemorzsolódásokkal kerekén 700 fővel — számolhatunk.³

Ne is vegyük figyelembe, hogy hogyan tud nem egészen 0.1% abszolút negatívan befolyásolni 99,9%-ot, hanem induljunk ki az alábbiakból: Tegyük fel, hogy ha egy ember 18—22 éves kora között a Magyar Királyi Repülő Akadémián erősen technikacentrikus kiképzésben részesül, akkor politikailag elmaradottabb lesz, mint más kortársa. Furcsa következtetés ez, mert aki technikai tudományok alapján áll, az általában egészségesen reagál minden megalapozatlan propagandára. De mégis, fogadjuk el. Hogyan lehet azonban elfogadni és a magyar irodalomban több helyen idézni olyan állítások sorozatát, hogy egy Repülőakadémiát végzett régi tiszt — akinek szakképzettségét mindenki elismerte és a rendszer légierőparancsnokot csinált belőle — pusztán ingatag politikai szemlélete miatt a saját jól megtanult szakmájában a *technikai lehetetlenségek tömegét tervezi* és ilyenekre utasítást ad?

Az 1956-os eseményekkel foglalkozó hazai és külföldi irodalomban — beleértve a Nyirádi-cikket is — *utalásokat találhatunk a légierőnél szolgált magasabb és alacsonyabb beosztású tisztok politikai nézetkülönbségére is*. Ha azonban a rideg tényeket nézzük, egyértelművé válik, hogy 1956-ban a légierőnél a parancsnoki és hajózó állomány homogén volt. A légierő parancsnokának helyettesei, a repüléstechnikai szemlélők, a hadosztály- és ezredparancsnokok legfeljebb 2—4 évvel voltak idősebbek a századparancsnoki és beosztott hajózó állománynál. Egészséges tekintélyüket az biztosította, hogy a kiképzés akkori rendszere és több repült órájuk miatt maguk végezték a századparancsnokok és a beosztott repülőgépvezető állomány repüléstechnikai és harci alkalmazási kiképzését. Éppen ezért igen jó és egységes légkör uralkodott. Ebben a légkörben a politikai szemléletkülönbség feltételezése a különböző parancsnoki szinteken — mint ahogyan a fenti cikkek állítják — erős túlzásnak

³ Hadtörténelmi Levéltár (a továbbiakban: HL) 501/00613. A Magyar Néphadsereg Repülőcsapatainak története I: k., 218., 219. o.

vehető. Ami egyes helyeken magatartási problémákat okozott, az a társadalmunk akkori problémáira vezethető vissza.⁴

A fenti kérdésekkel azért foglalkoztunk, mert meggyőződésünk: egy komplexebb problémát nem lehet addig megoldani, amíg nem történik meg a problémát előidéző részjelenségek tárgyilagos elemzése.

I.

Az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság (OLLEP) és azon belül a Légierő Parancsnokság és alárendelt repülő alakulatai 1956. október 23. és november 4. közötti tevékenységét, a parancsnoki állomány ezzel kapcsolatos személyes felelősségét az arra illetékes szervek kivizsgálták. Nem áll módunkban jelen cikkben a ténylegesen történeteket részletesen közölni, azonban a Nyirádi-cikk kritikája során a szükséges mértékben mindenütt hivatkozunk az okmányok által bizonyított és általunk ismert tényanyagokra. Az alábbiakban tehát lássunk hozzá a „Hadak Útján” című emigráns újság 1957 őszi két számában megjelent „A magyar légierő az októberi forradalomban” című cikkben állítottak megcáfolásához.

A cikk bevezető részében a szerző a légierő korábbi években kezdődött korszerűsítését, illetve az 1956 októberében érvényes szervezetét és felszereltségét vázolja pontatlanul, illetve torzításokkal. Mivel a cikkbeli további fejezetekben is téves, vagy hibás szervezeti, felszereltségi és diszlokációs adatokat közöl, célszerűnek látjuk összefoglalni azokat az egyértelmű információkat, amelyek — a továbbiakban részletezett elemzésektől függetlenül — alapjaiban cáfolják a cikk állításait, következtetéseit.

A cikk különböző fejezeteiben a szerző felsorolja az 1956-os események alatt — állítása szerint — a légierőben használt repülő technikát, mint „harci bevetésekre tervezett” repülőgéptípusokat. Ezekkel kapcsolatban mit bizonyítanak a vitathatatlan tények?

Jak—9P típusú vadászipülőgép: 1956. október 23-án a Légierő csapatainál egyetlen darab repülhető állapotban lévő Jak—9P repülőgép nem volt, ugyanis 1954-ben selejttítésre kerültek. A Jak—9 típus az MN Légierőben sohasem használták vadász-bombázó feladatokra, a gépek bombaélesítő és leoldó berendezéssel, célzókészülékkel nem voltak felszerelve.

IL—10 típusú csatarepülőgép: 1956. október 23-án a repülő csapatoknál és az iskolán már nem volt egyetlen repülhető IL—10 csatarepülőgép sem. A csatarepülő magasabbegység MIG—15-re történő tervezett átfegyverzése érdekében már 1955 ősztől megkezdődött a hajózó és műszaki állomány egy részének átképzése. 1956 szeptemberére a hadosztály mindhárom ezredének hajózó és műszaki állománya átképzés alatt állt MIG—15-re a Killián, illetve a Vasvári iskolákon. Az IL—10 repülőgépeket Tapolcáról és Börgöndről is Székesfehérvár repülőterre repülték át, ahol 1956 szeptemberében a kijelölt műszaki állomány a kiselejtített gépeket szétszedte és „kitermelte”. Az átszerzés alatt álló csatarepülő hadosztály repülőtereit (Székesfehérvár, Börgönd, Tapolca) kiszolgáló önálló repülő műszaki zászlóalj (ÖREMÜZ-ök) raktáraiból a bombaellátmányt 1956 nyara folyamán szeptemberig a központi lőszerraktárba szállították el.⁵

IL—28 típusú sugárhajtású bombázó repülőgép: ezt a típust nem említi a cikk. Ebből a típusból 1955 februárjában egy kétkormányos és két „harci” változat érke-

⁴ HL 483/0182 MN L.é. Re. Pság 1. sz. melléklet 10—11. o. és 2. sz. melléklet, 11—12. o. Zalka András és Nádor Ferenc ny. ezredesek, volt légierő parancsnokok visszaemlékezései.

⁵ Uo. 501/00613. A Magyar Néphadsereg Repülőcsapatainak története. I. k. 216. és 223. o.

zett a légierőhöz. A két harci gépet célzsákvonatásra alakították át, bombafelfüggesztésre nem voltak alkalmasak, bombát hozzájuk nem is szereztünk be.

IL—II. típusú repülőgép. A cikk így írja, tévesen, valójában a szerző a LI—2 típusról akart beszélni. Ez a repülőgéptípus a C—47 amerikai katonai szállítórepülőgép licence alapján készült szovjet szállító repülőgép volt. Semmiféle fegyverzettel nem rendelkezett és technikailag alkalmatlan volt bombák felfüggesztésére illetve ledobására. A cikk minden állításával szemben ennek a gépnek bombavetésre történő átalakítása még a gyártó cégnél sem lett volna megoldható, több éves munkával sem.

Jak—18 típusú iskola-repülőgép. Ez a típus egy kis teljesítményű, alapfokú iskola-gép volt. A cikk állításával szemben harci alkalmazásra teljesen alkalmatlan volt, sem fegyverzettel, sem bombafelfüggesztő berendezéssel nem rendelkezett. A gép motorjának teljesítménye az oktató és növendék súlyán kívül további túlsúlyt nem bírt el.

Jak—11 típusú vadász-gyakorló gép. A cikk erről a típusról sem tesz említést, azonban mi ezzel kapcsolatban az alábbiakat rögzítjük: a vadászrepülő ezredek állományában és a Killián iskola egyik ezredének állományában volt rendszeresítve ez a típus. 1956 októberében a vadászrepülő ezredeknel 1—2 db, a Killián iskola állományában pedig 35 db volt. Ezeket a gépeket a vadászrepülő ezredeknel műszerrepülés oktatására, a Killián iskolán pedig gyakorló vadászgépnek és műszerrepülés-oktató gépnek használták. Ezért a gépen rendszeresített egyetlen 12,7 mm-es UBSZ géppuskát központi rendelkezésre kiserelték 1955 folyamán és helyette ARK—5 típusú rádiókompaszt építettek be. A gépen bombák felfüggesztésére, kioldására, célzására semmiféle berendezés nem volt.

MIG—15, MIG—15BISZ, MIG—17F, MIG—17PF vadászrepülőgépek. Ezek a vadászrepülőgép-típusok 3 db (a MIG—17PF 2 db) gépágyúval felszerelt vadászrepülőgépek voltak. Elvileg megvolt annak a lehetősége, hogy a pótüzemanyagtartályok helyére 2 db megfelelő szerkezetű 100, vagy 250 kg-os bombát függeszsenek, de a Magyarországon rendszeresített MIG repülőgépek nem voltak felszerelve a bombák kioldáskori élesítéséhez szükséges elektromechanikai berendezésekkel és bombacélzó készülékekkel sem. Ilyen készülékek létezéséről a Légierő Parancsnokságon tudtak, de Magyarországon ilyen készülék sohasem volt. Ezért a magyar vadászrepülőök oktatásából a bombavetés teljesen hiányzott és Magyarországon MIG típusú géppel 1956. október 23-ig még gyakorló (cement) bombával sem szállt fel senki. Ezért a MIG—15, MIG—17 gépekkel felszerelt alakulatok ÖREMŰZ-einél (Kecskemét, Kiskunlacháza, Kalocsa, Taszár, Sármellék, Kunmadaras) bombajavadalmazás sohasem volt, ezekhez a gépekhez bombákat nem szereztünk be. A MIG gépek kétüléses iskola változata volt az UTI—MIG—15 egy db 12,7 mm-es géppuskával.

A légierőben még további repülőgéptípusokat is alkalmaztak (Aero—45, PO-2, Jak—12, stb.) ezek azonban fegyvertelen, alapfokú repülőgépek voltak.

A cikkben szereplő számos diszlokációs tévedéssel kapcsolatban leszögezhetjük, hogy Székesfehérvár, Börgönd, Tapolca, Miskolc repülőterek, talajuk és méreteik miatt, sugárhajtású MIG gépek fogadására alkalmatlanok voltak. Ezeket a repülőtereken — Miskolcot leszámítva — iskolagépeken kívül csak IL—10 típusú csatarepülőgépeket üzemeltettek selejtezésük időpontjáig, 1956 szeptemberéig. Az is figyelemre méltó, hogy ezeken a repülőtereken — Székesfehérvár kivételével — Jak—9P típusú vadászrepülőgép sem szállt le még a típus selejtítése előtt sem.

Megjegyzendő és fontos tény, hogy a légierő központi lőszerraktárát és központi üzemanyagtelepeit 1956. október 24-től szovjet páncélos alakulatok őrizték.

Összefoglalva megállapíthatjuk:

— okmányokkal bizonyított, hogy a Magyar Néphadsereg légieroje 1956 októberében nem rendelkezett éles bomba ledobására alkalmas repülőgéppel és ezért a harci alakulatok ellátó egységei raktáraiban nem is volt bombajavadalmazás;

— a Nyirádi-cikkben (valamint ennek citálása eredményeként Gyurkó László: „1956” című könyve 242. oldalán és Hollósi Ervin — Lajtai Vera: „Drámai napok” című könyve 393. oldalán) tárgyalt *bombavetéssel, vadászbombázással kapcsolatos mindennemű elképzelés és közlés technikai abszurdum.*

1. *Megjegyzéseink „A Légierők Parancsnoksága a szabadságharcosok oldalán” című fejezethez*

A Nyirádi-cikk ezen fejezetének alap gondolata az, hogy a magyar Légierő Parancsnokság már az események első napjaiban — mint írja, „valószínűleg október 27-én” — röpcédulákon keresztül, majd a szovjet hadsereg magyarországi főparancsnokságához intézett ultimátumában kijelentette, hogy amennyiben a szovjet páncélosok október 29-ig nem hagyják el az országot, a magyar légierő kötelékei bombázní fogják összes alakulataikat.

A továbbiakban a fejezetben azt állítja a szerző, hogy a tervezett harci alkalmazáshoz régi hadseregbeli volt repülőtisztakat hívtak be a Légierő Parancsnokságra, továbbá hogy proklamációval és ultimátummal uszítani akarták az ország lakosságát valamint a földi fegyvernemeket a „forradalom” támogatására.

Fentebb már kifejtettük, hogy a légierő nem rendelkezett 1956 októberében bombázásra alkalmas repülőgéppel. A fejezet további állításaival szemben a következő tényeket ütköztetjük:

A Légierő Parancsnokság már 1956. október 24-én kérte a repülőterei körkörös védelméhez összefegyvernemi alakulatok biztosítását. Mivel az ezzel kapcsolatos magyar intézkedések késtek és a repülőterek közelében aggasztó jelenségek mutatkoztak, a légierő parancsnoka a tököli szovjet harcállásponttól kérte: küldjenek szovjet harcokcsialakulatokat a magyar légierő repülőterei védelmének biztosítására. A szükséges intézkedések már október 25-én megkezdődtek és 27-én fejeződtek be. Ezen belül megfelelő erőket biztosítottak a légierő központi lőszerraktárai, illetve a nagyobb üzemanyagtárolók védelmére is.

Ezzel az intézkedéssel egyidejűleg a Légierő Parancsnokság és a tököli szovjet repülő harcálláspont megerősítette az addig is érvényes eljárást, azaz hogy minden magyar gép felszállását és feladatát előre közölni kell a szovjet repülő harcállásponttal. A tököli harcállásponttól adtak további tájékoztatást a tervezett felszállásokról a Magyarországon állomásozó szovjet vadászrepülő alakulatokhoz és a magyar repülőtereket védő szovjet páncélosokhoz is. Az ilyen repülésbejelentések során kapta meg a Légierő Parancsnokság a szovjet repülő harcállásponttól az aznapra érvényes repülőgép azonosító jelzéseket. (A gépekbe szerelt ismertető jeladó napi kódja, a kiegészítő jelző rakéták és egyéb látjelek).

E külön megállapodás mellett *változatlanul érvényben voltak* a vadász légvédelemre és az „Utasítás a Magyar Népköztársaság területe feletti repülések végrehajtására és ellenőrzésére” című szabályzatban foglalt előírások. Ezek lényege abban foglalható össze, hogy mind a magyar, mind a szovjet vadászrepülő harcálláspontokon radarértékelés állt rendelkezésre a magyar légtérben mozgó minden repülőgépről. Így azonnal látható volt a saját gép jelzése, illetve elkülöníthető volt az engedély nélkül repülő gépek jele.

A fenti szabályzatban pontosan rögzítették a nemzetközi légifolyosókat és meghatározták mind a szovjet, mind pedig a magyar repülő alakulatok védelmi légtereit.

A fenti együttműködési formák logikailag és technikailag is kizárják annak a lehetőségét, hogy a magyar Légierő Parancsnokságon a helyzetet ismerő parancsnoki állomány a légierő bevetését tervezte volna a szovjet csapatok ellen. Alapvetően téves a cikk idézett fejezetében a technikai lehetőségeken túl az erőviszonyok mérlegelése is.

A volt tisztek jelentkezése a Légierő Parancsnokságon — ugyanúgy, mint tudomásunk szerint a Honvédelmi Minisztériumban is — nem felhívásra, hanem spontán történt. A jelentkezők — akiknek a nevét rögzítették és így a későbbi vizsgálatok folyamán kihallgathatók voltak — elsősorban rehabilitálásukat sürgették, vagy állományba vételüket kérték. A jelentkező régi tiszteket udvariasan, de határozottan elküldték, megígérve nekik, hogy ügyüket a rend helyreállása után kivizsgálják.

Tárgyalás velük a légierő harci alkalmazásával kapcsolatban semmilyen formában nem történt.

A Nyirádi-cikk tárgyalt fejezetében és az említett hazai kiadványokban található olyan utalás, amely szerint a régi hadseregbeli repülőtiszteket behívták azért, hogy részt vegyenek a légierő harci bevetéseiben a szovjet csapatok ellen. Ez nevetséges és abszurd állítás. Laikusnak sem nehéz megérteni, hogy olyan repülőtestet, aki a második világháborúban repült utoljára dugattyús motoros harci gépen, vagy a néphadseregben 1951-ig, 5—10 éves kihagyás után aligha ülhet be sugárhajtású vadászrepülőgépre, főleg harci alkalmazás végrehajtására, megfelelő előképzés, átképzés nélkül! Ugyanakkor figyelembe kell venni, hogy bármilyen gyakorlott, de csak dugattyús motorral felszerelt repülőgépen kiképzett repülőgépvezető átképzése sugárhajtású repülőgépre több hetet vesz igénybe!

A fejezet állításával szemben október 29-én déltől a késő esti órákig nem a jelentkező régi tisztekkel volt értekezlet, hanem a Légierő Parancsnokság vezető állománya a Budapestről kivonuló egyik szovjet magasabbegység parancsnoki állományával pontosította — a tököli szovjet repülő harcálláspont telefonon történő bevonásával — a további együttműködési formákat. E megbeszéléseken Vas Zoltán fia, Vas Márton is részt vett.

A Nyirádi cikk vizsgált fejezetének állításaival szemben részletes vizsgálati anyag bizonyítja, hogy október 30-án délutánig a Légierő Parancsnokság minden intézkedése az ellenforradalmi tevékenységek ellen irányult. Ezen intézkedések jellege — földi karhatalmi tevékenység, repülőgépek emelése — a rend helyreállítására való törekvést bizonyította. Ez a magatartás még október 30-án — a Köztársaság téri párház ostroma alatt is — töretlen volt. A párház ostromáról a légierő parancsnoka úgy értesült, hogy Hazai Jenő vezérőrnagy, politikai főcsoportfőnök telefonon felhívta és a segítségét kérte. Ekkor a légierő parancsnoka egyik helyettesét küldte Jak—18 fegyvertelen iskolagéppel a párház fölé felderítés céljából, amelyre több lövést adtak le. A felderítés eredményét továbbították a HM-nek is, bár a HM a párház további ostromáról a légierőt nem tájékoztatta. A légi felderítő nem tudta behatárolni, hogy a téren tartózkodók közül kik a támadók és kik a bámészkodók. A környező háztetőkön azonban fegyvereseket észlelt. MIG—15, MIG—17 típusú repülőgépek bevetése a fedélzeti gépágyú nagy tűzereje miatt nem volt lehetséges, a környező házakat és a bentlakókat veszélyeztette volna. Ezért a légierő parancsnoka utasította a szolnoki Killián iskola parancsnokát, hogy néhány Jak—11 motoros gépbe építsék vissza a 12,7 mm-es géppuskát és azzal próbálják riasztani a háztetőkön látható fegyvereseket. Ezen intézkedés végrehajtása, a felgyorsuló események miatt, már elkésett.

Kétségtelen azonban, hogy a kormány és a Honvédelmi Minisztérium tétlensége, a rend helyreállítását célzó fegyveres akciók megakadályozása, a sajtóban megjelenő közlemények, az utcán gyülekező tömeg hangulata megzavarta az Országos Légvédelmi és Légierő Parancsnokság személyi állományának egy részét is. Ehhez hoz-

zárult az, hogy a légierő parancsnokát október 30-án kora délutánra berendelték a HM-be. Az ezzel kapcsolatos telefonbeszélgetésből az volt kivehető, hogy elmarasztalják a légierő akcióit a felkelők ellen. Ugyanis 1956. október 27-én, a kecskeméti 3. hadtest körzetében, Gyurkó Lajos vezérőrnagy kérésére — Galgóczy Károly ezredes, OLLEP törzsfőnök jóváhagyásával — a fegyveres ellenforradalmárok ellen a szárazföldi csapatok mellett a légierő is tűzcsapásokat hajtott végre egy-egy MIG—15 géppár fedélzeti fegyvereivel Kecskeméten, Kiskőrösön és Tiszakécskén.

A kecskeméti cigánytelep környékén főleg sorozatlövő fegyverekkel felszerelt szökött bűnözők az általuk létrehozott tűzfészekből nyugtalanították a lakosságot. A szárazföldi csapatok kérésére egy MIG—15 BISZ géppár szállt fel és a földről kapott irányítás alapján a tűzfészek környékére tűzcsapást hajtott végre. Az ott tartózkodók megadták magukat.

A kiskőrösi laktanyából ugyancsak segélykérés érkezett, mert a tömeg a laktanyához vonult és a szélsőséges elemek fegyvert követeltek. Ide is egy MIG—15 BISZ géppár érkezett s gépágyúikból sorozatokat lőtték a tömeg mellé, amely megijedt és szétfutott.

Tiszakécskén — ahol a szárazföldi csapatoktól jött jelentés szerint a szélsőséges elemek felakarták akasztani a párttitkárt és a tanácselnököt — ugyancsak fegyveres beavatkozást hajtott végre egy MIG—15 BISZ. Érdekes módon Nyirádi Szabó Imrének ezekről a tevékenységekről nincs tudomása, cikkében ezekről hallgat. Pedig ezek az események is a Magyar Légierő 1956-os tevékenységéhez tartoznak.⁶

Október 30-án délután 16 órakor — és nem a cikkben állított október 27-én — az OLLEP személyi állományának egy része a légierő parancsnoka és törzsfőnöke távollétében Madarász Ferenc vezérőrnagy, az OLLEP parancsnoka elnökletével tiszti gyűlést tartott, amelyen — *a Honvédelmi Minisztériumból érkezett rendeletre* — megválasztották a „Forradalmi Katonai Tanácsot”. A 21 tagú tanácsba kevés kivétellel olyanokat választottak be, akik népszerűek voltak az állomány körében és politikai nézeteikben elhatárolódtak a szektás nézetektől. Távollétében választották be a tanácsba és elnökké is megválasztották Nádor Ferenc ezredest, a légierő parancsnokát⁷. Ezen a gyűlésen az OLLEP személyi állományával elfogadtatták egy felhívást, röplapot is. Ez a röplap tartalmában azonban eltér a Nyirádi-cikkben idézettől. A röplap fegyveres tevékenységre vonatkozó része, mint követelés, így hangzott: „3., A Magyar Kormány rádióban leadott nyilatkozatát követően azonnal olvassák be a szovjet nagykövet és katonai attasé nyilatkozatát a szovjet csapatok azonnali kivonásáról.

Amennyiben ez nem történik meg, a Néphadsereg légvédelme és légiereje fegyveresen áll ki az egész magyar dolgozó nép követelése mellé”⁸.

Hát ez az a röplap, ez az a kifejezés. De hogyan lett ebből bombázás? Meg olyan kifejezés, hogy: „bombáznak, amíg van bomba”?

A röplapot 16 órakor adták ki, 19 óra körül kezdték terjeszteni a sokszorosított

⁶ Uo. 233. o.

⁷ MN Központi Irattár, Nádor Ferenc személyügyi anyaggyűjtője 7692. Nádor Ferencet 1944. augusztus 20-án avatták repülőhadnaggyá. 1945 márciusától szolgált a demokratikus hadseregben. November 4-én családijával a jugoszláv katonai attaséhelyettes lakására menekült, mivel attól félt, hogy az eseményekben való részvétele tisztázása nélkül azonnali megtorlásban lesz része. Néhány nap múlva önként elhagyta a jugoszláv területet, és az illetékes szervek rendelkezésére állt. Ténykedésének tisztázásáig beosztásából felfüggesztették. Úgytá az illetékes szervek több hónapig vizsgálták, mivel az események alatti tevékenységéről sok szóbeszéd, pletyka folyt. Az arra illetékes előjárók és szervek a kivizsgálás eredményeként katonai vonalon végső soron nem marasztalták el. 1937. június 10-ével a KPM állományába adták át nyugállományú ezredesként, mint 67%-os rokkantat — előzőleg súlyos betegségben esett át —, ahol a Légügyi Főigazgatóság repülési és híradási osztályának vezetőjeként, illetve később a MALÉV vezérigazgatójának első helyetteseként dolgozott tovább. Tevékenységével nagymértékben hozzájárult a magyar polgári közforgalmi repülés 1960-as években végbement látványos fejlődéséhez. 1965 októberétől 1974 szeptemberéig kül-szolgálaton (Prága, Szófia) MALÉV képviselő. 1974 szeptemberétől a SITA magyarországi igazgatója. [SOCIÉTÉ INTERNATIONALE DE TELECOMMUNICATIONS AERONAUTIQUES = Légiközlekedési Távközlési és Adatátviteli Egyesülés.] (A világ légiközlekedési vállalatainak szervezete az ENSZ [ICAO] égisze alatt.) Ezt a beosztást nyugállományba menetelig, 1984 novemberig látta el. Jelentős tevékenységet fejtett ki a polgári közlekedési ágazatok társadalmi informatikai koncepciójának kialakításában.

⁸ Uo. 68/016/427/1964. HM Titk. 342. o.

példányokat. A 19 óra körül visszatérő Nádor ezredes nyilvánosan elítélte a röplapot. Közvetlen munkatársaival megpróbálta megakadályozni a röplap terjesztését, de ez már nem állt módjában.

A légierő parancsnoka ekkor felhívta a tököli harcálláspontot, elmondta a történeteket és megerősítette, hogy az addig érvényes együttműködés továbbra is fennáll. *Tehát a Légierő Parancsnokság nem ultimátumot küldött a szovjet csapatoknak, hanem magyarázatot és az együttműködés folytatását kérte, ami meg is történt.* Mindezt a szovjet hatóságok vizsgálata is tisztázta.

A röplapon kiadott nyilatkozat lekerült a vidéki csapatokhoz és ott nagy morális kárt okozott, dezorganizálta a rendet és a vezetést. A vidéki repülő alakulatok parancsnokainak józanságát bizonyítja, hogy — két kivétellel — komolytalannak és elítélendőnek tekintették a felhívást, tevékenységük során nem fordítottak figyelmet rá. Október 30-án este, illetve 31-e folyamán — felsőbb utasításra — a vidéki repülő alakulatoknál is megalakultak a Forradalmi Katonai Tanácsok.

2: Megjegyzéseink „A légierők harci egységeinek csatlakozása” című fejezethez

Ebben a fejezetben a cikkíró az alárendelt egységektől előírászerűen naponta beérkező harcértékjelentéseket úgy tünteti fel, mintha ezek a „szabadságharchoz” való csatlakozást deklarálnák. Mielőtt az idézett jelentések abszurd adatainak cáfolására rátérnénk, fel kell hívni a figyelmet a következőkre:

Az 1956 októberében rendszeresített és használatban lévő földi távközlési berendezés a Légierő Parancsnokság számára közvetlen összeköttetést csak a magasabbegységek harcálláspontjához biztosított. Ezredékhez és századokhoz csak a magasabbegységek központján keresztül volt összeköttetés.

A levegőben lévő vadászrepülőgépek irányítására magasabbegységenként külön rádiócsatornát rendszeresítettek és a vadászgépek irányítását a magasabbegység védelmi körzetében a helyi harcálláspont végezte a saját rádiócsatornán. Egy külön rádiócsatorna volt rendszeresítve az OLLEP központi vadászirányító harcálláspontja részére. Erre a csatornára a levegőben lévő vadászgépek a magasabbegység harcálláspont utasítására térhettek át.

Mindezt azért foglaltuk össze, hogy érthető legyen: a Légierő Parancsnokság nem kommunikált közvetlenül ezredekkel, vagy századokkal. A napi harcértékjelentéseket is a magasabbegység-parancsnokságok gyűjtötték össze és megfelelő kiegészítéssel ők továbbították a Légierő Parancsnokságra.

Térjünk rá a cikkfejezetben idézett harcértékjelentések elemzésére, habár így ismétlésekbe bocsátkozunk. Az ott közltekkel szemben a valóságos adatok a következők voltak:

— a kunmadarasi tanezred: ténylegesen a Killián György Repülő Hajózó Tiszti Iskolához tartozott, 8 db UTI—MIG—15 és 15 db MIG—15 géppel rendelkezett. Jak—9 típusú gépe sohasem volt. A gépfeltöltés 50%-os volt;

— a szolnoki két tanezred: ezek is a Killián iskolához tartoztak, az egyik 24 db Jak—18, a másik 35 db Jak—11 géppel rendelkezett. Jak—9 gépek nem voltak az alakulatoknál, két évvel azelőtt kiselejtették őket;

— a kecskeméti repülőtéren a 66. vadászrepülőhadosztály-parancsnokság és alárendelt egyik ezrede (a 62-es) állomásozott. Az ezred első százada 6 db MIG—17PF, második százada 19 db MIG—17F típusal, harmadik százada pedig 2 db UTI—MIG—15 és 2 db MIG—15 BISZ típusal rendelkezett. A hadosztályparancsnoki rajnak is volt 4 db MIG—15 BISZ gépe. A gépfeltöltés mintegy 66%-os volt. A Jak—9 típus ekkor már selejtítve volt;

— a kalocsai repülőtéren a 66. vadászrepülő hadosztály 31. ezrede állomásozott.

Az egység 8 db MIG—15 BISZ-szel, 19 db MIG—15-tel és 3 db UTI—MIG—15-tel rendelkezett. A gépfeltöltés mintegy 68%-os volt. A Jak—9 típus már selejtítve volt. Hogyan lehetett a cikk szerint itt 70 db bevethető Jak—9?

— a székesfehérvári repülőtéren a 28. csatarepülőhadosztály-parancsnokság és egyik ezrede, a 30-as állomásozott, amely IL—10 csatarepülőgépekkel volt felszerelve. Második és harmadik ezrede ugyanilyen típusú gépekkel Börgöndön, illetve Tapolcán települt. Az utóbbi két repülőtéren sohasem volt Jak—9 típusú repülőgép, az IL—10-eket pedig 1956 szeptemberében már kiselejtítették. Ezeken a repülőtereken már csak minimális repülőtörzs és földi hadtápszemélyzet tartózkodott. Ezek a repülőterek méreteik és talajuk miatt alkalmatlanok voltak MIG—15 sugárhajtóműves gép fogadására. A Nyirádi-cikkben Tapolcán szerepeltetett 40 db MIG—15 enyhén szólva nem fedi a valóságot;

— a kiskunlacházi repülőtéren két alakulat állomásozott. A 66. vadászipülő hadosztály 47. ezrede 6 db MIG—15 BISZ-szel, 19 db MIG—15-tel és 3 db UTI—MIG—15-tel rendelkezett. Jak—9 típusa nem volt, hiszen régen kiselejtítették. Az ezred feltöltése 66%-os volt. Itt állomásozott az önálló felderítő és célvontató század is célzásákvontatásra átalakított 3 db IL—28 típusú repülőgéppel és néhány fegyvertelen iskolagéppel;

— a cikkfejezetben idézett 8 db IL—II — a valóságban LI—2 — szállítógéptípus fegyvertelen volt, bombázásra nem lehetett átalakítani. Ez a gép csak a budaörsi 16. vegyes repülő ezrednél volt rendszeresítve (8 db), valamint a Killián iskolán (2 db). Ebből a típusból további 6 db nagyjavításban volt;

— a taszári repülőtéren valójában a másik, 25. vadászipülőhadosztály-parancsnokság két ezrede, az 50. és 35. települt. Ezek az alakulatok harci gépekből összesen 6 db MIG—17PF, 32 db MIG—15 BISZ, 17 db MIG—15 és 5 db UTI—MIG—15 géppel rendelkeztek. Feltöltésük mintegy 66%-os volt. Jak—9 gépeik nem voltak. (Egy ezred szervezetszerű harci géplétszáma 40 volt, de a tényleges feltöltés sohasem volt maximális.) Ennek a hadosztálynak a harmadik ezrede Sármelléken települt és 8 db MIG—15 BISZ-szel, 14 db MIG—15-tel és 3 db UTI—MIG—15-tel rendelkezett. Gépfeltöltése 60%-os volt;

— a Nyirádi-cikk szerint egy kecskeméti parancsnok át akart telepíteni 25 db MIG—15 gépet a taszári repülőtérré. Ilyen jelentésnek semmiféle nyoma nincs, de értelme sem lett volna a már ismertetett okok miatt;

— ugyancsak teljesen irreális a „kunmadarasi századparancsnok” jelentése, hiszen említettük már: ezen a repülőtéren sohasem volt 50 db bevethető MIG—15 repülőgép, a harci géplétszám mindössze 15 db volt. Jak—9P gép ennél az alakulatnál sohasem volt, hiszen mikor 1954 őszén létrehozták, a Jak—9P típus már selejtítve volt;

— a cikkfejezet utalása ejtőernyősök bevetéséhez szállítógépek igénylésére teljesen érthetetlen. A légierő alárendeltségében ejtőernyős alakulat nem volt, és az egész országban nem létezett 25—35 szállítógép, amennyire a cikk hivatkozik;

— a századparancsnokok sohasem jelentettek közvetlenül a Légierő Parancsnokságnak. A cikkfejezetben állított 320 és ebből azonnal bevethető 250 vadászgép abszurd túlzás. A két felfegyverzett vadászipülő hadosztály teljes szervezeti harci géplétszáma 248 volt, a valóságos feltöltés október végén — a Killián iskola kunmadarasi tanezredét is beszámítva — 12 db MIG—17PF, 19 db MIG—17F, 60 db MIG—15 BISZ és 84 MIG—15 volt, azaz összesen: 175 harci gép. Ebből a számból le kell vonni 15—20%-ot legalább, mint üzemképtelent a soron következő műszaki ápolások miatt (mondjuk 25 db), marad tehát 150 db az állított 250-el szemben. Ez a tény! Szerencsére rendelkezésünkre áll a légierő akkori főmérnökének a géplétszámkimutatása, ahonnan az adatokat vettük! Láthatjuk, hogy a táblázatban már sem Jak—9, sem IL—10 típus nincs. (L. a mellékelt táblázatot a 218. oldalon!)

gép-össz.	MIG-17 PF	MIG-17T	MIG-15B	MIG-15	UTI-MIG	JAK-11	JAK-18	JAK-12	IL-28	L1-2	PO-2	MI-4	AN-2	AERO-5	Alakulat
6															62.K.40
31	10	2	2	2	2										62.K.rep.
33	-	-	8	19	3	2							P-2		31.krepe
34	-	-	6	19	2	1		2/1		2			P-3		47.krepe
5			4					1							25.rep.kb
27	-	-	8	4	5	1	1						P-3		24.krepe
35	8	2	1	2	1	1									50.krepe
25	-	-	4	10	5	1									35.krepe
92			15	8	15	28	1		2	6					kill. isk
18								12	8	13	2	4	2		16. Szdt
22		1	4	13											Pestrib
16						10				8					SZ.MIAW
21							18	2		4					SAV.
6						5									Remi.
271	12	20	6	97	3	58	18	7	5	16	12	2	1	3	Le.össz

A légierő főmérnökének géplétszámkimutatása

Az első négy típus alkalmas harcbevételre. Az UTI—MIG—15 csak szükségsele-
rűen;

— a cikkfejezet említi a „bombatiszt” jelentését, ami teljesen lehetetlen. Nemcsak azért, mert ilyen beosztás a Légierő Parancsnokságon nem volt, hanem azért is, mert már kijelentettük: a légierő állományában bombázásra alkalmas repülőgép nem volt, a harc alakulatok ÖREMŰZ-einél bombát már nem tároltak! Egyébként fedélzeti lőszerrel a harc alakulatok ÖREMŰZ-ei 3 javadalmazással voltak ellátva. Mindenemű további lőszer és még nem selejtített bomba a repülőterektől nagy távolságra, a központi lőszerraktárban volt tárolva, amelyet szovjet páncélosok őriztek.

3. Megjegyzéseink a „Vélemények és megfontolások” című fejezethez

Az e fejezetben foglaltakkal kapcsolatban — az állandó ismétlések elkerülése cél-
jából — csak az alábbiakat foglaljuk össze.

A Légierő Parancsnokság vezető állománya jól képzett tisztekből állt. Ismerték a saját, valamint az itt települő szovjet repülő alakulatok helyzetét, harci lehetőségeit. Ezért az az állítás, hogy a Légierő Parancsnokság vezető állománya a magyar légierő bevetését mérlegelte volna a szovjet csapatok ellen, abszurd! A régi hadseregbeli tisztek ilyen akcióba való bevonásának technikai lehetetlenségére pedig már utaltunk. A fejezetben olvasható, a térség erőviszonyai mérlegelésére vonatkozó állítások is irreálisak.

4. Megjegyzések a „Bebetési terv” című fejezethez

„Bebetési terv” sohasem készült, de még csak tárgyalási alap sem volt. Ezen — Nyirádi Szabó által kitalált — „bevetési terv” csak álom volt, amelynek pontjait nagyon könnyű megcáfolni.

a) *A záhonyi híd bombázása.* A Kiskunlacházáról tervezett 3 db IL—II gépről már elmondtuk, hogy az valójában Li—2 típusú gép, amely bombavetésre át nem alakítható, fegyvertelen szállítógép volt. A Börgöndről tervezett 3 db Jak—9 vadászbombázó század sohasem létezett és ebben az időben Jak—9 típus már egyáltalán nem üzemelt a légierőben. Az egy MIG—15 századról tudjuk, hogy Börgöndön reaktív gép sosem szállt le.

b) *Támadás a tiszántúli térségben.* A Kunmadarasról tervezett 3 MIG—15 századról tudjuk, hogy az ott lévő gépállomány jelentős része oktatásra szolgáló kétüléses UTI—MIG volt és az egész rendelkezésre álló gépállomány nem tett ki két századot. Az innen tervezett 3 Jak—9 vadászszázad sem itt, sem máshol nem létezett.

c) *Budapest védelmének alátámasztása.* A Börgöndről és Székesfehérvárról tervezett 2—2 Jak—9 század sehol sem létezett, a Kiskunlacházáról tervezett 3 db IL—II azaz Li—2 gép bombavetésre nem volt átalakítható. A Kalocsáról bevetésre tervezett 5 MIG—15 század is irreális, mert ezen a repülőtéren összesen 3 és csak részben feltöltött vadászszázad települt.

d) *Biztosítás a komáromi híd és a cseh határ térségében.* A Székesfehérvárról tervezett 3 Jak—9 század sehol sem létezett, a váltásra készenlétbe tervezett további két század sem. A sportrepülő kötelékekkel kapcsolatban — amelyeket az idézett „bevetési terv” önkéntes ejtőernyősök lebocsátására akart használni — tudni kell, hogy abban az időpontban az MHS állományába tartozó ilyen rendeltetésű gépekkel egyidőben 20 ejtőernyős volt szállítható. A Miskolcra áttelepülésre tervezett két Jak—9 század sehol sem volt.

e) *Szovjet repülőtémaszpontok bombázása.* Nem tartjuk feladatunknak, hogy kitérjünk arra: az idézett szovjet célpontok milyen tényleges védelemmel rendelkeztek, de köztudomású, hogy ezek ugyancsak mérlegelendő erők voltak. Megmaradunk a „bevetésre tervezett” gépállomány elemzésénél:

α) *A szenkirályszabadjai repülőtér.* A Börgöndről és Székesfehérvárról tervezett 2—2 Jak—9 század sehol sem létezett. A Börgöndről tervezett Jak—18 iskolaezred szintén nem, egyébként is a Jak—18 teljesen fegyvertelen típus volt. A Kaposvárról tervezett MIG—15 század bombavetésre alkalmatlan volt. (Kérdés: mivel akartak bombát dobni?)

β) *A tököli repülőtér.* A két Székesfehérvárról tervezett Jak—9 század nem létezett, a Kiskunlacházáról tervezett 2 db IL—II gép — valójában LI—2 — bombavetésre nem volt átalakítható. A Kalocsáról tervezett MIG—15 századok bombavetésre ugyancsak alkalmatlanok voltak.

γ) *Biztosítás a dunántúli térségben.* A vadászlégvédelmi együttműködési terv pontosan kijelölte a védelmi légtereket a magyar és a szovjet repülő alakulatok számára. Azt is tudjuk, hogy mindennemű felszállásról a tököli szovjet repülő harcálláspont előzetesen tudott, és minden levegőbe emelt gép állandó radarkontroll alatt állt. Mindez teljesen irreálissá teszi a bevetési terv bármely pontjának végrehajtását a repülőgéptípusok alkalmazására tett megjegyzésektől függetlenül is.

1. *Megjegyzések a második számban megjelent II. fejezethez*

Ebben a fejezetben alapjaiban helytelen az a mérlegelés, amely szerint az országban az adott pillanatban csak a magyar légierőnél jóval gyengébb erejű szovjet repülőkötelékek voltak, amelyek lefoghathók, különösen akkor, ha kikapcsolásukban a magyar szárazföldi erők is közreműködnek.

A valóságos helyzet — amit a Légierő Parancsnokság vezető állománya a részletesen szabályzott légvédelmi együttműködésből adódóan jól tudott — az volt, hogy Magyarországon és a Lwów-i katonai körzetben — amiről a Nyirádi cikk egyszerűen megfedkezett — erős szovjet repülőegységek voltak készségségen. Ezeket megbízható légvédelmük mellett szovjet földi alakulatok is védtek, így bármilyen támadó erővel csapást mérni a repülőterekre a leghalványabb esély sem volt.

Emellett a magyar légierő repülőtereiről a szovjet repülésirányítás tudta nélkül nem lehetett felszállni. Az engedéllyel levegőben lévő repülőgépek teljes radarfedés alatt voltak, amelyeket mind a magyar, mind pedig a szovjet vadászirányító harcálláspontok állandóan értékelték!

Teljesen légből kapott az október 30-án reggelre tervezett futárgép története is, amely Börgöndről indult volna Király Bélával, Maléter Pállal és a légierő egyik ezredesével nyugatra. Nem volt itt — és máshol sem — Jak-raj, sem MIG kísérő kötelék. Megjegyezzük, hogy egyetlen gép átrepüléséhez is az érintett országok légügyi hatóságainak, illetve légvédelmének előzetes engedélye szükséges. Ilyen engedélykérésnek feltétlenül nyoma maradt volna. Engedély nélküli átrepülési kísérlet először a szovjet vadászvédelembe, azután pedig az érintett országok légvédelmének tevékenységébe ütközött volna. (Ez a feszült időszakban nem volt veszélytelen).

Semmiféle tervezés nem történt a légierő egységei áttelepítésére sem Dunántúlra, sem nyugatra. Ilyen jellegű mozgásokra nem volt meg a tárgyi lehetőség sem. A teljes légierő Ausztriába történő áttelepítésének lehetőségét — az adott helyzetben — csak egy minimális alapismeretekkel sem rendelkező álmódoszó írhatta. Elképesztő a szerző tájékozatlansága például az ilyen kijelentésével kapcsolatban: „végső esetben pedig a légierő valamennyi gépe, pilótája, a gépekre felférő többi repülő személyzet és a legfontosabb műszaki anyag — Ausztria átrepülésével — különböző nyugati repülőterekre települ át”.⁹ Ha teljesen figyelmen kívül hagyjuk azt a körülményt, hogy egy magányos gép felszállása sem volt lehetséges a tőköli repülő harcálláspont tudta nélkül, akkor is elképesztő annak figyelmen kívül hagyása, hogy az idézett „áttelepülés” milyen szállító kapacitást igényelt volna és a valóságban mi állt rendelkezésre. Érthetetlen annak figyelmen kívül hagyása is, hogy mit jelent egy ilyen áttelepülés megszervezése a fogadó oldalon, és megfelelő előkészítés nélkül mit jelentett volna Ausztria légterébe, vagy különösen a Német Szövetségi Köztársaság légterébe történő berepülés. Márpedig átrepüléssel kapcsolatos kérelem sem osztrák, sem német, sem más hatóságokhoz nem érkezett.

2. *Megjegyzések „A légi felderítés eredménye” című fejezethez*

Az idézett felderítési eredményeket produkáló repülésekről torz a Nyirádi-cikk beállítása. A felderítésekkel kapcsolatos vizsgálatok mind a tőköli szovjet repülő harcálláspont, mindpedig a Légierő Parancsnokság okmányaira kiterjedtek. Egy példával illusztráljuk, hogy a felderítő repülésekkel kapcsolatosan milyen hamisak a cikk állításai.

⁹ Hasonlóan nyilatkozik Gyurkó László: „1956.” 1987. 242. o.

Nyirádi azt állítja, hogy „Istenes százados egy Jak—9 géppel Békéscsaba térségéig végzett felderítést. Második útjáról nem tért vissza és jelentették, hogy alacsonyrepülés közben lelőtték, fényképfelvételei megsemmisültek”. Feltételezve, hogy szovjet erők lőtték le, a székesfehérvári repülőtéri részleg az: „Azonnali megtorlást kérünk Istenes szds-ért” kifejezést használja jelentésében a cikk szerint. (Mellesleg a Jak—9 gépekben nem volt fényképezőgép).

A valóságban Istenes Elemér főhadnagy nem a székesfehérvári, hanem a kecskeméti repülőtérről szállt fel 1956. október 27-én előjárói parancsra a csongrádi ellenforradalmi csoportosulás szétzavarására, s nem Jak—9, hanem MIG—15 BISZ géppel. Üres rácsapásokat végzett a városra, amikor gépét valószínűleg találat érte, mert alacsonyan repülve Csongrád mellett, az Oláh -gátórháznál a földre csapódott és katasztrófát szenvedett. Érdemeiért halála után a Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány léptette elő századossá!

A légi felderítési tevékenység már 1956. október 24-én megindult. Teljesen természetes jelenség, hogy mikor a rendkívüli helyzetben az országban történekről a felső katonai vezetés részére nem volt kellő információ, a katonai légi felderítést is igénybe vették információszerezésre. De ezek a repülések is az együttműködő tököli repülő harcálláspont tudtával történtek.

A légi felderítések a vadászrepülőök által csak vizuálisan történtek. Légi fényképezéshez csupán a budaörsi vegyes repülőezred 2 db Li—2 szállítógépe volt felszerelve. Például már október 25-én utasítás ment ki a kecskeméti vadászrepülőkhöz, hogy a továbbiakban minden nap egy MIG—15-tel a Budapest—Debrecen útvonalon hajtassanak végre vizuális felderítést, és a látottakat jelentsék. Ezt a feladatot november 1-ig bezárólag végre is hajtották. A további napokban több esetben kapott a taszári vadászrepülő hadosztály és a Killián repülő iskola is felderítési feladatot. A felderítési adatok az általános helyzet jobb megismerését szolgálták. A felderítésen kívül a vadászrepülő csapatok pszichológiai támadást hajtottak végre Kaposvár, Keszthely, Barcs és Nyíregyháza fölött is.¹⁰

A felderítő repülések október 24-től november 2-ig tehát a felső vezetés általános tájékozódása érdekében folytak. Október 30-a után a felderítő repülések eredményeit a saját tájékozódásuk érdekében már a forradalmi tanácsok is felhasználták, ők elsősorban a szovjet csapatok mozgása felől érdeklődtek. A hivatalosan bejelentett, és felső szervek által engedélyezett október 31-i és november 1-jei felderítő repüléseket azonban az alakulatoknál elsősorban a szovjet csapatok mozgásának és diszlokációjának felderítésére használták fel. November 2-ának reggelétől a vadászrepülőök már nem szállhattak fel, a repülőtereket a szovjet páncélosok blokkolták.¹¹

A rendelkezésre álló okmányok alapján megállapítható, hogy 1956. október 23-tól november 4-ig:

— a kecskeméti vadászrepülő hadosztály 43 felszállást, a taszári vadászrepülő hadosztály 8 felszállást, a hajózóiskola 6 felszállást, a budaörsi vegyes repülő ezred 198 felszállást hajtott végre. Ebből is érzékelhető, hogy a repülések döntő többségét a vegyes repülőezred légi szállításai (kenyér, pénz, sajtó, stb.) tették ki.¹²

3. *Megjegyzések „A bevetés további részleteinek kidolgozása” című fejezethez*

Mint ahogy nem volt soha bevetési terv, nem történt meg annak az e fejezetben leírt módosítása sem.

A kijelölt célpontoknak a MIG—15 gépek és a Jak kötelékek közötti távolság szerinti elosztásához még egyszer meg kell ismételnünk: nem hogy Jak-kötelékek

10 HL MN 1956-os iratai, 4. csomó 340—356. o., 483—587. o.

11 Uo. 501/00613. A Magyar Néphadsereg Repülőcsapatainak története I. k. 239. o.

12 Uo. MN 1956-os iratai, 4. csomó, 340—356. o., 483—587. o., 1. csomó, 528—550. o.

nem léteztek, de egyetlen bevethető felfegyverzett Jak gép sem volt a Magyar Néphadsereg légierejében.

Az IL—II típusról már elmondtuk, hogy ilyen típus nem volt. A LI—2 gépek feyvertelen szállítógépek voltak, amelyeket még egy év alatt sem lehetett volna átalakítani bombavetésre, a gyártó cégnél sem.

A 300 fős ejtőernyős alakulat szintén képzelgés. Sem ejtőernyős alakulat, sem ilyen erő szállításához szükséges légiszállító kapacitás nem volt a Magyar Néphadseregben.

Ha semmi mást nem veszünk figyelembe, csak pusztán a többször elmondott technikai indokokat, már bizonyítottuk: *sohasem folyt szovjet csapatok elleni bevetés tervezése a Légierő Parancsnokságon és ezzel kapcsolatosan semmiféle utasítás, értesítés nem ment ki sem a saját repülő csapatokhoz, sem a földi fegyvernemekhez!*

4. Megjegyzések a „A bevetés megakadályozása” című fejezethez

Mivel nem volt „bevetési terv” és technikailag lehetetlen volt minden ilyen jellegű tevékenység, a cikkben idézett X ezredesnek nem volt mihez engedélyt kérnie, sem Király Béla vezérőrnagytól, sem mástól. Tudomásunk és a *lefolytatott vizsgálatok szerint a Légierő Parancsnokság állományából az egész rendkívüli időszak alatt senki nem beszélt sem Királlyal, sem Maléterrel!* Nagy Imrével korábban egyszer beszélt Madarász Ferenc vezérőrnagy, OLLEP parancsnok, de nem a szovjet alakulatok elleni bevetés tervéről, hanem az ellenforradalmi erők elleni bevetés lehetőségéről.

Az is kivizsgált tény, hogy a Légierő Parancsnokság vezető állománya (Le. pk., Le. törzsfőnök, hadműveleti oszt. vez.) határozottan elítélte az OLLEP azon tisztjeit, akik az említett röpcédula megfogalmazásában részt vettek. Volt néhány telefonbeszélgetés az alárendelt parancsnokokkal is a követendő magatartással kapcsolatban, de nem Király Béla vezérőrnagyra, hanem a tényleges helyzetre hivatkozva.

Nyirádi Szabó Imre 1957 nyarán írta meg cikkét a Magyar Néphadsereg légierejének 1956 október—novemberi tevékenységéről. Cikkére — az elmúlt 31 év a tanú rá — nem siettük el a válaszadást, hiszen nem volt tudomásunk róla. Fenti megjegyzéseinket a Hadtörténelmi Levéltárban található iratok, valamint az események alatt a Légierő Parancsnokságon és a hadosztályparancsnokságokon tartózkodó, felelős beosztásokat betöltő személyek visszaemlékezései alapján tesszük közzé. Mint katonai szakembert, egy cél vezérelt a Nyirádi-cikkre adott válasz elkészítésénél: szenvedélymentesen, a rendelkezésre álló okmányok, tények birtokában, a valóságot legjobban megközelítő módon mutassuk meg a légierő tevékenységét.